

# RAPPORT

École Nationale des  
Techniciens de  
l'Équipement

Établissement de  
Valenciennes

Emmanuelle ORIEUX  
Sébastien COTTON  
Régis DORE

06/12/2013

# Analyse territoriale

## Quartier des « Bois-Blancs » Commune de Lille



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)



Ministère  
de l'Écologie,  
du Développement  
durable  
et de l'Énergie

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	13/11/2013	Création
2	28/11/2013	Finalisation de l'état des lieux
3	06/12/2013	Validation finale

## Affaire suivie par

<b>Sébastien COTTON – Régis DORE – Emmanuelle ORIEUX</b>
<i>Tél. : 03 27 23 73 00</i>
<i>Courriel : <a href="mailto:regis.dore@developpement-durable.gouv.fr">regis.dore@developpement-durable.gouv.fr</a></i>

## Rédacteur

**Sébastien COTTON** – ENTE Valenciennes, Formation TSPDD, cycle professionnel  
**Régis DORÉ** – ENTE Valenciennes, Formation TSPDD, cycle professionnel  
**Emmanuelle ORIEUX** – ENTE Valenciennes, Formation TSPDD, cycle professionnel

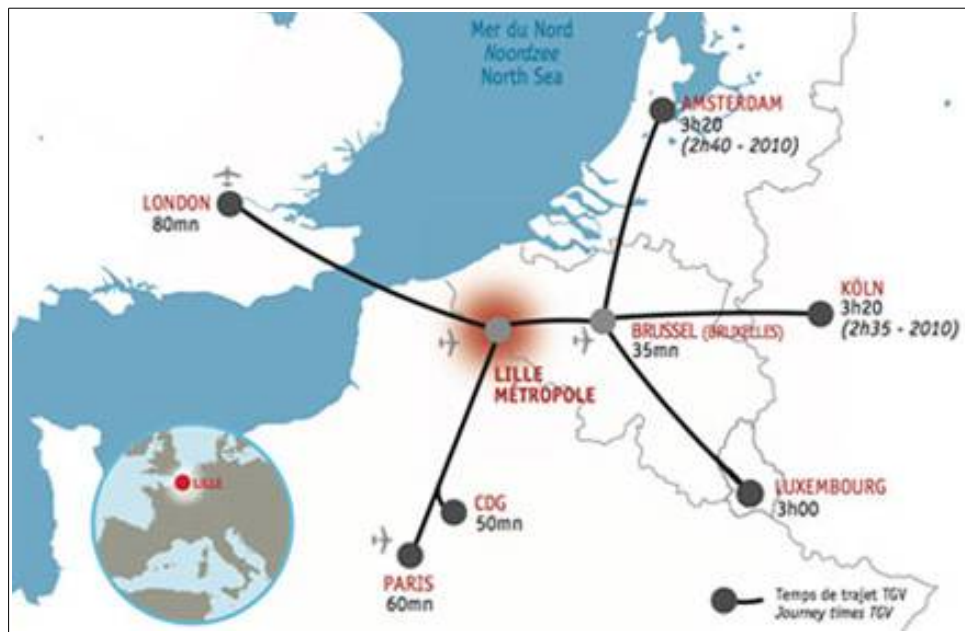
## Relecteur

**Sébastien COTTON** – ENTE Valenciennes, Formation TSPDD, cycle professionnel  
**Régis DORÉ** – ENTE Valenciennes, Formation TSPDD, cycle professionnel  
**Emmanuelle ORIEUX** – ENTE Valenciennes, Formation TSPDD, cycle professionnel

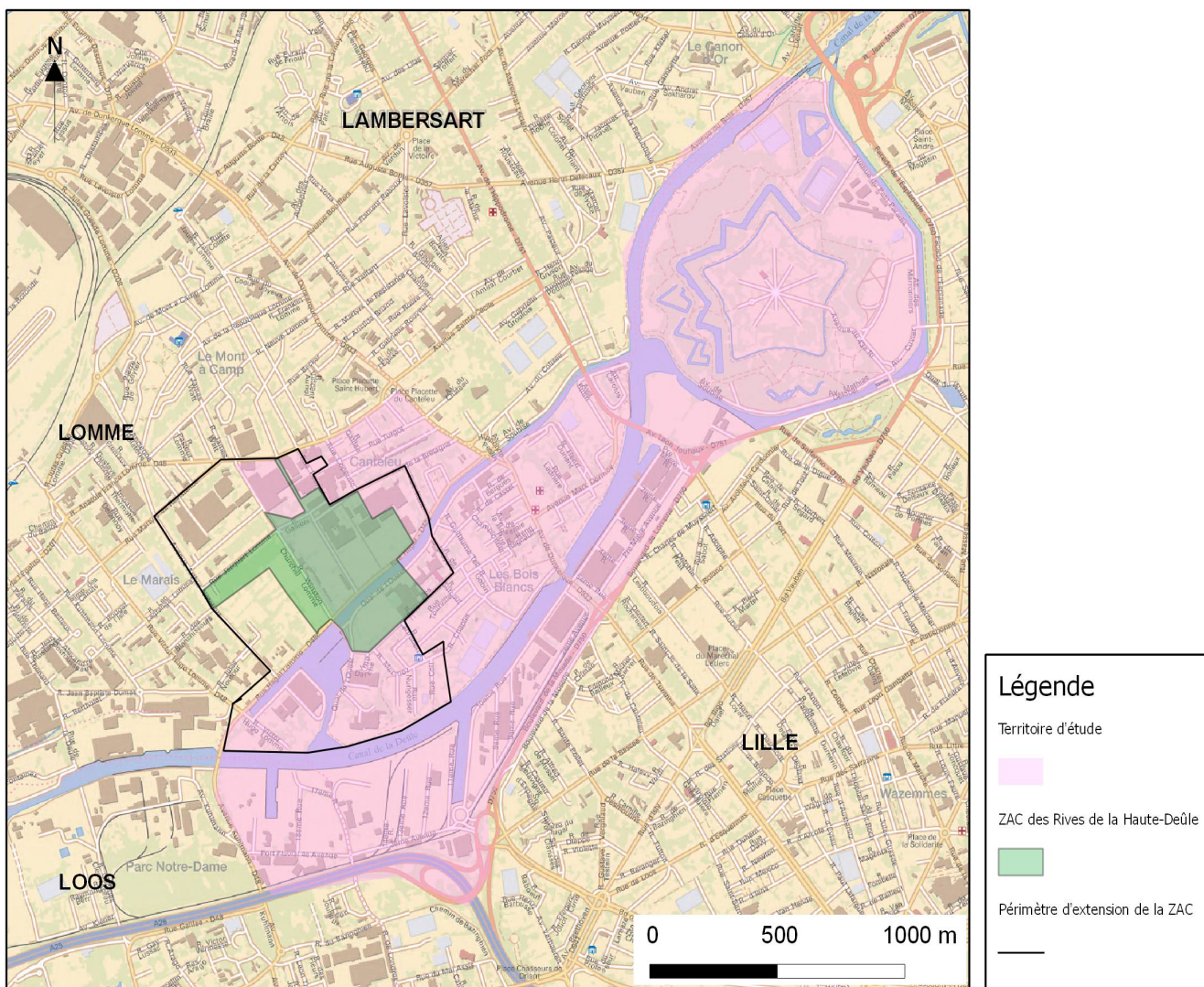
Les photographies d'illustration ont été prises par nos soins le 27 novembre 2013.

# SOMMAIRE

<b>1 - INTRODUCTION.....</b>	<b>6</b>
<b>2 - ÉTAT DES LIEUX ET ANALYSE.....</b>	<b>7</b>
2.1 - Contexte géographique et historique.....	7
2.1.1 - Géologie et géomorphologie.....	7
2.1.2 - Histoire.....	8
2.1.3 - Evolution urbaine récente.....	10
2.2 - Situation économique et sociale.....	11
2.2.1 - Données socio-démographiques.....	11
2.2.2 - Équipements et infrastructures publics.....	14
2.2.3 - Structure économique.....	17
2.3 - Données environnementales.....	19
2.3.1 - Biodiversité.....	19
2.3.2 - Risques et nuisances.....	22
2.3.3 - Le bruit.....	23
<b>3 - DIAGNOSTIC.....</b>	<b>24</b>
3.1 - Analyse AFOM.....	24
3.2 - La note d'enjeux.....	25
<b>4 - PLAN D'ACTION.....</b>	<b>26</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>29</b>
<b>SOURCES.....</b>	<b>30</b>
Ouvrages et publications.....	30
Sites intranet et internet.....	32
<b>ANNEXES CARTOGRAPHIQUES ET PHOTOGRAPHIQUES.....</b>	<b>33</b>
Carte de délimitation des IRIS et de la ZUS des Bois-Blancs.....	33
Carte des infrastructures et équipements publics.....	34
Commerces disponibles sur l'île des Bois-Blancs.....	35
Carte environnementale.....	36
Carte des risques.....	37
Carte des bruits routiers diurnes.....	38
Carte des bruits industriels diurnes.....	38



<http://fr.eurometropolis.eu/>



Délimitation du territoire d'étude

# 1 - Introduction

Depuis une dizaine d'années, Lille est une ville en pleine mutation. Parmi ses nombreux projets, le réaménagement du quartier des Bois-Blancs figure comme un modèle pour cette agglomération qui a longtemps subi la crise et la désindustrialisation.

C'est ainsi que Lille se relance grâce à des investissements d'avenir dans le tertiaire et les nouvelles technologies, pour exploiter au mieux sa situation géographique.

En effet, capitale de la région Nord-Pas-de-Calais et Préfecture du département du Nord, Lille se trouve en limite frontalière avec la Belgique. Cette localisation lui confère une position stratégique à l'échelle de l'Union Européenne : située entre quatre grandes capitales (Londres, Paris, Bruxelles et Amsterdam), elle est un carrefour incontournable de l'Europe du Nord-Est.

À l'échelle de l'agglomération, Lille marque le centre d'une aire métropolitaine de plus de 3,5 millions d'habitants. L'étude de son arrondissement est fournie en annexe à ce rapport.<sup>1</sup>

À l'échelle intercommunale, Lille est au cœur d'un EPCI<sup>2</sup> : Lille Métropole Communauté Urbaine. Cette dernière, réunit 85 communes et se place respectivement au 2<sup>ème</sup> et au 4<sup>ème</sup> rang à l'échelle nationale pour sa densité de population (1 091 438 habitants) et sa superficie (61 145 hectares)<sup>3</sup>. Ce territoire est à la fois urbain et rural, il présente donc des paysages hétérogènes et de fortes disparités au niveau de la répartition de sa population.

À l'échelle communale, l'assise administrative du quartier des Bois-Blancs se positionne précisément sur deux communes limitrophes : la circonscription lilloise pour une grande partie et l'ancienne commune de Lomme pour l'extrémité sud-ouest du site.

Plus précisément, le territoire d'étude est circonscrit, au nord par la Citadelle, à l'ouest par le canal de la Haute-Deûle jusqu'à l'avenue de Dunkerque, puis la rue du Marais de Lomme, la rue Winston Churchill et la rue Hegel. Au sud et à l'est, l'emprise foncière du port fluvial et les boulevards de la Moselle et de la Lorraine structurent la limite des Bois-Blancs avec le reste de la ville<sup>4</sup>.

Initialement, ce projet de rénovation urbaine a été porté par le pôle d'excellence Euratechnologie, suivi par la construction de l'écoquartier des Rives de la Haute-Deûle. Cet aménagement qui a pour fil conducteur le développement durable, bouleverse tout un territoire.

A mi-parcours de sa réalisation, il mérite une évaluation qui doit permettre de conforter ou de réorienter les projets en cours. Celle-ci a été confiée à une équipe-projet de la Délégation territoriale de la DDTM du Nord.

De cette réflexion a émergé, un état des lieux et une analyse dynamique du territoire d'étude. Celle-ci a permis de définir l'ensemble des enjeux du quartier et de les intégrer dans un plan d'action stratégique.

---

1 Cf. rapport joint en annexe : « Analyse territoriale - État des lieux social, économique, environnemental, historique et géographique de l'arrondissement de Lille » réalisé par Régis DORE.

2 Établissement Public à Coopération Intercommunale

3 <http://www.lmcu.fr>

4 Cf. Carte du territoire d'étude page n°Erreur : source de la référence non trouvée

## 2 - État des lieux et analyse

Comme toute démarche de projet, elle a débuté par une recherche de la littérature qui évoque le quartier des Bois-Blanc. Au-delà de la compréhension générale, cette étape « nourricière » a permis de récolter de nombreuses références.

Cette recherche a été réalisée essentiellement par le biais d'internet et du réseau intranet. Les supports lus et utilisés sont de nature variée : publications administratives, analyses scientifiques, données statistiques, bulletins municipaux, outils cartographiques et dossiers réglementaires.

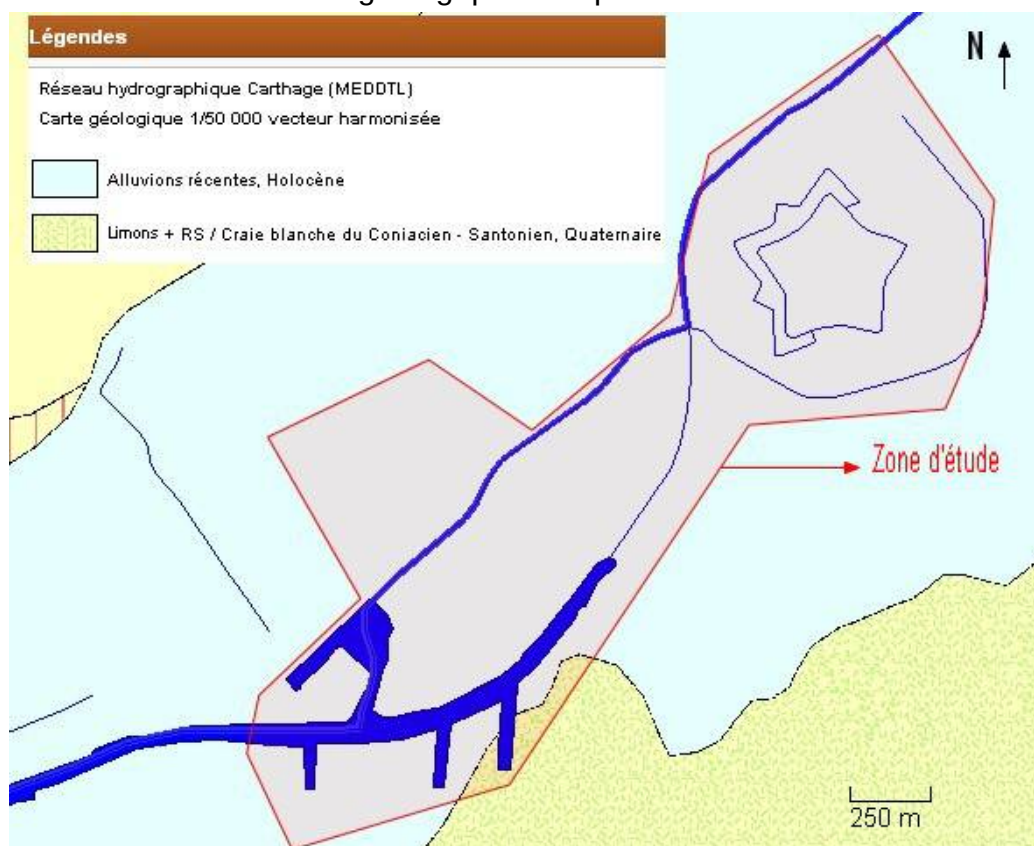
La lecture de cette documentation, couplée aux échanges avec des personnes ressources et des résidents, lors de visites de terrain, ont permis de décrire et d'analyser la situation afin d'établir une monographie du site d'étude d'un point de vue géographique, historique, socio-économique et environnemental.

### 2.1 - Contexte géographique et historique

#### 2.1.1 - Géologie et géomorphologie

Le quartier des Bois-Blancs est situé dans une vallée orientée sud-ouest / nord-est et façonnée par la rivière de la Deûle. Le relief est relativement plat avec une altitude moyenne de 20 mètres par rapport au niveau de la mer<sup>5</sup>.

L'aire d'étude repose sur un substrat calcaire du secondaire dont la partie supérieure est constituée de deux formations géologiques du quaternaire<sup>6</sup>.



Source : BRGM 2013

5 Cf. Carte « Entités paysagères et relief » en page 10 du rapport joint en annexe.

6 [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/quate\\_0004-5500\\_1968\\_num\\_5\\_2\\_1079](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/quate_0004-5500_1968_num_5_2_1079)

- La craie blanche au sud

C'est une roche sédimentaire qui s'est formée en milieu marin, par accumulation de débris de coquilles d'algues unicellulaires, à l'époque géologique du Crétacé supérieur<sup>7</sup> auquel elle a donné son nom. C'est une craie tendre, souvent très fissurée voire fragmentée, ce qui favorise sa perméabilité et sa porosité.

Elle n'est présente que sur un tout petit secteur du site, au niveau de la Darse 1 (la plus à l'est) du port fluvial de Lille sur une épaisseur de 15 à 30 mètres de profondeur.

- Les limons et les alluvions fluviales récentes.

Ils sont constitués d'argiles, de sable et de graviers sur une épaisseur de 10 à 20 mètres de profondeur. Ces sédiments, charriés par la rivière, se sont déposés à la surface du sol, dans des domaines émergés, à une date relativement récente. En effet, c'est au cours de la deuxième époque de l'ère quaternaire, l'holocène<sup>8</sup>, que les alluvions ont progressivement comblé la vallée pour laisser un cours d'eau méandré dont les crues ont créé de petites îles et de nombreux marais.

C'est un sol très meuble et favorable à la culture du peuplier. Il est présent sur la quasi-totalité du site.

Aujourd'hui, cette zone marécageuse n'est quasiment plus perceptible, car elle fut asséchée au fil du temps au profit d'opérations d'habitat et d'industries. La Deûle a également subi de nombreuses modifications puisque l'essentiel du cours d'eau est aujourd'hui canalisé.

## 2.1.2 - Histoire

Jusqu'en 1858, le quartier Canteleu – Bois-Blancs était une zone essentiellement *non aedificandi*, sise entre la rivière de la Deûle et les fortifications protégeant la ville. La nature marécageuse de la zone en faisait un territoire facilement inondable. Les habitations étaient donc souvent des constructions légères. Mais cette contrainte se révélait être également un atout en cas de conflit en empêchant ou en freinant l'arrivée des armées ennemies.

Le nom du quartier « Bois-Blancs » peut avoir deux origines : il semble prioritairement venir des saules ou des peupliers qui poussaient dans cette zone, mais une autre explication est aussi offerte par la référence aux maisons construites en bois et peintes à la chaux dans ce faubourg.

De son côté, le nom « Canteleu » qui signifie « chant du loup » en vieux français, apparaît très tôt dans les sources<sup>9</sup> : le « lieu de santé du Riez de Canteleu » fut fondé en 1465 entre la route d'Armentières et la Deûle. Aujourd'hui, il reste encore une trace de cette léproserie au travers de l'ancienne chapelle transformée en restaurant, à l'angle de l'avenue de Dunkerque et de la rue de la Maladrerie, au nord-ouest de notre territoire d'étude. Le faubourg de Canteleu appartenait alors à la commune agreste d'Esquermes. Aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, le Riez de Canteleu était aussi le site des pendaisons.

Suite au rattachement de Lille au royaume de France en 1668, Vauban fit construire sa « Reine des citadelles » au nord du territoire d'étude. Elle fut quasiment achevée dès 1670 et reste encore aujourd'hui un des sites emblématiques du secteur. Elle est même devenue le poumon vert du quartier et de la ville.

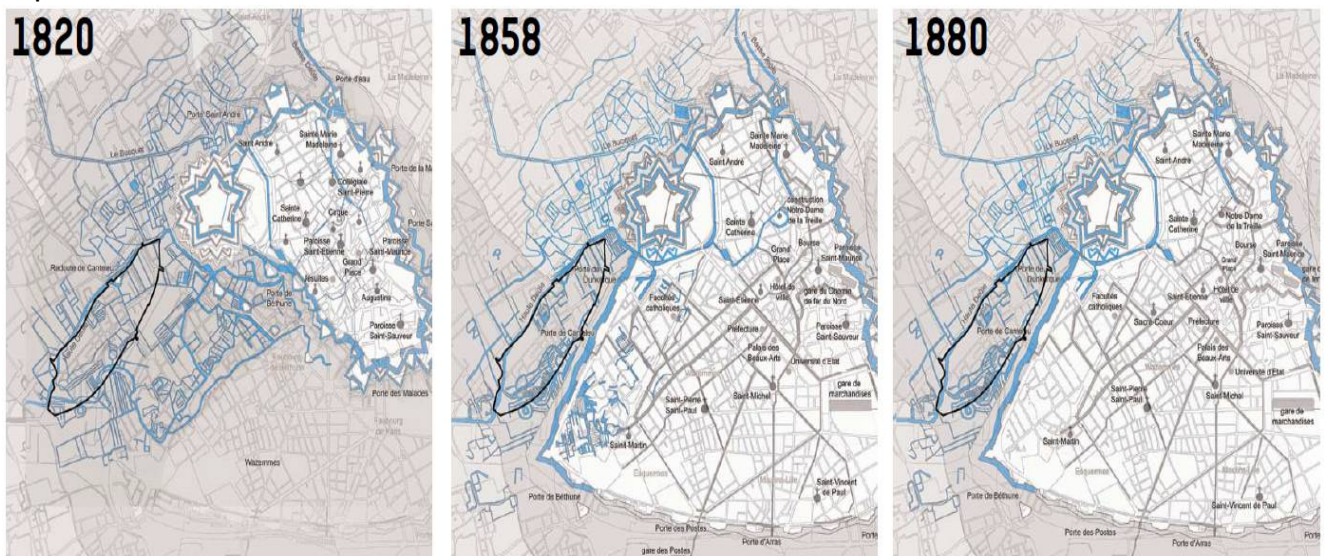
7 De 146 à 100 millions d'années avant J.C.

8 De 10 000 ans avant J.C. à aujourd'hui.

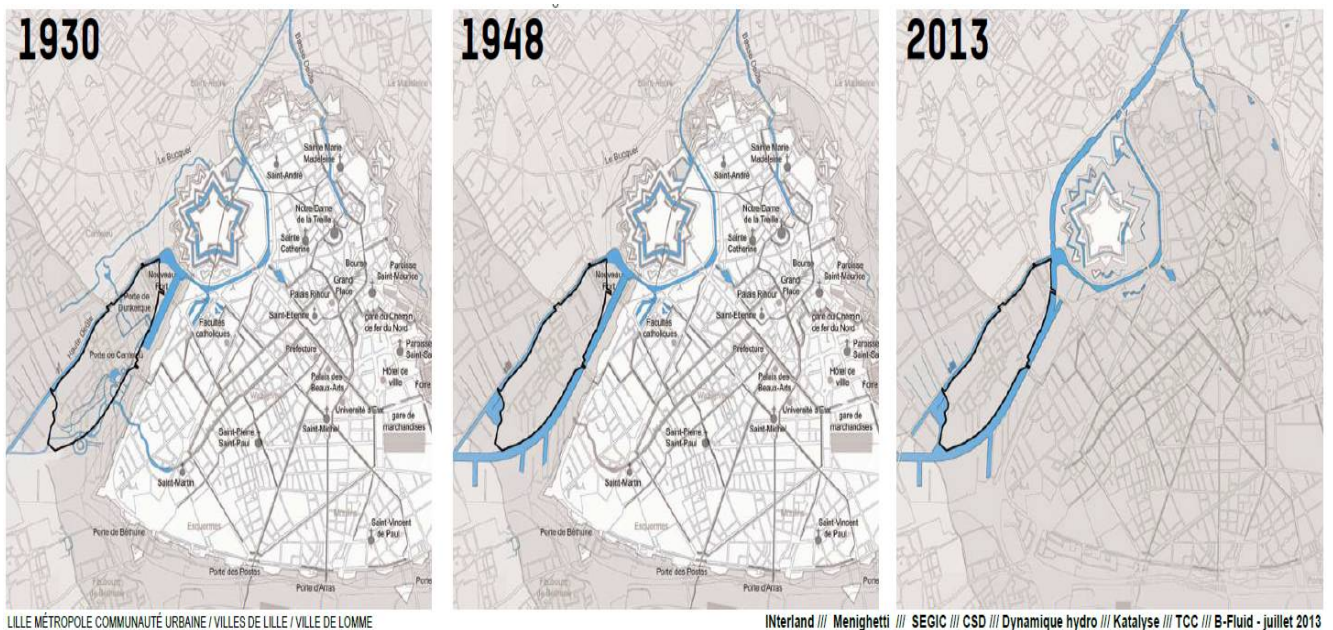
9 [http://www.archivesdepartementales.cg59.fr/accounts/mnesys\\_ad59/datas/medias/inventaires/pdf243.pdf](http://www.archivesdepartementales.cg59.fr/accounts/mnesys_ad59/datas/medias/inventaires/pdf243.pdf)

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'histoire du quartier changea complètement avec l'explosion industrielle de la ville et les différents aménagements de la Deûle.

En 1858, la démolition d'une partie des murailles marqua le début d'une urbanisation spectaculaire de l'ensemble de la ville. La commune d'Esquermes, dont faisait partie le quartier Canteleu, fut rattachée administrativement à Lille. Mais, ce quartier ne connut une urbanisation qu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. L'installation à Canteleu de filatures telles que la Cotonnière Lilloise en 1886 et l'entreprise Le Blan en 1900 favorisa l'arrivée d'une nombreuse population ouvrière dans le quartier et les vieilles maisons en bois côtoyèrent de plus en plus de maisons neuves et bon marché. Les logements et industries dominaient, alors que les commerces et équipements étaient faiblement présents. Seuls les cafés et cabarets permettaient une sociabilisation hors des logements peu confortables. Cette absence de commerce, qui perdure aujourd'hui dans l'île, reste une donnée essentielle du quartier.



À partir des années 1920, le creusement de la dérivation de la Deûle et l'installation du port, sur l'emplacement des anciens remparts, finirent par isoler une partie des Bois-Blancs au sein d'une île en 1955. Cette insularité fut alors porteuse d'enclavement et de replis. Mais elle créa aussi un sentiment de village encore très présent aujourd'hui.



LILLE MÉTROPOLITAINE COMMUNAUTÉ URBAINE / VILLES DE LILLE / VILLE DE LOMME

Interland // Menighetti // SEGIC // CSD // Dynamique hydro // Katalyse // TCC // B-Fluid - juillet 2013



Les années d'après-guerre, jusqu'aux années 1970 furent marquées au niveau national par une forte croissance et la construction de grands ensembles urbains : l'île des Blois-Blancs fut concerné avec la construction de la cité des Aviateurs, en 1959, pour continuer de loger les ouvriers au plus près des industries. Par ailleurs, l'incendie de l'usine Vyncolux en juillet 1970 à été l'occasion d'implanter un ensemble d'habitats collectifs et plusieurs équipements publics (Maison de quartier).

À partir des années 1980, la crise industrielle, notamment celle du textile, toucha le quartier au même titre que le reste de l'agglomération lilloise. C'est ainsi que l'usine Le Blan-Lafont ferma en 1983. Le quartier subit d'autant plus cette crise qu'il était enclavé.

### 2.1.3 - Evolution urbaine récente

Depuis la fin des années 1980, l'objectif des autorités administratives est de dynamiser ce territoire marqué par les friches industrielles et l'enclavement.

Cela passa par l'installation de nombreux équipements sportifs et culturels telle la piscine Marx Dormoy construite en 1972. Les Bois-Blancs reçurent la première des mairies de quartier lilloises en 1979<sup>10</sup>. En 1989, la desserte du métro permit, d'une part, la connexion entre Canteleu et Bois-Blancs et, d'autre part, de les relier à l'ancien Lille intra-muros.



Piscine Marx Dormoy



Entrée de la station de métro Bois-Blancs



Mairie annexe de quartier

Parallèlement, depuis 1988, plusieurs grandes études urbaines ont été menées pour restructurer le quartier. Il faut citer par exemple les projets *Urba Linéa* en 1991, en 1996 celui de l'implantation du *Village des Média* pour les Jeux Olympiques de 2004, la friche *Coignet* en 1998 ou encore le projet *Germe & JAM* de 2000.

La fusion des communes de Lille et de Lomme en 2000 créa les conditions nouvelles de l'aménagement du secteur et favorisa l'implication financière de la Communauté urbaine. En 2003, la création de la zone d'aménagement concerté des Rives de la Haute-Deûle permit le réel lancement du projet. L'aménagement de cette ZAC fut confié à La Société d'Économie Mixte SORELI. Le projet phare de cet aménagement est la construction de l'écoquartier des Rives de la Haute-Deûle comprenant l'installation du pôle d'excellence Euratechnologie. Ce projet a été le lauréat, en 2009, du concours *EcoQuartier* du MEDDE, dans la catégorie Eau<sup>11</sup> et du label *EcoQuartier* délivré par le METL en juillet 2013. Ce projet doit se poursuivre jusqu'en 2020.

Si cet écoquartier a été récompensé, c'est parce qu'il a su redonner sa place à l'eau. Celle-ci a toujours eu une forte présence dans le quartier mais elle a longtemps été perçue comme un élément de coupure.

<sup>10</sup> <http://www.lille.fr/cms/mairie-quartier-Bois-Blancs>

<sup>11</sup> *EcoQuartier : Les Rives de la Haute-Deûle, Dossier Palmarès EcoQuartier 2009, Eau*, CETE de l'Ouest. DGALN / MEDDTL, janvier 2011.

En effet, les rives de la Deûle étaient surtout réservées à l'implantation des industries. Quant aux habitations, la plupart tournaient le dos à la rivière, à l'instar de la cité des Aviateurs.

Ces dernières années, l'urbanisme semble reprendre possession de l'eau : les nouveaux immeubles de la rue Marx Dormoy sont tournés vers la Deûle, alors que des noues et canaux structurent l'écoquartier.



## 2.2 - Situation économique et sociale

### 2.2.1 - Données socio-démographiques

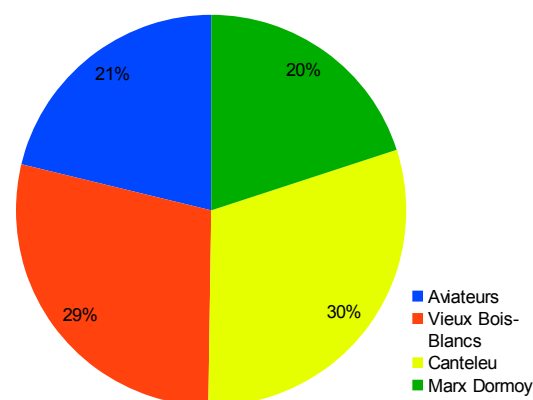
#### Répartition de la population

Le quartier Bois-Blancs – Canteleu est un territoire à l'identité forte, avec un esprit et une sociabilité de village, en plein cœur de ville. Mais en son sein, des réalités très diverses se côtoient. Ainsi, les différentes phases de son aménagement en ont fait un territoire très hétéroclite, avec des lignes de fractures, depuis les années 1980 : l'avenue de Dunkerque marque une réelle frontière, dans l'île, entre deux entités, le « vieux Bois-Blancs » villageois à l'ouest et le « Beau quartier Bois-Blancs » dynamique et plus aisé à l'est.

Cette césure se retrouve dans le découpage des quatre IRIS<sup>12</sup> qui composent le quartier et créent des entités aux profils sociologiques différents.

Ces quatre secteurs sont appelés « Aviateurs » au sud- de l'île, « Vieux Bois-Blancs » au centre et Marx Dormoy pour le nord-est et le port, ainsi que « Canteleu » pour les rives de la Haute Deûle<sup>13</sup>. Les IRIS Aviateurs et Vieux Bois-Blancs correspondent en grande part au territoire de la Zone Urbaine Sensible des Bois-Blancs, auxquels il faut rajouter la partie îlienne de l'IRIS Canteleu. Cette ZUS matérialise la rupture entre l'ouest et l'est de l'avenue de Dunkerque.

Répartition de la population des Bois Blancs en 2009



#### Evolution de la population

Dans sa globalité, le quartier a été fortement modifiée depuis 2000, ce qui a induit une nouvelle structure socio-démographique avec des perceptions différentes.

Les anciens sont plus réticents que les jeunes, car ils voient leurs habitudes bouleversées. En effet, une nouvelle centralité est en création au niveau du pôle Euratechnologie, dans la zone de Canteleu. Mais l'unité tend à se maintenir grâce à un réseau d'acteurs associatifs stables et dynamiques. Le quartier est encore reconnu pour sa convivialité. Un des moments forts du quartier reste, par exemple, le Carnaval des enfants lors de la mi-carême.

<sup>12</sup> Les « Îlots Regroupés pour l'Information Statistique » forment des mailles de 2 000 habitants en moyenne.

<sup>13</sup> Cf. Carte de délimitation des IRIS et de la ZUS des Bois-Blancs page 32

Au niveau démographique, le quartier a connu une baisse entre 1999 et 2009, passant de 7 538 à 7 127 habitants sur les quatre IRIS, soit une baisse de 6 % qui est plus importante que celle de la ville (1%). Cette diminution est inégalement répartie sur le territoire, car elle concerne surtout la zone des Aviateurs (-18%), alors que le secteur Marx Dormoy a gagné de la population. Cette baisse générale semble due à une absence de projet immobilier conséquent durant la période. Par contre, l'écoquartier des Rives de la Haute-Deûle prévoit la création de 968 logements d'ici 2020, soit l'arrivée d'environ 2 000 nouveaux résidents.

### Evolution de la population

	Population 1999	Population 2009	Accroissement en %
Lille	184 647	181 911	-1,5
Bois-Blancs	7 538	7 127	-5,8
Aviateurs	1 797	1 511	-18,9
Vieux Bois-Blancs	2 200	2 036	-8,1
Canteleu	2 177	2 155	-1,0
Marx Dormoy	1 364	1 425	4,3

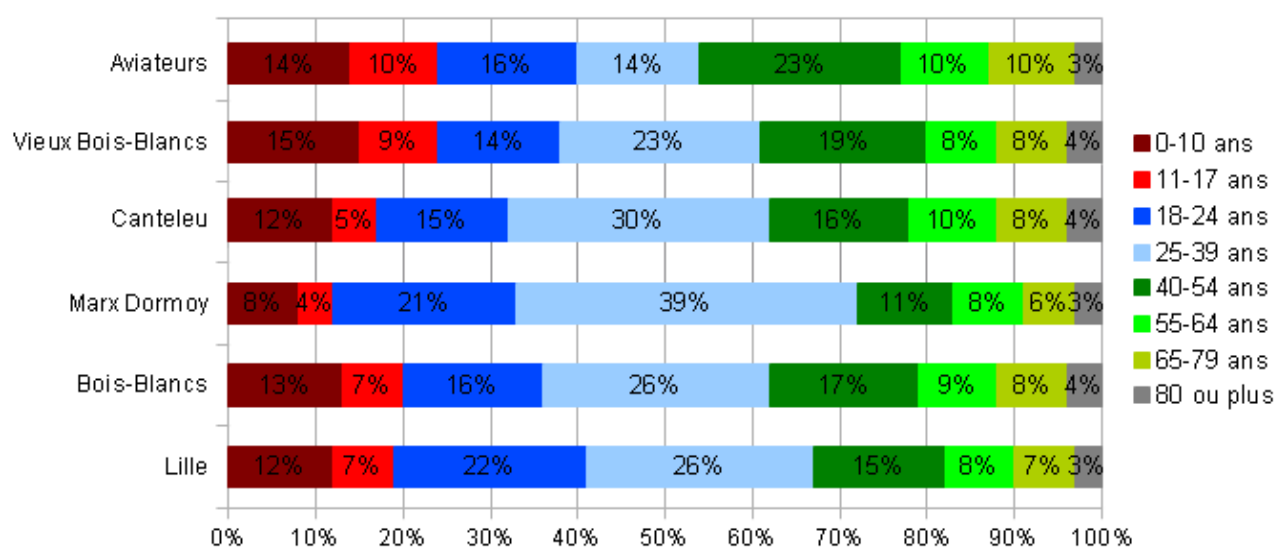
### Taille moyenne des ménages

	1999	2009	Evolution
Lille	2	1,89	-0,11
Bois-Blancs	2,3	2,05	-0,25
Aviateurs	2,9	2,36	-0,54
Vieux Bois-Blancs	2,4	2,24	-0,16
Canteleu	2,3	1,97	-0,33
Marx Dormoy	1,9	1,72	-0,18

### La composition des ménages

Elle varie également selon les secteurs. Dans l'ensemble, la taille des ménages a diminué : -0,25 personne par ménage entre 1999 et 2009 aux Bois-Blancs, contre -0,11 à Lille. La plus forte baisse s'est opérée aux Aviateurs (-0,54). Cette réduction de la taille des ménages est à associer à la répartition des classes d'âge. Ainsi, Marx Dormoy se caractérise par une surreprésentation des 25-39 ans (étudiants, jeunes actifs), un très faible nombre de 40-54 ans et d'enfants, ainsi que par une petite taille des ménages. Les autres IRIS présentent les mêmes répartitions en ce qui concerne le nombre d'enfants (entre 17 et 24 %), les personnes âgées. Le secteur des Aviateurs a un profil plus marqué de familles avec enfants. Les familles monoparentales y sont aussi plus nombreuses que dans le reste du territoire.

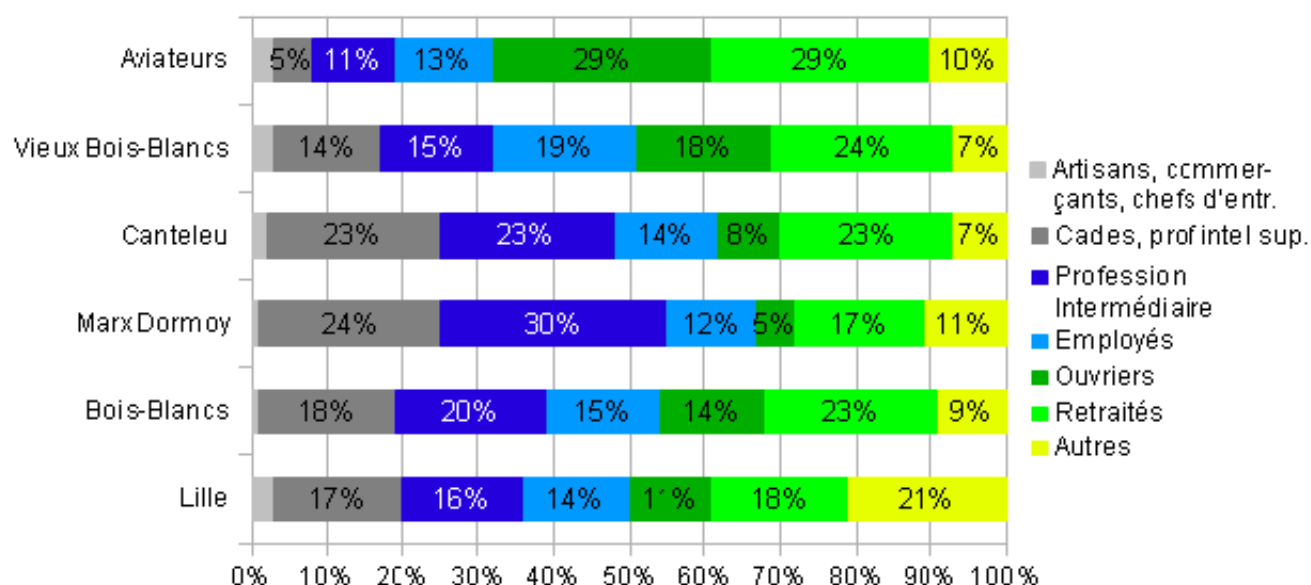
### Répartition de la population par classes d'âge (Source INSEE)



## Catégories socio-professionnelles

Bois-Blancs est un ancien quartier ouvrier lié à l'industrie, mais qui a connu la crise. Le taux de chômage y est important (16 % en 2009, voire 27,3 % dans la ZUS et probablement bien plus aujourd'hui), mais proche de la moyenne lilloise. Le chômage touche 46 % des jeunes dans le secteur Aviateurs.

### Répartition de la personnes référente des ménages par CSP en 2009



Parmi les actifs, les cadres sont plus nombreux à Marx Dormoy et Canteleu (24%) contre 5 % aux Aviateurs. À l'inverse, les ouvriers et employés représentent 42 % de la population des Aviateurs, contre 17 % à Marx Dormoy, même si leur nombre a beaucoup diminué depuis 1999 (54 % et 19%). Les retraités sont relativement nombreux par rapport à la moyenne communale.

Ces écarts socio-professionnels se retrouvent dans le niveau de scolarisation. Globalement, le quartier est proche de la moyenne lilloise. Cependant, de fortes disparités apparaissent encore entre le nord et le sud de l'île des Bois-Blancs. Aux Aviateurs, 58 % de la population possède un diplôme inférieur ou égal au brevet des collèges, lorsque 36 % des habitants de Marx Dormoy ont suivi de longues études universitaires.

Dans l'ensemble du quartier, les revenus moyens sont inférieurs à la moyenne lilloise : 16 169 € par unité de consommation, contre 17 119 €. Dans la ZUS, ce revenu baisse à 11 920€. Ainsi, dans le secteur des Aviateurs, ce revenu moyen est 2,5 fois inférieur à celui de Canteleu, ce qui est dû, comme exposé en *infra*, à la fois par des ressources plus faibles aux Aviateurs et par une taille de ménage plus importante.

## Le logement

Les typologies d'habitat sont hétérogènes : Marx Dormoy ne comporte que des collectifs, Aviateurs en regroupent 69 %, alors que Canteleu et Vieux Bois-Blancs présentent une forme d'équilibre avec un peu plus d'appartements que de maisons.

La répartition des logements est très équilibrée aux Aviateurs, un peu plus favorable aux grands logements aux Vieux Bois-Blancs, alors qu'il y a plutôt des T3 à Marx Dormoy.

Pour ce qui concerne l'occupation, 60 % sont des logements sociaux aux Aviateurs, alors que ceux-ci sont presque absents à Canteleu et Marx Dormoy. Le secteur de l'île est dans la moyenne lilloise avec 23 %. Canteleu présente le plus grand nombre de propriétaires.

Ainsi, d'un point de vue général, le quartier comporte assez peu de logements sociaux (18%), mais les données précédentes montrent que nombre de logements dans Vieux Bois-Blancs peuvent apparaître comme des logements sociaux « de fait » sinon de statut.

Parallèlement, les durées d'occupation des logements sont plus importantes aux Bois-Blancs que la moyenne de la ville. Ceci peut s'expliquer soit par un phénomène d'ancrage et d'appropriation, soit par des situations de blocage du parcours résidentiel. 54 % des habitants des Aviateurs résident depuis plus de 10 ans dans leur logement, contre 38 % pour l'ensemble du quartier, 29 % pour la ville et 25 % à Marx Dormoy, où à l'inverse 50 % y vivent depuis moins de 5 ans.

L'année moyenne de construction des logements est établie à 1964 (1961 pour Lille) et la densité de 22 logements par hectare contre 36 à Lille. Le projet de l'écoquartier prévoit une densité de 125 logements par hectare.

D'un point de vue synthétique et selon l'INSEE, Aviateurs est qualifié de secteur à dominante HLM avec des familles en grandes difficultés. Canteleu et Vieux Bois-Blancs sont des faubourgs ou centres-bourgs avec des petits ménages vieillissants aux revenus intermédiaires. Enfin, Marx Dormoy est un secteur central aisé aux petits logements locatifs et petits ménages..



Aviateurs

Canteleu

Vieux Bois-Blancs

Marx Dormoy

## 2.2.2 - Équipements et infrastructures publics

### Transports et mobilité

Dans l'ensemble, les déplacements sur le site d'étude sont aisés, les trottoirs sont larges, les routes assez bien entretenues et les embouteillages sont quasi inexistantes, à l'exception du boulevard de Dunkerque qui présente un fort trafic pendulaire. À cet égard, il fait alors l'objet de plusieurs études de requalification.

Cependant, il faut noter une connexion limitée de l'île avec le reste de l'agglomération. Le vieux Bois-Blancs est accessible par deux ponts au sud et trois au nord dont une passerelle piétonne non-accessible aux vélos et aux PMR. D'un point de vue paysager, ils constituent les points hauts du quartier. Récemment, un nouveau pont a été construit dans le prolongement de la rue du Pont à Fourchon. À l'origine, ce pont devait être mobile, mais il a finalement été construit raz et fixe, empêchant au final toute circulation fluviale.



Pont de Dunkerque en haut de la bute

Passerelle piétonne

Pont à Fourchon

Par ailleurs, les habitants et les professionnels rencontrés lors des visites de terrain<sup>14</sup> ont insisté sur la problématique du stationnement aux abords de la ZAC et au cœur du vieux Bois-Blancs.

– Au niveau d'Euratechnologie, le secteur a vocation à être exclusivement piétonnier. Aujourd'hui, les parkings silo et les places à la parcelle prévus ne sont pas tous achevés, le stationnement se reporte donc sur le domaine public avoisinant. Il est assez anarchique et provoque de nombreux conflits d'usage.

– Quant à l'île, elle est structurée avec des voies principales très fréquentées qui desservent les équipements : la rue des Bois-Blancs, la rue du Général Anne de la Bourdonnaye, l'avenue Marx Dormoy, l'avenue de Dunkerque et la place St Charles. Celles-ci irriguent des axes secondaires qui mènent aux habitations.

Le réseau est dense mais il présente un nombre limité de parkings et beaucoup de rues ne disposent pas de marquage au sol réglementé. Cette situation engendre de nombreux stationnements anarchiques et illégaux. Ces derniers gênent le cheminement des piétons, et particulièrement celui des Personnes à Mobilité Réduite, qui sont contraints de se rabattre sur la route et d'engager leur sécurité.



Rue de Dunkerque

Parking silo d'Euratechnologie

Stationnement sur trottoir dans l'île

D'autres facteurs déclencheurs de la saturation du stationnement ont été évoqués :

- l'implantation d'Euratechnologie qui aurait amputé aux riverains un certain nombre de stationnements gratuits ;
- la typologie de l'habitat local caractérisé par des maisons individuelles en enfilade avec un pignon étroit et sans garage ;
- la sur-motorisation des ménages ;
- l'appropriation systématique de l'espace public jouxtant la maison pour garer son véhicule personnel ;
- la vacance d'un parking souterrain au niveau de la Poste et géré par le bailleur social LMH. A l'heure actuelle, l'opérateur ne souhaite pas s'engager à le remettre aux normes et à le réouvrir tant que de la réglementation des stationnements individuels n'est pas formalisée ;
- la concurrence entre une offre gratuite sur les espaces publics et une offre privée payante.

À cette problématique s'ajoutait, il y a encore peu de temps, une réglementation routière très hétérogène sur le vieux Bois-Blancs. Des limitations de vitesse différentes, des sens de circulation uni et bilatéral souvent mal adaptés, favorisaient de fait les incivilités.

Face à ce constat, les pouvoirs publics locaux ont harmonisé les flux de circulation par la mise en place d'une zone 30.

<sup>14</sup> Emmanuel LAURENT : Directeur adjoint de la Mairie de quartier. Emilie DUBOIS : Service Maîtrise d'ouvrage et espaces publics, Mairie de Lille.

De plus, un micro PDU du secteur, piloté par la ville, est en cours. Il permettra d'établir un diagnostic quantitatif de la situation afin d'adapter un traçage rue par rue qui répondra au besoin de stationnements de chacune.

Enfin, la politique de la ville souhaite résorber ce problème de stationnement sauvage en diminuant le nombre de véhicules sur le site et pour ce faire en incitant la population active et résidentielle à la multimodalité. En effet, le quartier des Bois-Blancs est aujourd'hui bien desservi par les transports en commun dont le réseau tend encore à se développer :

- La ligne de métro n°2 traverse le site et dessert deux stations : « Bois-Blancs » et « Canteleu » accessibles en 15 minutes à pied de tout point du quartier.

Le métro permet de se rendre, en moins d'un quart d'heure, au centre-ville de Lille et aux deux gares.

- Deux lignes de bus :

La ligne 18, réouverte à l'été 2012, permet de rejoindre le centre-ville et de se rendre au marché de Wazemme.

La ligne 53 : Lille centre - Lambersart

La ligne 10 : Lille - Villeneuve d'Assq



- Le réseau V'Lille met à disposition des vélos au niveau des stations de métro, de la piscine et du site d'Euratechnologie. Néanmoins il faut noter une insuffisance des pistes cyclables sur le secteur.

### Infrastructures et Équipements publics<sup>15</sup>

L'état des lieux révèle que le quartier des Bois-Blancs est très vivant et attractif, car il dispose entre autre d'un pôle d'équipements publics de proximité conséquent : mairie annexe, maison de quartier, bibliothèque, théâtre, piscine, complexe sportif, Poste, PMI, cyber-bases. Il y a également une église, des établissements scolaires et de loisirs et une maison de retraite pouvant accueillir 25 résidents. Ces espaces publics sont situés sur l'île.



Bibliothèque

Théâtre

Complexe sportif Youri Gagarine

À proximité, le pôle de loisirs de la Citadelle offre un cadre de vie attractif, avec son parc propice aux balades familiales, son zoo gratuit, ses manèges et son futur complexe sportif.

Deux structures méritent un focus particulier :

– La maison de quartier : très fréquentée, c'est une structure indispensable pour la vie locale, car elle constitue un véritable lieu de convivialité et de rencontres intergénérationnelles. Elle a pour principales missions l'accueil périscolaire, l'accueil de personnes âgées et le pôle d'insertion.

<sup>15</sup> Cf. Carte des infrastructures et équipements publiques page 33.

– La mairie de quartier participe, elle-aussi, pleinement à la vie des administrés. Elle assure les démarches administratives courantes et gère trois commissions : Culture, Finances et Cadre de Vie.

En outre, la mairie privilégie et conforte sa proximité avec la population en plaçant la concertation au cœur de ses missions. Fréquemment, des réunions sont organisées à l'occasion des événements et des projets du quartier.

En dépit de leur pluralité, ces infrastructures sont souvent saturées et le bâti est vieillissant. D'un point de vue culturel, on constate que beaucoup des activités proposées sont à destination des jeunes enfants. Il manque une offre d'activités pour les adolescents et d'espaces de sociabilité nocturne.

Enfin, l'émergence de la ZAC et de l'écoquartier aura pour conséquence, le déplacement de la centralité actuelle au niveau de la gare d'eau. Cela se traduira par la délocalisation de la Poste et de la mairie de quartier. Cette mutation suscite également une interrogation sur la capacité d'accueil des établissements scolaires face à l'arrivée des nouvelles familles.

### 2.2.3 - Structure économique

L'économie du quartier Bois-Blancs – Canteleu peut s'analyser à plusieurs échelles.

À l'échelle de la proximité, l'économie est plutôt limitée.

Les commerces sont peu présents dans le quartier et plutôt concentrés sur l'avenue de Dunkerque<sup>16</sup>. Nombreux sont ceux qui ont fermé sur l'île depuis dix ans. Il reste cependant 2 épiceries, 2 boulangeries, 1 boucherie, 1 pharmacie, 1 tabac et 2 cafés. L'offre est nulle à Canteleu, hormis une supérette près de l'arrêt de métro.

Néanmoins, les commerces devraient être plus nombreux lorsque l'écoquartier sera finalisé. En effet, 4 995 m<sup>2</sup> de commerces sont prévus sur l'ensemble du quartier, comme l'indique le tableau<sup>17</sup>.



Commerces de la rue de Dunkerque (Canteleu)

#### COMMERCES PRÉVUS

Source : Ville de Lille, Etude commerce 01/10

	Activité	Surface
Vieux Bois Blancs	Supermarché	400 m <sup>2</sup>
	Coiffeur	50 m <sup>2</sup>
	Poste	150 m <sup>2</sup>
	Auto Ecole	40 m <sup>2</sup>
	Fleuriste	50 m <sup>2</sup>
	Boulangerie	200 m <sup>2</sup>
	Coiffeur	50 m <sup>2</sup>
	Petite restauration	50 m <sup>2</sup>
	Agence immobilière	50 m <sup>2</sup>
	Assurances	50 m <sup>2</sup>
	Pôle médical	300 m <sup>2</sup>
	Artisanat	100-200 m <sup>2</sup>
Le Blan Lafont	Boulangerie	150 m <sup>2</sup>
	Pressing	100 m <sup>2</sup>
	Restauration rapide	50 m <sup>2</sup>
	Restauration collective	800 m <sup>2</sup>
	Supérette	120 m <sup>2</sup>
	Tabac	35 m <sup>2</sup>
	Restaurant	300 m <sup>2</sup>
	3 Restaurants rapides	200 m <sup>2</sup>
	Pharmacie	150 m <sup>2</sup>
	Cabinet médical	400 m <sup>2</sup>
	Point multiservices	50 m <sup>2</sup>
	Banque	150 m <sup>2</sup>
Gare d'eau	Salle de sport	500 m <sup>2</sup>
	Restauration	400 m <sup>2</sup>
	Loisirs	200 m <sup>2</sup>
	<b>Totaux</b>	<b>4 995 m<sup>2</sup></b>

<sup>16</sup> Cf Planche photographique des Commerces disponibles sur l'île des Bois-Blancs page 34.

<sup>17</sup> *Étude sociologique d'évaluation et d'actions sur l'usage des espaces publics* ...., mai 2013. p 62.



Historiquement, le quartier était un territoire agreste. Aujourd'hui, l'activité agricole professionnelle a disparue mais il reste un certain nombre de jardins ouvriers sur l'île, à la fois facteur de sociabilité, de loisirs et d'économie de subsistance.

À l'échelle de l'agglomération, le quartier dispose de plusieurs pôles d'activité, en particulier tertiaire.

Il y a d'abord les différents services publics déjà évoqués. Une partie de la population active du quartier doit donc pouvoir y être employée. Tout comme dans la polyclinique du Bois, avenue de Dunkerque, qui emploie 600 salariés pour 440 lits. Elle semble aujourd'hui saturée dans ses locaux et chercherait à se délocaliser dans les communes limitrophes<sup>18</sup>. Ce qui représenterait une perte certaine pour le quartier.

Il faut également ajouter les différentes usines, telle que Transfo Plastique, la blanchisserie Montpellier et Méo, au sud-ouest de l'île. Depuis sa fusion avec Fichaux, Méo est devenu le premier torrificateur indépendant de France et emploie 210 salariés, dont 50 sur le site du Quai Ouest<sup>19</sup>.



Entreprise Transfo Plastique



Entreprise Méo



Plus ancien entrepôt du port fluvial

Enfin, deux grands pôles assurent l'activité et l'attractivité du secteur au moins à l'échelle nationale : le port et Euratechnologie.

#### – Le port :

Il a beaucoup évolué depuis son installation sur la Basse-Deûle au Moyen-Age, jusqu'à l'ouverture du terminal à conteneur L.C.T. (Lille Conteneurs Terminal), en 1990.

Le port actuel fut inauguré officiellement en 1951 et le plus vieil entrepôt date de 1947.

C'est aujourd'hui une plate-forme multimodale de 12 hectares, avec un trafic fluvial de 1 649 107 tonnes en 2012, mais plus de 7,5 millions de tonnes de trafic total avec la route et le ferroviaire. L'objectif est de 2 millions de tonnes de trafic fluvial en 2020. Le site du port regroupe 280 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts et de bureaux, avec le plus grand pôle sanitique au nord de Paris<sup>20</sup>. Il est aussi le lieu d'activités de pointe comme l'implantation des serveurs nationaux de 9 Telecom-Cegetel (groupe de télécommunication SFR).



Aujourd'hui, le port et son concessionnaire la Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille cherchent à se réimpliquer dans l'économie locale grâce à un centre multimodal de distribution urbaine (CMDU) qui permet une livraison plus raisonnée des commerces de ville.

18 <http://www.lavoixdunord.fr/region/la-polyclinique-du-bois-a-l-etroit-envisage-de-demenager-jna19b0n991996>

19 <http://www.lejournaldesentreprises.com/editions/59/actualite/entreprise-du-mois/meo-un-avenir-ecrit-dans-le-marc-de-cafe-en-fusionnant-avec-fichaux-06-07-2012-157463.php> ; <http://www.eco121.fr/leti-du-mois-les-cafes-fichaux-meo/>

20 <http://www.portdelille.com/fr>

### – Le pôle Euratechnologie :

Il a ouvert en 2009. En tant que technopole, il a un rayonnement national et international, avec des entreprises comme Microsoft, Cap Gemini et une centaine de start-up.

Le site regroupe pour l'instant 80 entreprises soit 2000 emplois ; 8000 sont prévus à termes sur l'ensemble de l'écoquartier.

Cependant, ce sont essentiellement des hommes de moins de trente ans qui y travaillent, sans forcément résider dans le secteur et plus intéressés par une sociabilité virtuelle que par la vie de quartier.



De fait, hormis le rayonnement et un habitat relatif dans Canteleu, l'apport d'Euratechnologie pour les Bois-Blancs semble encore limité et de nombreux aménagements restent à effectuer.



## 2.3 - Données environnementales

### 2.3.1 - Biodiversité

La région Nord-Pas-de-Calais est l'une des régions les plus artificialisées, présentant la plus faible part d'espaces naturels. Avec 10 000 hectares de friches industrielles, la région détenait à elle seule le triste record de réunir sur son territoire la moitié des friches françaises.

C'est pourquoi la conservation de la biodiversité représente une préoccupation majeure des acteurs régionaux.

La zone d'étude est composée de différentes zones d'activités, d'habitations et « naturelles ». Situées en milieu urbain, ces zones naturelles sont entièrement artificielles et qualifiées davantage d'espaces verts.

À ce jour, aucun outil d'inventaire et réglementaire de protection environnementale existe sur la zone d'étude. Que ce soit le statut Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), Natura 2000, Espace Naturel Sensibles ou un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB). Cependant, il faut mentionner quatre espaces naturels remarquables.

Le parc de la Citadelle de Lille<sup>21</sup>, d'une superficie de 70 hectares, est historiquement un ancien site militaire qui avait exclu toute présence d'arbre.

Requalifié en 1880, selon le modèle Vauban, ce parc est destiné à offrir aux Lillois un espace de promenade et de loisirs.

Dans les années 1980, l'abattage massif des arbres plantés en 1880, dû à une gestion radicale du milieu, fut néfaste pour la faune et la flore du parc.

À partir de 1999, la mairie de Lille, soucieuse de préserver et développer la biodiversité met en place un projet de gestion différenciée mais aussi un schéma de développement des espaces verts ainsi qu'un plan biodiversité sur son territoire. La Citadelle est alors intégrée au cœur de ce projet.



*Source : Ville de Lille*

En 2003, après concertation de différents acteurs tels que la ville de Lille, les Voies Navigables de France, l'armée et la Direction Régionale des Affaires Culturelles, un plan de rénovation écologique est lancé sur la Citadelle. Le projet est alors financé par l'Union Européenne, l'État et la Région Nord-Pas-de-Calais.

La création de mare, la gestion par pâturage extensif, l'installation de nichoirs, la préservation des bois morts et arbres à cavités, l'aménagement de souterrain et la diversification des habitats favorisent le développement de la faune et de la flore. Le parc de la Citadelle est, à titre exemplaire, un modèle de réintroduction de la biodiversité pour la France. Ce site est, aujourd'hui, classé monument historique au titre de la loi du 31 décembre 1913.

Le secteur des Rives de la Haute Dêule<sup>22</sup> s'étend sur une centaine d'hectares de part et d'autre de l'ancien canal de la Deûle, sur le territoire communal de Lille et de Lomme.

Ce secteur est constitué de zones urbanisées et artificialisées (2/3 de la surface). Le dernier tiers, est quant à lui, composé de milieux boisés, aquatiques, friches...

Sept espèces végétales protégées régionalement ont été recensées dans les jardins d'eau d'Euratechnologie ainsi que quatre espèces patrimoniales non protégées (ces espèces ont été réintroduites). Trois espèces végétales invasives ont également été inventoriées (la Renouée du Japon, le Buddleia de Davidii et l'Élodée du Canada).

Concernant la faune, seul le cortège avifaunistique a été inventorié (42 espèces). Des études complémentaires sont menées sur les amphibiens, insectes, reptiles et mammifères.

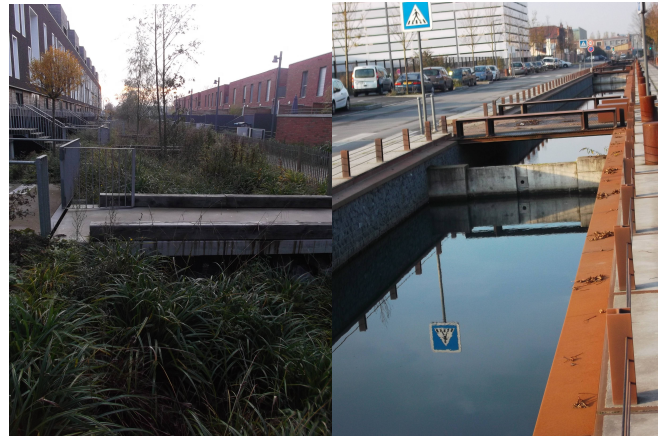


21 <http://lille.lesverts.fr/Le-parc-de-la-Citadelle-refuge-de>

22 Avis de l'autorité environnementale sur le projet de ZAC du premier secteur opérationnel des « Rives de la Haute Deûle » sur les communes de Lille et Lomme, émis par la DREAL Nord-Pas-de-Calais et signé par le Préfet de la région Nord-Pas-de-Calais le 25 mai 2012.

Au-delà d'un intérêt paysager, la création de noues végétales permet une phyto-épuration des eaux de ruissellement. Elles sont d'autant plus intéressantes que leur gestion ne nécessite qu'un entretien tri-annuel par faucardage ; les rémanents étant par la suite transférés et valorisés par méthanisation.

Un bémol est à noter concernant les noues entourant Euratechnologie dont la conception empêche l'expression de la faune et de la flore.



La plaine des Vachers, d'une superficie d'environ trois hectares, bénéficie de différents aménagements écologiques (zones humides, prairies fleuries...). La gestion différenciée d'une partie du parc offre un refuge pour la faune et la flore du site.

Située le long du canal de la Deûle, la plaine assure la continuité écologique de ses berges.



Le canal de la Deûle, long de plus de 58 km, fragmente la ville de Lille. Victime de la révolution industrielle, la Deûle est l'un des cours d'eau les plus pollués de France. Son état physico-chimique est jugé mauvais, toutefois son état biologique est bon. Cependant, depuis quelques années des mesures sont prises afin de retrouver une bonne qualité de l'eau. Aujourd'hui les hérons, les cormorans et les poules d'eau repeuplent le canal ainsi que les populations de poissons telles que les gardons, signe d'un regain de biodiversité. Des espèces invasives comme les moules zébrées et les stations de Renouée du Japon jonchent également le canal. La présence de nombreuses algues et filasses bactériennes indiquent un taux de nitrites très élevé.

La ville de Lille et Lille Métropole Communauté Urbaine ont pour projet Plan Bleu de recreuser un canal sur 350 mètres pour restaurer la navigation sur le bras de la Basse-Deûle ainsi que le réaménagement de tous les espaces publics qui le bordent. 700 mètres de berges seront également rénovés sur les communes de Lille, La Madeleine et Saint-André.

Ce Plan Bleu a plusieurs objectifs : la constitution d'un réseau de canaux et de port de plaisance structurant l'aménagement du territoire ; la requalification de l'abord des voies d'eau afin de créer des liaisons douces et des continuités écologiques ; le développement socio-économique et le rayonnement international via le tourisme fluvial ; la mise en place d'une gestion écologique et durable des eaux, de l'assainissement et des boues fluviales polluées. Le coût de ce Plan Bleu est d'environ 46,72 millions d'euros, co-financé par la LMCU, l'Union Européenne (fonds FEDER) et les trois villes du projet.

Globalement, la faible part de biodiversité est concentrée essentiellement sur un cœur de nature (le parc de la Citadelle de Lille) et son corridor biologique (le canal de la Deûle) ainsi que sur les jardins d'eau d'Euratechnologie. Les friches industrielles peuvent cependant receler une faune et une flore particulières.

Aujourd'hui, la Trame Verte et Bleue, mesure phare du Grenelle de l'Environnement, est prise en compte dans l'aménagement du territoire. Ainsi, tous ces espaces de « nature » en milieu urbain forment un maillage écologique permettant l'expression de la faune et de la flore dans un territoire longtemps hostile à celles-ci.

## 2.3.2 - Risques et nuisances

### Les risques naturels<sup>23</sup>

Alors qu'en France, certaines agglomérations sont fortement concernées par un grand nombre de risques majeurs naturels, la métropole lilloise en est relativement épargnée. Toutefois, il en existe un certain nombre même s'ils surviennent rarement :

Le risque inondation : sur le territoire de Lille, Hellemes et Lomme, les fortes pluies peuvent occasionner trois phénomènes capable de produire ce risque. Ce sont le ruissellement des eaux de pluies mais aussi la remontée à la surface de l'eau des nappes phréatiques comme au quartier des Bois-Blanc ou encore le débordement des cours d'eau. Les zones inondables sont inscrites sur le PLU. Un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) est prescrit depuis le 13 février 2013 sur la métropole lilloise.

Le risque mouvement de terrain : les vieilles caves et les carrières souterraines abandonnées appelées catiches provoquent des effondrements. Sur le territoire de Lille, les catiches sont localisées essentiellement sur Hellemes, Lille-Sud, et quelques rues du Faubourg de Béthune et de Moulins. Cependant, toutes les carrières ne sont pas connues et les effondrements peuvent être imprévisibles.

Le risque météorologique : la canicule, le froid, la tempête et l'orage sont les quatre phénomènes climatiques qui peuvent perturber la région.

Le risque sismique : La ville de Lille et Lomme sont soumis au risque sismique mais l'occurrence est faible. La région est en zone 2 sur une carte de France indiquant 5 zones de sismicité par niveau de risque.

### Les risques technologiques

Distingué du risque naturel indépendant des activités humaine, le risque technologique découle de l'action de l'homme à travers l'existence d'ouvrages, l'exploitation d'installations artificielles ou l'exercice d'activités économiques.

Le risque transport de matière dangereuse : il se produit sur la route, par voies ferrées ou navigables, ou par les canalisations de gaz ou pétrole. Sur le périmètre d'étude, seul le Port de Lille est en zone sensible.

Le risque pollution atmosphérique<sup>24</sup> : la métropole lilloise dispose d'un réseau de mesures et d'alertes de la pollution atmosphérique. L'indice ATMO<sup>25</sup> le plus fréquent à Lille est 3, indiquant que la qualité de l'air est bonne. Les communes de la métropole sont concernées par le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Lille, datant de 1999.

Le risque industriel : les sites présentant le plus grand potentiel de danger sont couverts par la législation française et européenne (Directive SEVESO). Seul l'usine de produits chimiques Chemilyl de Loos est classé SEVESO seuil haut. La commune associée de Lomme et une très petite partie du quartier des Bois-Blancs sont exposés au risque toxique.

Le risque nucléaire : La centrale nucléaire de Gravelines se situe à seulement 80 km de la métropole lilloise.

23 Cf. Carte des risques page 36.

24 <http://www.lille.fr/cms/accueil/cadre-vie/qualite-de-vie/qualite-air>

25 L'indice ATMO est un indicateur journalier de la qualité de l'air. Il traduit sur une échelle de 1 à 10, la qualité de l'air. Plus l'indice est élevé, plus la qualité est mauvaise.

La gestion de ces deux derniers risques est assurée par un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) en cas d'accident grave. Dans son périmètre, un PPRT entraîne la prise de mesures foncières sur l'urbanisation existante la plus exposée, des travaux de renforcement sur les constructions voisines, ainsi que des restrictions sur l'urbanisme futur.

### 2.3.3 - Le bruit

Bien au-delà des questions du confort, le bruit est devenu une nuisance qui peut provoquer des effets néfastes sur la santé. Plus l'environnement est urbain, plus les niveaux sonores sont élevés. Le trafic routier représente la source de bruit urbain la plus importante.

En mai 2010, un arrêté préfectoral de classement des voies bruyantes a été pris sur les communes de la métropole lilloise. Une carte sur le bruit<sup>26</sup> dans la métropole a été dressé afin d'établir un diagnostic global dans le but d'élaborer un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). L'analyse des cartes montre que le trafic routier diurne<sup>27</sup> aux abords du port de Lille (boulevard de la Moselle) et des grands axes routiers (avenue de Dunkerque et rue Hegel) engendre des nuisances sonores pouvant atteindre entre 65 et 75 dB(A). Concernant le bruit industriel<sup>28</sup>, des nuisances sonores sont localisées aux abords de l'usine Méo (bruit pouvant atteindre 70-75 dB(A) maximum) ainsi qu'autour d'Euratechnologie (65 à 70 dB(A) au plus haut de l'activité).

---

26 <http://www.lillemetropole.fr>

27 Cf. Carte des bruits routiers diurnes page 37.

28 Cf. Carte des bruits industriels diurnes page 37.

## 3 - Diagnostic

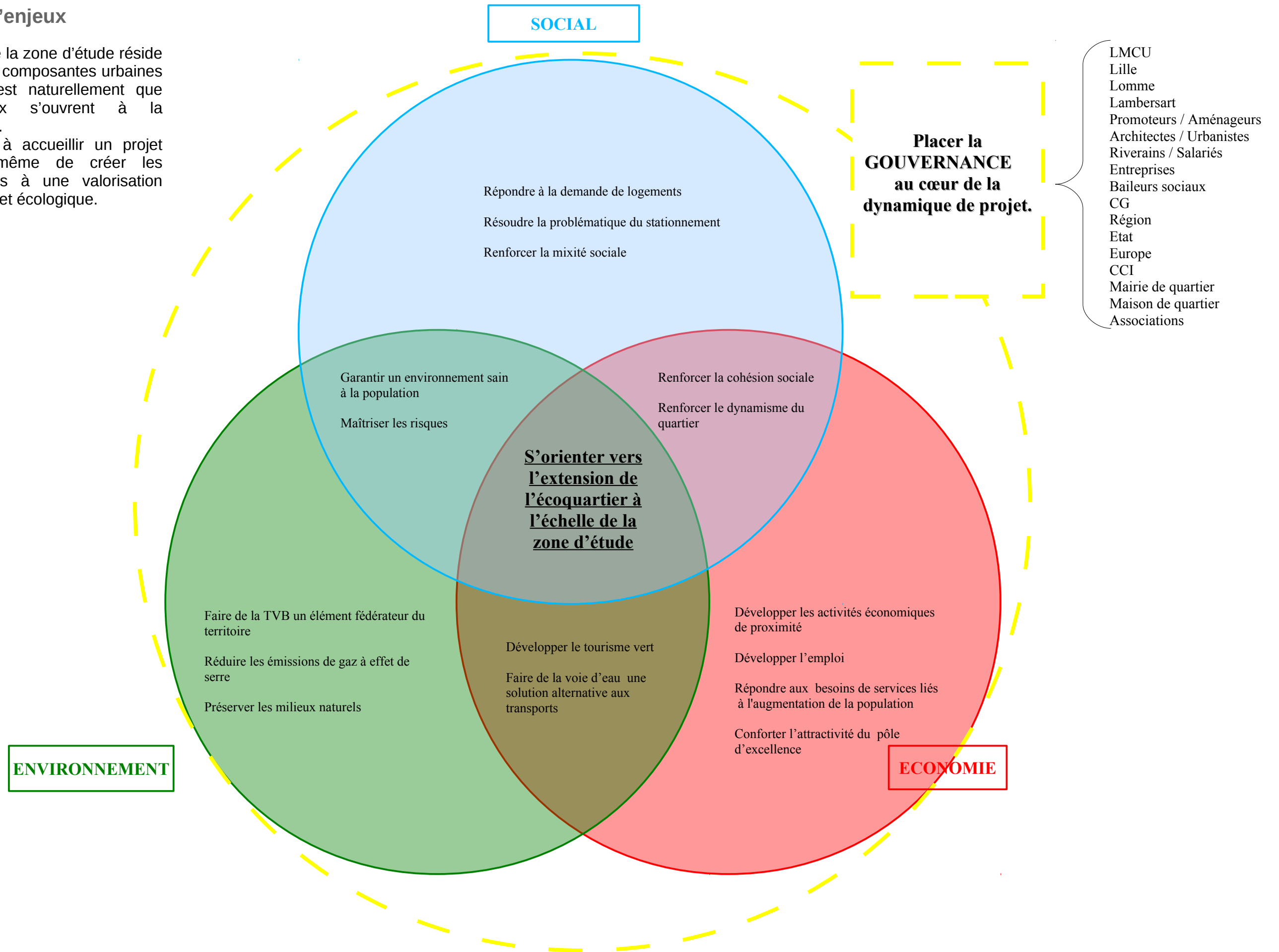
### 3.1 - Analyse AFOM

FORCES Dynamique de projet qui intègre le DD		FAIBLESSES Dynamique de projet qui n'intègre pas le DD	
<p><b>Gouvernance</b> Pluralité d'acteurs Diffusion d'un bulletin municipal et d'un journal de quartier Tissu associatif dynamique Grande concertation entre la mairie et les administrés</p> <p><b>Cadre de vie</b> La Deûle : caractère insulaire et attrait paysager Proximité du parc arboré de la Citadelle et du zoo Espaces verts en bord de canal Esprit de village / forte appropriation du site Pluralité des établissements publics Cyber-bases gratuites Esthétisme des noues végétales aux abords des habitations</p> <p><b>Économie</b> Positionnement stratégique de Lille à l'échelle de l'UE Pôle d'excellence (IBM, Microsoft, CAP GEMINI, nombreuses PME) Port marchand / CMDU</p>	<p><b>Habitat / architecture</b> Qualité du patrimoine historique (Citadelle en Site Classé) et industriel (maisons ouvrières traditionnelles en briques, châteaux de l'industrie)</p> <p><b>Transports et mobilité</b> Proximité des axes autoroutiers et des gares Canal de la Deûle à grand gabarit Proximité du centre-ville Transports en communs (Métro, Bus, V'Lille) Chemin de halage / sentier piéton et cycliste</p> <p><b>Environnement / biodiversité</b> Citadelle : cœur de nature (TVB) Cortège d'espèces protégées (ordinaires et remarquables) Rôle des délaissés routiers en tant que connecteurs avec les espaces naturels périurbains (TVB) Présence de noues (TVB) Absence de moustique malgré la présence de zones humides Gestion des espaces verts et des prairies : Gestion différenciée, « Zéro Phyto » et pâturage extensif Risques naturels faibles</p>	<p><b>Gouvernance / Pilotage</b> Absence ou manque d'implication de certains acteurs (État, Écologues) Qui est la structure pilote ? : Lille ? LMCU ?</p> <p><b>Cadre de vie</b> Établissements publics saturés et vieillissants Manque de commerces de proximité Espaces verts peu valorisés</p> <p><b>Social / Économie</b> Clivage social entre les quatre IRIS Taux de chômage important Niveau de scolarisation / Niveau des diplômes peu élevé</p> <p><b>Habitat / architecture</b> Maisons avec un pignon étroit et sans garage (île) Architecture monotone des bâtiments des années 1970-1980 (Marx Dormoy et Aviateurs) Bâtiments énergivores et dégradés Faible offre de logements sociaux</p>	<p><b>Transports et mobilité</b> Stationnements anarchiques et illégaux Manque de pistes cyclables Stations de métro excentrées Circulation dense et pendulaire (Av Dunkerque) Inconfort de l'assise du chemin de halage Difficultés d'accès aux ponts à partir du chemin de halage Pont à Fourchon fixe Emprise foncière très forte des Bd de la Moselle et de la Lorraine Transports en commun : Amplitudes horaires limitées</p> <p><b>Environnement / biodiversité</b> Territoire fragmenté et fortement urbanisé. Pollution de l'eau de la Deûle Pollution et instabilité du sol Pollutions sonore et atmosphérique Présence d'espèces invasives et coût des interventions d'arrachage Manque de communication autour de la gestion différenciée (plaine des Vachers) Impact du PPRT (Proximité d'un site SEVESO) Délaissés routiers fragmentés et pauvres en biodiversité</p>
OPPORTUNITÉS Dynamique de projet qui assoit le DD		MENACES Dynamique de projet qui n'intègre pas, à parts égales, les piliers du DD	
<p><b>Gouvernance</b> Implication de nouveaux acteurs Nomination d'une structure pilote qui assure la coordination de l'information</p> <p><b>Cadre de vie</b> Développement de lieux de sociabilité, en particulier nocturnes (bar, restaurant, concert...) Développement de commerces et d'activités tertiaires Nouvelle organisation de l'espace en orientant les nouveaux logements vers la Deûle Amélioration de l'image du quartier</p> <p><b>Économie</b> Intégration de la presqu'île Boschetti au périmètre de la ZAC (port de plaisance + zones de loisirs) / Requalification des friches de Lille Marine Accroissement de l'attractivité du quartier Développement des emplois indirects de service (non ou peu qualifiés) Aboutissement du projet Canal Seine-Nord Europe</p>	<p><b>Habitat / architecture</b> Écoquartier : création de logements qui répondent aux normes BBC et aux besoins des ménages. Augmentation de la densité (frein au développement de l'habitat pavillonnaire) Renforcement de la mixité sociale</p> <p><b>Transports et mobilité</b> Développement des modes de déplacements doux (hub intermodal) Mise en place d'une navette fluviale Stationnements : - Réouverture du parking souterrain géré par LMH - Finalisation des parkings silo - Intégration des stationnements dans les programmes d'habitats (respect du PLU)</p> <p><b>Environnement / biodiversité</b> Développement de la fonctionnalité du corridor biologique Végétalisation des toitures (augmentation d'1/4 de la surface des espaces verts de la ville) Aboutissement du projet Plan Bleu</p>	<p><b>Gouvernance / Pilotage</b> Absence redondante de certains acteurs Contraintes budgétaires Changement d'orientation politique et remise en question des projets Manque d'implication des habitants au projet</p> <p><b>Social</b> Clivage social au sein même de l'écoquartier Accentuation du clivage social entre l'écoquartier et le reste du territoire</p> <p><b>Économie</b> Délocalisation de certaines infrastructures économiques (clinique, usines). Augmentation du chômage pour les moins diplômés</p>	<p><b>Habitat / architecture</b> Perception négative de la diversité architecturale (neuf et ancien)</p> <p><b>Transports et mobilité</b> Stationnement : Concurrence entre l'offre publique gratuite et l'offre privée payante</p> <p><b>Environnement / biodiversité</b> Dégradation accélérée des jardins d'eau (déchets, fonctionnement, plantes invasives) Amplification des pollutions Propagation des stations d'espèces invasives Risques naturels faibles mais présents Risques de catastrophes technologiques</p>

### 3.2 - La note d'enjeux

L'une des qualités de la zone d'étude réside dans la diversité des composantes urbaines qu'elle propose. C'est naturellement que d'importants enjeux s'ouvrent à la reconversion urbaine.

Le site a vocation à accueillir un projet emblématique, à même de créer les conditions favorables à une valorisation sociale, économique et écologique.
















## 4 - Plan d'action





Les enjeux de la zone d'étude sont aussi divers que complexes.


Qu'ils soient sociaux, économiques ou environnementaux, ces enjeux doivent être pris en compte dans l'aménagement urbain. Plus qu'une approche vivable, viable ou équitable, le renouvellement urbain, d'aujourd'hui et de demain, doit être durable tout en plaçant la gouvernance au cœur de la dynamique de projet.





Les plans d'action et actions proposés, ci-dessous, sont exécutable :











- à court : 
- à moyen : 
- et à long terme : 
- L'enjeu dépend de la réalisation d'un autre plan d'action : 


Enjeux 1		Plan d'action 1
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Répondre à la demande de logements</li>   <li>- Réduire les émissions de gaz à effet de serre</li>   <li>- Renforcer la mixité sociale</li> </ul>	      	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Densifier le bâti (éviter la création de zones pavillonnaires)</li> <li>- Inciter les aménageurs aux échanges à la parcelle</li> <li>- Rénover les logements anciens</li> <li>- Découper les grandes maisons en plusieurs appartements</li> <li>- Diversifier l'offre de logements (locatif, accession)</li> <li>- Améliorer la performance énergétique</li> <li>- Créer des logements HQE</li> </ul>

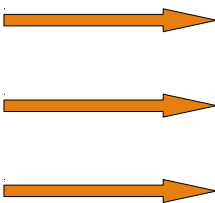
Enjeux 2		Plan d'action 2
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Résoudre la problématique du stationnement</li> </ul>	   	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôler et tarifier le stationnement sur voirie</li> <li>- Créer une offre avantageuse aux pendulaires et résidents</li> <li>- Proposer en location des places de parking supplémentaires</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; background-color: #90EE90; padding: 2px; margin-top: 10px;"> <p>- Enjeux et plan d'action 3</p> </div>

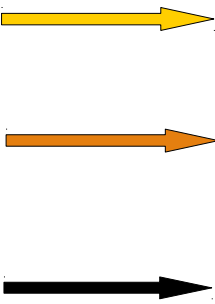
Enjeux 3		Plan d'action 3
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire les émissions de gaz à effet de serre en favorisant les transports doux et la multimodalité</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Restaurer le chemin de halage</li> <li>- Sécuriser les intersections piétons-voitures</li> <li>- Assurer une meilleure desserte des TC</li> <li>- Créer des pistes et bandes cyclables</li> <li>- Développer la navette fluviale</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enjeux et plan d'action 9</li> </ul> </div>

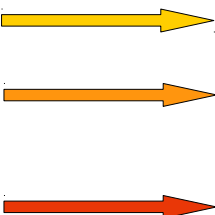
Enjeux 4		Plan d'action 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Garantir un environnement sain à la population</li> </ul>	   	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire les limitations maximales de vitesses</li> <li>- Créer des zones de ralentissement</li> <li>- Réduire l'emprise foncière des grands boulevards</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enjeux et plan d'action 3</li> <li>- Enjeux et plan d'action 5</li> </ul> </div>


Enjeux 5		Plan d'action 5
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire de la Trame Verte et Bleue un élément fédérateur du territoire</li> <li>- Préserver les milieux naturels</li> </ul>	         	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Privilégier la gestion différenciée</li> <li>- Prévoir des aménagements écologiques</li> <li>- Valoriser les espaces verts</li> <li>- Communiquer sur la gestion environnementale</li> <li>- Éradiquer les espèces invasives</li> <li>- Proposer des sorties pédagogiques</li> <li>- Rétablir les corridors biologiques</li> <li>- Planifier les inventaires et les opérations de gestion</li> <li>- Augmenter le nombre de noues</li> <li>- Requalifier les délaissés routiers</li> </ul>

Enjeux 6		Plan d'action 6
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer la cohésion sociale</li> <li>- Renforcer le dynamisme du quartier</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dynamiser l'offre culturelle</li> <li>- Recruter un médiateur social</li> <li>- Proposer des activités aux adolescents</li> <li>- Développer les lieux de divertissement nocturnes</li> </ul>

Enjeux 7		Plan d'action 7
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Répondre aux besoins de services liés à l'augmentation de la population</li> <li>- Développer les activités économiques de proximité</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer les commerces de proximité</li> <li>- Augmenter la capacité d'accueil des infrastructures publiques (école, crèches...)</li> <li>- Freiner la délocalisation des équipements publics</li> </ul>

Enjeux 8		Plan d'action 8
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer l'emploi</li> <li>- Conforter l'attractivité du pôle d'excellence</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Privilégier l'accès des emplois indirects aux habitants du quartier</li> <li>- Rendre attractif le cadre de vie personnel et professionnel (bureau et espaces publics)</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; background-color: #90EE90; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enjeux et plan d'action 7</li> <li>- Enjeux et plan d'action 9</li> </ul> </div>

Enjeux 9		Plan d'action 9
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire de la voie d'eau une solution alternative aux transports</li> <li>- Développer le tourisme vert</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire du port, une entrée privilégiée du transport de commerce de Lille.</li> <li>- Créer une zone d'activité touristique.</li> <li>- Valoriser l'aspect paysager et écologique de la voie d'eau.</li> </ul>

Enjeu final		Plan d'action final
<ul style="list-style-type: none"> <li>- S'orienter vers l'extension de l'écoquartier à l'échelle de la zone d'étude</li> <li>- Placer la gouvernance au cœur du projet</li> </ul>		<div style="border: 1px solid black; background-color: #FF0000; color: white; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 10px;"> <p><b>Enjeux et plan d'action de 1 à 9</b></p> </div>

## Conclusion

Le quartier des Bois-Blanc est particulièrement impacté par la politique de rénovation urbaine de la ville. En effet, les chantiers sont nombreux et font partie de la vie quotidienne de la population. D'autres projets vont émerger et cette situation de travaux devrait alors perdurer encore quelques années.

Globalement, l'implantation du Pôle d'excellence Euratechnologie, la restructuration du port fluvial, l'aménagement de l'écoquartier et l'intégration de la trame verte et bleue constituent les volets économique, social et écologique de cette mutation.

Pour réaliser cette étude, la réflexion menée par l'équipe-projet s'est inscrite dans une démarche de prospective territoriale avec pour fil conducteur la prise en compte du principe de développement durable.

Aussi, les actions préconisées dans ce rapport visent, entre autres, à réhabiliter l'image du quartier, à le reconnecter au reste de l'agglomération, tout en améliorant le cadre de vie de la population et en favorisant l'arrivée des nouveaux habitants.

Finalement, les principaux enseignements tirés de ce diagnostic sont la pluralité et la complexité des enjeux liés à l'aménagement d'un quartier et l'indispensable gouvernance pour mener à bien ce type de projet. A terme, l'objectif étant de s'orienter vers l'extension de l'écoquartier à l'échelle de la zone d'étude pour limiter le clivage socio-spatial entre les secteurs.

## Sources

### Ouvrages et publications

#### Général

SCOT Lille Métropole, Le diagnostic. Projet et débat du Comité syndical du 22 octobre 2010, Syndicat Mixte du SCOT de Lille Métropole, novembre 2010.

*Document d'association de l'État à l'élaboration du SCOT de Lille Métropole, Document réalisé par la DDTM 59 / DT de Lille / Préfecture du Nord, mars 2010.*

*Bois-Blancs, Guide pratique des quartiers, Ville de Lille. Août 2013.*

*Raconte-moi les Bois-Blancs, L'avenue de Bretagne. Livret-découverte. Coll. Villes et Pays d'art de d'histoire. Ville de Lille.*

*Étude sociologique d'évaluation et d'actions sur l'usage des espaces publics en lien avec la structuration des équipements publics, dans le cadre de l'urbanisation du secteur élargi Rives de la Haute-Deûle et Marais de Lomme, Diagnostic conforté, Ville de Lille / Attitudes Urbaines / FORS Recherche Social, mai 2013.*

*« Plan Bleu Métropolitain », Opération « Gare d'eau – îlot Boschetti – cœur du Vieux Bois Blancs, diagnostic. Étude globale d'aménagement, Phase 1 -Diagnostic / Définition du parti d'aménagement, Interland / Menighetti / SEGIC / CSD / Dynamique hydro / Katalyse / TCC / B-Fluid, LMCU / Ville de Lille / Ville de Lomme, juillet 2013.*

*Requalification de l'Avenue de Dunkerque entre l'avenue de Bretagne et le carrefour Leroux de Fauquemont – Études préliminaires, LMCU / Ville de Lille / Ville de Lambersart, juillet 2013.*

Requalification des espaces publics de la place de l'église Saint-Charles à Lille – Présentation générale du projet aux habitants, LMCU – Ville de Lille.

*Ville de Lille – quartier Vauban Esquermes – Étude urbaine pour la requalification de la façade Vauban Esquermes et le réaménagement des boulevards de la Moselle et de la Lorraine, Ville de Lille / Agence P. Gangnet Architecte / Bureau d'étude Strate, janvier 2010.*

Jean-Paul HEMERY. *Enquête publique unique conduite du 13 novembre au 13 décembre 2012 : Restructuration de la Citadelle de Lille – Secteur Champ de Mars et Plaine des Sports, Rapport du Commissaire Enquêteur, LMCU / Ville de Lille, mars 2013.*

*EcoQuartier : Les Rives de la Haute-Deûle, Dossier Palmarès EcoQuartier 2009, Eau, CETE de l'Ouest. DGALN / MEDDTL, janvier 2011.*

#### Géologie

Sommé Jean. *Coupe dans le Quaternaire récent de la vallée de la Deûle, près de Lille. Bulletin de l'Association française pour l'étude du quaternaire – Volume 5 - Numéro 2 - 1968. pp. 89-99.*

## Histoire

Gaëlle BERRY, *Lille, un autre regard. À la découverte de la métropole lilloise au fil de son métro*, La Voix du Nord, Lille, 2003.

Isabelle LECLERCQ, *Lille d'Antan. Lille à travers la carte postale ancienne*, Collection Carlos Bocquet, HC Éditions, 2004.

Eric VANNEUFVILLE, *Histoire de Lille des origines au XX<sup>e</sup> siècle*, Ed. France-Empire, Paris, 1997.

*Au fil des rues, Lille : mémoire des Bois-Blancs-Canteleu, 1858-1998*, Ville de Lille, 1999.

*Laissez-vous conter la Citadelle et son parc*, Villes et Pays d'art et d'histoire. Ville de Lille

*Filatures du groupe Le Blan, Catalogue n°2001 016*, Centre des Archives du Monde du Travail.

*Avenant n°3 à la convention de Mandat pour la réhabilitation de l'ensemble immobilier Le Blan-Lafont*, Lille Métropole Communauté Urbaine, SORELI, mars 2007.

## Économie

Mémento du fluvial 2011-2012, VNF, juillet 2012.

*Diaporama de présentation du 29 octobre 2013 : Ports de Lille, un réseau de plates-formes multimodales*, Ports de Lille, CCI Grand Lille, octobre 2013.

## Infrastructures et déplacements

Micro PDU Bois Blancs, Marais, Mont à Camp, Comité technique n°4 du 29 octobre 2013, LMCU / TRANSITEC, octobre 2013.

*Micro PDU de quartier : Bois Blancs, Marais, Mont à Camp, Comité de pilotage n°1 du 27 juin 2013*, LMCU / TRANSITEC, juin 2013.

*Diaporama de présentation du 7 février 2013 : Les Rives de la Haute-Deûle, « Le stationnement : vers une véritable intégration dans les politiques urbaines ? »*, LMCU / Ville de Lille / Ville de Lomme / SORELI, février 2013.

## Environnement

*Profil environnemental Nord-Pas-de-Calais, Tome 1 Enjeux régionaux*, DREAL Nord-Pas-de-Calais, juin 2008.

*Atlas des paysages de la région Nord-Pas-de-Calais, Approche générale et culturelle*, DRE Nord-Pas-de-Calais, automne 2005.

*Grand projet Citadelle, Présentation du schéma directeur 2009 / 2020*, Ville de Lille, 2009.

## Risques

*Étude préalable aux plans de prévention des risques inondations par ruissellement sur l'arrondissement de Lille, DDE du Nord - AT de Lille / CETE Nord-Picardie, février 2009.*

*Document d'information communal sur les Risques Majeurs, Ville de Lille, novembre 2011.*

Marissa PLOUIN, Benoît PETIT et Michel RUDY, *Le bruit dans la ville, Pour une approche intégrée des nuisances sonores routières et de l'aménagement urbain*, DRIEA Île-de-France, janvier 2011.

## Sites intranet et internet

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr>

<http://www.sigale.nordpasdecals.fr/>

<http://ddaf59.agriculture.gouv.fr>

<http://bdcommunale1.ddtm-59.i2/site/bdc/index2.php?regexp=lill&com=59350&bouton=S%C3%A9lectionner%0D%0Aune%0D>

[http://www.lillemetropole.fr/index.php?p=284&art\\_id=11013](http://www.lillemetropole.fr/index.php?p=284&art_id=11013) (PLU de Lille Métropole)

<http://www.lille.fr/>

<http://cartographie.mairie-lille.fr>

<http://www.lille.fr/cms/mairie-quartier-bois-blancs>

<http://www.bois-blancs-lille.com/>

<http://infoterre.brgm.fr/>

[http://www.lilledantan.com/canteleu\\_bois\\_blancs.htm](http://www.lilledantan.com/canteleu_bois_blancs.htm)

<http://www.popsu.archi.fr/sites/default/files/nodes/document/813/files/lille-them-renouv-urbain-euratechn-et-rives-de-la-haute-deule.pdf>

<http://www.popsu.archi.fr/sites/default/files/nodes/document/757/files/fiche-liile-euratechnologie.pdf>

<http://beezandco.com/wp-content/uploads/2012/05/BZCO-Pr%C3%A9sentation-Euratechnologies.pdf>

[http://www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/donnees-detaillees/duicq/zus.asp?](http://www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/donnees-detaillees/duicq/zus.asp?reg=31&uu=59702&zus=3104090)

[reg=31&uu=59702&zus=3104090](http://www.insee.fr/)

<http://www.insee.fr/>

[http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Tourisme\\_et\\_domainehidden/chapitre\\_4\\_201207240950.pdf](http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Tourisme_et_domainehidden/chapitre_4_201207240950.pdf)

[http://www.promoflavia.fr/images/stories/pdf/chiffres\\_transport\\_france\\_europe\\_200809161615.pdf](http://www.promoflavia.fr/images/stories/pdf/chiffres_transport_france_europe_200809161615.pdf)

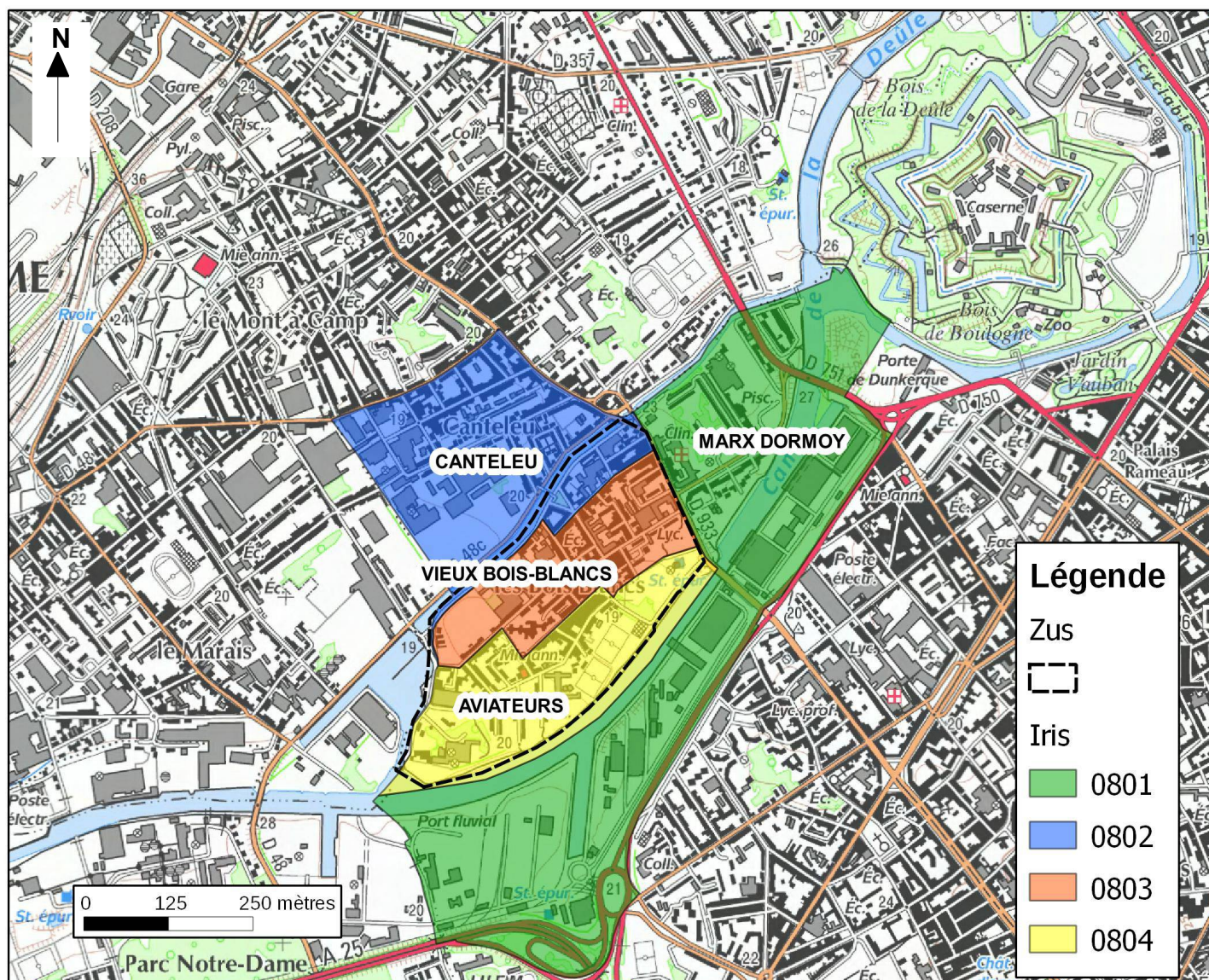
[http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/risques\\_naturels\\_et\\_technologiques/88674](http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/risques_naturels_et_technologiques/88674)

<http://www.lille.fr/cms/accueil/cadre-vie/qualite-de-vie/qualite-air>

<http://basias.brgm.fr/Files/F59.pdf>

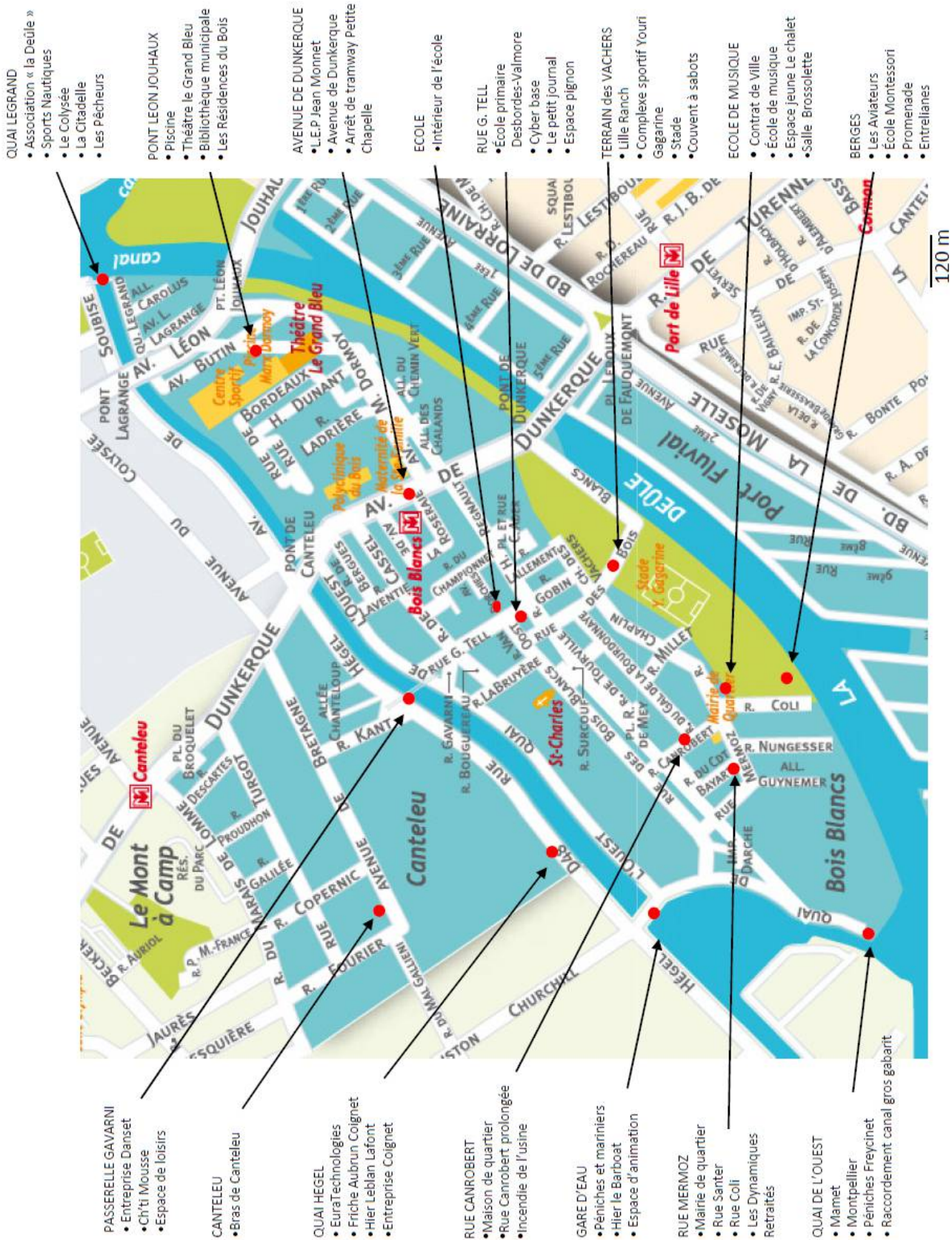
## Annexes cartographiques et photographiques

### Carte de délimitation des IRIS et de la ZUS des Bois-Blancs



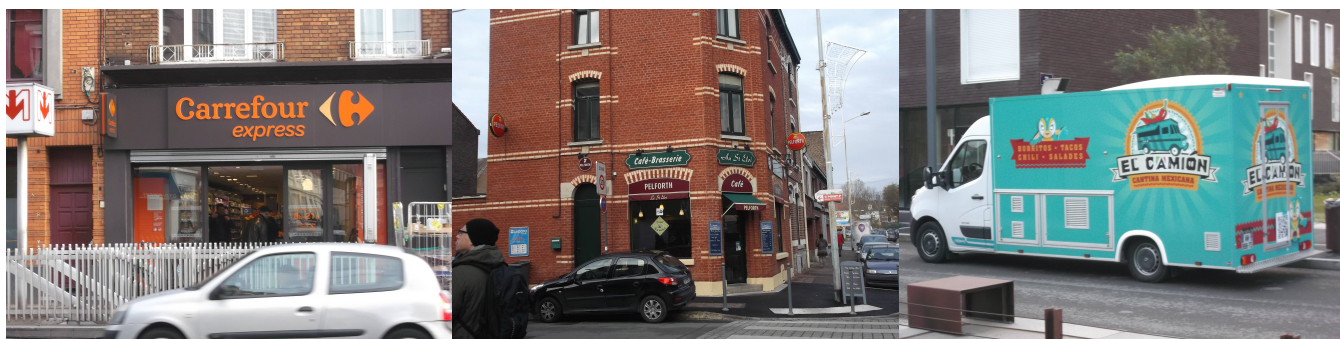


## Carte des infrastructures et équipements publics



Source : [http://www.bois-blancs-lille.com/rives\\_haute\\_deule.pdf](http://www.bois-blancs-lille.com/rives_haute_deule.pdf)

## Commerces disponibles sur l'île des Bois-Blancs



Supérette et bar rue de Dunkerque près de l'arrêt de métro Camionnette de restauration ambulante



Épiceries et boulangerie rue de Bois-Blancs



Commerces de la rue des Bois-Blancs

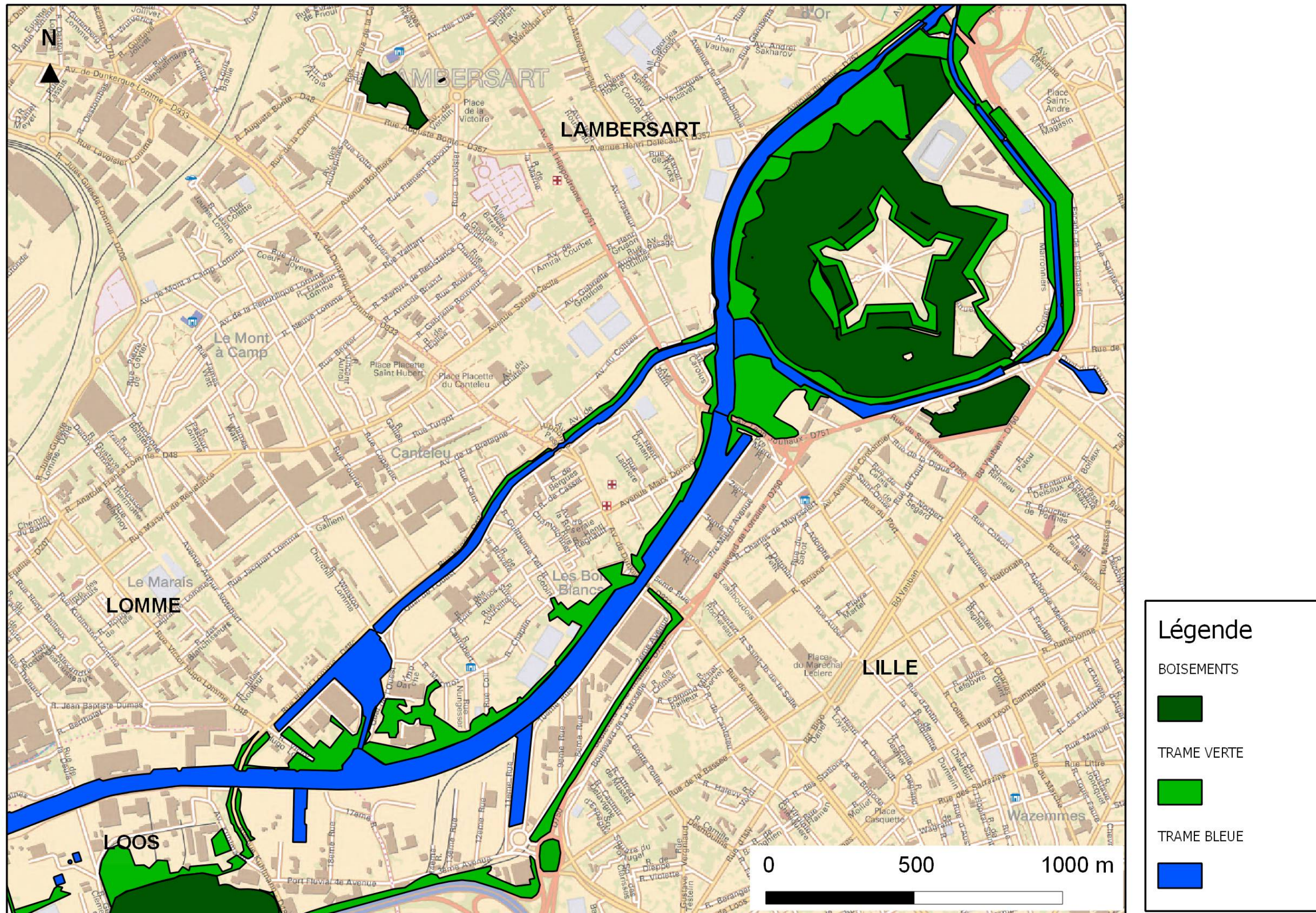


Supérette bio rue Marx Dormoy

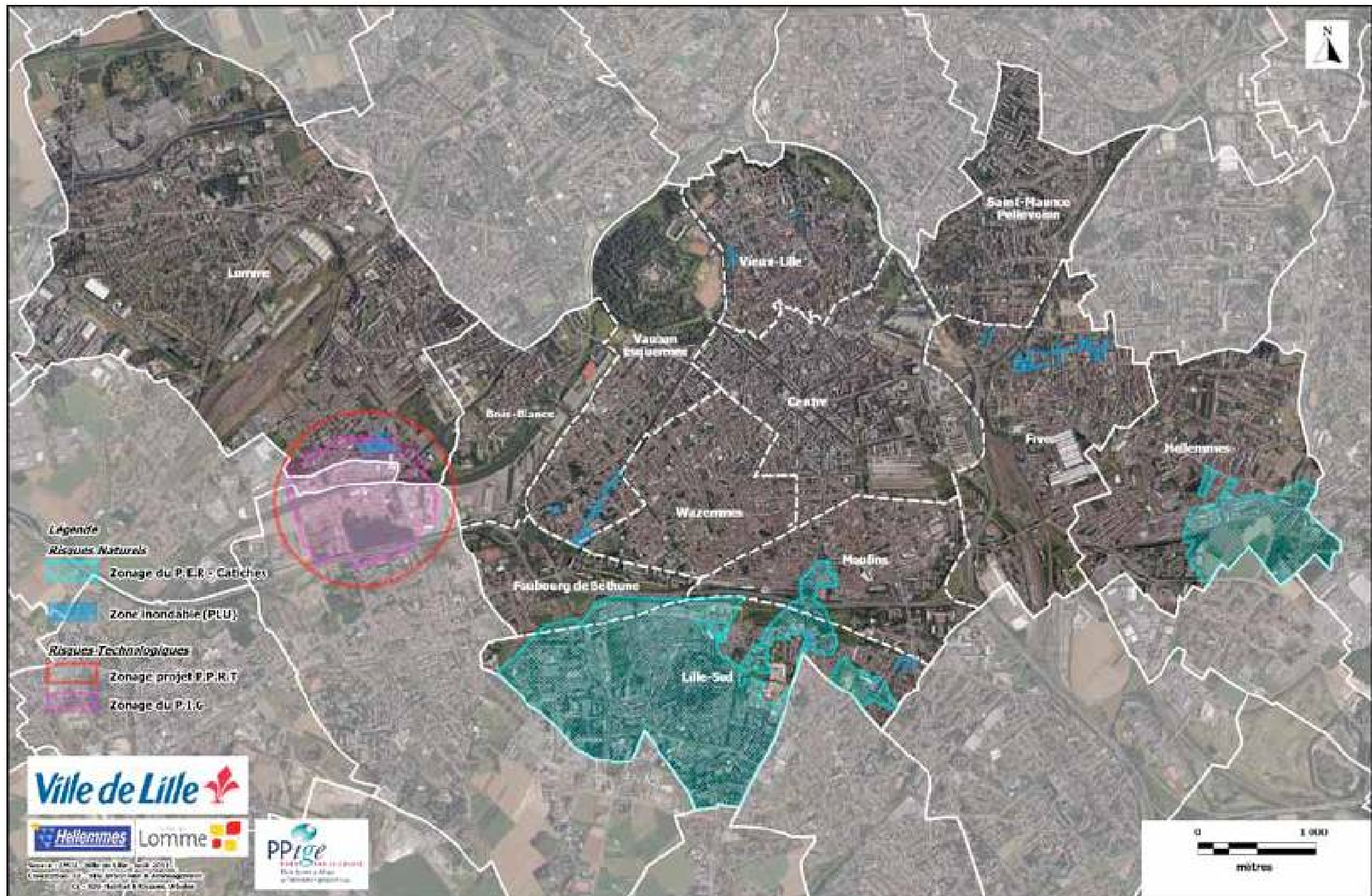


Boulangerie et boucherie rue Surcouf

### Carte environnementale

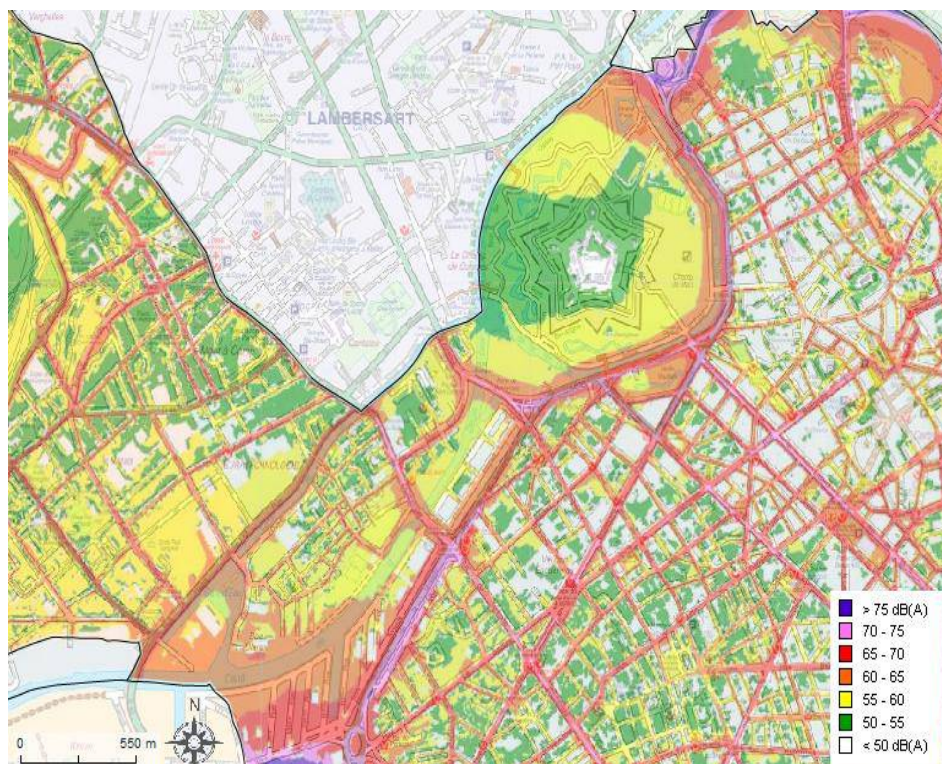


### Carte des risques

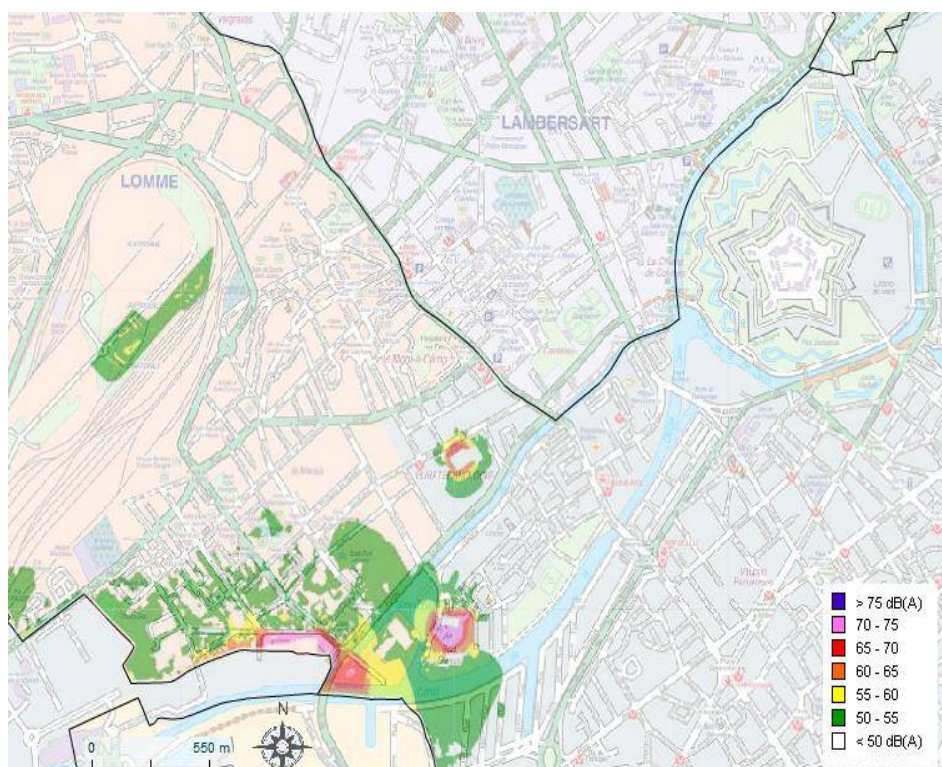


Source : DICRIM de Lille

## Carte des bruits routiers diurnes



## Carte des bruits industriels diurnes





**École Nationale des Techniciens de l'Équipement  
Établissement de Valenciennes**

11, rue de Roubaix – BP 50217  
59305 VALENCIENNES CEDEX  
Tél. : 03 27 23 73 00

