



Les Écologistes de Wasquehal

Avis sur le Plan Local d'Urbanisme révisé – commune de Wasquehal

Force nous est de constater que le projet de PLU3, dans la partie Wasquehalienne que nous étudions plus précisément, ne contribue pas suffisamment -et dans certains domaines ne contribue pas du tout- à ce qu'on peut attendre d'un PLU aujourd'hui, et par exemple :

- La réponse aux besoins sociaux en logements de qualité,*
- L'amélioration de la qualité de l'air,*
- La préservation et la mise en valeur du patrimoine environnemental, paysager et architectural.*
- La nécessité de lutter contre le réchauffement climatique et d'en atténuer les effets déjà perceptibles.*
- La nécessité de conforter la Trame Verte et Bleue*
- La nécessité de favoriser les mobilités actives, bénéfiques à de nombreux points de vue.*

Concernant la ville de Wasquehal, nous avons trois certitudes :

- Il n'y a eu aucun échange, ni aucune information sérieux en direction de la population sur le PLU3 à l'initiative de la commune, et nous le regrettons vivement.*
- Dans son dialogue avec la MEL, la municipalité s'est bien peu située dans la défense de l'intérêt général des habitants de la MEL, et notamment celles et ceux qui sont éligibles aux logements sociaux ;*
- Elle n'a pas su saisir les outils pourtant perfectibles proposés par les services de la MEL pour prendre en compte les enjeux climatiques, de biodiversité et de qualité de l'air au niveau communal .*

En l'état, concernant la ville de Wasquehal, le projet de PLU dans sa version 3 n'est pas satisfaisant et nous soumettons aux commissaires enquêteurs les analyses et propositions qui suivent :

1. La réponse aux besoins sociaux en logements

La ville de Wasquehal se caractérise par des quartiers nettement différenciés, et par certaines formes de ségrégation spatiale, qu'il faut contribuer à résorber :

- Le Capreau, et particulièrement le Capreau Nord regroupent en large partie une population d'origine ouvrière et plus globalement de CSP défavorisés à moyens, dont une partie dans un habitat souvent ancien et social de fait, avec des risques réels de précarité énergétique. Les espaces verts y sont très limités. La densité y est forte, l'accès à des modes de transport rapides y est difficile.*
- Le Haut Vinage et le quartier de l'Orée du Golf et du Pavé de Lille ont une également majoritairement une population de CSP défavorisés à moyens, mais dans des logements plus récents, dont un certain nombre de logements sociaux qui mériteraient de bénéficier d'une rénovation thermique efficace. La densité de population est élevée, mais les espaces verts y sont plus présents . Les secteurs sont bien desservis par le métro et le tram.*
- Les secteurs de l' Avenue de Flandre et surtout de l'Avenue de la Marne sont peu denses, bien desservis par les transports en communs (le Mongy + le métro pour l'avenue de Flandre), composés d'un habitat mixte, pavillonnaire et grandes propriétés d'accès privatisé, occupés par une population*

de CSP moyens à supérieurs.

- Les quartiers Centre, Pharos, Noir Bonnet, Petit Cottignies, Boers ont des populations beaucoup plus mixtes, avec un habitat relativement ancien, qui doit bénéficier d'une bonne rénovation thermique incluant confort d'hiver et confort d'été. L'accès aux moyens de transports rapides pourrait y être amélioré, sauf pour le quartier Centre.

Par ailleurs, la Municipalité n'a toujours pas atteint les 25 % de logements sociaux dont elle devrait disposer selon la loi, malgré les opportunités qui lui étaient offertes, notamment sur la friche Daxon, et proposait d'installer des logements sociaux sur une zone polluée fortement enclavée, proposition à juste titre refusée par la MEL.

Face à cette situation, l'actuel projet de PLU ne répond pas aux besoins et maintient en l'état ces différenciations et ségrégations.

Nos propositions :

- **Sur le Capreau Nord**, dé-densifier en détruisant quelques maisons vacantes en mauvais état (il y a quelques maisons vacantes de ce type), pour y apporter des espaces verts et arborés et **mettre en application du Coefficient de Biodiversité par surface pour d'éventuelles constructions à venir sur le Capreau** (nous y reviendrons) ; enfin, mener une opération concertée avec la MEL pour une réhabilitation thermique massive de ce quartier, comme cela a été fait dans un quartier voisin aux caractéristiques similaires, à Croix.

- **Diminuer la vacance de logements** : Même si le marché immobilier est actif à Wasquehal, il existait sur la commune au dernier recensement **462 logements vacants**, chiffre **en hausse de 21 % sur 5 ans**. Combien sont vacants depuis plusieurs années ? S'il est envisageable de supprimer quelques un des plus dégradés (cf Capreau Nord), cela peut être aussi pour la ville et la MEL une opportunité pour que les bailleurs sociaux en acquièrent, les réhabilitent et transforment en logements sociaux, **alors que la ville n'atteint pas encore les 25 % de logements sociaux**. Cette possibilité n'est nullement évoquée dans le PLU, alors que la MEL se fixe le chiffre énorme et exagéré de 62000 constructions neuves d'ici 2031.

- **Densifier autour des Avenues de Flandre, et, surtout, de l'Avenue de la Marne** : ce n'est pas forcément vouloir « bétonner » que de permettre l'**augmentation de la densité de construction autour des axes lourds de transports publics**, comme le proposait initialement la MEL, compte tenu du foncier mobilisable. De plus, cela permet d'éviter de consommer du foncier en secteur rural, particulièrement pour protéger les champs captants dont nous avons besoin à Wasquehal comme ailleurs, et d'éviter les pollutions liées aux mobilités induites, qui pénalisent aussi Wasquehal ! Passer à un **coefficient de densité minimal de 0,7**, c'est somme toute, faire ce que fait la ville de Villeneuve d'Ascq sur l'Avenue de Flandre, sans défigurer cette partie. Plutôt que de s'y opposer, la municipalité **pourrait assortir cette hausse du coefficient de densité minimal** :

- d'un **coefficient de biotope par surface élevé (0,6)**,

- d'**exigences de respect d'éléments patrimoniaux** (l'IPAP de la commune n'a pas évolué significativement depuis le PLU2 et il aurait pu être complété, voir ci-dessous),

- d'**exigences concernant l'usage des matériaux** évitant ce que le Règlement général appelle « l'énergie grise », notamment par **des alternatives au ...béton (!!!), fortement producteur de CO2** dans la production (voir p.65 du règlement général) ; pour cela, il faudrait que Wasquehal soit pro-active en proposant le classement de la **ville en « Secteur de performances énergétiques et environnementales renforcées »**, comme d'autres communes urbaines de taille moyenne comparables voire inférieures (Mouvoux, Quesnoy-sur-Deûle, Saint-André-lez-Lille, Lambersart, Fâches-Thumesnil, Loos et Marquette-lez-Lille), en visant le niveau 2 pour les zones qui le permettent, par exemple en raison de la proximité du réseau de chaleur urbain.

Permettre dans ces secteurs le « bimby » (Built in my Backyard) sur la base du volontariat des propriétaires est une réelle opportunité, et nous devons encourager les bailleurs sociaux à être à

l'affut d'éventuelles ventes de propriétés sur ce secteur.

- **Construire sur la friche délaissée rue Pasteur**, face au LP, qui se situe à moins de 500 mètres du métro, en revoyant le projet (diminution du nombre de logements, qualité, et pourquoi pas habitat participatif?).
- **Enfin, contribuer à la rénovation thermique des logements , et particulièrement des logements sociaux**, dont la rénovation pourrait bénéficier du réseau de chaleur urbain.

2. L'amélioration de la qualité de l'air

D'après la carte page 67 de l'orientation d'aménagement et de programmation « Climat Air Énergie Risques Santé », **la ville de Wasquehal est soumise de manière très importante aux polluants atmosphériques PM10, PM2,5 35, NO2 36** , et les valeurs limites annuelles sont dépassées autour des axes de transports routiers importants : A22, M656 notamment.

Comme l'indique l'Avis de la MRAE, il conviendrait de « **se référer à la carte stratégique de l'air actuelle du site ATMO https://ressources.atmo-hdf.fr/CSA/MEL/CSA_MEL.html qui prend en compte des valeurs de référence basées sur les perspectives réglementaires de 2030 et les seuils OMS. Les enjeux ainsi pris en compte sont largement sous-estimés.** »

Le présent projet de PLU3 n'a pas prévu d'OAP sur le secteur AUDM situé entre l'A22 et le Sentier des Lauriers, et c'est heureux, car il ne peut être envisagé dans un proche avenir d'exposer de nouvelles populations à une qualité de l'air dégradée et au bruit excessif (voir l'arrêté préfectoral signalant les zones de bruit) . D'autre part, le renforcement du boisement des talus autour de ces voies à caractéristiques autoroutières peut non seulement contribuer à diminuer ces nuisances, mais constituer une belle connexion avec la trame verte et bleue de la Marque.

Nous demandons à la MEL une étude précise des pollutions atmosphériques et du bruit dans les secteurs habités aux alentours de l'A22 et de la M656.

Par ailleurs, la commune et la MEL peuvent, au-delà du PLU, être pro-actives pour diminuer les pollutions automobiles aux abords de Wasquehal, dont un certain nombre de quartiers sont bien desservis en transports en commun : mise en place de Plans de Déplacements d'entreprises ambitieux, amplification du Plan Vélo pour les déplacements du quotidien, développement du co-voiturage par des stationnements dédiés, stations de véhicules partagés Citiz, sans oublier, à moyen terme, le développement d'un tram-train entre Tourcoing et Lille sur les voies SNCF...
Même si la pollution automobile représente une bonne part des émissions polluantes, les pollutions provenant des logements sont aussi une source importante, d'où l'importance **d'une action déterminée de la commune pour accompagner et amplifier le dispositif AMELIO mis en place par la MEL pour la réhabilitation thermique des logements, qui reste insuffisant par rapport aux nécessités.**

Enfin, sur la commune de Wasquehal, diminuer la pollution de l'air passe aussi par le développement de la végétalisation en ville, notamment par la mise en œuvre de **Coefficients de Biodiversité par surface élevés, et des règles précises pour la protection et le développement du patrimoine arboré** .Nous y reviendrons.

3. La préservation du Patrimoine Environnemental, Paysager et Architectural.

Lors du PLU2, la commune de Wasquehal avait réalisé un Inventaire du Patrimoine Architectural et Paysager (IPAP) inexistant dans le premier PLU. Il aurait gagné à être complété. Il est dommage, par exemple, que n'y figurent pas deux magnifiques bâtiments Art Déco, aux 53 et 55 avenue de Flandre .

Concernant l'Inventaire du Patrimoine Environnemental et Naturel (IPEN), il est malheureusement indigent en comparaison de celui réalisé par certaines communes voisines. Pourtant, régulièrement, des promenades découverte du patrimoine naturel sont organisées par une association wasquehalienne. Peut-être que les services municipaux et de la MEL pourraient les accompagner ? Nous n'osons croire que cet IPEN restreint signifie une absence de volonté de protéger le patrimoine naturel.

Nous demandons en conséquence de mettre à jour l'IPAP et surtout l'IPEN de Wasquehal . Nous proposons également que la protection des arbres matures soit réglementée dans le Règlement Général du PLU, et non soumise au seul bon vouloir des communes.

Planter de jeunes arbres c'est bien, à condition d'en prendre soin dans les premières années de leur croissance, mais protéger les arbres mature autant que possible sur toute les communes, c'est mieux compte tenu de leur capacité à capter le CO2, à fournir de l'ombre et d'autres services écosystémiques. **C' est tout à fait possible, comme nous le relevons dans la publication suivante, destinée aux collectivités :** <https://www.paysalia.com/fr/blog/entretien/quelle-methodologie-gestion-arbres-problematiques-ville>

4. Lutter contre le réchauffement climatique et en atténuer les effets déjà perceptibles.

4.1. Comme déjà signalé, l' utilisation de l'outil « **Secteurs de Performance Énergétique et Environnementale Renforcée (SPEER)** », même au premier niveau, permettrait d'apporter une contribution locale efficace à la diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre :

- performance améliorée des constructions neuves et des rénovations/réaménagements notamment par l'utilisation de matériaux bio-sourcés et performants ;

- **installation d'énergies renouvelables dans les projets** : le cadastre solaire de la MEL démontre l'important potentiel solaire de la commune, jusqu'ici trop peu mobilisé par la commune sur son propre patrimoine, ou sur des équipements communautaires comme la patinoire. De même, alors que le réseau de chaleur urbain traverse la commune, les logements collectifs wasquehaliens n'en profitent pas encore. Pourquoi ne pas en faire profiter par exemple, une rénovation thermique efficace des trois tours de l'Orée du Golf ou des barres Vilogia du Haut Vinage que leurs résidents attendent ?

De manière générale, **comment atteindre les objectifs du Plan Climat métropolitain si seules quelques communes s'y engagent ? Toutes les communes de plus de 20 000 habitants devraient recourir à l'outil SPEER de manière variable selon le zonage, et non les seules communes volontaires** . En tout cas, Wasquehal ne manque pas d'atouts pour mettre en œuvre cet outil.

4.2. Pour lutter contre les îlots de chaleur urbains :

- il faut d'abord **les repérer**, le principal étant sur la commune l'aire de stationnement du Centre commercial Carrefour, dont il faut inviter les propriétaires à le résorber en utilisant des techniques connues : rendre perméables les parkings, les entourer d'arbres de grande taille, recouvrir une partie des stationnements par des panneaux solaires...

- **Créer des espaces de respiration non bâtis et arborés au cœur de tissus urbains** . C'est nécessaire de l'envisager au Capreau-Nord.

4.3. Comme signalé auparavant, **appliquer l'outil « Coefficient de Biotope par Surface » (CBS) dans toute la commune**, de manière différenciée en fonction des quartiers plus ou moins minéraux ou déjà végétalisés.

Nous demandons que l'outil « CBS » soit mobilisé dans TOUTES les communes de la tache urbaine compte tenu de son intérêt, ainsi qu'il est mis en œuvre dans un certain nombre de PLU de métropoles.

4.4. Mettre en œuvre rapidement la débitumation et la végétalisation dans toutes les écoles de la commune, pour protéger la jeunesse face aux risques de canicule...

4.5. Multiplier les revêtements clairs sur les places et sur les terrasses de bâtiments accueillant du public, pour éviter l'absorption de la chaleur par les sols et les bâtiments (effet albedo).

5. Aménagement en cours de la Branche de Croix et Trame Verte et Bleue de la Marque

Le fonctionnement hydrologique d'écoulement de la Marque sans système de relevage et en séparant le cours de la rivière en deux doit faire l'objet d'un suivi organisé (et citoyen). Très clairement, il nous a été dit par l'ingénieur chargé du projet que l'ambition de la MEL, au travers de ces travaux, d'un montant de 22 millions d'euros, était de pouvoir valoriser la revente des terrains.

Nous ne souhaitons pas que ce réaménagement serve à d'éventuels projets immobiliers à venir, car cet ensemble **constitue en soi un îlot de fraîcheur en pleine ville qui doit être préservé mais aussi largement conforté**, et il serait souhaitable que les propositions de renforcement de la végétation soient précisées et visualisées tronçon par tronçon, en complément des beaux arbres mature présents (notamment une belle saulée) et à maintenir.

Nous regrettons que cette partie de trame verte et bleue soit insuffisamment reliée au corridor écologique de la voie ferrée Lille-Courtrai :<https://s-pass.org/fr/mediatheque/4922/le-guide-de-voyage-du-corridor-ecologique-de-la-voie-ferree-de-lille-a-courtrai-a-pied-a-velo-en-train-5-circuits-decouvert-depu.html>

Enfin, nous demandons un accès cycliste et PMR permettant de passer du chemin de halage (véloroute) à l'avenue Jean-Paul Sartre/Hannart.

De manière générale, si la MEL et les communes riveraines de la Marque le voulaient, il serait tout à fait envisageable de **construire le projet d'un « Parc de la Marque » allant de sa source à la Deûle**, car le corridor écologique que constituent la Marque, ses marais et zones à dominante humide, y compris en zone urbaine, est bien plus important que celui de la Deûle : cette perspective n'apparaît nulle part.

6. Modes de déplacements non motorisés

Alors que chacun reconnaît la nécessité de développer les modes actifs de déplacement au quotidien, marche et vélo, beaucoup reste à faire sur la ville, même si nous saluons la limitation de la vitesse à 30km/heure, qui apaise la circulation, limite les risques d'accidents avec piétons et cyclistes, rend plus compétitif le déplacement à vélo en ville, et permet aux détenteurs d'automobiles des économies d'énergie. Mais nous proposons que les dispositions du règlement général sont mieux précisées (ou davantage appliquées, s'agissant de Wasquehal).

6.1. Accès piétons (page 105) :

Nous demandons qu'il soit précisé : « Dans le cadre d'une autorisation de lotir et de construire, les voiries doivent être aménagées pour permettre l'accès piétonnier sécurisé et facilité aux équipements scolaires et aux commerces ». Ce n'est pas le cas, par exemple, pour les logements réalisés au bout de la rue du Haut Vinage, face à la rue Léon Jouhaux, ce qui oblige les écoliers fréquentant le groupe scolaire Charles De Gaulle et leurs parents soit à faire un large détour par l'Avenue de la Liberté et l'Avenue de la Victoire, soit à utiliser le transport en voiture. De même pour l'accès aux commerces et au Métro.

Nous demandons d'urgence une solution pour régler cette difficulté, d'autant qu'il est possible de créer une servitude pour faciliter cette réalisation.

6.2. Zones de rencontre (page 96 du Règlement général) :

Il existe encore d'autres points noirs concernant les déplacements à pieds, en fauteuils roulants ou

poussettes sur Wasquehal, dans la ville ancienne :

- **au début de la rue Delerue et dans la rue Victor Hugo**, par exemple, les trottoirs sont très étroits à certains endroits, **ces deux secteurs devraient être aménagés en « zones de rencontre », avec priorité aux piétons**. C'est d'autant plus possible qu'il est difficile d'y rouler même à 30 km/h ; par ailleurs, le début de la rue Delerue est une voie de desserte d'établissements scolaires.