

**SCOT**  
**GRAND DOUAISIS**

**GARE  
SCARPE  
VAUBAN**

**ETUDE DE  
PROGRAMMATION  
ET DE  
DEFINITION DU  
PROJET URBAIN**

Octobre 2019



Une étude pilotée par



Une étude réalisée par le groupement



MDTS

en partenariat avec







# SCOT

**GRAND DOUVAISIS**

**GARE  
SCARPE  
VLAUBAN**

**PHASE 1  
DIAGNOSTIC**

**AXL - VILLE OUVERTE - DYNALOGIC - OGI - MDTs  
Mai 2018**



## PRÉAMBULE

Le SCoT du Grand Douaisis porte deux projets majeurs : le Schéma de Cohérence Territoriale (en cours de révision) et la dynamique climat du Grand Douaisis initiée dès 2009 avec le PCAET. Le PCAET en cours d'élaboration vise la neutralité carbone du territoire à 2050

Le secteur de la gare était déjà identifié dans le SCoT approuvé en 2007 comme un secteur stratégique pour l'arrondissement, au cœur du secteur Douai-Est.

La présente étude de programmation et de définition de projet urbain pour une redynamisation du secteur de la Gare de Douai a été souhaitée par le SCOT afin de nourrir la révision du SCoT et du PCAET et les projets de ses partenaires : la Ville de Douai, Douaisis Agglo et le Syndicat Mixte de des Transports du Douaisis (SMTD).

Elle constitue les prémices d'une opération d'aménagements ambitieuse pour le secteur, la ville et le Douaisis dénommée: GARE SCARPE VAUBAN.

La maîtrise d'ouvrage et le pilotage de l'étude ont été assurés par le SCoT du Grand Douaisis en partenariat avec la Ville de Douai, Douaisis Agglo et le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD).

Le SCoT du Grand Douaisis a par ailleurs souhaité que cette étude soit menée en partenariat élargi avec les acteurs du territoire dont notamment : la SNCF, la Région Hauts de France, la CCI.

L'équipe en charge de l'étude a associé les partenaires suivants :

Atelier Xavier Lauzeral : Architecture urbanisme paysage mandataire

DYNALOGIC :	Mobilités
Ville Ouverte :	Programmation urbaine, habitat, sociologie urbaine
OGI	Infrastructures, faisabilités d'ouvrage, VRD, espaces publics,
MDTS :	Montage complexe opérationnel, juridique et financier





## Sommaire

Introduction	5		
<b>ENJEUX URBAINS, PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENTAUX</b>	<b>7</b>	<b>ENJEUX MOBILITE - ETAT DES LIEUX</b>	<b>61</b>
Dynamiques historiques			
<b>Echelle territoriale - le Bassin Minier et le Grand Douaisis</b>	<b>11</b>	<b>Circulation</b>	<b>63</b>
Une figure urbaine effective mais peu lisible		Les comptages	
Un territoire cloisonné		La modélisation des flux	
Des franchissements limités			
Une trame verte et bleu discontinue		<b>Stationnement</b>	<b>67</b>
Un système de piste cyclable bien développé		L'offre de stationnement	
Un système (péri) urbain multipolaire		L'occupation des parkings	
Des dynamiques de développement concurrentes			
<b>Échelle urbaine – le pôle gare élargi</b>	<b>21</b>	<b>Pôle Gare &amp; enjeux spécifiques</b>	<b>72</b>
La trame viaire		Enquête gare	
L'occupation du sol		Parts modales	
Les équipements, commerces et services		Pôle Carnot - gare	
Les activités industrielles		Desserte de Gayant Expo Franchissement du Pont de Lille	
Les activités ferroviaires		Rue Lequien	
Le "Parc d'activité de Douai La Clochette"			
La trame bâtie		<b>ENJEUX PROGRAMMATIQUES</b>	<b>81</b>
La trame verte		<b>Des sources d'inspiration vocationnelles</b>	<b>83</b>
Les polarités		Chartres	
la desserte en TC		Chambéry	
La domanialité		Lens	
La mutabilité		Annemasse	
		Saint-Malo	
<b>Enjeux sectoriels - les périmètres mutables</b>	<b>35</b>	Spécificités de Douai	
Le domaine SNCF		<b>Vocation économique</b>	<b>91</b>
Les parcelles voisines de la gare		État des lieux	
Les parcelles voisines de la Porte de Lille (Marchiennes)		Enjeux et potentiel	
Le secteur Vauban		<b>Vocation résidentielle</b>	<b>101</b>
Le parcours de la gare à Gayant		État des lieux	
		Enjeux et potentiel	
<b>Synthèse des enjeux urbains et premiers scénarios</b>	<b>51</b>	<b>Vocation touristique</b>	<b>107</b>
Scénario 0 – contraintes et enjeux		État des lieux	
Scénario 1 : franchissement dans l'axe du passage souterrain de la gare		Enjeux et potentiel	
Scénario 2 : franchissement dans l'axe de composition de la Clochette			
Scénario 3 : franchissement au plus près de l'église de la Clochette		<b>Commerce et Equipements</b>	<b>115</b>
Scénario 4 : franchissement au droit de la Porte de Lille		État des lieux	
Scénario 5 : resserrement du faisceau ferroviaire		Enjeux et potentiel	
		<b>REFERENCES</b>	<b>119</b>



## INTRODUCTION

*"La gare de Douai, gare TGV et 3ème gare TER régional, constitue un atout majeur, un levier, pour la ville, et pour le Douaisis. De manière plus large, le secteur de la gare et ses alentours représentent un potentiel majeur d'attractivité pour le territoire.*

*Les acteurs du territoire souhaitent ainsi aujourd'hui planifier et programmer l'avenir de ce secteur stratégique, concerné par de nombreuses opérations et projets structurants.*

*L'objectif est de réinventer la relation entre le territoire et sa gare, et de faire rayonner ce secteur à toutes les échelles, comme vitrine du Douaisis.*

*Le secteur d'étude, d'environ 130 ha, regroupe plusieurs sous-secteurs et notamment :*

- *La façade Ouest de la gare (quartier de la Gare)*
- *La façade Est de la gare (quartier de la Clochette)*
- *Le secteur Vauban*
- *Le secteur de Gayant - Dorignies*

*Il se situe en interface directe avec le centre-ville de Douai, mais aussi de manière indirecte avec l'ensemble du territoire via les réseaux de transports routiers, et les réseaux de transport en commun ou modes doux.*

*L'objet de la mission est d'accompagner les acteurs du territoire à répondre aux questions suivantes: quelles sont les vocations du secteur ? Comment organiser et rendre lisible le site ? Quelles clés pour maîtriser les aménagements à venir privés et publics? Quelles actions spécifiques doivent mettre en place les collectivités ?*

*Les enjeux thématiques et transversaux identifiés sur le secteur se recoupent sur l'idée de mettre la gare au cœur des stratégies territoriales, pour renouveler l'attractivité du secteur de la gare et servir de levier à l'échelle de la ville, de l'agglomération, voire au-delà.*

*L'ambition est d'en faire un secteur moteur qui rayonne à l'échelle du Douaisis et au-delà. Le projet doit participer à l'amélioration de l'image du territoire, en visant les habitants, les touristes (notamment tourisme d'affaires), et les autres personnes de passage sur le territoire, parmi lesquels les usagers de la gare*

*Les enjeux déjà listés sont les suivants :*

- Renforcer le pôle gare de Douai, mettre la gare au cœur de la stratégie territoriale
- Renforcer la multiplicité des fonctions, des services et des usages en cœur de ville
- Conforter le cœur de Douai comme le siège d'équipements majeurs du territoire
- Décloisonner les quartiers et améliorer la mobilité de tous
- Des aménagements qualitatifs pour un cadre de vie agréable et une recherche d'exemplarité
- Mettre en avant le patrimoine naturel et urbain pour asseoir l'identité territoriale et la fierté des habitants
- La Scarpe comme fil conducteur
- Résorber les friches en cœur de ville et optimiser le foncier disponible

*Source : Extraits du CCTP de l'étude*

La réalisation de l'étude s'est déroulée en trois phases :

Phase 1 – Diagnostic du site, étude de pré-programme

Phase 2 – Programmation et schéma d'aménagement

Phase 3 – Accompagnement sur le lancement de la phase opérationnelle du projet, mise en place d'outils pré-opérationnels

**Le présent document rend compte de la phase 1 s'étant déroulée de janvier à mai 2018 sur la base des contributions lors des:**

- entretiens individuels
- comité technique du 20 mars 2018
- ateliers de travail du 17 mai 2018:
  - qualité résidentielle
  - développement économique
- comité technique du 17 mai 2018

**et des décisions lors de**

- comité de pilotage du 25 mai 2018



**SCOT**  
**GRAND DOUVAISIS**

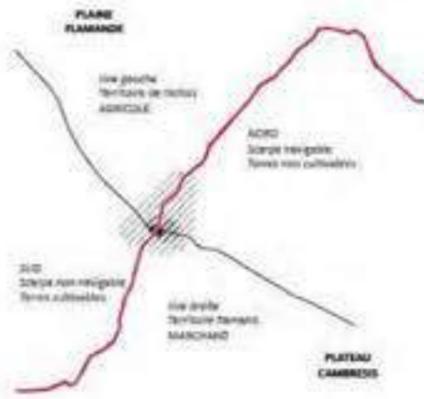
**GARE  
SCARPE  
VAUBAN**

**ENJEUX URBAINS  
PAYSAGERS &  
ENVIRONNEMENTAUX**

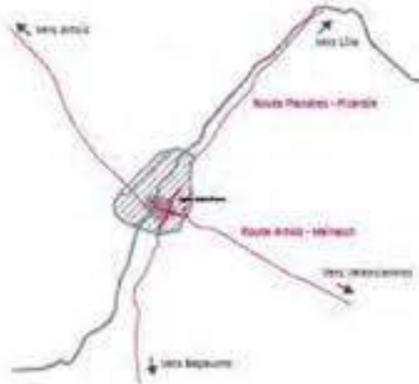


De tous temps, des aménagements emblématiques de leur époque :

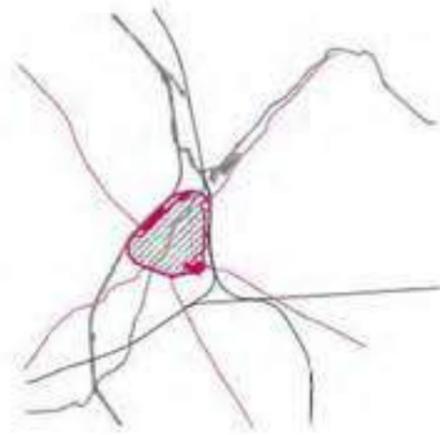
XI<sup>e</sup> / XII<sup>e</sup> SIÈCLE  
LE FRANCHISSEMENT  
DU COURT D'EAU



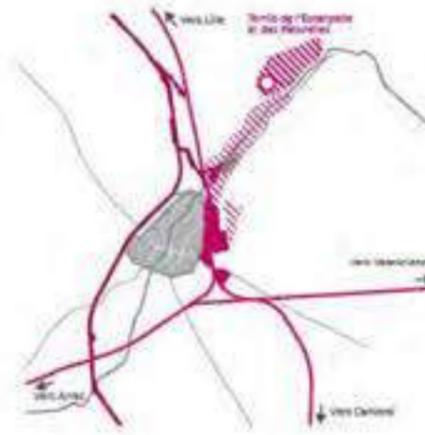
XIII<sup>e</sup> SIÈCLE  
LA CROISÉE  
DES ROUTES



XIX<sup>e</sup> / XX<sup>e</sup> SIÈCLE  
LES GRANDES COMPOSITIONS URBAINES  
LES BOULEVARDS



XIX<sup>e</sup> / XX<sup>e</sup> SIÈCLE  
LES INFRASTRUCTURES  
FERROVIAIRES ET FLUVIALES



XX<sup>e</sup> SIÈCLE  
LES INFRASTRUCTURES  
AUTOROUTIÈRES



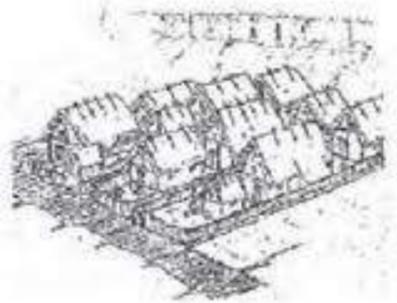
XXI<sup>e</sup> SIÈCLE  
LES CONTINUITÉS NATURELLES  
ET MOBILITÉS BAS CARBONE



I Révolution industrielle

II Révolution industrielle

III Révolution industrielle



# INTRODUCTION

## VERS UN AMÉNAGEMENT EMBLÉMATIQUE DES MOBILITÉS BAS CARBONE

### TEMPS 1 : DOUAI - VILLE PRÉINDUSTRIELLE

#### → la navigation sur la Scarpe : X° au XII° siècle

- le fondement de la ville déterminé par la géographie - navigation sur la Scarpe et la nature marécageuse du sol
- développement endogène (géographie)

#### → les grandes routes commerciales et la Croix de Douai – XII° au XIX° siècle

- XII° siècle, essor de la ville avec le commerce et l'industrie drapière
- du XII° au XIV° siècle, construction d'une nouvelle enceinte
- fin XII°, déclin de l'industrie drapière
- du XV° au XIX° siècle, développement des fonctions universitaires, militaire et parlementaire
- développements exogènes (impérial, royal, national)

### TEMPS 2 : DOUAI - VILLE INDUSTRIELLE

#### → les Boulevards - fin XIX° siècle

- déclassement des fortifications et construction des boulevards
- développements urbains associés

#### → les infrastructures ferrées et fluviales – fin XIX° - 1° révolution industrielle

- renouveau industriel avec le transport, la houille et l'industrie métallurgique
- développement de l'industrie en périphérie du centre-ville
- développement des cités minières
- développement endogène (géographie, sous-sol)

#### → les infrastructures routières – XX° siècle – 2° révolution industrielle

- construction des rocadés minières
- développements périurbains
- déclin des activités minières et redéploiements industriels

### TEMPS 3 : GRAND DOUAISIS - AGGLOMÉRATION POST-INDUSTRIELLE

#### → Un "fait urbain" à inventer - XXI° siècle

- l'agglomération multi scalaire et multipolaire
- les mobilités bas carbone
- maîtrise de la consommation énergétique
- développement des énergies renouvelables
- développement des mobilités alternatives

L'histoire de la ville de Douai compte une succession de périodes d'essor et de stagnation, d'origine endogènes pour les uns (géographiques, géologiques), exogène pour d'autres (politiques, militaires), qui ont fabriqué ses paysages, défini sa forme et déterminé son fonctionnement.

Avec l'avènement d'une 3° révolution industrielle, alors qu'est posée la question du devenir du secteur Gare Scarpe Vauban et de la ville de Douai au sein du Grand Douaisis, de leurs traductions programmatiques et spatiales, il est utile de re-situer la période actuelle dans le temps long d'une histoire urbaine intimement liée à celles des mobilités et des infrastructures qui leur ont été successivement associées.

Cette histoire pourrait être très schématiquement résumée par cinq grands "faits urbains" déterminant la structuration de la ville et marquant les périodes pré-industrielle et industrielle de sa constitution.

Le seuil navigable de la Scarpe et le croisement des grandes routes commerciales caractérisent le premier temps.

La construction des boulevards, l'aménagement des infrastructures ferrées et navigables, puis enfin le tracé des infrastructures routières dont la Rocade Minière caractérisent le second temps.

**Aujourd'hui, l'objectif du SCoT pourrait être d'inventer un sixième "fait urbain" concourant à la mise en œuvre d'une agglomération post-industrielle et emblématique de l'extension des limites de la ville à celles du Grand Douaisis.**

**SCOT**  
GRAND DOUVAISIS  
**L**

GARE  
SCARPE  
VAUBAN

**J**

**ENJEUX TERRITORIAUX**



## Enjeux urbains

### Enjeux territoriaux : le Bassin Minier, le Grand Douaisis et l'agglomération du Douaisis

#### Au centre du Bassin Minier, contribuer au renouvellement de l'attractivité du Nord-Pas-de-Calais

En lien avec la mise en œuvre du projet de 3ème révolution industrielle "REV3" porté par la Région Hauts de France, le Grand Douaisis se développera en interaction avec les enjeux et grands projets d'aménagement territoriaux.

Parmi ceux-ci, deux enjeux nous semblent concerner plus particulièrement le projet Gare Scarpe Vauban, la "renaturation" en cours du Bassin Minier, et la possible réorganisation régionale des activités de fret ferroviaires.

#### Le Grand Douaisis, porte d'entrée du système d'espaces naturels du Bassin Minier

La ville de Douai et le Grand Douaisis occupent une place particulière au centre du Bassin Minier du Nord-Pas-de-Calais.

L'un des grands objectifs du Bassin Minier est de valoriser ses caractères naturels et patrimoniaux afin de renouveler son image et renforcer son attractivité. Cette démarche est initiée par plusieurs réalisations et projets dont :

- l'inscription au patrimoine Mondial de l'UNESCO,
- la création du Parc Naturel Transfrontalier du Hainaut - PNR Scarpe-Escaut,
- le développement de la Chaîne des Parcs autour du Louvres Lens,
- le tracé de la véloroute du Bassin Minier.

Au centre du Bassin Minier, le Grand Douaisis, la ville de Douai et sa gare ont vocation à être identifiées comme des composantes et entrées majeures de son système d'espaces naturels.

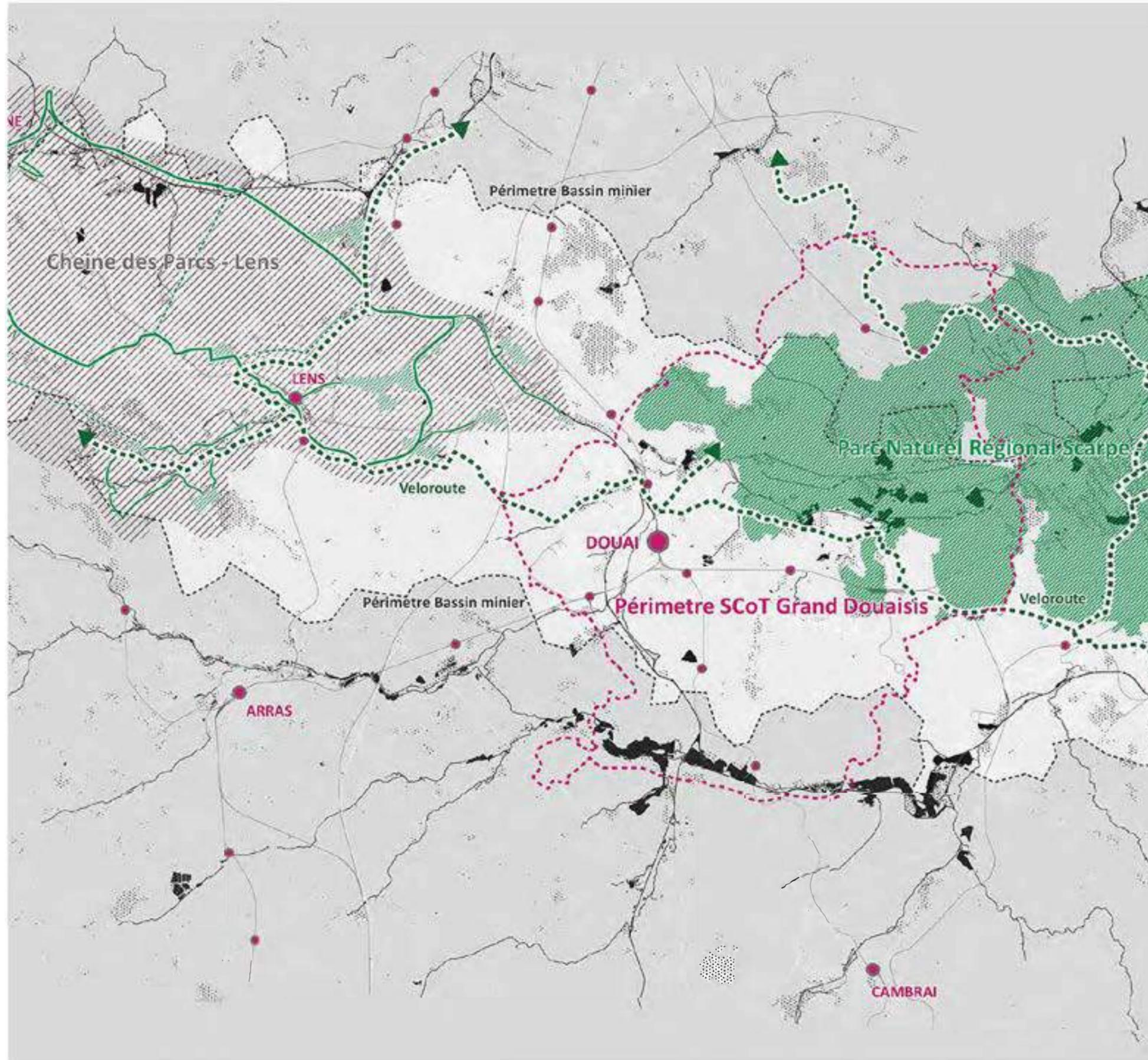
#### La libération des emprises fret SNCF, alternative à prendre en compte par le SCoT

Le faisceau SNCF et la gare de fret ferroviaire sont au centre du projet Gare Scarpe Vauban.

Le développement de la Plateforme multimodale régionale Delta 3 de Dourges, éventuellement amplifié par la relance du projet du Canal Seine-Nord Europe, devrait avoir des conséquences sur le devenir des activités ferroviaires de fret, à moyen ou long terme.

En centre-ville, la plateforme de fret est contrainte dans ses capacités de fonctionnement et de développement par des emprises limitées et une multimodalité incomplète, notamment routière.

Constituant une opportunité foncière majeure à proximité immédiate des aménités du centre-ville, la pérennisation ou le recyclage des emprises fret doivent être considérés comme l'une des alternatives majeures du projet Gare Scarpe Vauban à l'échelle du temps long du SCoT.



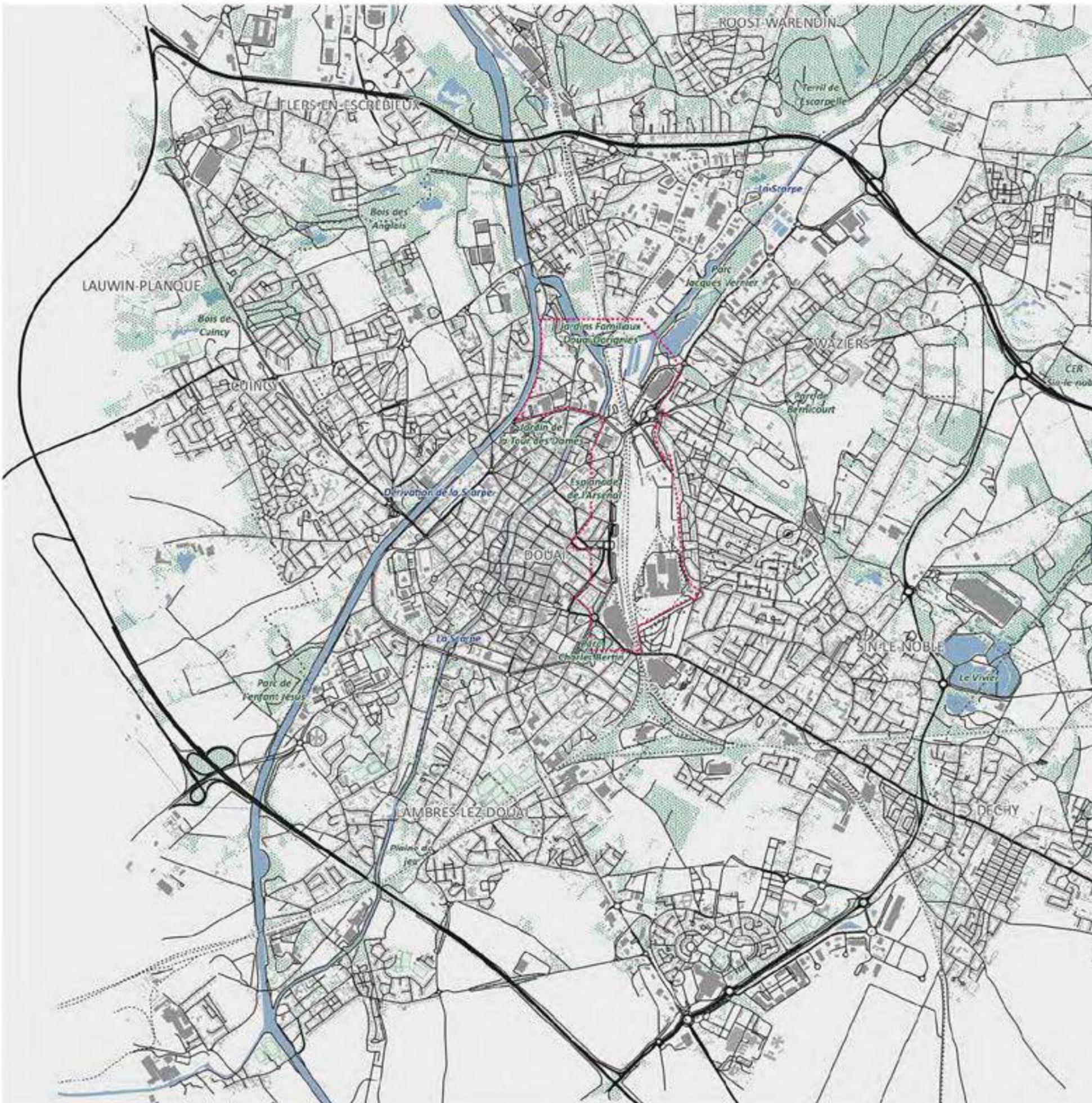
## COEUR DU GRAND DOUAISIS

### Au cœur du Grand Douaisis, co-valoriser centre et périphéries

À l'image de nombre d'agglomérations, le grand Douaisis se perçoit comme une juxtaposition de territoires, plutôt que comme un ensemble urbain clairement structuré.

Le cœur du Grand Douaisis correspond au territoire défini par la ceinture des rocales minières (A21 et D621) et axes routiers (D25 et D500). Cette figure routière est cependant peu lisible du fait de son mode de fonctionnement.

Directement connectée aux grands axes de circulation et au centre de Douai, desservant les nouveaux pôles de développement de l'agglomération, elle pourrait faire écho à la première ceinture des boulevards et constituer ainsi une nouvelle limite fédératrice des territoires qu'elle délimite.



### Légende:



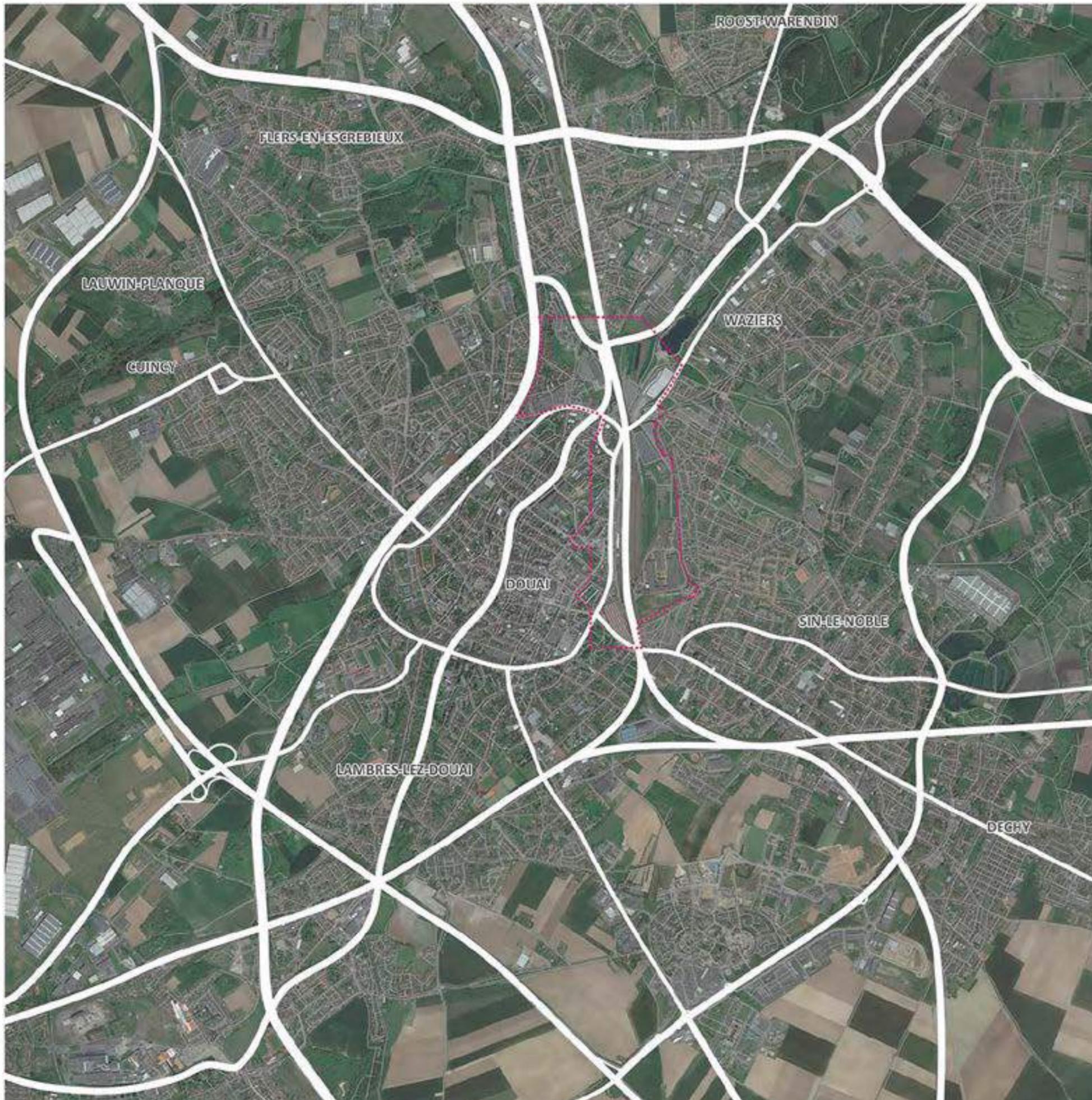
## COEUR DU GRAND DOUAISIS COUPURES URBAINE

### Un territoire cloisonné

La Scarpe, les tracés routiers et les infrastructures découpent le territoire et constituent des limites aux caractères différents

- limite fédératrice des boulevards, au centre
- rives attractives de la Scarpe et de ses dérivations, à l'Ouest et au Nord,
- coupure urbaines majeures du faisceau ferré, à l'Est \* et au Sud

\* il est à noter qu'environ 40% de la population résidant à moins de 2 km de la gare habitent à l'Est des voies ferrées (cf schémas joints)



### Légende:

--- Périimetre d'étude



— 1 km

— 0.5

— 0

1 : 30 000

## COEUR DU GRAND DOUAISSIS FRANCHISSEMENTS

### Des franchissements limités contraignant l'urbanité des secteurs péri-centraux

L'intensité de la vie urbaine s'accorde avec la densité des franchissements :

- les multiples ouvrages de franchissement prolongent le maillage urbain de part et d'autre de la Scarpe au centre de Douai
- le nombre limité d'ouvrages de franchissement du canal de dérivation et du faisceau ferré contraint le fonctionnement des secteurs péri-urbains.



### Légende:

- Périètre d'étude
- Eau
- Voie ferrée
- Autoroute
- Voie principal
- Voie secondaire
- Voie urbaine
- Franchissement



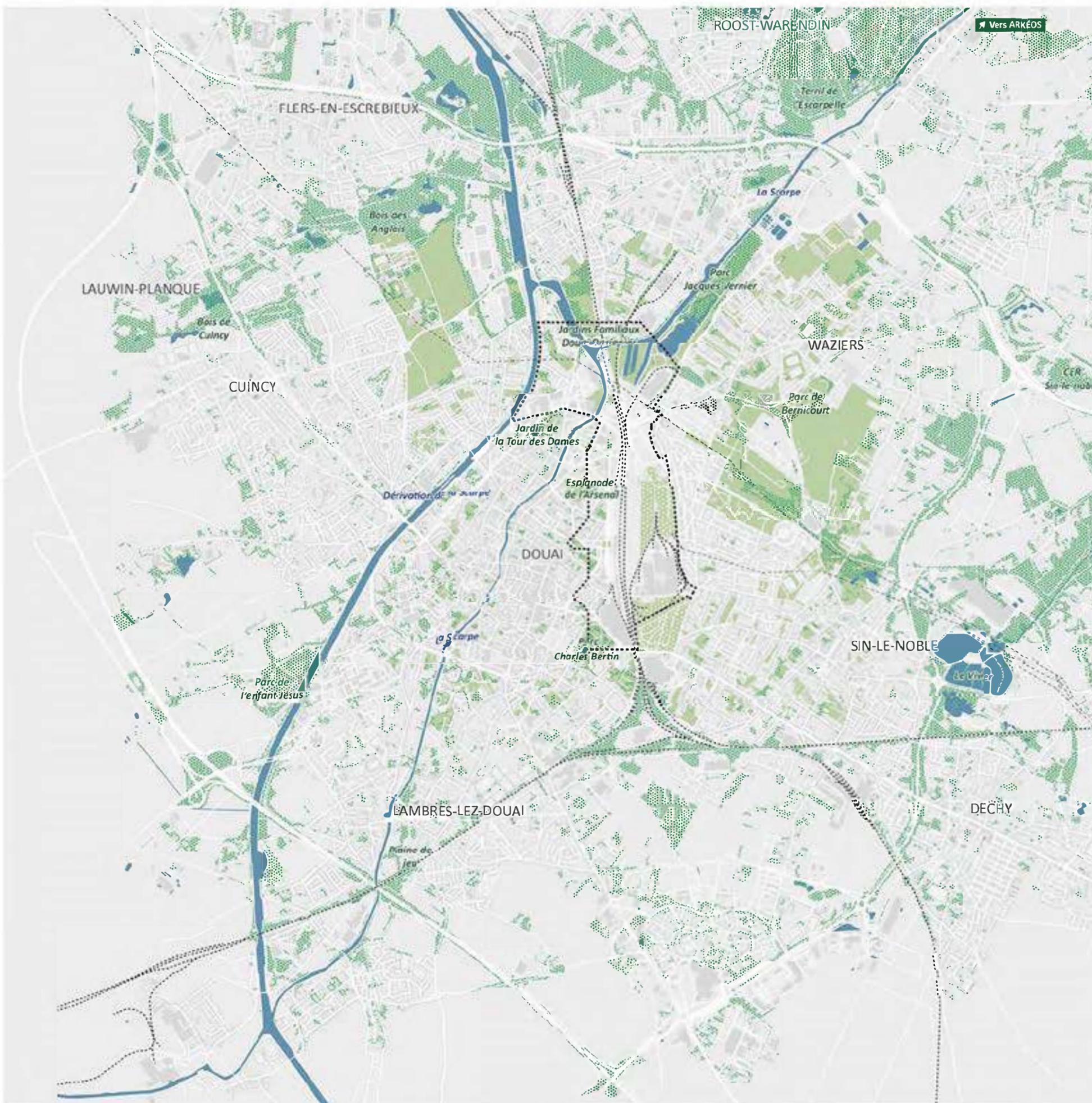
1 : 30 000

# COEUR DU GRAND DOUAISSIS TRAME VERT BLEUE

## Une trame verte et bleu discontinue

La trame verte et bleu se développe selon une orientation principale Nord-Sud déterminée par la Scarpe et l'histoire de la ville. Sont à distinguer :

- à l'Ouest de Douai, la structure des cours d'eau associant la Scarpe et ses dérivations
- au Nord de la ville, les ensembles naturels ayant pris la place des anciennes houillères qui se prolongent en direction de l'ancien Fort de Scarpe puis au-delà du PNR Scarpe-Escaut,
- au Sud et à l'Est, des ensembles plus discontinus,
- au droit du périmètre d'étude, la friche ferroviaire qui pourrait être considérée comme une opportunité de connection et de mise en réseau des espaces naturels.



### Légende:

- Périmètre d'étude
- Espace vert
- Espace boisé
- Cimetière - Friche - Autre
- Sport



## COEUR DU GRAND DOUAISSIS PISTES CYCLABLES

### Un système cyclable développé

Le système cyclable se superpose partiellement à la trame verte et bleu. Il comprend notamment :

- la Vélo route du bassin minier
- les pistes et bandes cyclables sur la ville de Douai
- le futur franchissement de la Scarpe vers Dornignies (pont ferroviaires)
- ...

### Légende:

- ..... Périmètre d'étude
- Limites administrative
- Véloroute
- Pistes cyclables
- Projet pistes cyclables
- Bandes cyclables
- Logos cyclistes

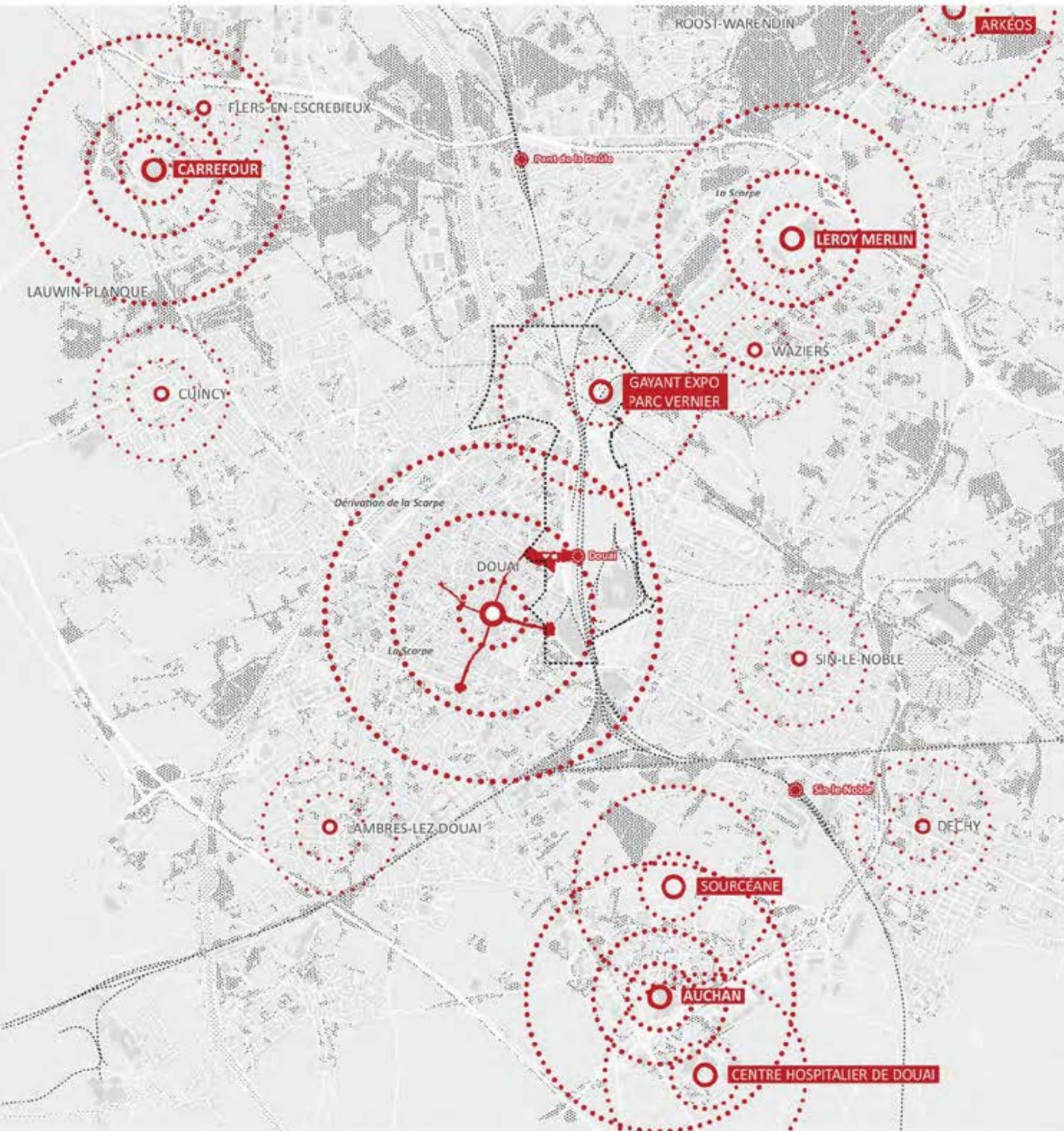


1 km

0,5

0

1 : 30 000



## COEUR DU GRAND DOUAISIS POLARITES 2

### Un système (péri)urbain multipolaire

Le Cœur du grand Douaisis est maillé de nouvelles polarités principalement regroupées à l'Est de la ville selon un arc tangent à son centre associant :

- les centres urbains et polarités historiques
- les nouvelles polarités périphériques
  - grands équipements et pôles commerciaux
  - zones d'activité économique

### Légende:



# COEUR DU GRAND DOUAISSIS

## POLES DE DEVELOPPEMENT

### Economique, Commerciaux et Residentiel

#### Des dynamiques de développement complémentaires et/ou concurrentes

Des projets de développements à l'échelle de l'agglomération et de la Ville de Douai relevant de dynamiques de développement complémentaires (développement économique) ou concurrentes (développement résidentiel et commercial) :

- les projets en cours ou projetés sur la ville de Douai
  - o Aménagement du Secteur Vauban
  - o Aménagement de la ZAC de la Clochette
  - o Requalification des Boulevards
  - o Etude et aménagement sur le Centre-Ville et la Croix de Douai
  - o Etude programmées sur le Quartier Caux
- les polarités existantes et projetées hors de la ville de Douai
  - o le Raquet
  - o eco park
  - o ....



#### Légende:

- ..... Périmètre d'étude
- Limites administrative
- Polarité commercial
- Projet engagé (ZAC du Raquet - Boulevards)
- Projet envisagé (Ville de Douai)
- Parc d'activité et industrie

**SCOT**  
GRAND DOUVAISIS

GARE  
SCARPE  
VAUBAN



**ENJEUX URBAINS**





## POLE GARE ELARGI LA TRAME VIAIRE

### Enjeux urbains – la Ville de Douai et le périmètre d'étude

#### La trame viaire

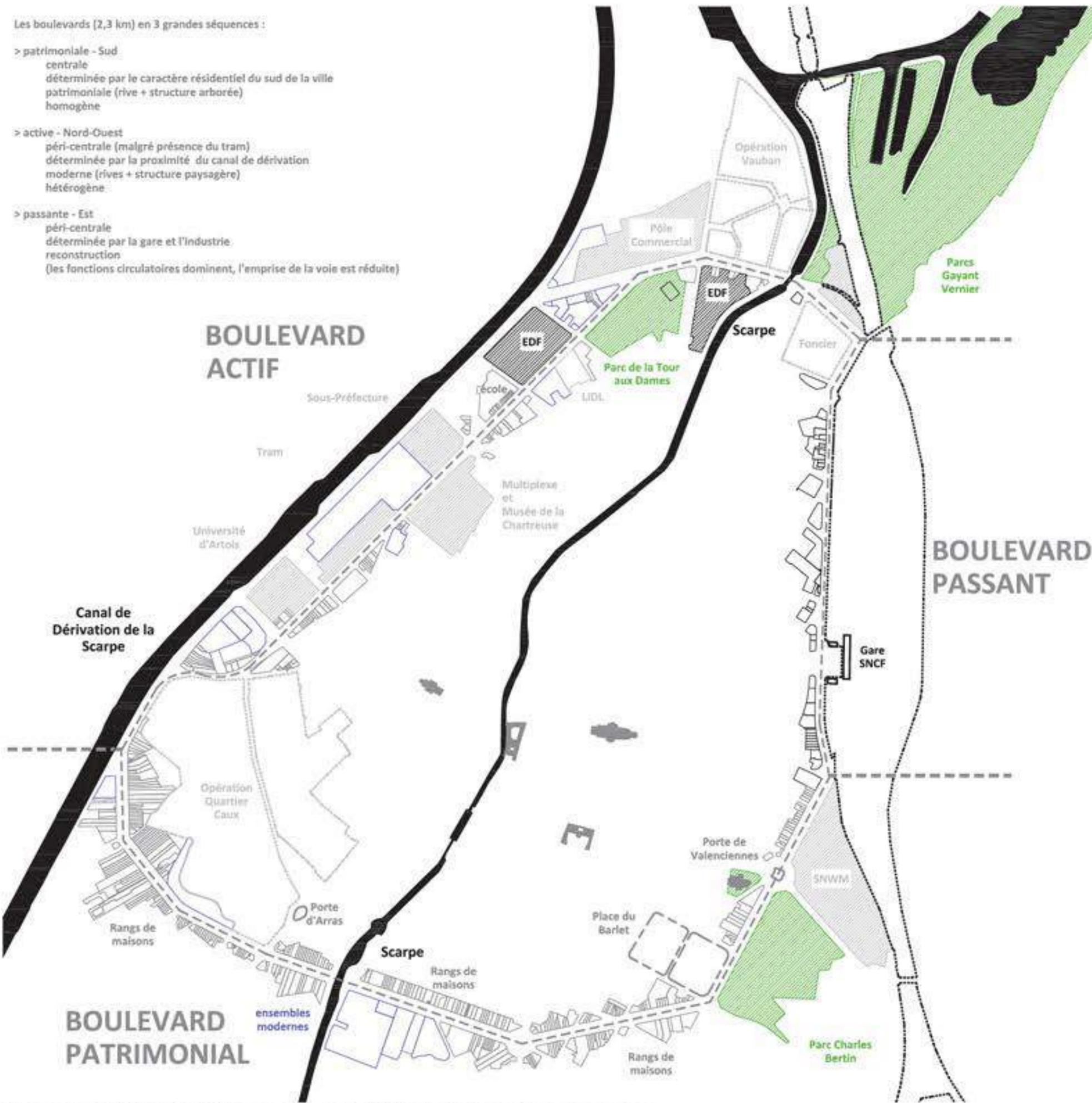
La trame viaire est caractérisée par :

- la densité et l'urbanité du maillage historique du centre-ville
- la cohérence et la qualité du maillage des cités minières
- la continuité et la lisibilité des boulevards,
- le caractère strictement fonctionnel et le moindre maillage des voies de la ZAC de la Clochette.
- la rupture majeure constituée par la gare et la distance d'environ 2 kilomètres\* nécessaire pour relier par les boulevards les deux franchissements des voies ferrées (trace persistante du système défensif et des fortifications de la ville, de la limitation du nombre d'accès qu'il imposait, dont résultait l'absence d'ouverture entre les Portes de Lille et de Valenciennes).

\* distance équivalente à la longueur du cours de la Scarpe dans sa traversée de la ville, d'un boulevard à l'autre

Les boulevards (2,3 km) en 3 grandes séquences :

- > patrimoniale - Sud centrale déterminée par le caractère résidentiel du sud de la ville patrimoniale (rive + structure arborée) homogène
- > active - Nord-Ouest péri-centrale (malgré présence du tram) déterminée par la proximité du canal de dérivation moderne (rives + structure paysagère) hétérogène
- > passante - Est péri-centrale déterminée par la gare et l'industrie reconstruction (les fonctions circulatoires dominant, l'emprise de la voie est réduite)



### Les boulevards :

- > une composition urbaine
- > une figure paysagère
- > un territoire de projets
- > une limite fédératrice entre la ville de Douai et le Grand Douaisis



Aménagée sur l'emprise des anciennes fortifications, les boulevards définissent une figure urbaine continue, facilement repérable et structurante qui se décline en plusieurs séquences :

- séquence «patrimoniale» du Sud du boulevard Faidherbe au boulevard Jeanne d'Arc, dans sa section la plus ancienne avec un bâti d'intérêt homogène et une structure arborée de qualité
- séquence «active» à l'Est et au Nord, du boulevard de la République au boulevard Vauban, avec un caractère plus péri-central, des rives hétérogènes, un bâti essentiellement moderne. Il accueille le site propre de la Ligne A. La structure paysagère récente est encore peu développée et faiblement structurante.
- séquence "passante" dans sa partie la plus récente (1960) longeant la gare et les emprises SNCF. Le gabarit est réduit, la vocation routière est affirmée, la moindre largeur de ses trottoirs rend peu confortable la liaison avec Gayant Expo.

Support d'adressage pour de nombreux équipements structurants dont la gare, la place du Barlet, les parcs, l'université, le pôle commercial autour du Centre Leclerc, le récent Multiplexe et le Musée de la Chartreuse voisin, les boulevards constituent une limite du centre-ville et une entité fédératrice des quartiers périphériques qu'ils desservent.

Il est à regretter que les Parcs Gayant Expo et Jacques Vernier ne s'adressent pas, d'une façon ou d'une autre, sur cette figure urbaine structurante.



## POLE GARE ELARGI LA TRAME VIAIRE

### À l'Ouest des voies ferrées

Le constat est partagé de la moindre intensité urbaine de la place de la gare et d'un manque de lisibilité des connexions entre le centre-ville, la gare et au-delà, la porte et le pont de Lille. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cela :

- la connexion historiquement complexe entre la gare et le centre-ville, peu clarifiée par les restructurations d'après-guerre (perçement de la rue Fleury Proust) et les réaménagements récents de l'espace public (place Carnot)
- la perte de lisibilité de l'axe historique Nord-Sud (rue Saint Jacques, rue Morel, rue de Lille, rue de Raches) du fait de sa superposition avec les boulevards et des aménagements et nivellement d'accès au Pont de Lille,
- la finalisation tardive de la figure des boulevards avec le perçement du boulevard de Liège dans les années 50-60.
- les travaux d'ampleur récemment réalisés sur les principaux espaces publics du secteur à l'occasion de la réalisation de la ligne de BHNS.

Si une reconfiguration importante des aménagements récents est peu envisageable dans un avenir proche, il y a lieu cependant de s'interroger sur :

- le maintien des poches de stationnement sur la place Carnot (dans l'axe visuel de l'avenue Clémenceau pour l'une, masquant le square Général Giraud pour l'autre)
- l'étroitesse des trottoirs du boulevard de Liège (actuel accès piéton à Gayant Expo)
- le traitement peu urbain de l'avenue du Maréchal Leclerc.

### À l'Est des voies ferrées

La trame viaire des cités minières rend compte de leur adossement à un domaine ferroviaire alors inaccessible, aucune voie transversale ne connecte directement les principaux axes longitudinaux du quartier d'habitat à ce qui constitue aujourd'hui le Parc d'activité de La Clochette. Le gabarit des voies est réduit, les chaussées relativement larges, le stationnement est peu organisé se fait à cheval sur des trottoirs étroits.

Les voies de desserte de la ZAC, récemment réalisées sont elles aussi peu maillées et peu qualitatives de par leur aménagement essentiellement fonctionnel. Il y a lieu de douter de leur capacité à contribuer à la réalisation d'une connexion urbaine de qualité entre le centre-ville et la cité de la Clochette

### Le secteur Vauban

La trame viaire du secteur Vauban associe des voies aux caractères très divers dont la qualité évoluera fortement avec la mise en œuvre du projet porté par la ville de Douai, dont :

- les berges de la Scarpe et de sa dérivation
- la rue du Docteur Lequien
- la rue Baillencourt
- la rue Paul Thery

### Les franchissements

Les 3 franchissements des voies ferrées occasionnent chacun des perturbations pour les déplacements et concourent à dégrader la qualité urbaine des voies qui les empruntent.

- Les dénivelés ont nécessité de remodeler la topographie avec des nivellements peu propices au développement de connexions «urbaines» (Pont de Lille).
- Leur géométrie est complexe avec des ouvrages étroits, multipliés et décalés en nivellement
- Leur gabarit (rue Lequien) et leur tonnage sont contraints (Pont de Lille).

Inversement, l'aménagement de l'ancien pont ferroviaire sur la Scarpe en passerelle pour les piétons et 2 roues est un exemple à renouveler d'intégration urbaine et d'incitation aux mobilités alternatives.

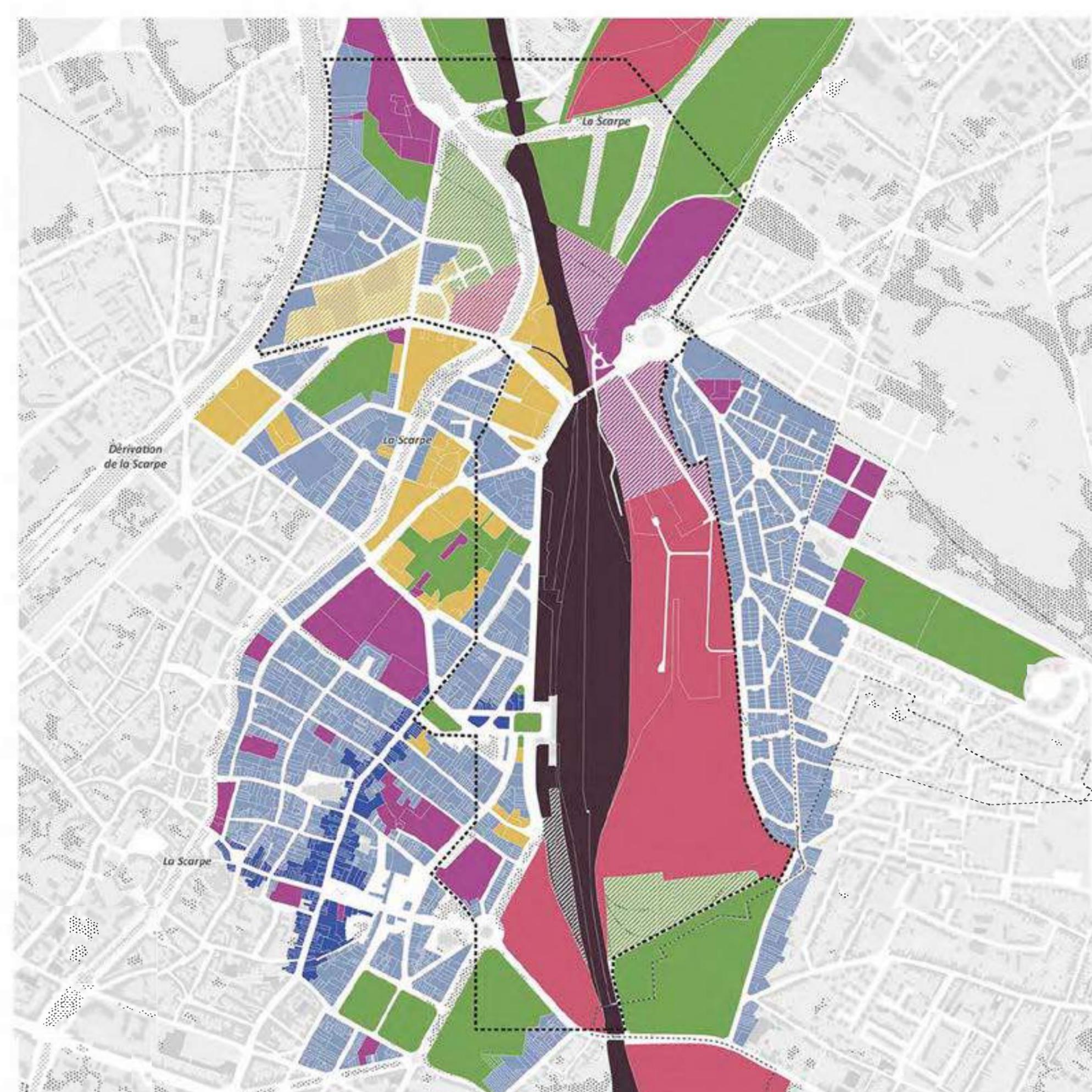
## POLE GARE ELARGI TISSU URBAIN

### L'occupation du sol

L'occupation du périmètre se définit par bandes programmatiques se spécialisant progressivement d'Est en Ouest entre :

•

activités, services, équipement et habitat au contact du centre-ville emprises ferroviaires (détail de l'occupation précisée plus loin) activités économiques et grands équipements structurants



### Légende:

- Périmètre d'étude
- .... Limites administrative
- Dominante résidentielle
- Mixte (habitat/commerces)
- Equipement
- Espaces verts / Cimetière
- Activités / Services
- Activités industrielles
- Emprises ferroviaires

# POLE GARE ELARGI EQUIPEMENTS ET COMMERCES

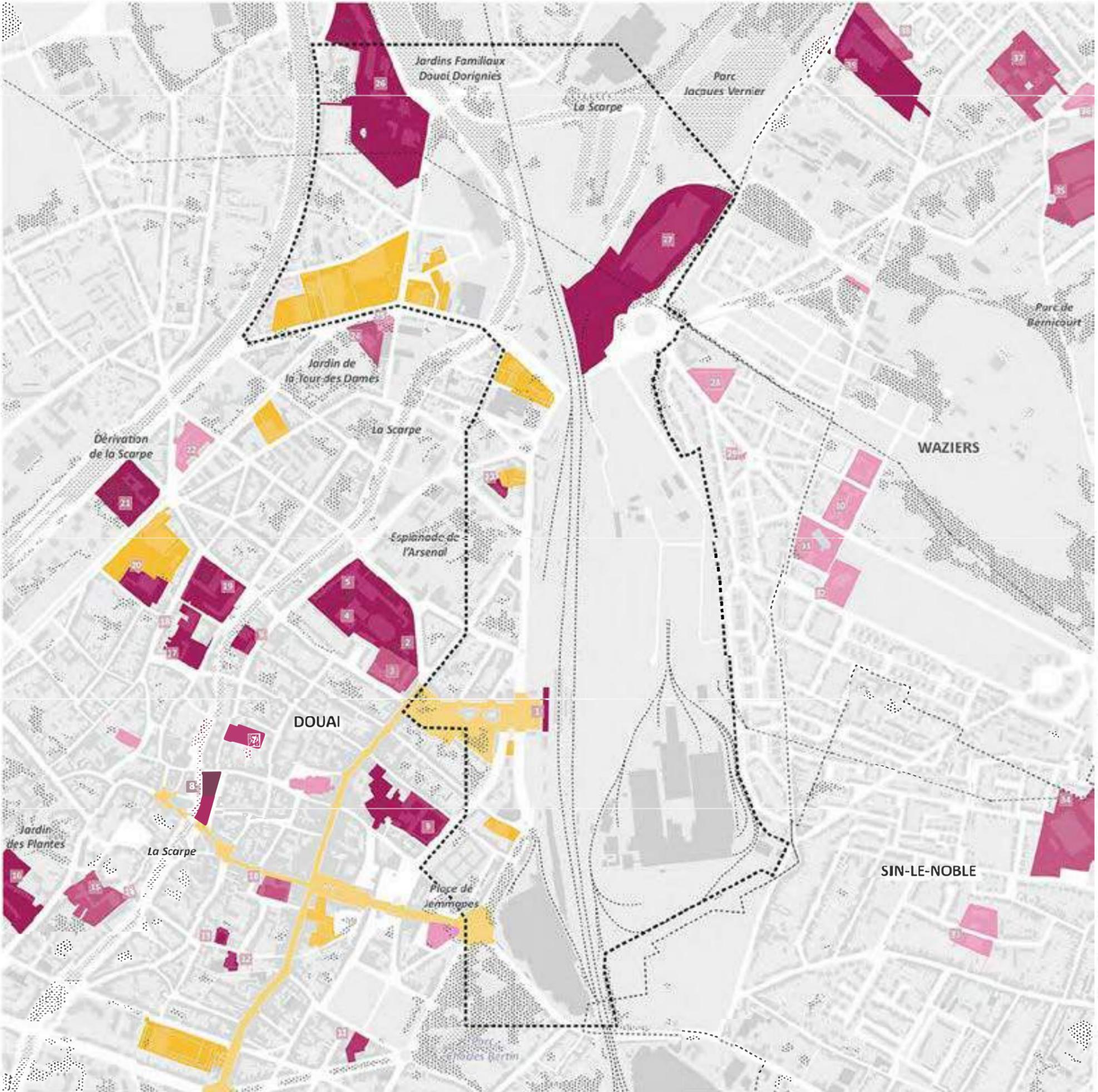
## Les équipements, commerces et services

Le périmètre compte deux équipements majeurs du Grand Douaisis, Les laboratoires de l'Ecole des Mines enclavés en bordure du canal sont peu visibles.

Le parc des expositions Gayant Expo\* et ses parkings et aires logistiques, qui font l'objet d'une étude en vue de leur rénovation / extension, dispose d'une visibilité certaine mais contribue peu à la valorisation de son environnement et de l'accès depuis le centre-ville du parc Jacques Vernier qu'il masque par sa présence.

Les équipements de proximité, commerces et services sont ceux du centre de Douai. Les cités minières disposent d'équipements de proximité proches de l'église mais ne comptent aucun commerce hormis une boulangerie et un café (situés sur la ville de Sin-le-Noble).

l'agence Pôle Emploi installée dans la ZAC de la Clochette est isolée et difficilement accessible.



**Légende:**

- Périmètre d'étude
- Équipement rayonnement large
- Équipement rayonnement ville
- Équipement rayonnement quartier
- Commerces majeur

<ul style="list-style-type: none"> <li>Gare Douai</li> <li>Ecole maternelle George Sand</li> <li>Collège Albert Châtelet</li> <li>Salle D'Anchin</li> <li>Lycée Albert Châtelet</li> <li>Ecole d'art</li> <li>Institut de la Sainte Union de Douai</li> <li>Palais de justice</li> <li>Institution Saint Jean</li> <li>Motel de ville</li> <li>TanDEM - Scène nationale</li> <li>Théâtre municipal</li> <li>Cour administrative d'appel de Douai</li> <li>Conservatoire</li> <li>Bibliothèque municipale</li> <li>Lycée Edgar Morin</li> <li>Maison des associations</li> <li>Salle de sport Corot</li> <li>Lycée Jean-Baptiste Corot</li> <li>Musée de la Chertreuse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soins préfecture Douai</li> <li>Ecole élémentaire Françoise Lemaire</li> <li>Salle de sports Michel Henneron</li> <li>Salle de la tour des Dames</li> <li>Ecole maternelle de la tour des Dames</li> <li>Ecole des Mines de Douai</li> <li>Gayant expo</li> <li>Maison des associations</li> <li>Maison de quartier</li> <li>Ecoles Copernic et Chopin</li> <li>Centre social et culturel Henri Martel</li> <li>Gymnase</li> <li>Gymnase Joliot-Curie, Ecole Molière, Salle Hony Coutteure</li> <li>Stade de Sin-le-Noble</li> <li>Stade de Gayant</li> <li>Mairie Waziers</li> <li>Collège Roland, Gymnase, Piscines, Bibliothèque</li> <li>Salle La</li> <li>Lycée P</li> </ul>
--	--

1 : 10 000

# POLE GARE ELARGI INDUSTRIES / ACTIVITES

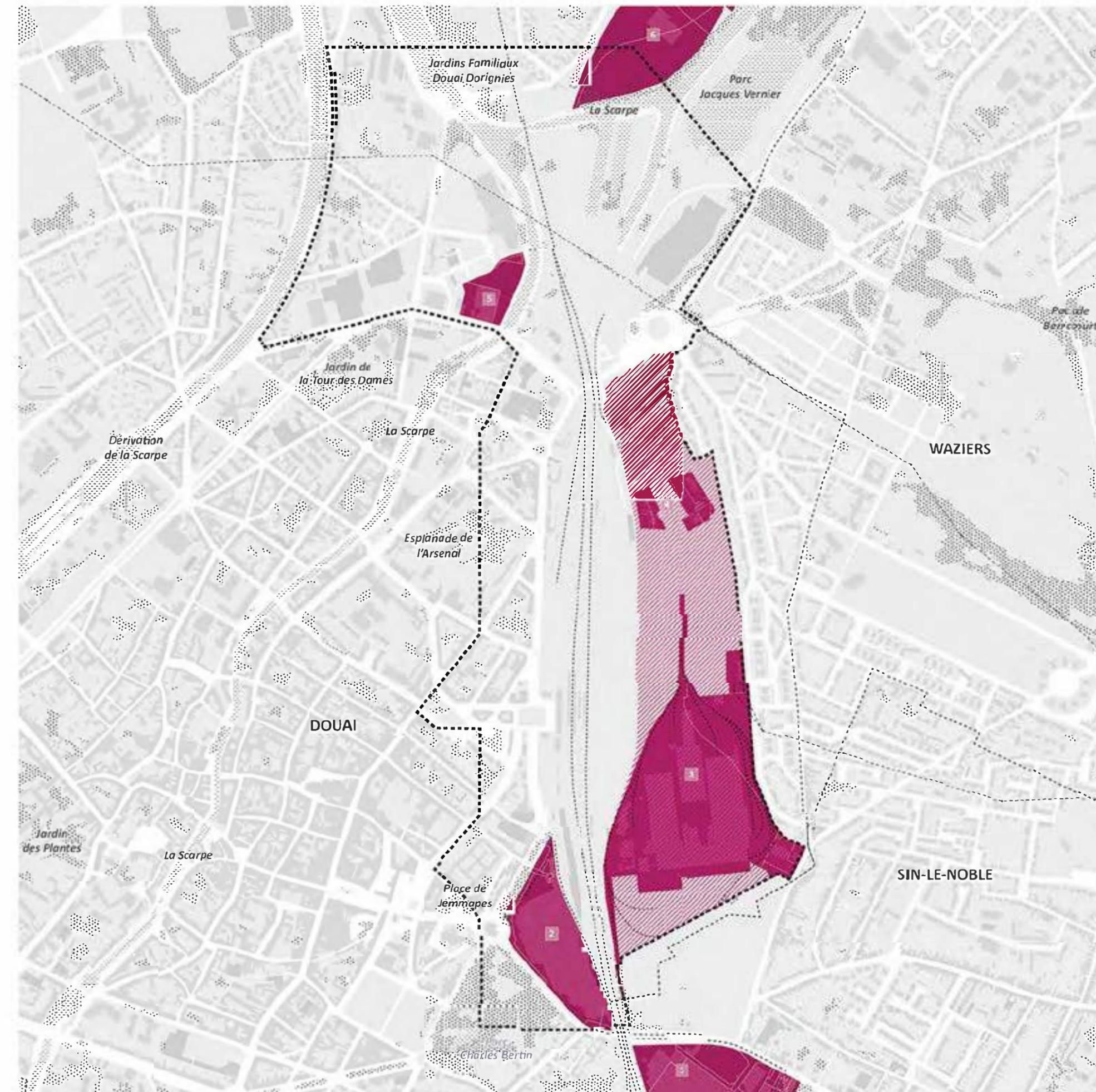
## Les activités industrielles

Hors les emprises SNCF, le secteur d'étude compte plusieurs ensembles industriels voisins du faisceau ferroviaires et de ce fait très proches du centre-ville.

Le site Titagarh Wagon voué à la construction de matériel ferroviaire semble sous occupé contrairement aux autres sites voués à l'industrie automobile.

La société SNWM récemment rénovée occupe la totalité de son foncier. Les sociétés SOGEFI - Allevard Rejna Autosuspensions et Hendrickson au sud de l'avenue Roger Salengro sont hors du périmètre d'étude.

Un poste de distribution EDF est implanté en rive du quartier de la Clochette.



## Légende:

- Périmètre d'étude
- Industrie / Activité
- ▨ ZAC de la Clochette
- ▨ Allevard Rejna Autosuspensions
- ▨ SNWM
- ▨ Titagarh Wagons AFR
- ▨ ZAC de la Clochette
- ▨ Douaisis
- ▨ Tps Ducournau



## POLE GARE ELARGI TRAME BATIE

### La trame bâtie

La trame bâtie associe des ensembles morphologiques variés, d'une grande cohérence sur certains secteurs. Elle est caractérisée par :

- sur l'ensemble du périmètre, des programmes résidentiels de hauteur relativement homogènes R+1 à R+3, ponctués d'ensembles industriels de dimensions diverses, en activité pour les principaux, désaffectés pour certains. à l'Ouest, des constructions traditionnelles implantées en front à rue avec quelques ensembles modernes sur le périmètre de l'ancien arsenal et le secteur Vauban,
- à l'Est, des maisons regroupant plusieurs logements en cœur d'îlot, typiques des cités minières,
- au Nord, des ensembles contemporains : Centre de recherche de l'école des Mines Douai, surfaces commerciales sur le secteur Vauban,

### Des monuments historiques remarquables

- Maison des Templiers classée MH
- Porte de Valenciennes classée MH
- Eglise Notre Dame classée MH
- Hôtel de Warenguien de Flory inscrit MH
- Hospice Général inscrit MH inventaire supplémentaire

### Des ensembles architecturaux domestiques représentatifs du XX<sup>e</sup> siècle

- les cités minières de la Clochette et Notre Dame inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO
- l'ensemble de la place de la gare, les immeubles de l'avenue du Général et les maisons rue Ferdinand Dutert

### Des ensembles pouvant présenter un intérêt

- maisons anciennes rue Morel et rue de Lille, rue du 11 Novembre
- rangs de maisons rue de Bailliencourt, boulevard de Lahure, ...
- immeuble administratif SNWM boulevard Faidherbe
- halle de messagerie d'Ex SERNAM (deux époques de construction 1930 puis 1950)

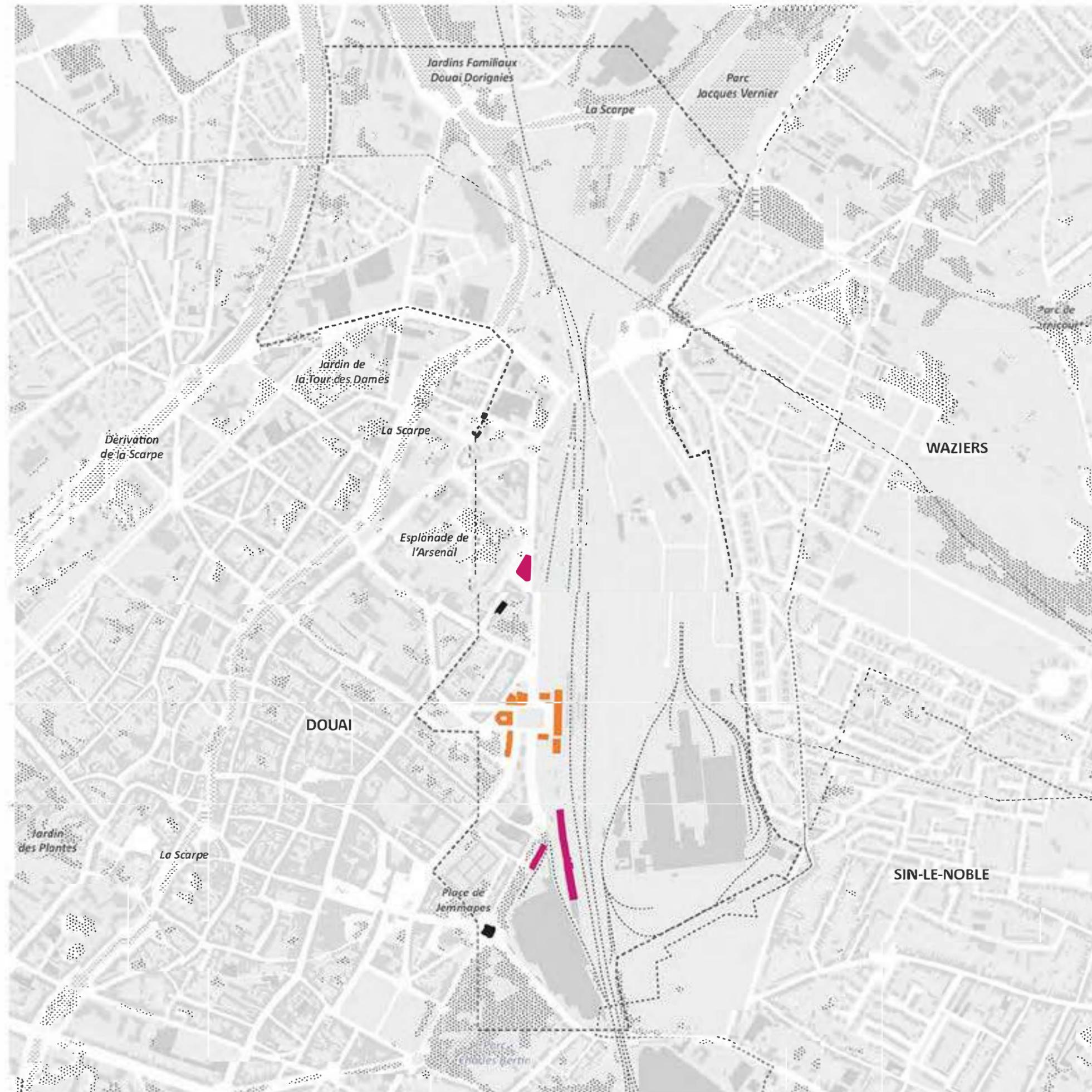
### Légende:

- Monuments historiques remarquables
- Ensembles architecturaux représentatifs
- Ensembles d'intérêt

— 500

— 0

1 : 10 000



# POLE GARE ELARGI

## TRAME VERTE BLEUE

### La trame verte

La trame verte comprend de nombreux ensembles paysagers, souvent de qualité, mais peu liaisonnés entre eux.

### Des entités remarquables

- le parc Jacques Vernier
- le parc de la Tour des dames
- le parc Charles Bertin
- l'esplanade de l'Arsenal
- les squares Jemmapes et Général Giraud
- le cimetière principal de Douai
- les jardins familiaux de Douai - Dorignies

### Des liens paysagers et/ou corridor écologiques constitués ou potentiels

- les voies d'eau
  - la Scarpe et ses berges
  - le Canal de Dérivation
  - les darses
- les espaces publics
  - les boulevards
  - les places Carnot et de la Gare
  - l'avenue du Quatre Septembre
- les emprises et friches ferroviaires :
  - les rives des voies au Nord du Pont de Lille : passage sous le Pont de Lille
  - les rives des voies au Sud du Pont de la rue de Saint Noble : le quai militaire
  - les emprises Fret

### Des espaces privés paysagés plus ou moins visibles

- à l'Ouest, les cœurs d'îlot plantés (îlot rue Ferdinand Dutert, îlot de l'hôtel de Warengien)
- à l'Est, les jardins des maisons des cités minières (rue Edouard Lalo)
- au Nord, les réserves et friches enherbées (école des Mines, ...) et les jardins en lanières en cœur d'îlot
- au Sud, les ensembles de maisons et jardins du quartier de l'avenue du

### Légende:

- · · · · · Périmètre d'étude
- Espace verte
- Espace boisé
- Cimetière - Friche - Autre
- Eau



1 : 10 000



## POLE GARE ELARGI POLARITES 02

### Les polarités

Le système de polarités se décline en pôles d'intensité de fréquentation et de périmètre de rayonnement divers, des plus importants comme la Croix de Douai, la gare ou Gayant Expo au plus mineurs comme les simples arrêts de bus.

### Des polarités d'intensité contrastées

Le périmètre d'étude bénéficie de trois pôles d'animation d'échelle supra communale mais est déficitaire en pôle de proximité.

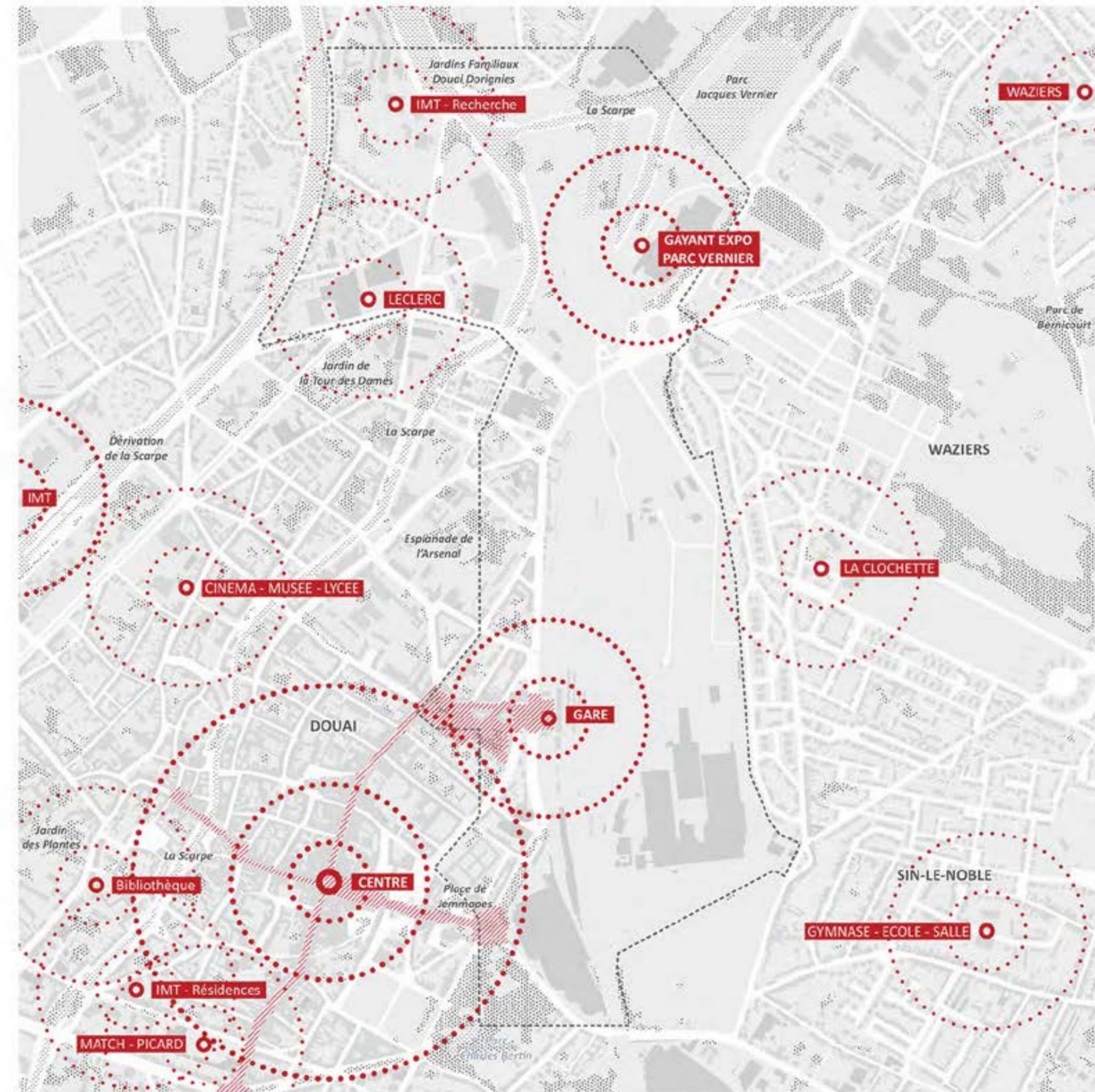
Le pôle gare est un lieu de passage plus que de destination.

Le rayonnement du centre-ville est peu perceptible malgré sa proximité.

Le Centre Leclerc est par contre un pôle d'animation important pour la ville et les quartiers voisins.

Le quartier de la Clochette dispose d'équipements de proximité mais l'absence de polarité commerciale conduit ses habitants à s'orienter vers les communes voisines de Waziers et Sin-le-Noble.

Enfin, le pôle Gayant Expo-Parc Jacques Vernier rayonne à l'échelle territoriale mais contribue peu à l'animation de son environnement direct.



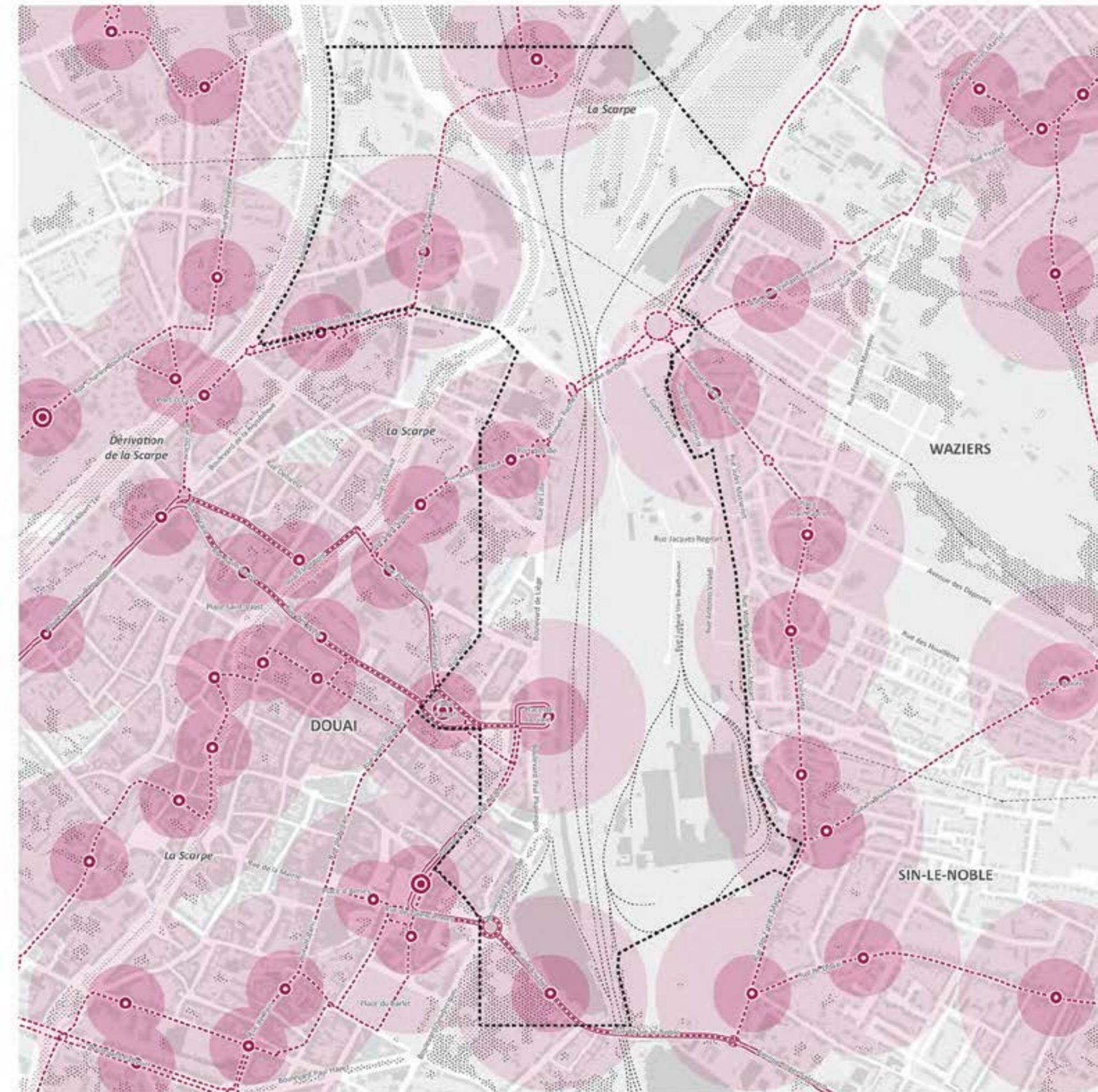
### Légende:

- Périmètre d'étude
- ▨ Croix de Douai
- Centre de Douai
- Polarité rayonnement large
- Polarité rayonnement ville

## POLE GARE ELARGI DESSERTÉ PAR TRANSPORT EN COMMUN

### Une desserte «périphérique» en transport en commun

Le périmètre d'étude se dessine en creux. Si sa périphérie est desservie par les transports en commun, ce n'est pas le cas des rives du boulevard de Liège, de la ZAC de la Clochette, des parcs Gayant Expo e Jacques Vernier ou encore du secteur de l'école des Mines



#### Légende:

- Périmètre d'étude
- Ligne A BHNS
- - - Ligne Bus
- ⊙ Arrêt principal
- Arrêt
- 200 m
- 500 m



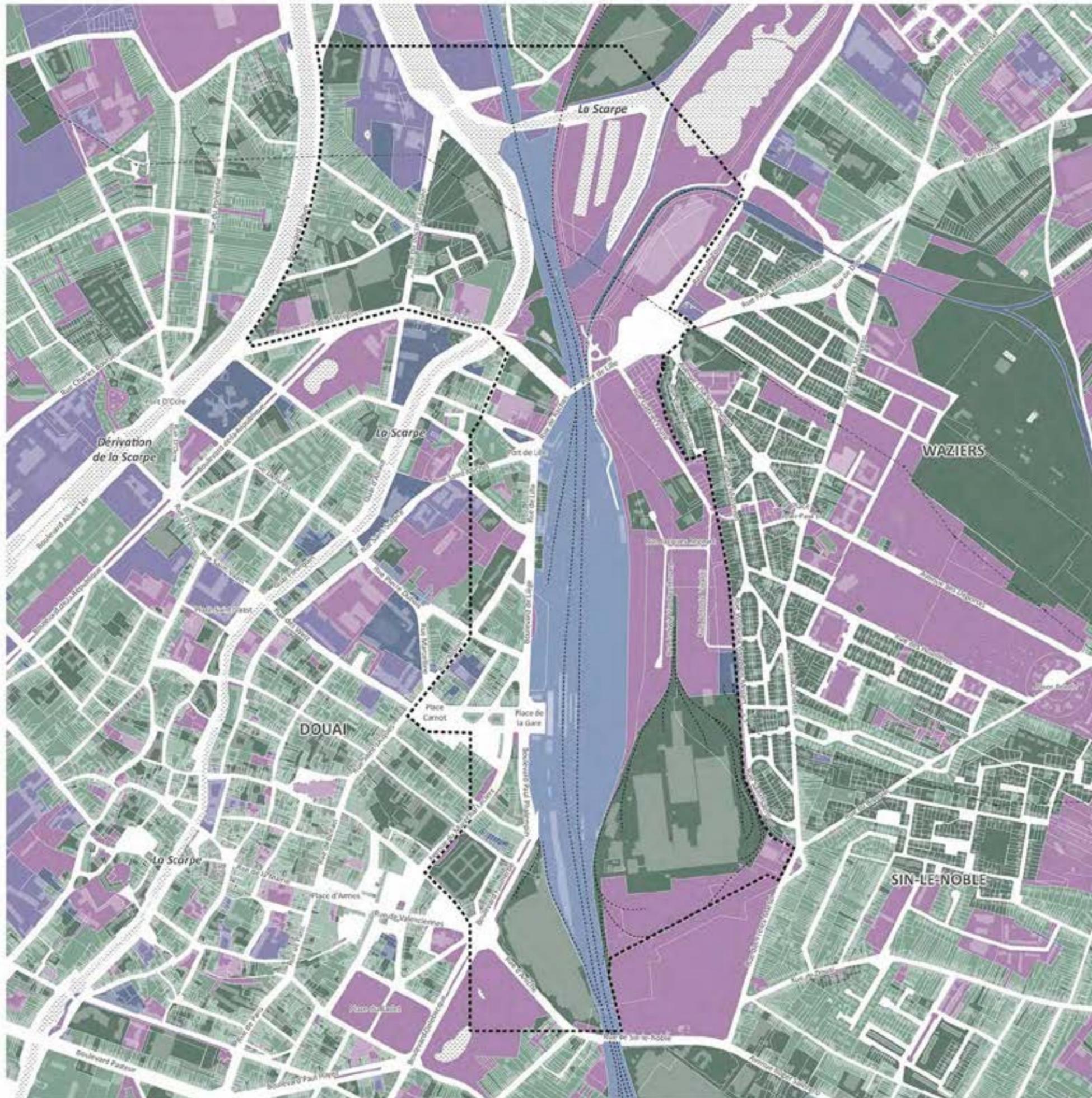
# POLE GARE ELARGI DOMANIALITÉ

## La domanialité

Le périmètre d'étude de 177,5 hectares compte 147,5 ha de foncier affecté à des occupations diverses et environ 30 hectares pour le domaine public et les voies d'eau.

La domanialité du foncier se répartit entre deux acteurs principaux, la CAD et la SNCF maîtrisant 45 % du foncier et de multiples acteurs publics ou privés maîtrisant environ 44% d'un foncier, diversement occupé et considéré comme non mutable.

Périmètre étude :	177,5 ha	100 %
Dont		
- Domaine Public yc Scarpe et canaux	29,9 ha	17 %
- Foncier :	147,5 ha	83 %
Dont :		
- Foncier CAD Gayant Expo et parc :		12 %
- Foncier CAD ZAC de la Clochette et parking Gayant Expo :		11 %
- Foncier SNCF :		22 %
- Foncier privé identifié mutable hors SNCF		11 %
- Foncier privé ou public mixte ou résidentiel non mutable		24 %
- Foncier privé ou public industriel non mutable		19 %



1 : 10 000

## Légende:

----- Périmètre d'étude

### Collectivités publiques :

- État Region Département
- Communes et CAD

### Institutionnels :

- Divers (FRDF, ...)
- SNCF

Personnes morales

Personnes physiques (Privé et copropriétés)



## POLE GARE ELARGI EMPRISES AMENAGEABLES

### La mutabilité

Le foncier identifié comme potentiellement mutable hors SNCF représente une superficie de 11 % du foncier total se répartissant en :

- Secteur Vauban :	12,9 hectares
- Réserve foncière Ecole des Mines :	1,8 hectare
- Secteur garage des Houillères :	1,3 hectare
- Garage Speedy et station-service :	0,2 hectare

En première approche \*, le foncier SNCF considéré comme mutable est de 3,7 ha dont

Ex SERNAM :	1,3 hectare
Logement individuels et collectifs ** :	0,5 hectare
Emprise équipement SNCF :	1,9 hectare

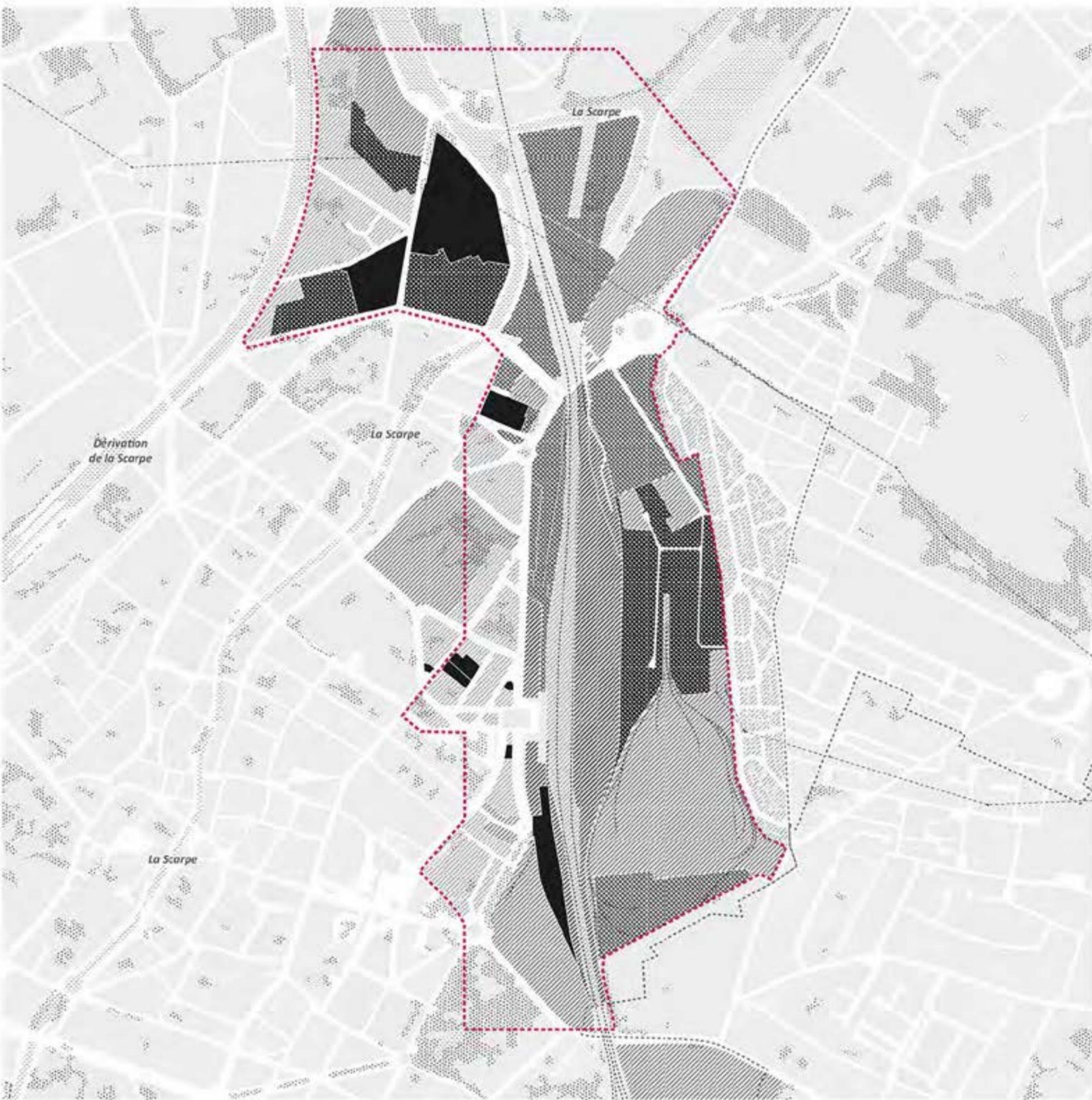
A ces emprises identifiées comme mutables dans les données de l'étude, pourraient s'ajouter d'autres emprises dont notamment celles vouées au fret. Les contacts en cours avec la SNCF devraient permettre de préciser les possibilités, échéances et conditions de mutation de toutes ou parties de celles-ci.

Le foncier mutable à proximité de la gare \*\*\* est donc de : 5,2 hectares.

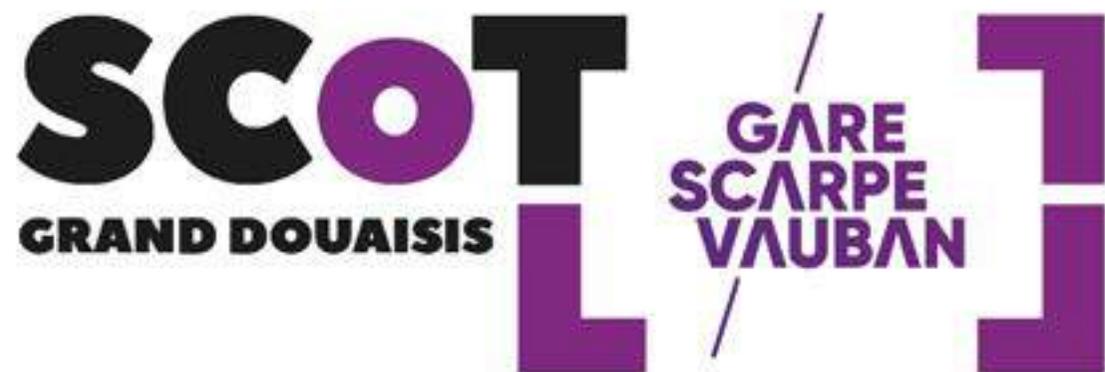
- \* En attente de confirmation par la SNCF
- \*\* Les logements collectifs semblent avoir fait l'objet d'une cession, ce point est à vérifier.
- \*\*\* Hors secteur Vauban et Ecole de Mines

### Légende:

- - - - Périmètre d'étude
- - - - Limites administrative
- Mutable immédiatement
- ▨ Mutable court/moyenne terme
- ▩ Mutable sous condition court/moyenne terme (maîtrise foncier)
- ▧ Mutable sous condition moyenne/long terme (restructuration occupation)
- ▦ Non mutable (activité)
- ▤ Non mutable (logement)







**ENJEUX SECTORIELS**



# POLE GARE ELARGI EMPRISES AMENAGEABLES

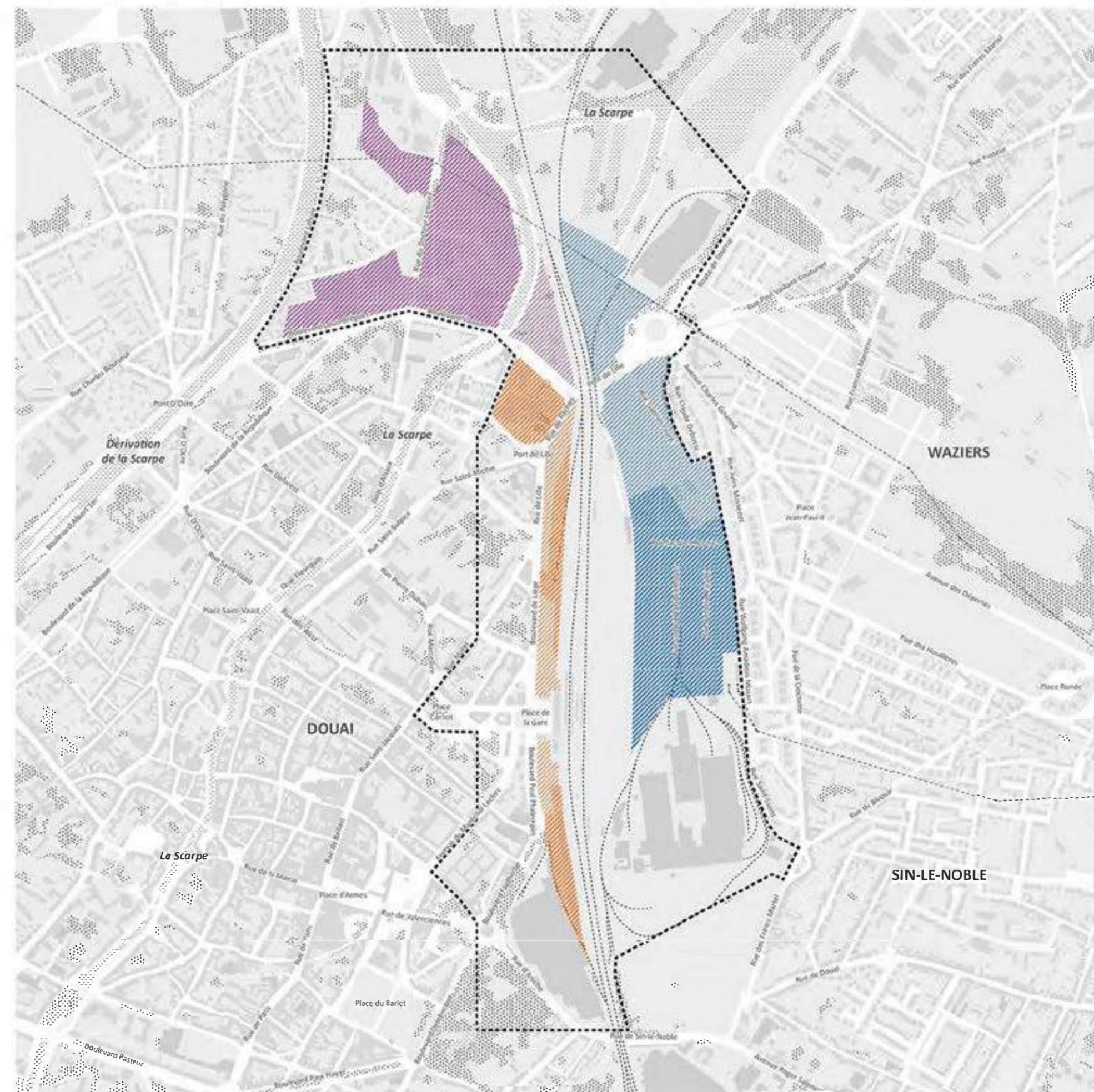
I

## Enjeux sectoriels - les périmètres mutables

Le foncier mutable se répartit entre plusieurs ensembles dont la disponibilité peut être, immédiate avec ou sans conditions, à court ou moyen terme sous conditions ou envisageable à long terme.

Il est regroupé en 4 secteurs :

1. le domaine SNCF
2. les parcelles voisines de la gare
3. les parcelles voisines de la Porte de Lille
4. le secteur Vauban



### Légende:

- Périmètre d'étude
- Limites administrative
- Front OEST
- Front EST - ZAC de la Clochette - Gayant Expo
- Secteur Vauban

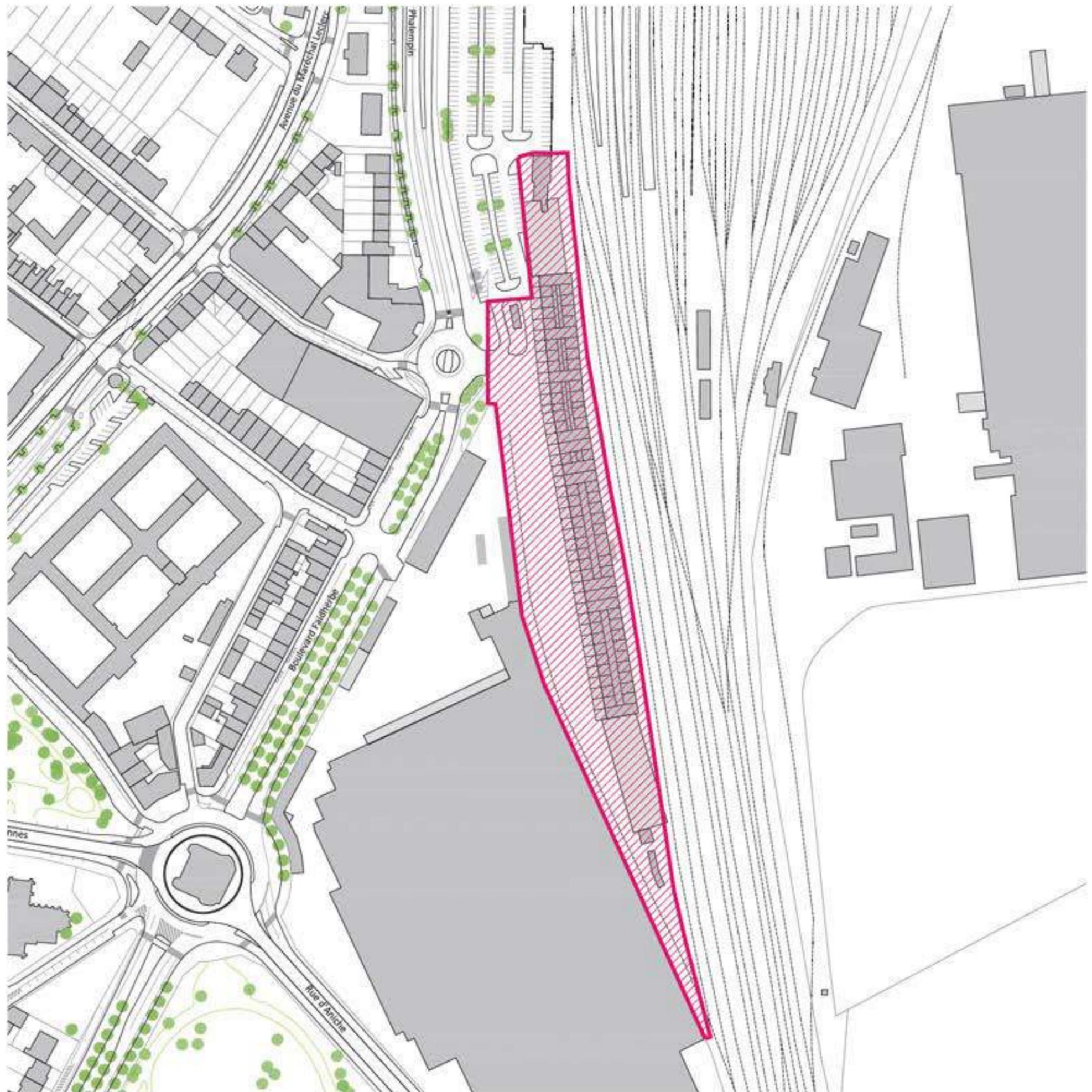


- ..... Périmètre d'étude
- Collectivités publiques :
  - État Region Département
  - Communes et CAD
- Institutionnels :
  - Divers (ERDF, ...)
  - SNCF
  - Personnes morales
  - Personnes physiques (Privé et copropriétés)



- ..... Périmètre d'étude
- Limites administrative
- Dominante résidentielle
- Mixte (habitat/commerces)
- Equipement
- Espaces verts / Cimetière
- Activités / Services
- Activités industrielles
- Emprises ferroviaires





## SECTEURS MUTABLES SNCF – SECTEUR SUD EX SERNAM

### Le domaine SNCF

Le domaine SNCF regroupe d'importantes emprises diversement occupées dont certaines sont stratégiques pour le projet Gare Scarpe Vauban. Leur mutabilité et condition de mutation reste encore à définir. **Rive Ouest – Secteur Sud Ex**

### SERNAM (16 700m<sup>2</sup>)

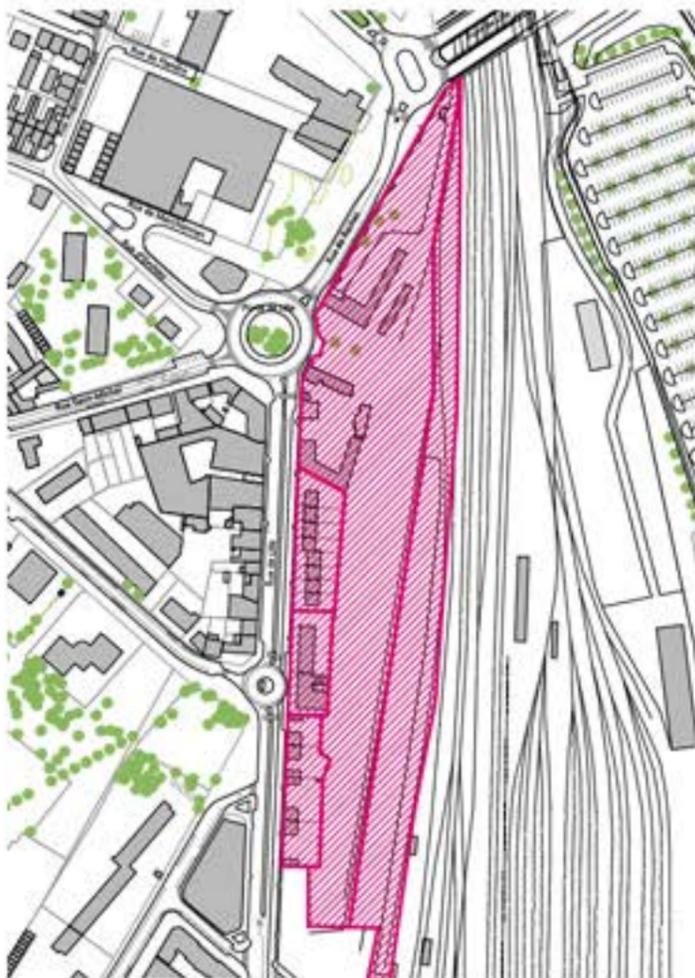
- Références cadastrales et superficie : AT 000 : 16 700 m<sup>2</sup>
- Domanialité et occupation
  - o emprise Ville de Douai / anciennes messageries / halle métallique, halles en béton (voutes minces) de différentes époques de construction
- Disponibilité / conditions de mise à disposition
  - o Achat par la ville
  - o Conservation de tout ou partie des bâtiments à envisager
  - o interrogations sur la programmation : relogement d'activité ville, démolition et réalisation d'un opération tertiaire, ...
  - o **disponibilité immédiate > à confirmer**



- ..... Périmètre d'étude
- Limites administrative
- Collectivités publiques :**
- État Région Département
- Communes et CAD
- Institutionnels :**
- Divers (ERDF, ...)
- SNCF
- Personnes morales
- Personnes physiques (Privé et copropriétés)



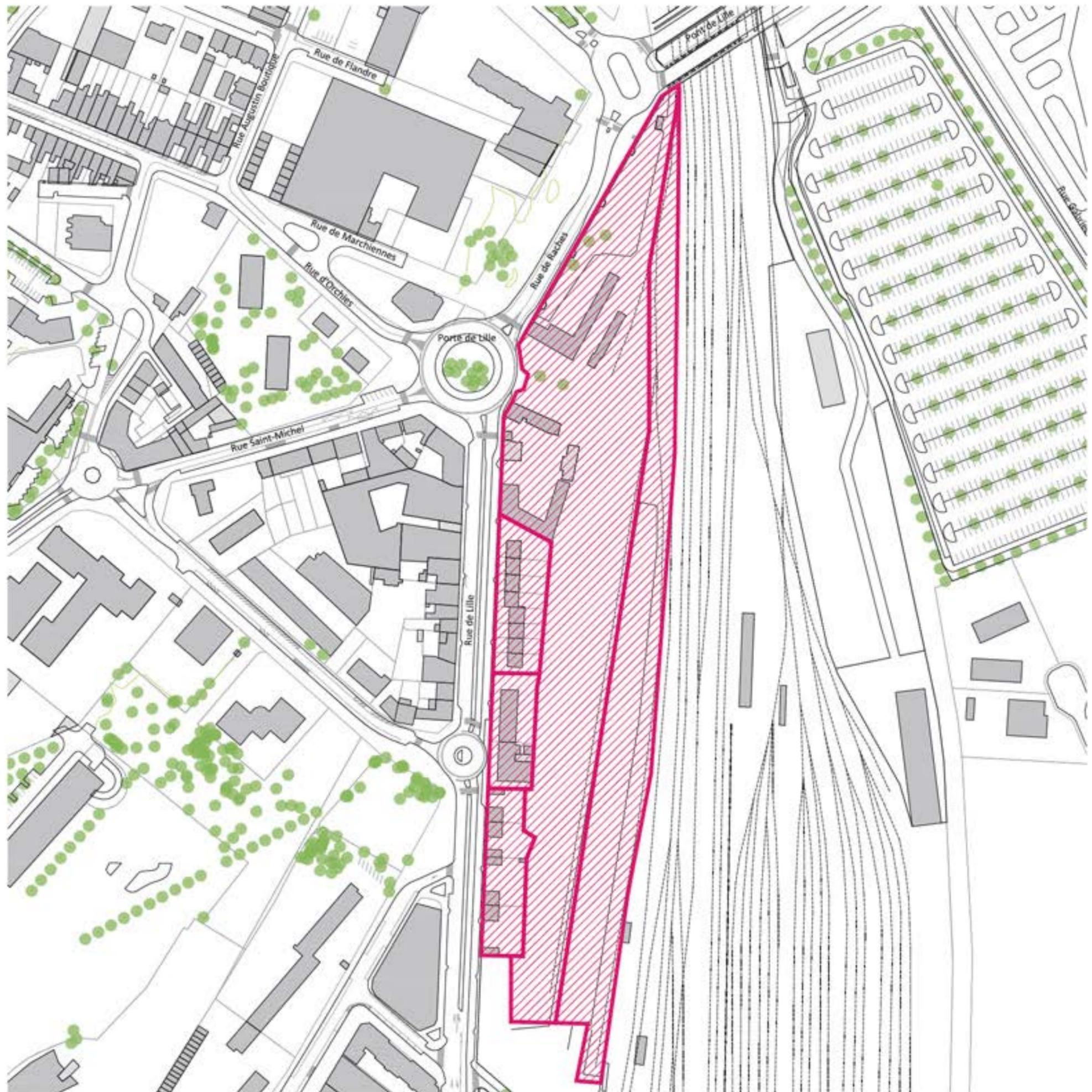
- ..... Périmètre d'étude
- Limites administrative
- Dominante résidentielle
- Mixte (habitat/commerces)
- Equipement
- Espaces verts / Cimetière
- Activités / Services
- Activités industrielles
- Emprises ferroviaires



## SECTEURS MUTABLES SNCF – SECTEUR NORD

### Rive Ouest – Secteur Nord (19 800 m<sup>2</sup>)

- Références cadastrales et superficie : AT 000 : 19 800 m<sup>2</sup> services et parking + logements
- Domanialité et occupation
  - o emprise principale (superficie) : SNCF / logements (4 maisons + 8 logements individuels groupés + environ 12 logements collectifs), services équipements, parkings personnel, parkings publics, faisceau ferré / bâtiments brique années 60 de la gare
  - o Conservation de tout ou partie des bâtiments non envisagée
- Disponibilité / conditions de mise à disposition
  - o Foncier SNCF semblant nettement surdimensionné par rapport aux usages constatés (Cf. document "Etude d'aménagement de l'espace gare" AREP 2005)
  - o Cession récente de l'immeuble de logements collectifs (R+2)
  - o la libération de toute ou partie de ce foncier nécessite une restructuration importante des activités SNCF
  - o **disponibilité possible à court ou moyen terme sous condition**





- ..... Périmètre d'étude
- ..... Limites administrative
- Collectivités publiques :**
  - État Region Département
  - Communes et CAD
- Institutionnels :**
  - Divers (ERDF, ...)
  - SNCF
- Personnes morales
- Personnes physiques (Privé et copropriétés)



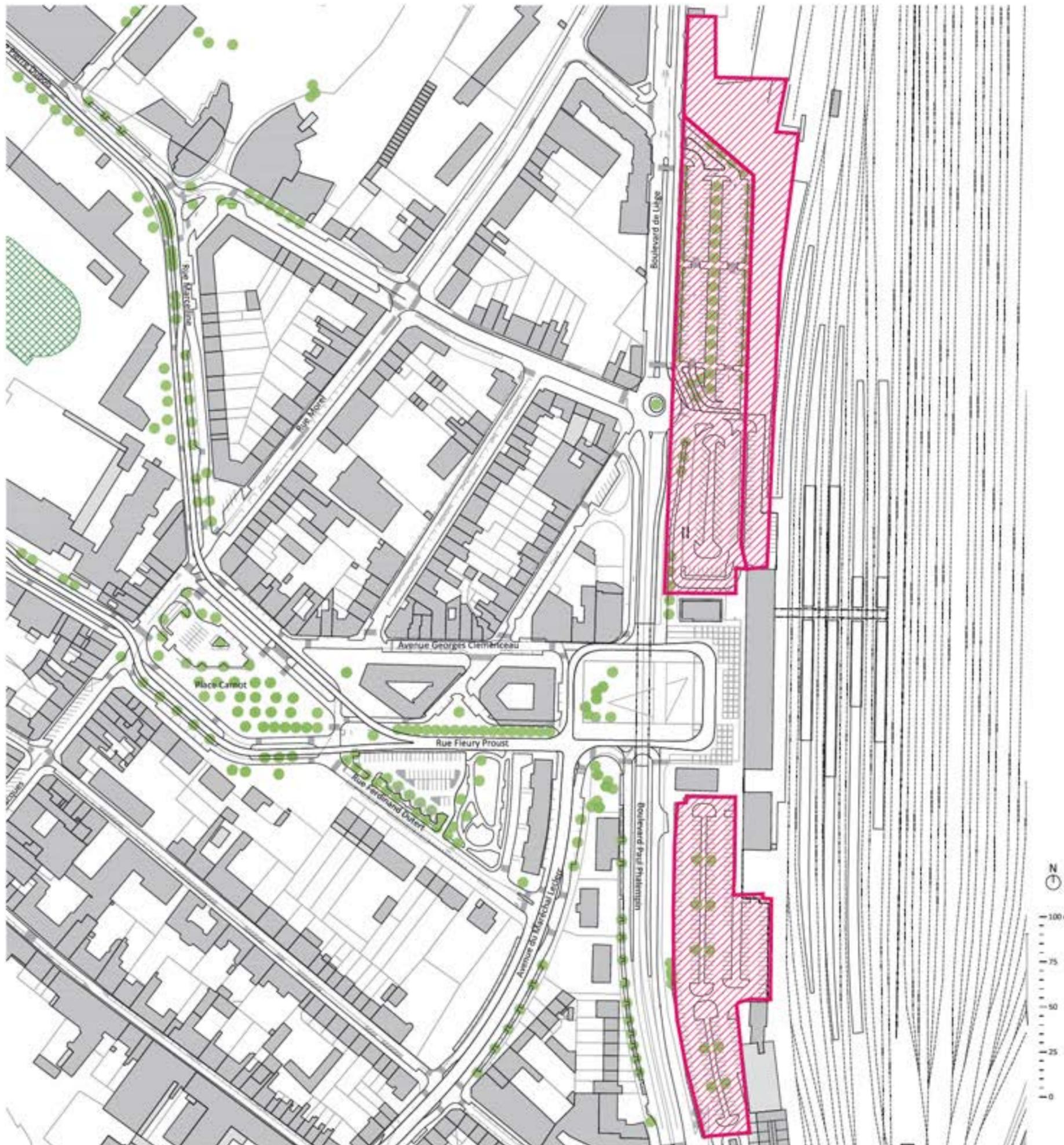
- ..... Périmètre d'étude
- ..... Limites administrative
- Dominante résidentielle
- Mixte (habitat/commerces)
- Équipement
- Espaces verts / Cimetière
- Activités / Services
- Activités industrielles
- Emprises ferroviaires



## SECTEURS MUTABLES SNCF – SECTEUR PLACE DE LA GARE

### Parkings publics (18 500 m<sup>2</sup>)

- Références cadastrales et superficie AT 000 : 18 500 m<sup>2</sup>
- Domanialité et occupation : Foncier SNCF / Parking gare, friche
- Disponibilité / conditions de mise à disposition
  - à voir avec SNCF
  - **disponibilité possible à court ou moyen terme sous condition**



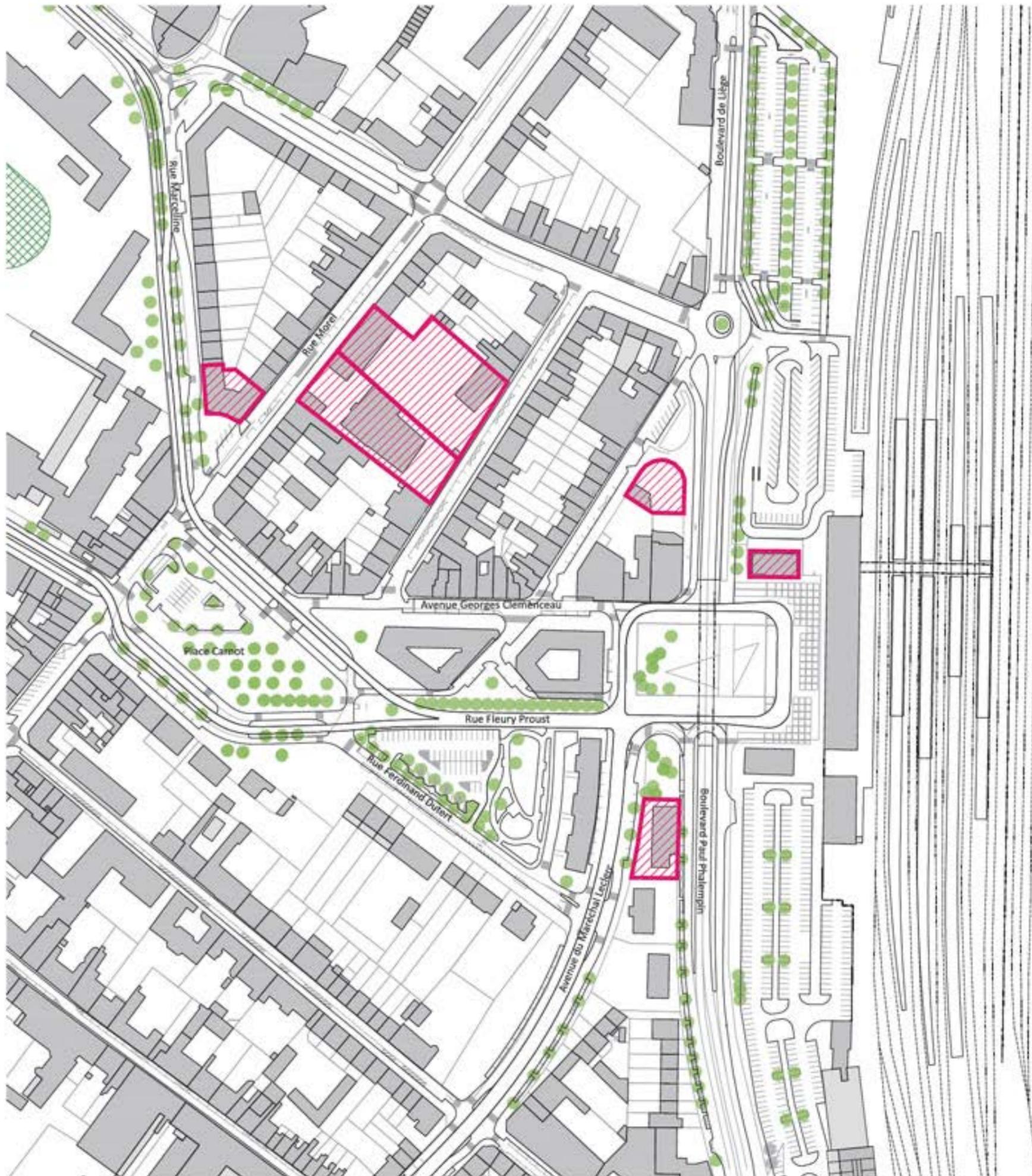


- ..... Périmètre d'étude
- ..... Limites administrative
- Collectivités publiques :**
  - État Region Département
  - Communes et CAD
- Institutionnels :**
  - Divers (ERDF, ...)
  - SNCF
- Personnes morales
- Personnes physiques (Privé et copropriétés)



- ..... Périmètre d'étude
- ..... Limites administrative
- Dominante résidentielle
- Mixte (habitat/commerces)
- Equipement
- Espaces verts / Cimetière
- Activités / Services
- Activités industrielles
- Emprises ferroviaires





## SECTEURS MUTABLES ABORDS DE LA PLACE DA LA GARE

### Les parcelles voisines de la gare

Plusieurs parcelles voisines de la gare pourraient soit être intégrées au périmètre de maîtrise foncière, soit être amenées à muter dans le cadre du projet défini.

#### Ancienne station-service (525 m<sup>2</sup>)

- Références cadastrales et superficie : BW 000 : 525 m<sup>2</sup>
- Domanialité et occupation : Foncier privé, friche
- Disponibilité / conditions de mise à disposition :
  - o acquisition à négocier
  - o **immédiatement disponible avec** dépollution à envisager – à préciser
- Observations
  - o permettrait d'achever la composition bâtie face à la gare (R+3)
  - o envisager le devenir du domaine public attenant

#### Garage Speedy (713 m<sup>2</sup>)

- Références cadastrales et superficie : BY 000 : 713 m<sup>2</sup>
- Domanialité et occupation : Foncier privé, garage en service + bureaux en étage vacants
- Disponibilité / conditions de mise à disposition
  - o disponibilité possible à court ou moyen terme sous condition de relocalisation préalable du garage (emplacement de qualité similaire)
- Observations
  - o envisager l'association de la parcelle voisine
  - o proximité de la trémie routière

#### Autre foncier actuellement mutable (510 m<sup>2</sup>)

- Parcelle Conseil Départemental BW 510 : 510 m<sup>2</sup>
- **disponibilité immédiate**

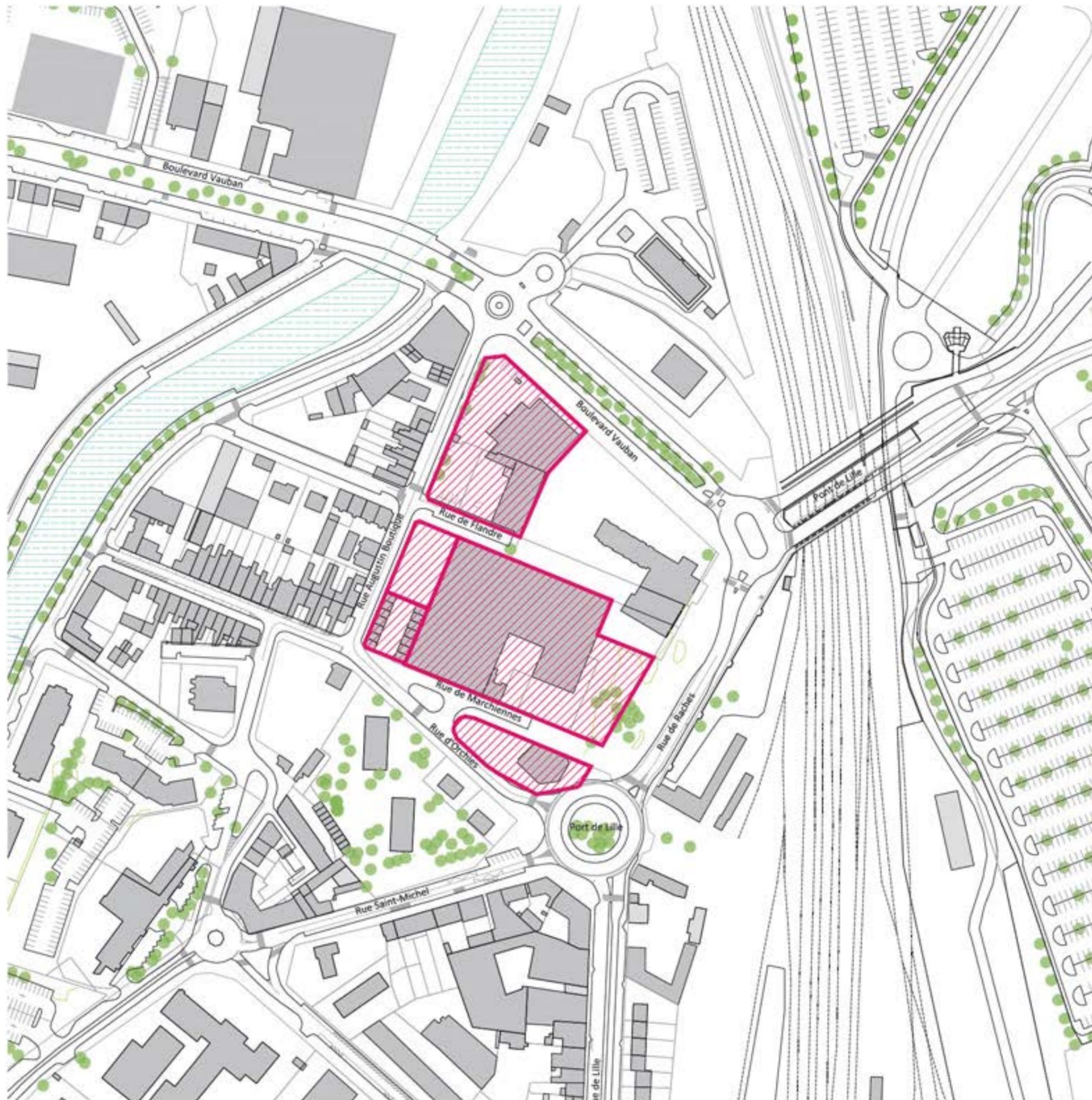


- ..... Périmètre d'étude
- Limites administrative
- Collectivités publiques :**
  - État Région Département
  - Communes et CAD
- Institutionnels :**
  - Divers (ERDF, ...)
  - SNCF
  - Personnes morales
  - Personnes physiques (Privé et copropriétés)



- ..... Périmètre d'étude
- Limites administrative
- Dominante résidentielle
- Mixte (habitat/commerces)
- Equipement
- Espaces verts / Cimetière
- Activités / Services
- Activités industrielles
- Emprises ferroviaires





## SECTEURS MUTABLES PORTE DE LILLE - MARCHIENNES

### Les parcelles voisines de la Porte de Lille - Ilot Marchiennes

Le secteur de la Porte de Lille compte des emprises maîtrisées par la ville, des emprises aujourd'hui mutables et des emprises dont l'occupation pourrait être amenée à évoluer dans le cadre d'un projet d'ensemble.

Bien qu'occupant une position stratégique face au Pont de Lille, la parcelle de l'Hôtel Restaurant Volubilis n'est pas prise en compte à ce stade de l'étude.

### Les anciens garages des houillères (7 307 m<sup>2</sup>)

Références cadastrales et superficie

- BT 25, 121, 181, 182, 207, 208 : 7 307 m<sup>2</sup>

Domanialité et occupation

- Emprise Ville de Douai / anciennes messageries / bâtiments en RDC
- Conservation de tout ou partie des bâtiments non envisagée

Disponibilité / conditions de mise à disposition

- Foncier maîtrisé par la ville
- **disponibilité immédiate sous condition de relocalisation des occupations actuelles** (boulistes, Croix Rouge)

Observations

- envisager un regroupement avec l'hôtel voisin en façade sur le carrefour (BT 155, 168, 183 + à vérifier BT205, 213 211)
- présence arborée à conserver (ou non ?)

### L'ensemble de boxes et la friche attenante (1 587m<sup>2</sup>)

Références cadastrales et superficie

- BT 35 à 49 et 121 : 1 587 m<sup>2</sup>

Domanialité et occupation

- Foncier privé
- boxes et friche

Disponibilité / conditions de mise à disposition

- Foncier privé à acquérir ou projet à encadrer
- **disponibilité à court ou moyen terme sous conditions à préciser** (reconstitution de l'offre de stationnement locative)

Observations

- à regrouper avec le foncier ville

### L'ancien magasin LIDL (4 044m<sup>2</sup>)

Références cadastrales et superficie

- BT 16, 122, 123, 124 : 4 044 m<sup>2</sup>

Domanialité et occupation

- parcelle privée
- local commercial en RDC et parking

Disponibilité / conditions de mise à disposition

- Foncier privé à acquérir ou projet à encadrer
- **disponibilité immédiate sous conditions à préciser, sans condition de relocalisation**

Observations

- envisager l'association avec les projets voisins
- envisager un regroupement avec l'hôtel voisin en façade sur le carrefour (BT 155, 168, 183 + à vérifier BT205, 213 211)



- ..... Perimetre d'étude
- Limites administrative
- Collectivités publiques :**
  - État Region Département
  - Communes et CAD
- Institutionnels :**
  - Divers (ERDF, ...)
  - SNCF
- Personnes morales
- Personnes physiques (Privé et copropriétés)



- ..... Perimetre d'étude
- Limites administrative
- Dominante résidentielle
- Mixte (habitat/commerces)
- Equipement
- Espaces verts / Cimetière
- Activités / Services
- Activités industrielles
- Emprises ferroviaires



## SECTEURS MUTABLES ECOLE DES MINES – VAUBAN

### Le secteur Vauban

Le secteur Vauban (hors réserve foncière de l'Ecole des Mines) fait l'objet d'un schéma d'aménagement et de programmation portant sur une emprise foncière d'environ 11 hectares actuellement occupée par la friche Leroy Merlin, le Centre Leclerc, les magasins Conforama, Centre Auto, Boulangerie Marie Blachère et Auto-Sécurité, l'ensemble de logements sociaux Norevie et la société Douaisi SA.  
La programmation prévisionnelle issue de l'Etude Pôle Vauban LFU 2017-07-13, est précisée ci-dessous.

#### > La friche Leroy Merlin + Douaisi SA + Ilot Norevie (68 770 m<sup>2</sup>)

- logements individuels et collectifs : 256 logements dont 63 individuels (36 logt / ha)
- petits immeubles d'activités : 4270 m<sup>2</sup> SP
- démolition reconstruction de l'existant Norevie
- parc + espaces publics

#### > Le Centre Leclerc (37 835 m<sup>2</sup>)

- Magasin principal : 12 600 m<sup>2</sup> SP
- Leclerc Auto : 1 250 m<sup>2</sup> SP
- Leclerc restauration : 550 m<sup>2</sup> SP
- Parking silo et surface : 670 places

#### > La rive du boulevard Vauban (4 113m<sup>2</sup>)

- Programmation commerciale à préciser

#### > La réserve foncière de l'Ecole des Mines (18 500 m<sup>2</sup>)

Références cadastrales et superficie

- Parties de BS 205, 206, 264 : 18 500 m<sup>2</sup>

Domanialité et occupation

- Emprise Etat / prairie
- Réserve foncière

Disponibilité / conditions de mise à disposition

- **disponibilité sous condition de besoin effectif pour le fonctionnement de l'école**

Observations

- Absence de projet de l'Ecole des Mines



### A - Place de la Gare

Depuis la Place de la Gare il n'y a aucune signalétique que indique la direction pour Gayant expo, en plus le parcours passe par le parking au nord de la gare et il est peu lisible.



### B - Le parking Nord

En traversant le parking au nord de la gare, on ne trouve aucune hiérarchisation de l'espace public qui permettrait de lire clairement le parcours en direction du Gayant Expo.



### C - Boulevard de Liège - Rue de Lille

Le long du Boulevard de Liège e de la Rue de Lille, le trottoir présente des dimensions très réduit et pas acceptable, malgré le dimensions de la voirie permettrait un autre configuration plus invitant pour les piétones.



### D - Port de Lille - Rue de Raches

Malgré les dimensions toujours étroit du trottoir, les faits que il soit longé par la piste cyclable et la présence des espace boisée dans l'autre coté de la chaussée, rendent cette secteur du parcours acceptable.



### E - Pont de Lille

Le trottoir sur la partie sud du Pont de Lille est trop étroit, suffisait celui sur la partie nord. Après le pont les dimensions sont correctes ainsi que la visibilité du parcours, avec la passerelle + ascenseur qui amène directement vers Gayant Expo.

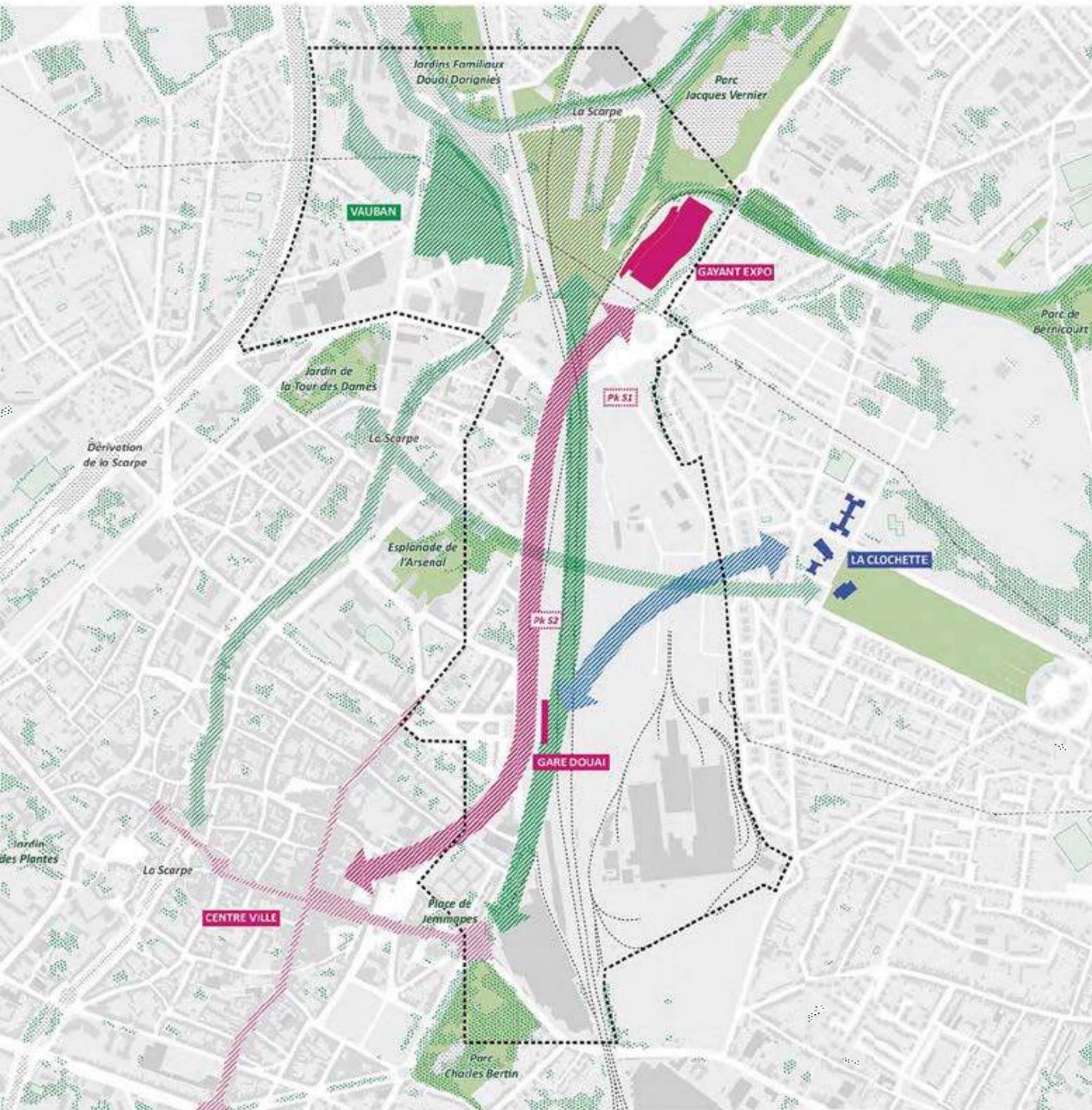




**SYNTHESE  
DIAGNOSTIC  
ENJEUX URBAINS**



# SCÉNARIOS DE FRANCHISSEMENT SCHÉMA D'ENJEUX



## Légende:

- Périmètre d'étude
- ▨ Connexion CENTRE VILLI
- ▨ Traversé voie ferré + Cor
- ▨ Connexion parcs - resear

## Synthèse diagnostic / enjeux urbains

Les questionnements initiaux à l'échelle du périmètre d'étude :

Les nœuds :

- Intensifier le Pôle Gare, avec quel foncier et quel programme ? AXL + VO
- Valoriser la Porte de Lille, entre le centre-ville et le Parc Gayant – Jacques Vernier, avec quel foncier et quel programme ? AXL + VO
- Interroger le schéma de recomposition du secteur Vauban, avec quelles complémentarités ou concurrences, avec les autres secteurs de projet ? AXL + VO

Les liens :

- Créer un nouveau lien entre le centre et la Clochette, avec que type d'ouvrage faisceau ferré et selon quel tracé ? AXL
- Accroître l'offre de stationnement en construisant un parking silo coté gare ou coté Gayant pour répondre à quels besoins ? AXL + DYNALOGIC
- Améliorer la desserte de Gayant Expo et de l'éventuel futur centre de congrès depuis la gare, pour répondre à quels besoins et avec quels moyens ? AXL + DYNALOGIC
- Elargir l'ouvrage sous la rue du Docteur Lequien, pour répondre à quels besoins, avec quelles conséquences ? DYNALOGIC
- Comment tirer au mieux parti de la Scarpe et des canaux, entités paysagères fédératrices, identitaires, structurant les déplacements, valorisant les emprises qui les bordent et supports de la vie locale ?

Les éléments de diagnostic apportent de premières pistes de réponse.

La question est aussi posée de la construction d'un projet et de la définition d'une ambition pour le secteur «Scarpe Gare Vauban» et le Grand Douaisis.

L'analyse des possibilités de franchissements du faisceau ferré, de par les questionnements soulevés et les enjeux qui en découlent, est un moyen d'initier cette démarche.

## Franchir le faisceau ferré ?

5 propositions :

0. état des lieux, contraintes et enjeux
1. de la place de la Gare à la rue de la Clochette
2. de la Scarpe à la Clochette
3. du jardin de l'Arsenal à l'église Notre Dame
4. l'Avant Parc
5. le faisceau paysager

## SCENARIOS DE FRANCHISSEMENT

### Sc0

#### Scénario 0 – état des lieux, contraintes et enjeux

##### État des lieux

- Occupation et largeur des emprises SNCF
- occupation des rives (Centre-Ville, ZAC et quartier de la Clochette)

##### Contraintes sur les emprises SNCF

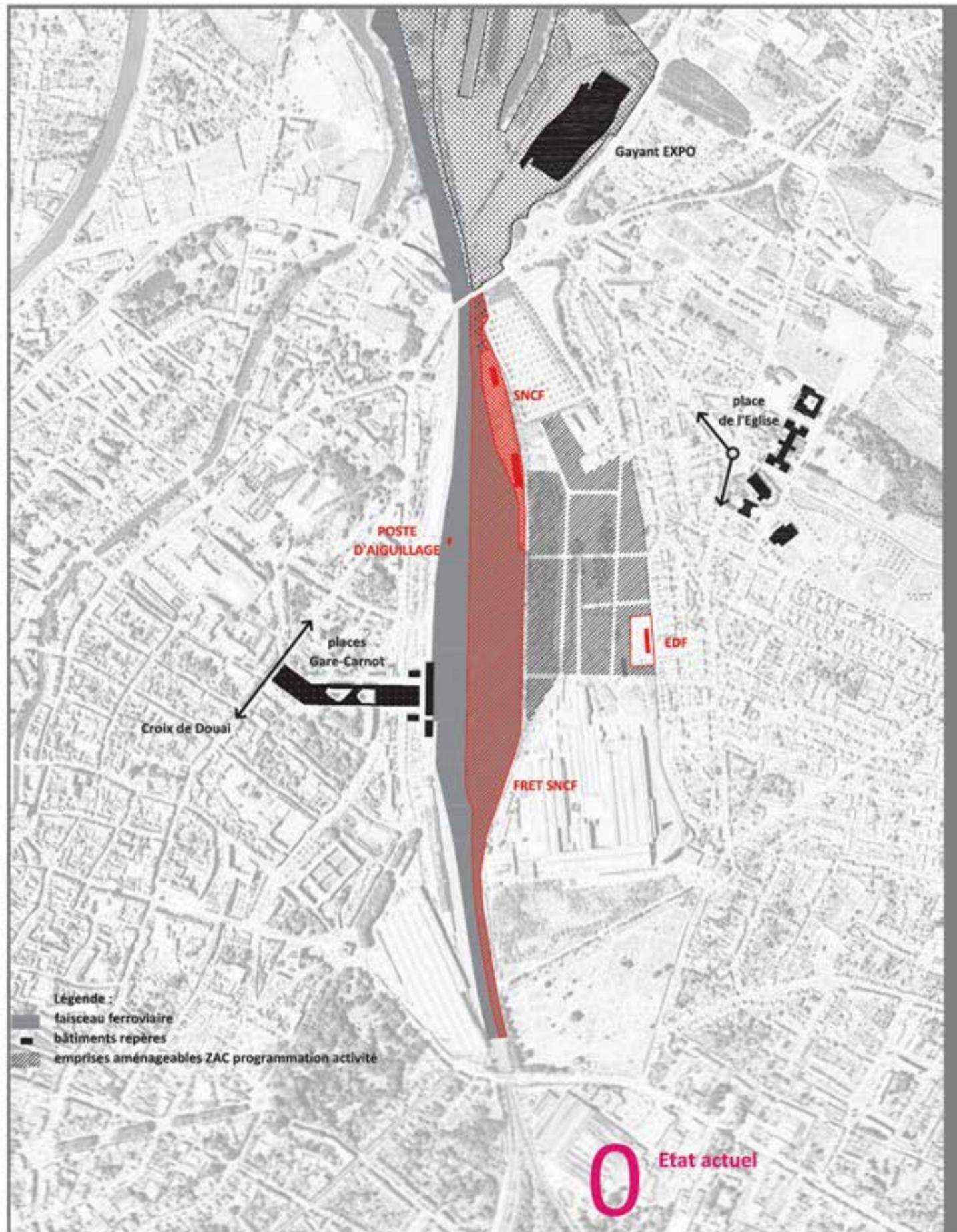
- poste aiguillage et poste d'alimentation électrique SNCF
- emprise équipement infrastructure SNCF (Est)
- 8 logements individuels boulevard de Liège
- logements collectifs cédés boulevard de Liège
- plateau fret (nivellement en contrebas)

##### Contraintes sur les autres emprises

- poste de distribution EDF
- programmes déjà réalisés sur la ZAC de la Clochette
- voie de retournement de la société Titagarh Wagon

##### Enjeux :

- Désenclavement des quartiers Est de la Ville
- Valorisation des Parcs et desserte de Gayant expo
- Valorisation du pôle gare
- Valorisation du Centre-Ville
- Valorisation de la ZAC Clochette



## SCENARIOS DE FRANCHISSEMENT

### Sc1

#### Scénario 1 – franchissement dans l'axe du passage souterrain de la gare

##### Configuration du franchissement

- Mode : prolongement du souterrain ou passerelle
- Largeur du faisceau ferroviaire : 70 m (voies principales) + 115 m (Fret)

##### Connexions au Centre-ville et à la cité de la Clochette

- Départ : place de la gare
- Arrivée : prolongement de la rue Jean Philippe Rameau raccordée à la rue de la Clochette

##### Conditions de réalisation sur les emprises SNCF :

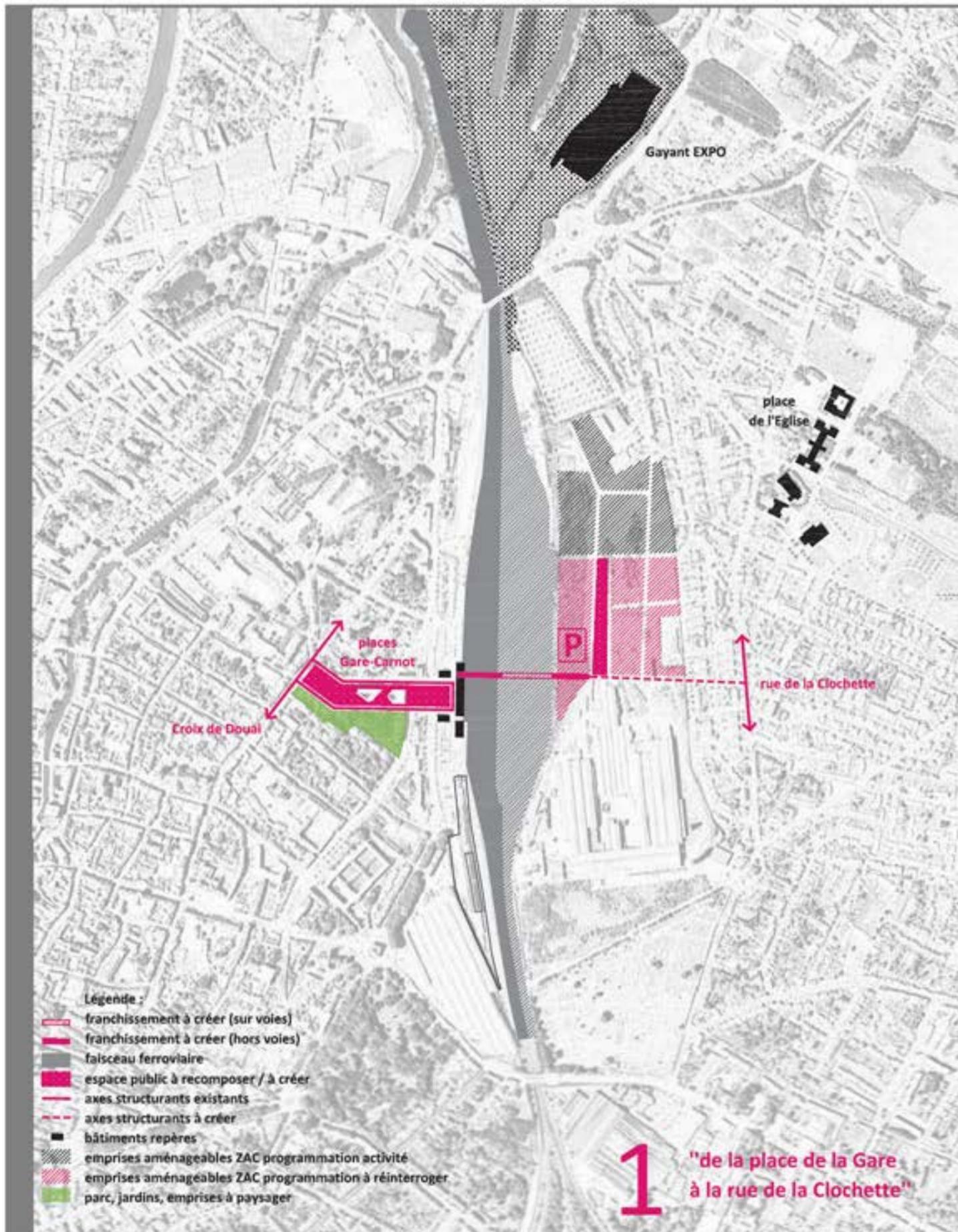
- Création d'appui ou passage sous voie sur faisceaux ferrés Principal et FRET

##### Conditions de réalisation hors emprise SNCF :

- récupération du foncier Nord de Titagarh Wagon Nord (voie ferrée et emprise attenante)
- redéfinition d'ampleur à définir de la trame viaire et de la programmation de la ZAC de la Clochette

##### Effets en termes de recomposition urbaine

- Désenclavement de la Clochette : maximal en termes de connexion fonctionnelle et à maximiser en termes de connexion urbaine par la redéfinition d'une programmation mixte contribuant à faire vivre et animer la ZAC de la Clochette
  - o distance de l'église de la Clochette à la place Carnot
- Valorisation des Parcs : faible (pk silo sur ZAC Clochette)
- Valorisation du Pôle gare : correcte (à préciser)
- Valorisation du Centre-Ville : correcte (à préciser) parking silo sur ZAC



## SCENARIOS DE FRANCHISSEMENT

### Sc2

#### Scénario 2 – franchissement dans l'axe de composition de la cité de la Clochette

##### Configuration du franchissement

- Mode : passerelle
- Largeur du faisceau ferroviaire : 65 m (voies principales) + 115 m (Fret)

##### Connections au Centre-ville et à la cité de la Clochette

- Départ : nouvelle place au Nord de la gare, face à la rue Léon Escoffier
- Arrivée : voie à créer dans l'axe de l'îlot faisant face à la rue du Galibot

##### Conditions de réalisation sur les emprises SNCF :

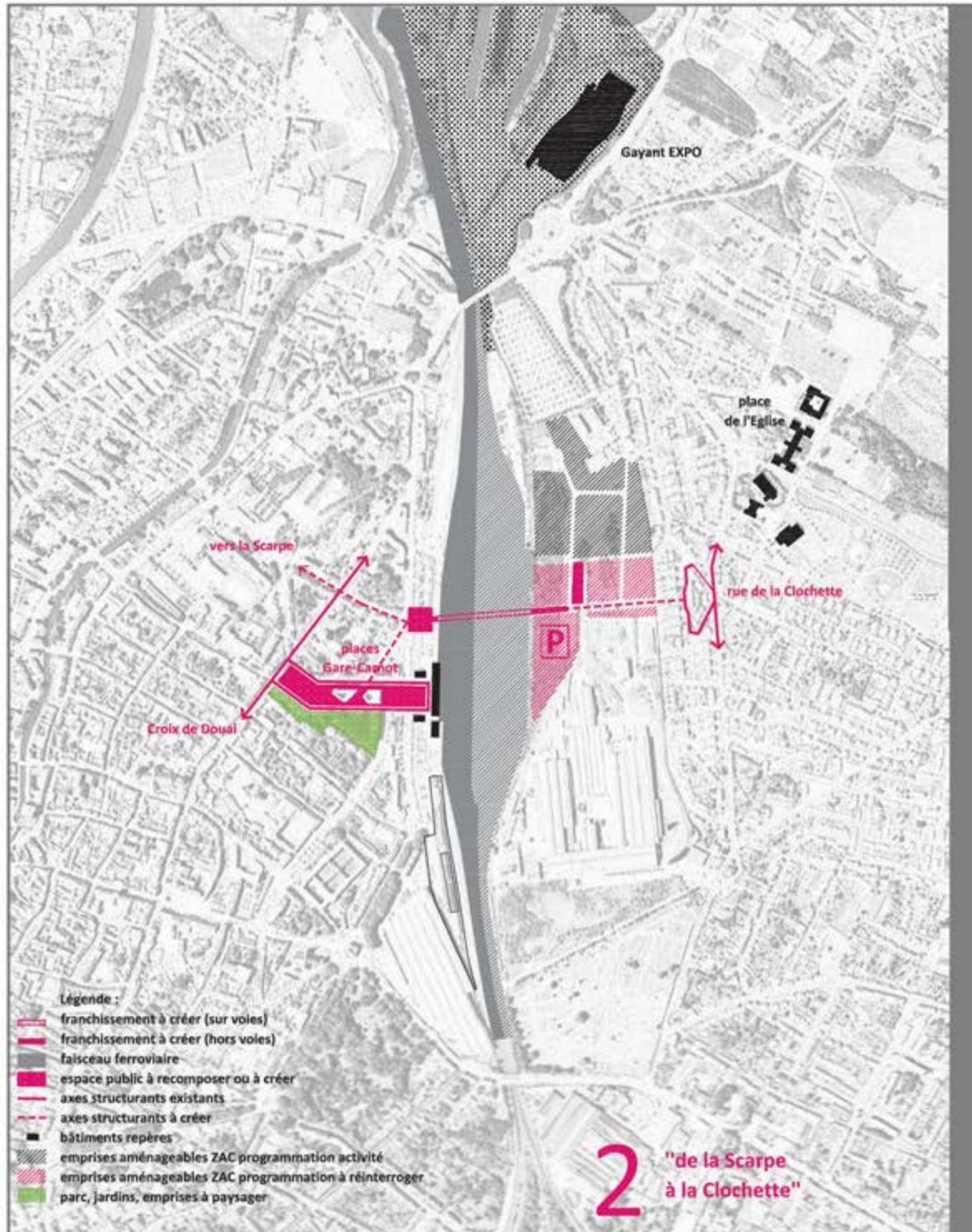
- récupération de l'emprise du parking EFFIA
- création d'appui sur faisceau ferré FRET et emprise équipement Ouest

##### Conditions de réalisation hors emprise SNCF :

- récupération limitée du foncier Nord de Titagarh Wagon Nord (voie ferrée)
- redéfinition d'ampleur à définir de la trame viaire (dont repositionnement de la voie attenante au poste EDF initialement prévu) et de la programmation de la ZAC de la Clochette

##### Effets en termes de recomposition urbaine

- Désenclavement de la Clochette : correcte
  - o distance de l'église de la Clochette à la place Carnot réduit
  - o création d'un parcours Est Ouest de la Clochette à la Scarpe
  - o création d'une place au centre de la ZAC de la Clochette
- Valorisation des Parcs : moyenne (pk silo sur ZAC Clochette, distance de Gayant Expo)
- Valorisation du Pôle gare : moindre (à préciser)
- Valorisation du Centre-Ville : moindre (à préciser)



## SCENARIOS DE FRANCHISSEMENT

### Sc3

#### Scénario 3 – franchissement de jardin à jardin au plus près de l'église de la Clochette

##### Configuration du franchissement

- Mode : passerelle
- Largeur du faisceau ferroviaire (hors emprises équipement) : 45 m (voies principales) + 80 m (Fret)

##### Connexions au Centre-ville et à la cité de la Clochette

- Départ : place à créer à l'extrémité de la rue Morel dans le prolongement de la Croix de Douai Arrivée : rue Jacques Regnart dans ZAC + raccordement à la place de l'Église par espaces publics existants et à aménager sur la ZAC Clochette

##### Conditions de réalisation sur les emprises SNCF :

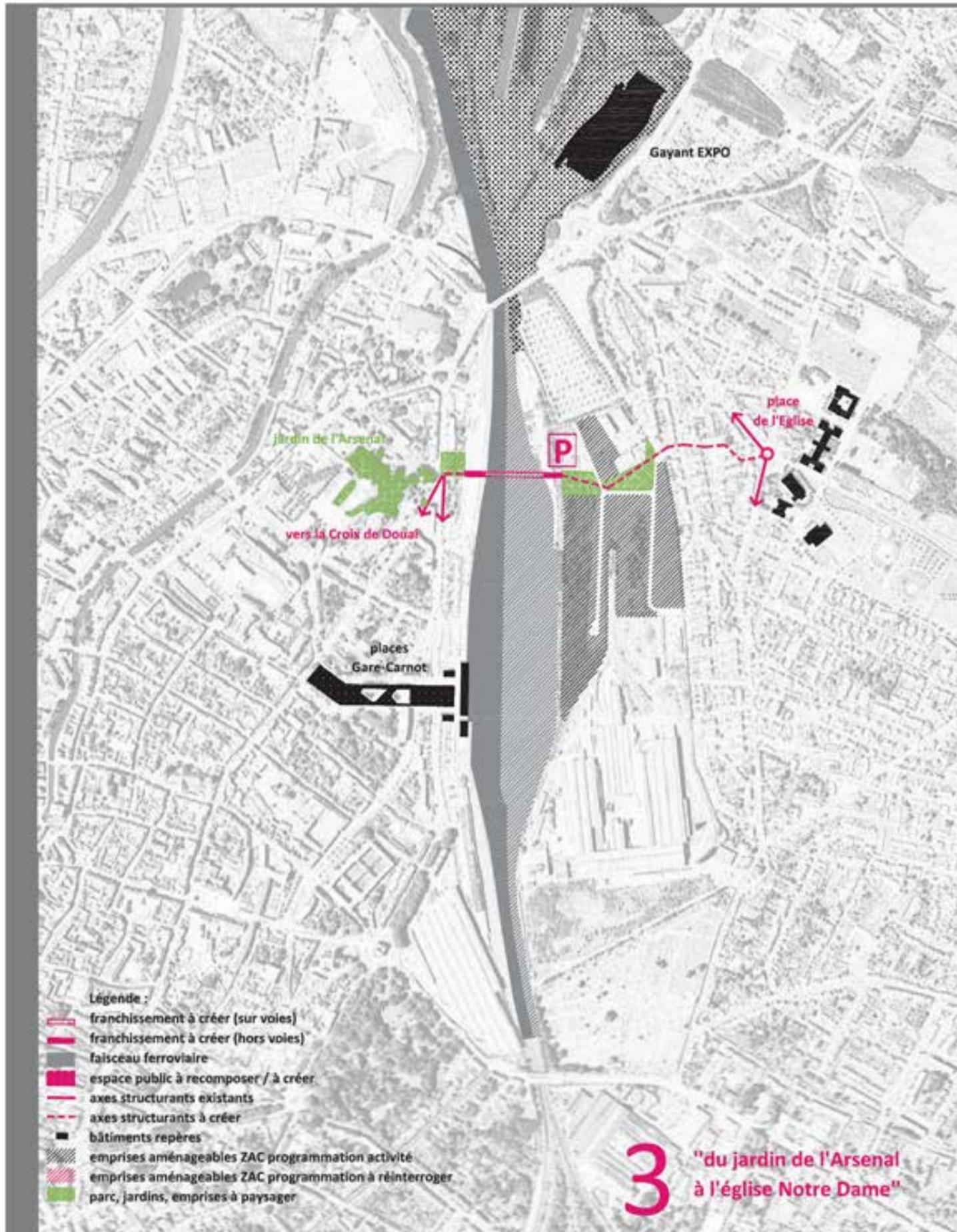
- récupération du foncier (immeuble logement collectif) cédé par SNCF I
- création d'appui sur les emprises équipement Est et Ouest
- passage au-dessus d'un bâtiment sur l'emprise Est

##### Conditions de réalisation hors emprise SNCF :

- redéfinition pouvant être minime de la trame viaire et de la programmation de la ZAC de la Clochette

##### Effets en termes de recomposition urbaine

- Désenclavement de la Clochette : correcte
  - o distance de l'église de la Clochette à la place Carnot réduit
  - o création d'un parcours Est Ouest de la Clochette à la Scarpe
  - o création d'une place au centre de la ZAC de la Clochette
- Valorisation des Parcs : moyenne (pk silo sur ZAC Clochette)
- Valorisation du Pôle gare : moindre (à préciser)
- Valorisation du Centre-Ville : moindre (à préciser)



## SCENARIOS DE FRANCHISSEMENT

### Sc4

#### Scénario 4 – franchissement au droit de la Porte de Lille

##### Configuration du franchissement

- Mode : passerelle
- Largeur du faisceau ferroviaire (hors emprises équipement) : 50m (voies principales)

##### Connexions au Centre-ville et à la cité de la Clochette

- Départ : parvis du Parc de Douai (Loisir + Expo) à adresser sur la Porte de Lille
- Arrivée : prolongement du Parc à aménager au sud du Pont de Lille + raccordement à la place de l'Eglise par la rue Gabriel Fauré et les espaces publics existants sur le quartier de la Clochette

##### Conditions de réalisation sur les emprises SNCF :

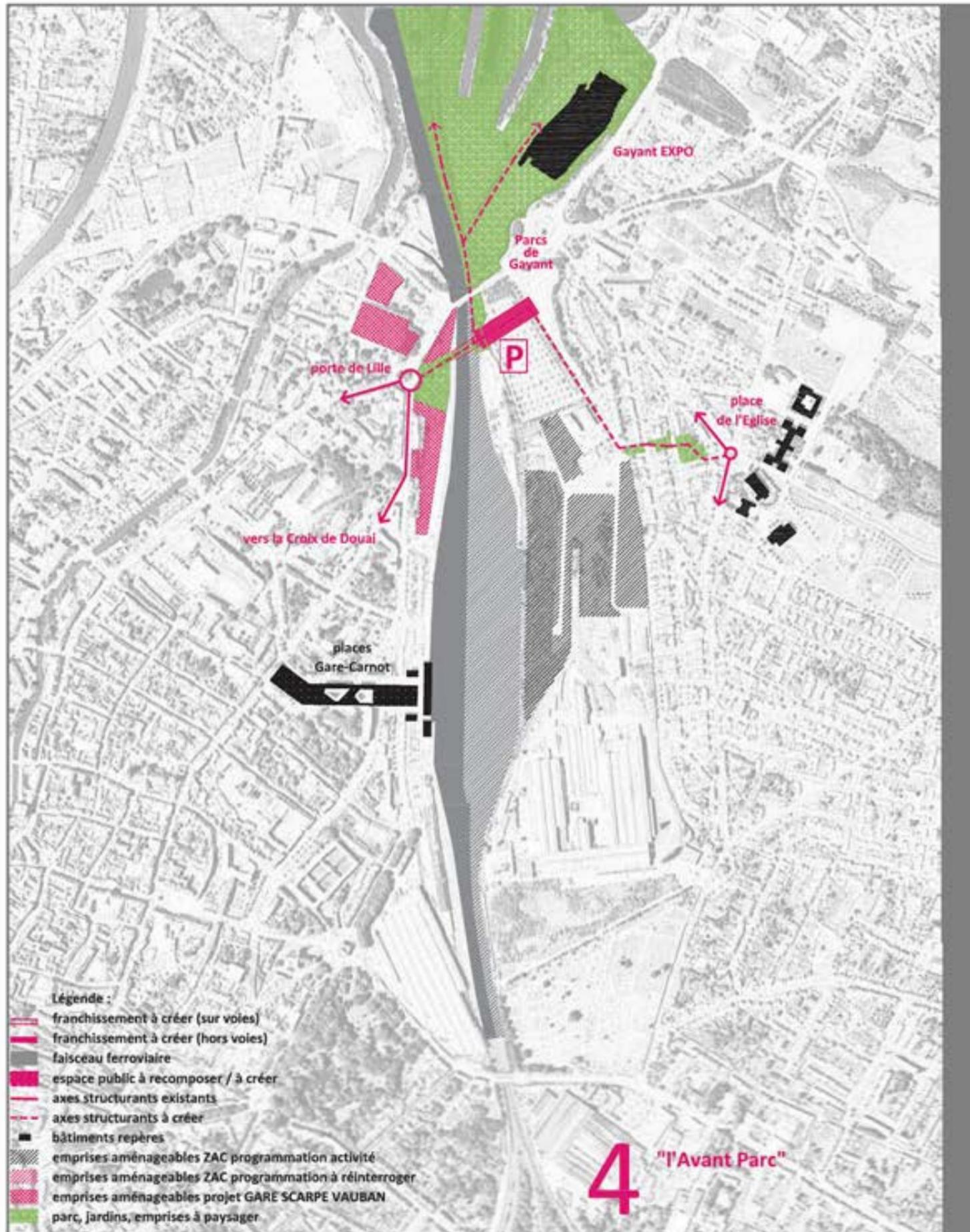
- récupération d'une partie des emprises du pôle équipement SNCF Ouest
- récupération des emprises de voies désaffectées attenantes aux actuelles emprises du Parc Gayant + aménagement de la desserte viarie du pôle équipement SNCF Est

##### Conditions de réalisation hors emprise SNCF :

- sans condition

##### Effets en termes de recomposition urbaine

- Désenclavement de la Clochette : moyenne (distance de l'église de la Clochette à la place Carnot)
- Valorisation des Parcs : forte (réadressage)
- Valorisation du Pôle gare : possible si requalification totale de la rive Est du boulevard de Liège
- Valorisation du Centre-Ville : à préciser (parking silo en position médiane Carnot / Gayant)



## SCENARIOS DE FRANCHISSEMENT

### Sc5

#### Scénario 5 – resserrement du faisceau ferroviaire

##### Configuration du franchissement

- Mode : rénovation du passage souterrain existant
- combinable avec les scénarios de franchissement précédents

##### Connexions au Centre-ville et à la cité de la Clochette

- Départ : place de la gare
- Arrivée : place à créer à l'Est de la gare et prolongement de la rue Jean Philippe Rameau

##### Conditions de réalisation sur les emprises SNCF :

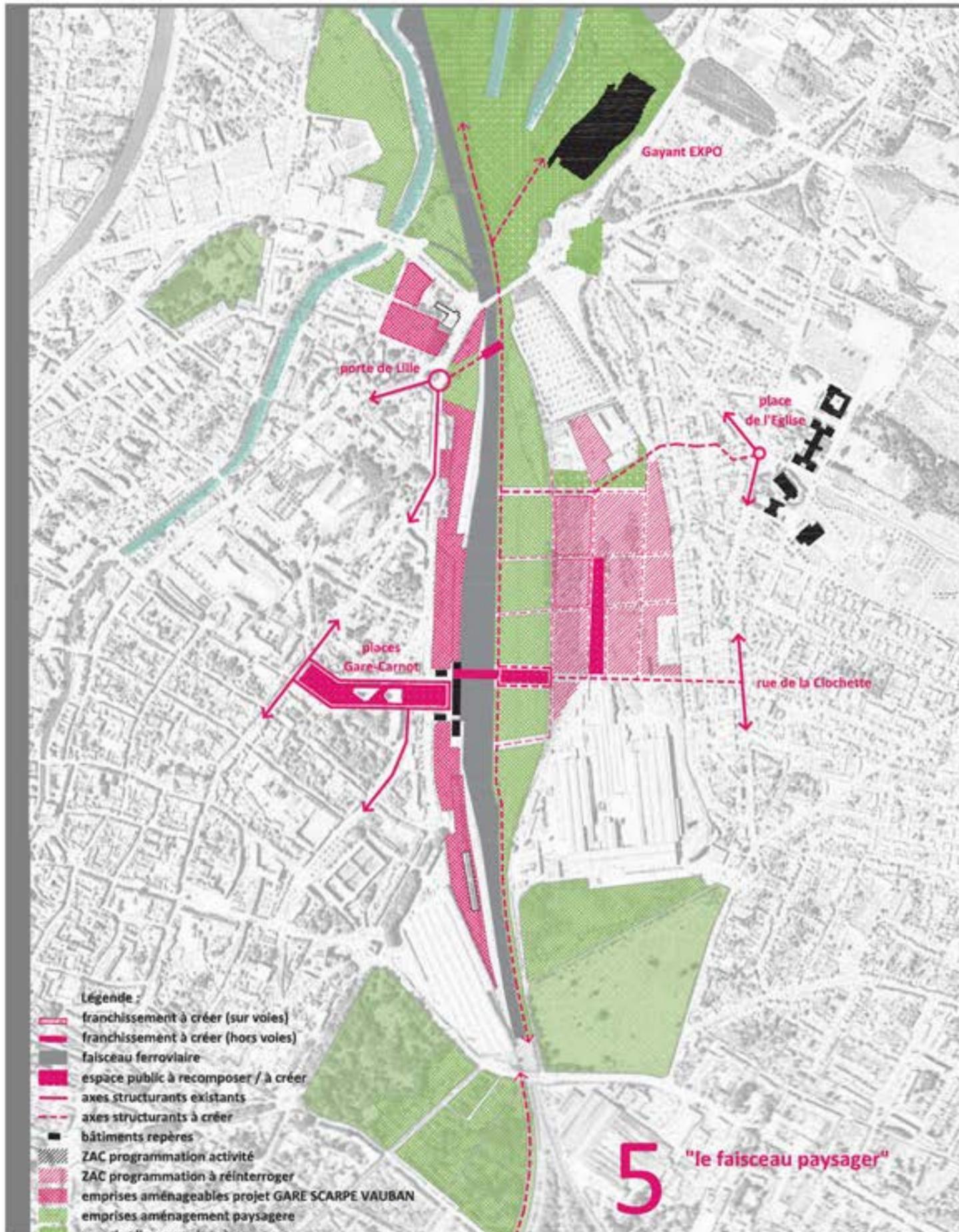
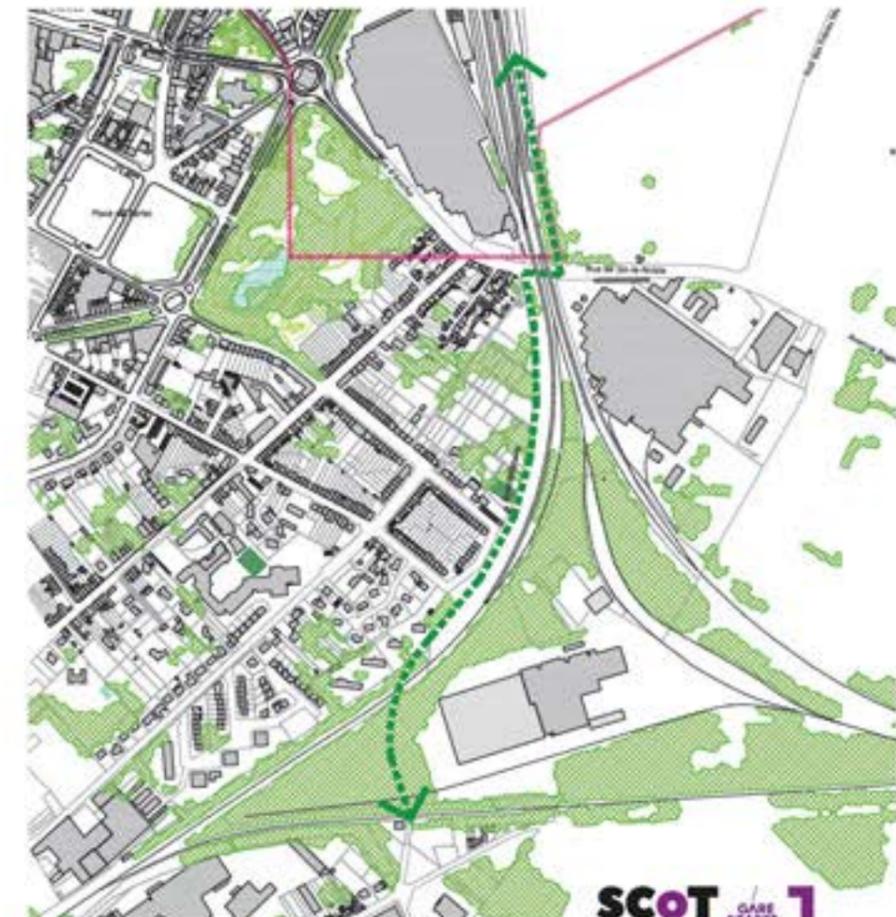
- récupération du faisceau FRET

##### Conditions de réalisation hors emprises SNCF :

- récupération du foncier Nord de Titagarh Wagon Nord (voie ferrée et emprise attenante)
- redéfinition de la trame viaire et de la programmation de la ZAC de la Clochette

##### Effets en termes de recomposition urbaine

- Désenclavement de la Clochette : maximale (trajets minimisés)
- Valorisation des Parcs : maximale (adressage du Parc sur la place créée)
- Valorisation du Pôle gare : maximale (foncier aménageable maximisé en quantité et qualité)
- Valorisation du Centre-Ville : potentiellement maximale (scénarios tablant sur une forte évolution des mobilités alternatives (2 roues), réduisant le recours à la voiture et le besoin de stationnement, concourant à renforcer la qualité de vie et l'attractivité résidentielle du centre-ville)

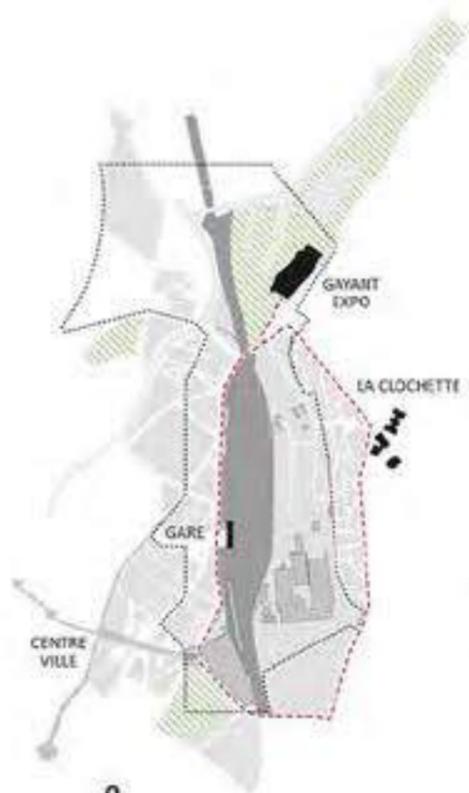


5 "le faisceau paysager"

##### Légende :

- franchissement à créer (sur voies)
- franchissement à créer (hors voies)
- faisceau ferroviaire
- espace public à recomposer / à créer
- axes structurants existants
- axes structurants à créer
- bâtiments repères
- ZAC programmation activité
- ZAC programmation à réinterroger
- emprises aménageables projet GARE SCARPE VAUBAN
- emprises aménagement paysagère

# POLE GARE ELARGI SCENARIOS POSITIONNEMENT PASSERELLE



**0**  
Etat actuel

<b>Distance :</b>	
Gare - Gayant Expo	940 m
Gare - Clochette (NORD)	1670 m
Gare - Clochette (SUD)	2700 m



**Sc1**  
Prolonger le souterrain

<b>Distance :</b>	
Gare - Gayant Expo	1500 m
Gare - Clochette	1060 m
PK - Gare	280 m
PK - Gayant Expo	1120 m

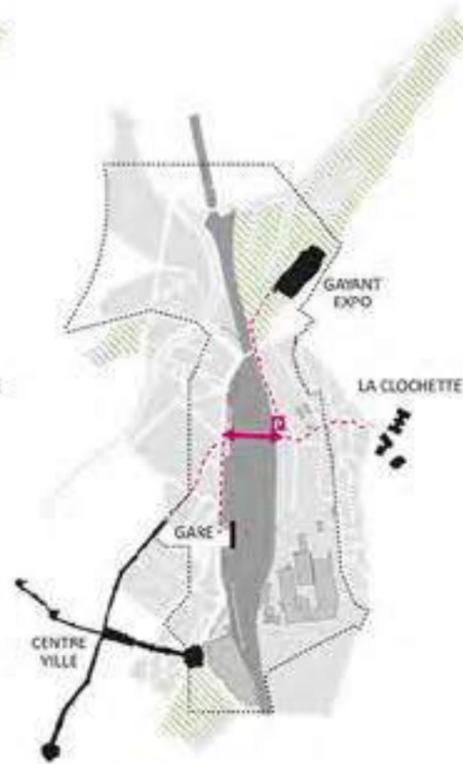
<b>Franchissement :</b>	
Passerelle	110 m
Passage souterrain	95 m



**Sc2**  
Connecter la Scarpe  
à la Cité de la Clochette

<b>Distance :</b>	
Gare - Gayant Expo	1550 m
Gare - Clochette	1165 m
PK - Gare	480 m
PK - Gayant Expo	1070 m

<b>Franchissement :</b>	
Passerelle	200 m



**Sc3**  
Connecter la «Croix de Douai»  
à la Cité de la Clochette

<b>Distance :</b>	
Gare - Gayant Expo	1440 m
Gare - Clochette	1180 m
PK - Gare	700 m
PK - Gayant Expo	630 m

<b>Franchissement :</b>	
Passerelle	125 m



**Sc4**  
Adresser le parc sur les boulevards

<b>Distance :</b>	
Gare - Gayant Expo	1230 m
Gare - Clochette	1570 m
PK - Gare	810 m
PK - Gayant Expo	410 m

<b>Franchissement :</b>	
Passerelle	55 m



**Sc5**  
"Le faisceau paysagé"

<b>Distance :</b>	
Gare - Gayant Expo	1220 m
Gare - Clochette	1100 m

<b>Franchissement :</b>	
Passage souterrain	95 m

**SCOT**  
**GRAND DOUVAISIS**

GARE  
SCARPE  
VLAUBAN

**ENJEUX MOBILITÉ**



**SCOT**  
**GRAND DOUAISIS**  
**L**

**GARE  
SCARPE  
VAUBAN**

**J**

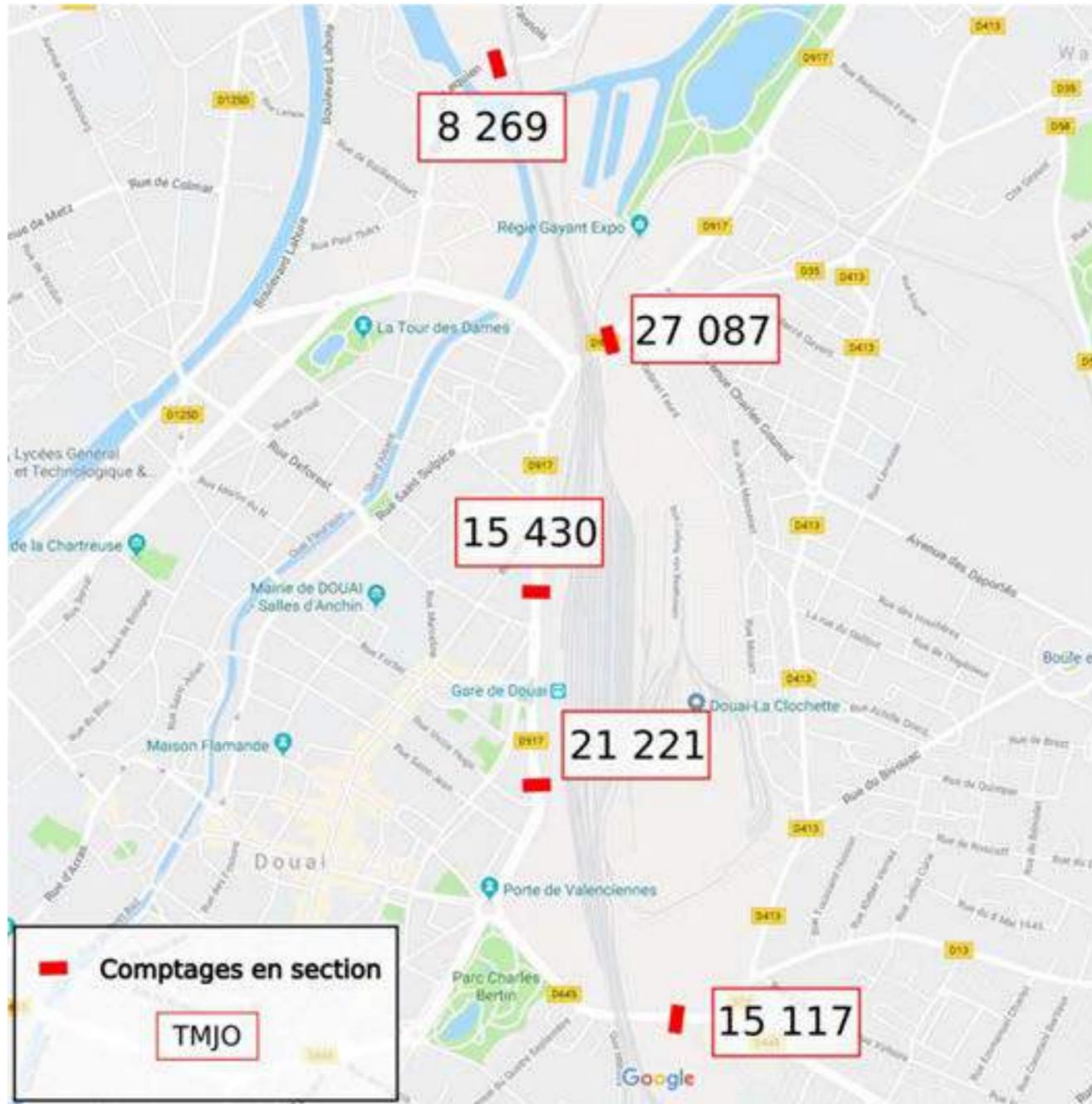
**CIRCULATION**



## CIRCULATION ETAT DES LIEUX

### Les comptages,

- Les comptages directionnels prévus ont été effectués en quasi-totalité (2 manquants) aux heures de pointe du matin (7h-9h) et du soir (17h-19h).
- 5 comptages automatiques en section ont été réalisés sur une semaine complète du samedi 17 Février au vendredi 23 Février 2018



# CIRCULATION

## ETAT DES LIEUX

### SITUATION ACTUELLE

#### COMPTAGES

Points de comptages

- Directionnels
- Sections

### SITUATION ACTUELLE

#### TRAFICS

#### HEURE DE POINTE MATIN

Traffic exprimés en VSP

### SITUATION ACTUELLE

#### TRAFICS

#### HEURE DE POINTE SOIR

Traffic exprimés en VSP

### Le détail des comptages effectués :

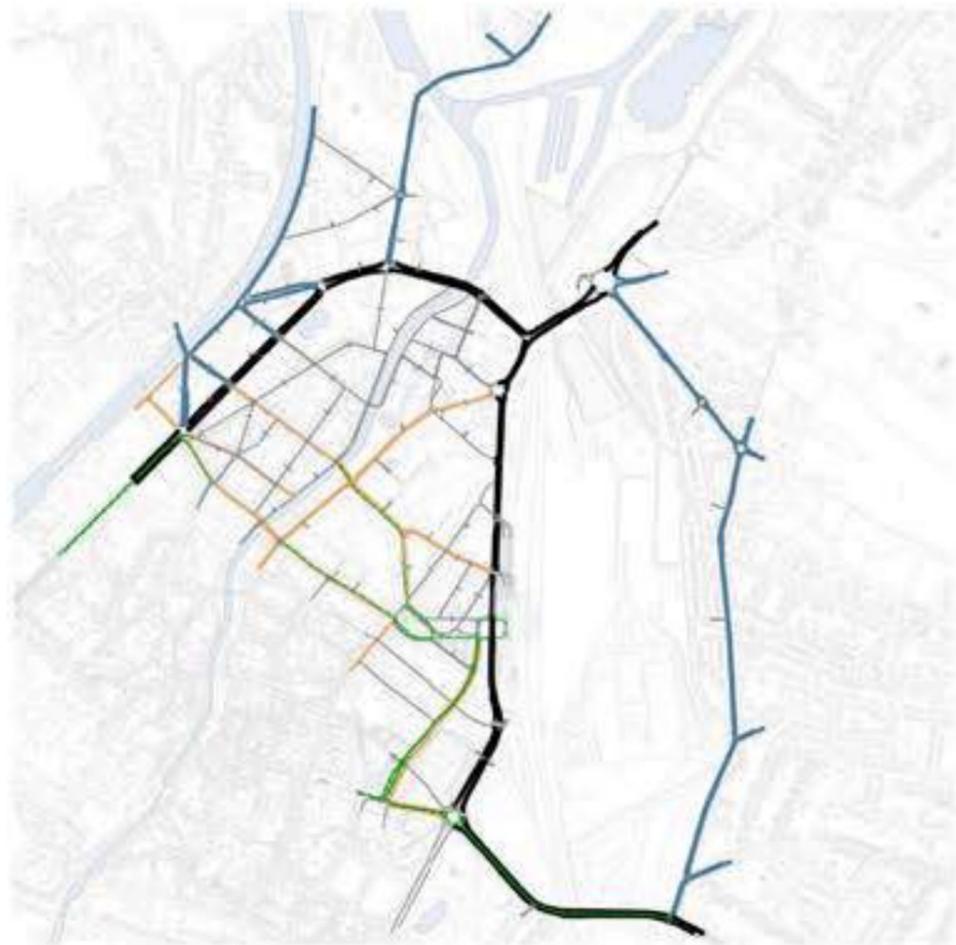
- Localisation des points de comptage

### Charge en heure de pointe du matin

- Un trafic majoritaire en entrée de Douai
- Convergence des flux au giratoire entre la RD35 (rue de Douai) et la RD917 (route de Tournai) vers le Pont de Lille (1300 véhicules sur le pont)
- Convergence des flux à la Porte de Valenciennes entre les usagers venant du sud et de l'est

### Charge en heure de pointe du soir

- Des trafics majoritaire en sortie de Douai : une pendularité par rapport aux flux du matin
- Des boulevards vers le Pont de Lille (>1300 véhicules)
- De la gare vers la Porte de Valenciennes pour se séparer vers le sud et vers l'est



**SITUATION ACTUELLE  
RESEAU**

**Hierarchie du réseau**

- Type de voie
- Réseau primaire
  - Réseau Secondaire
  - Réseau Tertiaire
  - Réseau Local
  - Site propre TC

**CIRCULATION  
ETAT DES LIEUX**

**LA MODÉLISATION DES FLUX :**

**Le réseau modélisé**

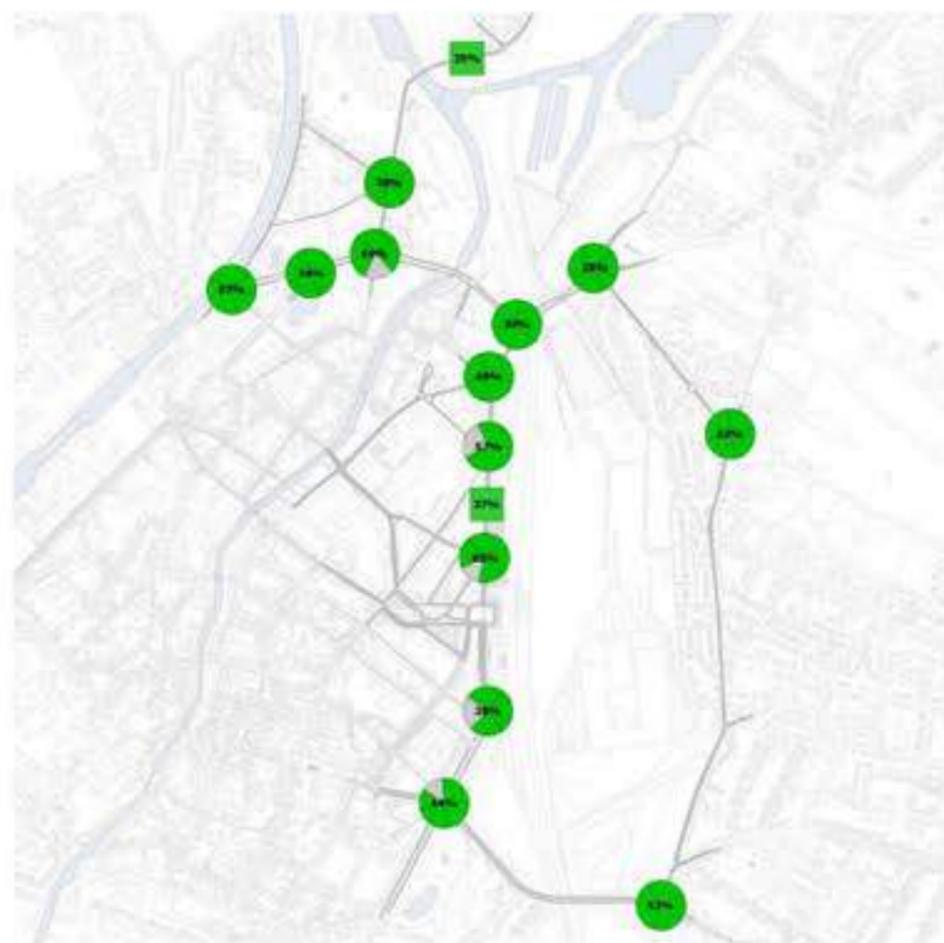
- Les boulevards au nord et devant la gare
- La rue du Docteur Lequien
- Le pont de Lille
- Les voies à l'est du faisceau ferré

**Capacité en heure de pointe du matin**

- Des aménagements théoriquement capacitaires pris isolément
- Des interactions entre les têtes de pont de Lille qui conduisent à des ralentissements
- Un seuil de congestion atteint du fait de l'importance des flux en interaction
- Un aménagement atypique (tête de pont sud de Lille) pour lequel les calculs sont trop optimistes

**Capacité en heure de pointe du soir**

- Un trafic plus important le soir (impact des flux travail/domicile + commerces)
- Une capacité très limitée pour la tête de pont sud de Lille
  - Des ralentissements marqués en sortie depuis les boulevards



**SITUATION ACTUELLE  
ANALYSES STATIQUES  
HEURE DE POINTE MATIN**

- Réserve de capacité
- > 25%
  - 5% < x < 25%
  - < 5%



**SITUATION ACTUELLE  
ANALYSES STATIQUES  
HEURE DE POINTE SOIR**

- Réserve de capacité
- > 25%
  - 5% < x < 25%
  - < 5%



**SCOT**  
**GRAND DOUAISIS**  
**L**

**GARE  
SCARPE  
VAUBAN**



**STATIONNEMENT**



## STATIONNEMENT ETAT DES LIEUX

Une offre importante de stationnement a été relevée à proximité du pôle, soit :

- 372 places gratuites
- 522 places en Zone Rouge
- 472 places en Zone Verte

Si l'on ajoute au périmètre d'étude les parkings gratuits de l'Arsenal et du Barlet, près de 2 600 places sont offertes sur le secteur Pôle Gare.

L'occupation maximale est observée à 12h avec 87% des places utilisées.

→ Le secteur n'est pas en situation de saturation.

L'enquête de stationnement a été réalisée le Jeudi 22 Février selon 5 rotations : 6h, 10h, 12h, 15h et 19h.

Le périmètre de l'enquête de rotation couvre le secteur proche gare pour un total de **1 366 places**.

Les places sont réparties entre parkings (43%) et voirie (57%).

Taux d'occupation par type	6h	10h	12h	15h	19h
Parking	33%	85%	92%	84%	36%
Voirie	56%	80%	83%	79%	65%

Elles sont soit en Zone Rouge (38%), soit en Zone Verte (47%) soit en Zone gratuite (15%).

Taux d'occupation par tarif	6h	10h	12h	15h	19h
Gratuit	67%	90%	89%	89%	75%
Zone Rouge	24%	78%	87%	80%	30%
Zone Verte	58%	84%	86%	80%	62%

Cartes à venir pour localisation de l'offre et l'occupation à chaque heure

Le périmètre d'enquête a été élargi pour l'analyse d'occupation aux parkings de l'Arsenal, du Barlet, et de Gayant Expo pour environ 3 500 places supplémentaires.

Taux de congestion	Offre	6h	10h	12h	15h	19h
Arsenal	152	47%	134%	138%	132%	38%
Barlet	1100	12%	94%	94%	98%	88%
Gayant Nord	1100	2%	0%	2%	6%	0%
Gayant Sud	1200	1%	0%	6%	6%	0%

# STATIONNEMENT ETAT DES LIEUX

Offre de stationnement et occupation des parkings

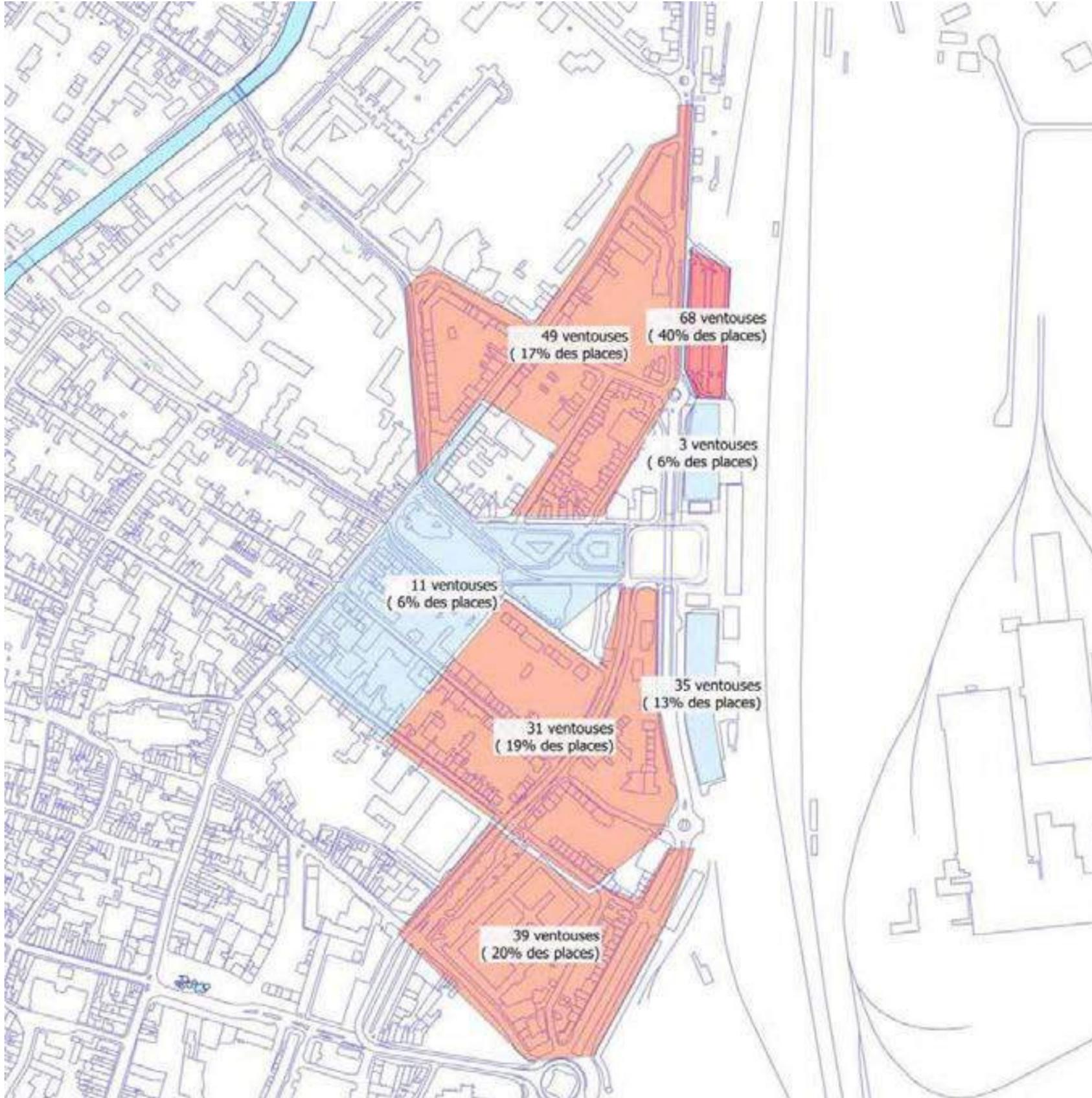


# STATIONNEMENT ETAT DES LIEUX

Offre de stationnement et occupation des parkings



## STATIONNEMENT ETAT DES LIEUX



### Enquête Rotation

- Stationnement courte durée en majorité dans la Zone Rouge
- Stationnement longue durée sur l'ensemble du secteur, avec une part importante sur le parking Gare Effia.
- Part importante de voitures "ventouses" sur le parking Nord

→ Flux de rabattement identifié de 700 véhicules à minima, sur la base de l'enquête

→ Offre abondante autour du Pôle avec des usagers de la Gare présents jusque dans le centre-ville

- 372 places gratuites
- 522 places en Zone Rouge
- 472 places en Zone Verte

Si l'on ajoute au périmètre d'étude les parkings gratuits de l'Arsenal et du Barlet, près de 2 600 places sont offertes sur le secteur Pôle Gare.

L'occupation maximale est observée à 12h avec 87% des places utilisées.

→ Le secteur n'est pas en situation de saturation.

**SCOT**  
**GRAND DOUAISIS**  
**L**

**GARE  
SCARPE  
VAUBAN**  
**J**

**PÔLE GARE & ENJEUX  
SPECIFIQUES**



# PÔLE GARE

## ETAT DES LIEUX

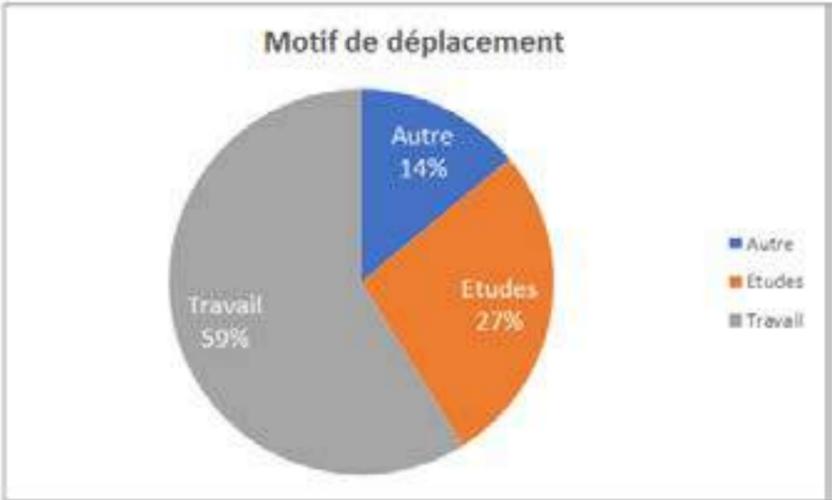
### Origine

Douai	55%
Sin-le-Noble	6%
Cuincy	4%
Waziers	3%
Dechy	2%
Flers	2%
Lambres-lez-Douai	2%
Courchelettes	2%
Autre	24%

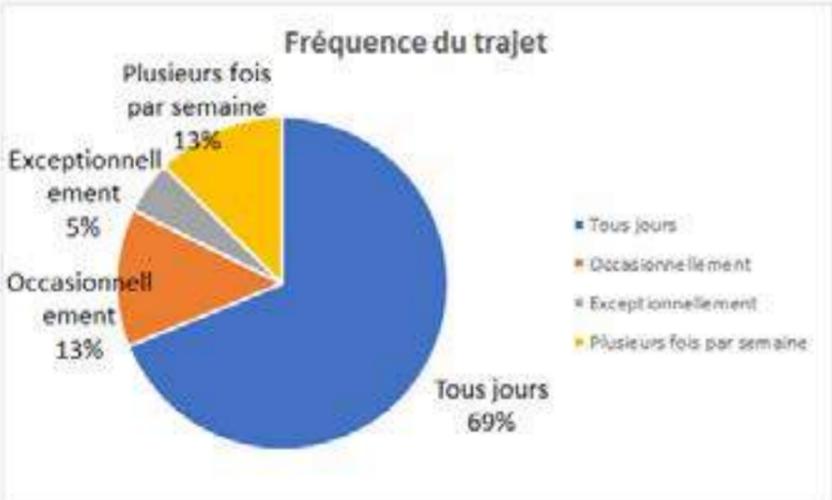
### Destination

Lille	55%
Paris	9%
Arras	9%
Valenciennes	7%
Cambrai	2%
Lens	2%
Amiens	2%
Somain	2%
Ronchin	2%
Autre	11%

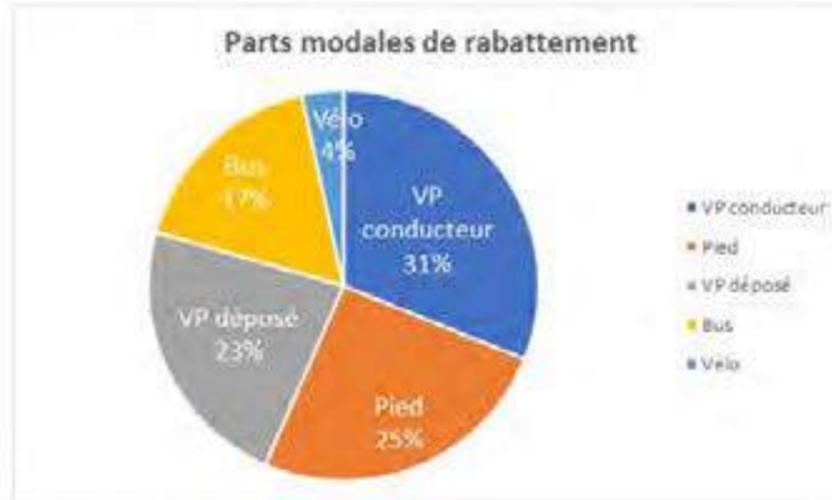
### Motif



### Fréquence



### Parts modales



Une enquête en gare a été réalisée le Jeudi 22 Février 2018 de 6h à 20h.

Elle a permis pour chaque personne enquêtée de déterminer :

- L'origine du trajet
- La destination du trajet
- Le motif du trajet
- La fréquence du trajet
- La mode de rabattement à la gare

### Origine

La majorité des rabatants de la gare viennent de Douai même.

### Destination

La majorité des rabatants vont vers Lille. Paris, Arras et Valenciennes sont ensuite les destinations les plus sollicitées.

### Motif

La gare de Douai est essentiellement utilisée par des pendulaires (travailleurs et étudiants) : seul 14% des usagers de la gare ont d'autres raisons de se déplacer..

### Fréquence

82% des personnes interrogés empruntent très régulièrement la gare de Douai.

### Parts modales

Avec 54% des rabatants la voiture possède la part modale la plus élevée. Près d'un quart des usagers viennent à pied à la gare, tandis que 17% utilisent le réseau de bus.

# PÔLE GARE

## ETAT DES LIEUX

Pôle Gare	Voiture Conducteur	Marche	Voiture Partagée	TRAM / BHNS	Bus	Vélo
2,8 M voy/an	31%	25%	23%	9%	8%	4%
SCOT	48%	23%	19%	5%	3%	
<b>Ailleurs</b>						
Lens 1,6 M voy/an	12%	32%	18%	N/A	33%	2%
Caen 3 M voy/an	20%	14%	21%	30%	12%	2%
Reims 3,7 M voy/an	11%	44%	7%	17%	15%	1%
Le Mans 7,6 M voy/an	14%	24%	6%	46%	4%	3%



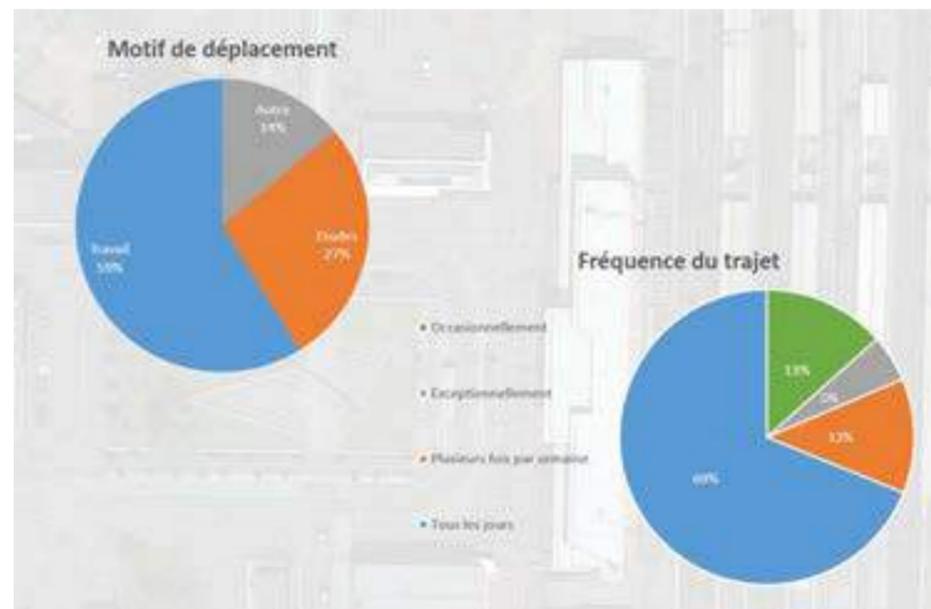
### Parts modales : une desserte TC en retrait

- Les parts modales de rabattement vers la gare confirment l'importance de la voiture (54%)
- L'offre de stationnement disponible à proximité du pôle explique notamment cet usage
- La part TC (17%) bien que supérieure à celle observée à l'échelle de la ville ou du SCOT, demeure relativement faible
- Dans les exemples de Caen (2 BHNS) et du Mans (3 Trams) c'est plus spécifiquement l'offre de TC à Haut Niveau de Service qui a été privilégiée pour la desserte de la Gare SNCF.

→ Enjeu principal : encourager la part modale du TC, via la/les lignes structurantes du réseau

### Usagers VP, un potentiel captable

- la raison principalement évoquée par les usagers n'utilisant pas les bus est le temps de parcours ("pas de direct")
- le sujet des horaires soulève la question de l'adéquation de l'offre avec les départs SNCF



→ Une part non négligeable (près de la moitié) des usagers VP pourrait être incitée à utiliser le réseau évéole pour se rendre au Pôle Gare.

## Quelle rabattement bus pour le Pôle Gare ?

- > un rabattement direct est aujourd'hui assuré par la ligne A
- > le pôle gare est contraint géométriquement
- > l'augmentation de l'offre bus en rabattement doit être pensée pour un nombre limité de lignes et à la condition d'un Haut Niveau de Service

12 lignes  
33 bus / heure / sens

2 lignes (A, Binbin)  
9 bus / heure / sens

130m

**Pôle Carnot**

**Pôle Gare**

## PÔLE GARE ETAT DES LIEUX

### Le pôle Gare / Carnot

- Le projet de BHNS sur la ligne 2 répondrait partiellement à cette problématique de rabattement.
- A plus long terme : une nouvelle ligne de BHNS venant depuis la RD917 ?
- Le rabattement de plus de lignes vers la gare ne semble pas nécessaire

### .De la place Carnot à la place de la Gare

- Un espace public majeur mais fragmenté
  - Des vues bloquées par les parkings
  - Des parcours piétons peu lisibles
- Dégager un parcours lisible entre l'avenue Georges Clémenceau et la rue Saint Jacques
- S'interroger sur la conservation des parkings (extension du plateau piéton et du square du Général Giraud)



Ouvert 260 jours / an  
300 000 personnes accueillis / an

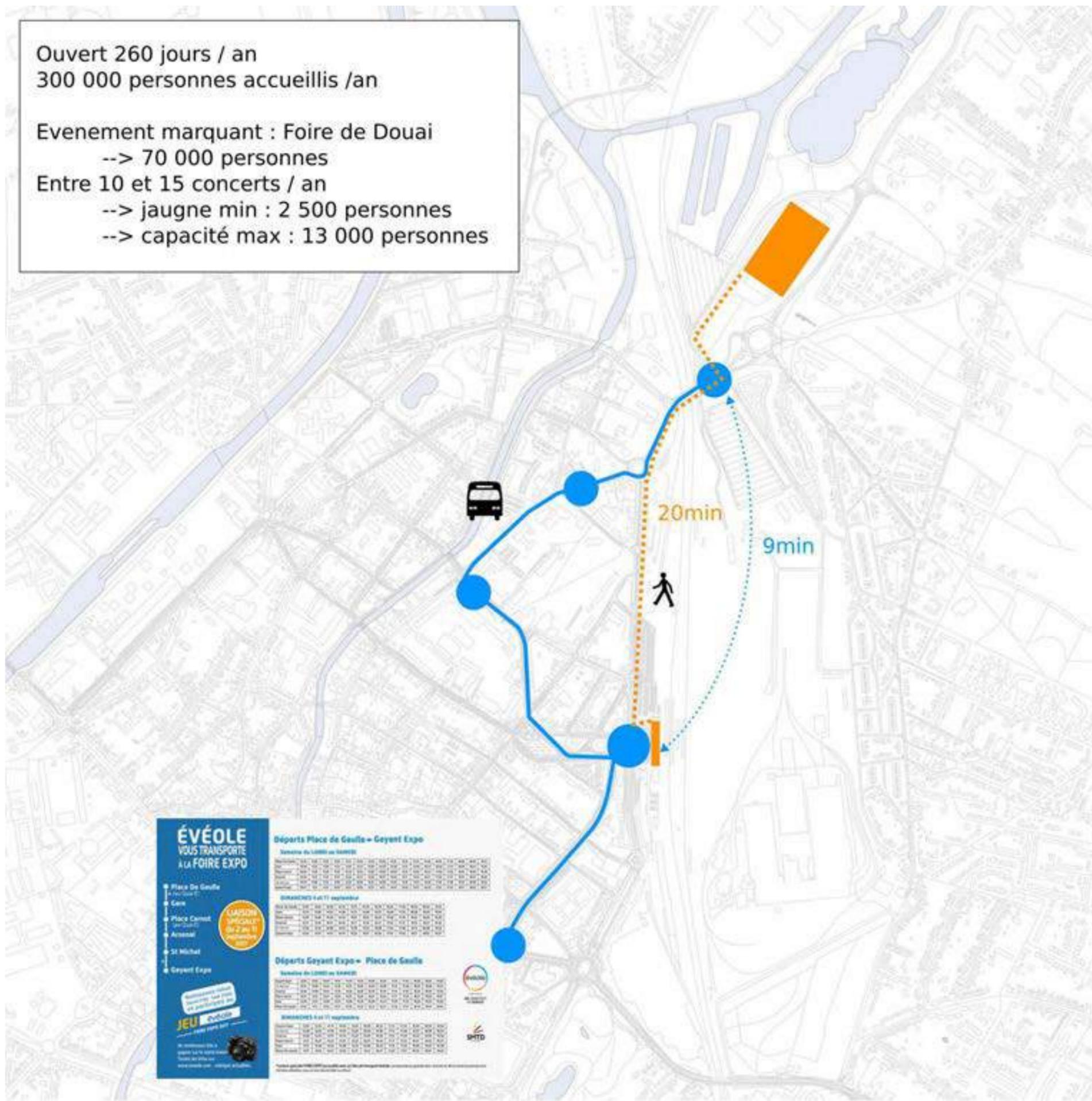
Evenement marquant : Foire de Douai

--> 70 000 personnes

Entre 10 et 15 concerts / an

--> jaugne min : 2 500 personnes

--> capacité max : 13 000 personnes



## DESSERTES DE GAYANT EXPO

### ETAT DES LIEUX

#### Constat 1/2 :

- Accessibilité essentiellement en voiture
- Capacité de stationnement (2500 places) globalement suffisantes (sauf cas de jauges maximales théoriques : concert avec 13 000 personnes).
- Absence de liaison directe bus, mais desserte par 4 lignes Eveole depuis la place Carnot (offre totale de 7 bus / heure / sens en heure de pointe
- Navette (Foire de Douai 2017) très peu utilisée (2 voyageurs par navette max)

#### Pistes d'amélioration :

- Desserte TC par positionnement d'un arrêt Gayant Expo dans le cadre du projet de BHNS entre la Gare et la RD917

## DESSERTES DE GAYANT EXPO

### ETAT DES LIEUX

#### Constat 2/2 :

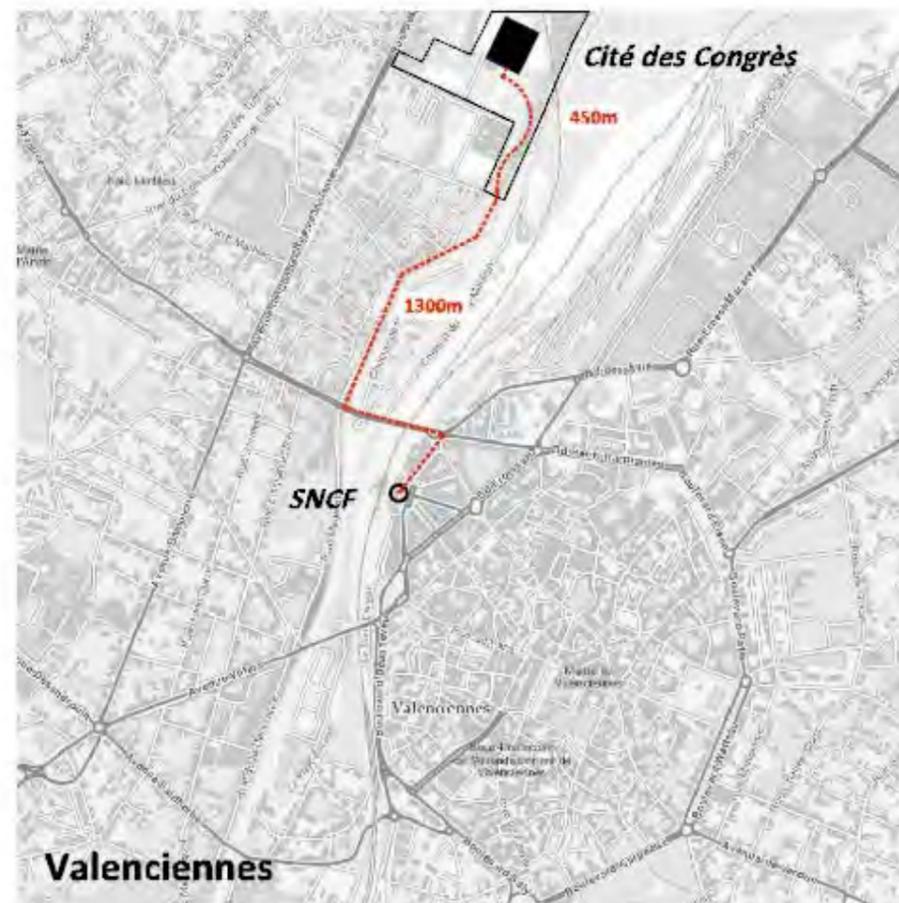
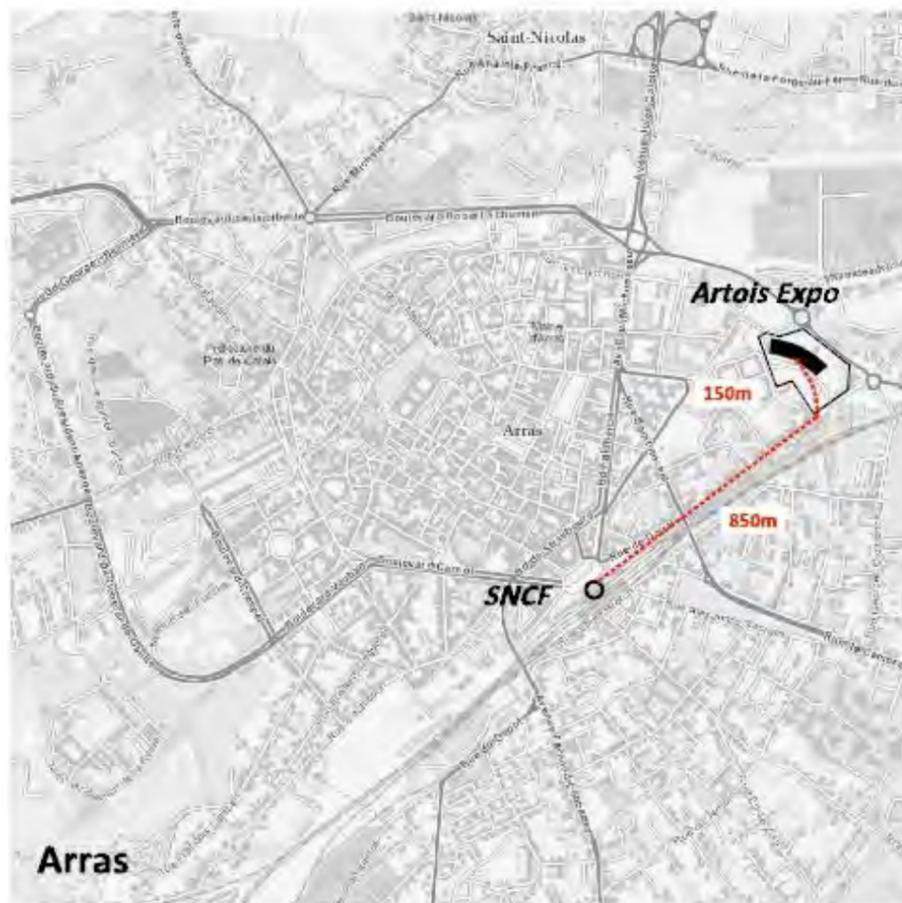
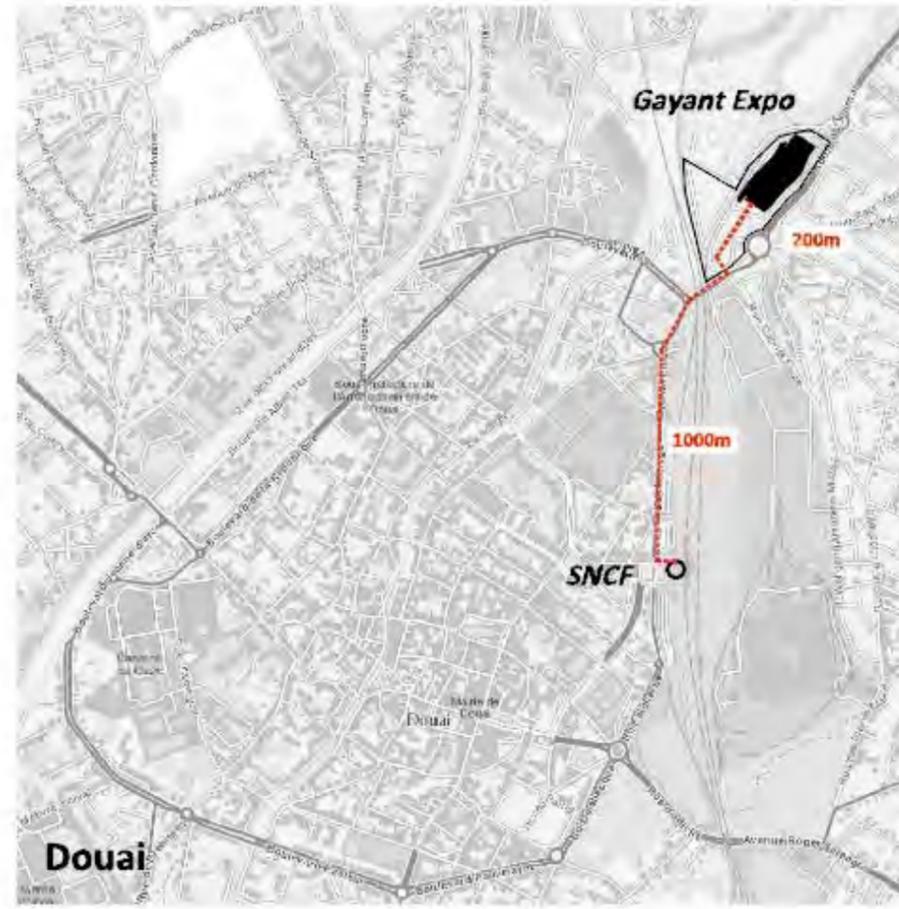
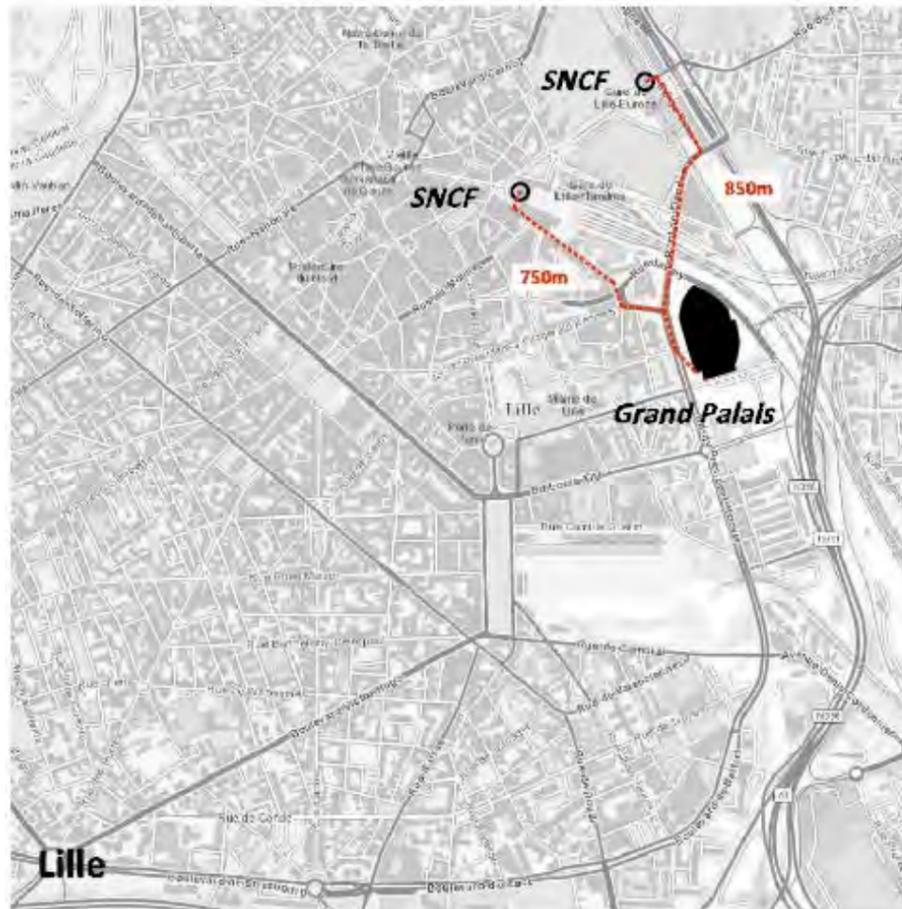
- Cheminement piéton peu confortable et non signalé (trajet 20min environ)

#### Pistes d'amélioration :

- Desserte TC par positionnement d'un arrêt Gayant Expo dans le cadre du projet de BHNS entre la Gare et la RD917
- Desserte piéton plus attractive, par une requalification des espaces publics et un jalonnement depuis le parvis de la gare

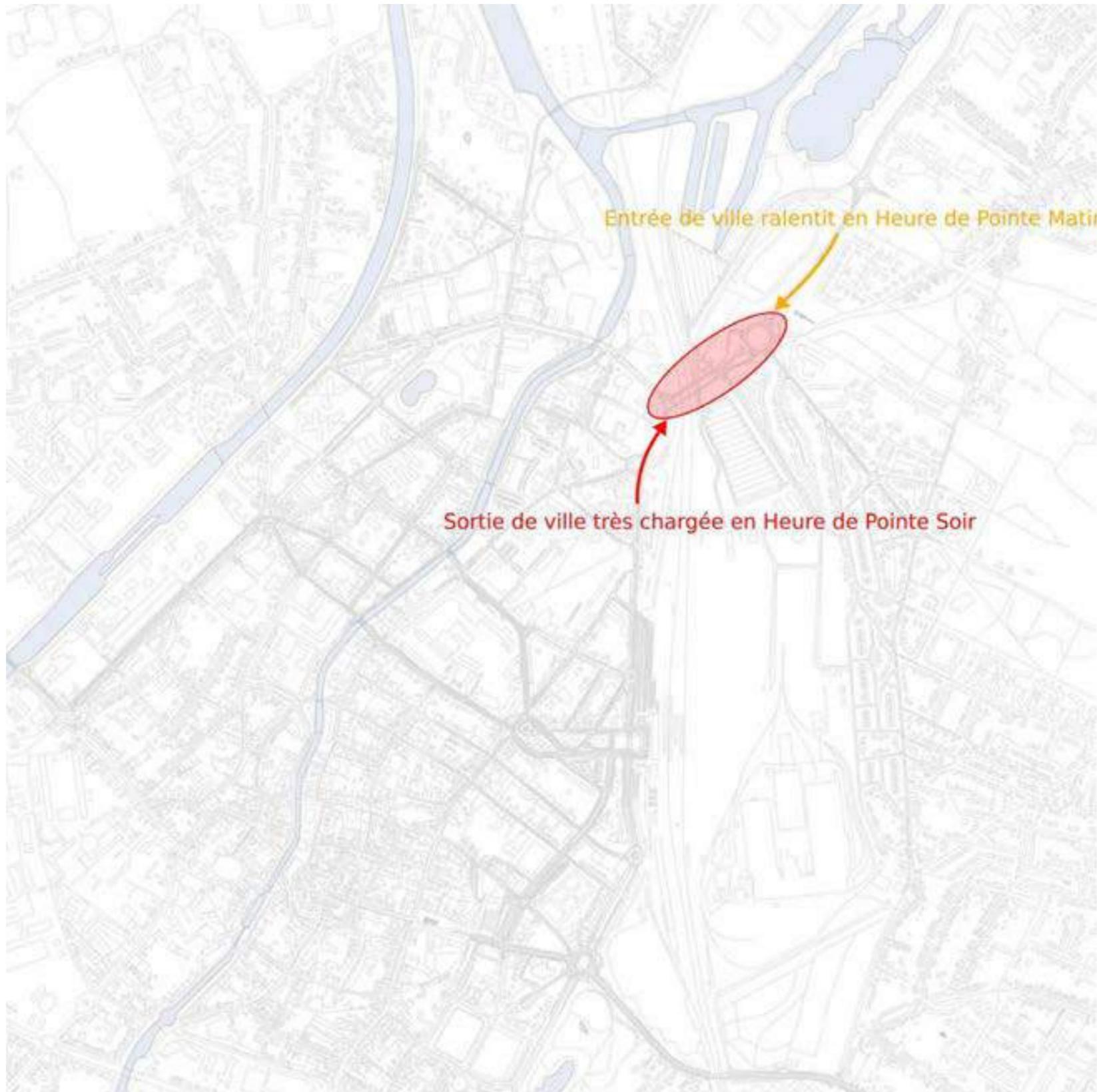
#### En référence, longueur de différents parcours piétons Gare / PEX :

- Gare Flandres - Europe / Lille Grand Palais : 750 / 850 m
- Gare Arras / Artois Expo : 1000 m (dont : 850 m > parc + 150 m > hall)
- Gare Douai / Gayant Expo : 1200 m (dont : 1000 m > parc + 200 m > hall)
- Gare Valenciennes / Cité Congrès : 1750 m (dont : 1300 m > parc + 450 m > hall)



# FRANCHISSEMENT DU PONT DE LILLE

## ETAT DES LIEUX



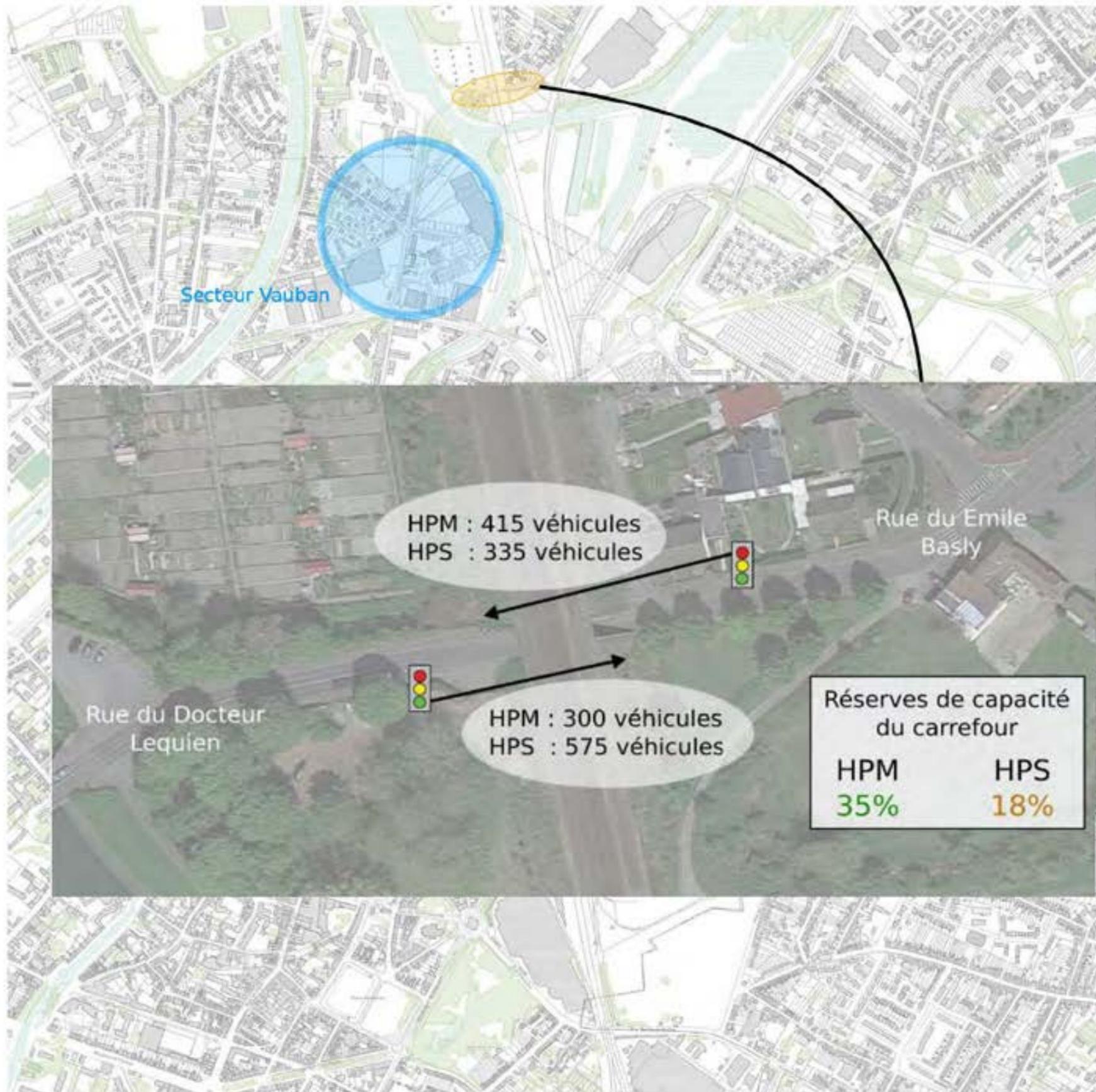
### Constat :

- Le Pont de Lille est le point dur de la circulation douaisienne
- La situation la plus chargée est l'heure de pointe du soir, au cours de laquelle la branche Raches du Giratoire Pont de Lille X Vauban est très chargée,

### Pistes d'amélioration :

- Augmentation de la capacité du Pont de Lille ni envisageable, ni souhaitable,
  - Diminution du flux d'échanges entre la RD917 et la rue de Raches
- Option 1 : Parking de Rabattement Gare avant le Pont + parcours attractif vers/depuis la gare
- Option 2 (plus capacitaire) : BHNS reliant la RD917 à la Gare + système de P+R attractif

## RUE LEQUIEN ETAT DES LIEUX



### Constat :

- trafic rue du Docteur Lequien ralenti par passage sous voies SNCF (voie unique)
- heure de pointe du soir particulièrement chargée dans le sens Centre-Ville vers Rocade.
- passage non saturé mais réserves de capacité peu confortables
- urbanisation du secteur Vauban réinterrogeant le statut de la rue du Docteur Lequien (diffusion des flux générés par le projet programmé)

### Pistes d'amélioration :

- diffuser le flux d'échanges entre la RD917 et le boulevard Vauban (report d'une partie du flux, notamment provenant de la rocade) avec :
- élargissement du passage sous voies
- aménagements visant à viabiliser l'itinéraire créé (reprise du demi-échangeur 22, renforcement du pont Lequien si nécessaire)



**SCOT**  
**GRAND DOUVAISIS**

GARE  
SCARPE  
VAUBAN

**ENJEUX  
PROGRAMMATIQUES**





**DES PÔLES GARES  
SOURCES D'INSPIRATION  
VOCATIONNELLE**





**LENS**

Une vitrine du  
positionnement  
touristique du  
territoire



**ANNEMASSE**

● un nouvel écoquartier conçu comme  
le prolongement du centre-ville

**CHAMBERY**

un nouveau quartier d'affaire



**CHARTRES**

● Un équipement  
sportif et  
culturel  
métropolitain  
ARENA



**SAINT-MALO**

● Un équipement  
culturel  
emblématique  
« la grande  
passerelle »



# PÔLES GARE CHARTRES

## 1. Une salle culturelle et sportive de type « arena »



Groupe-6 architectes. Maître d'ouvrage : Chartres métropole.  
15 000 m<sup>2</sup> - Jauge spectacle : 5000 personnes, événement sportif 4 500 personnes – Livraison 2019/2020

## 2. Un îlot de logements/ bureaux/ services déjà livré



Groupe 6 architectes. Maître d'ouvrage : Chartres développement immobilier.  
Logements/bureaux/pôle emploi, centre médical. 75 logements dont 15 sociaux. Livré en 2016

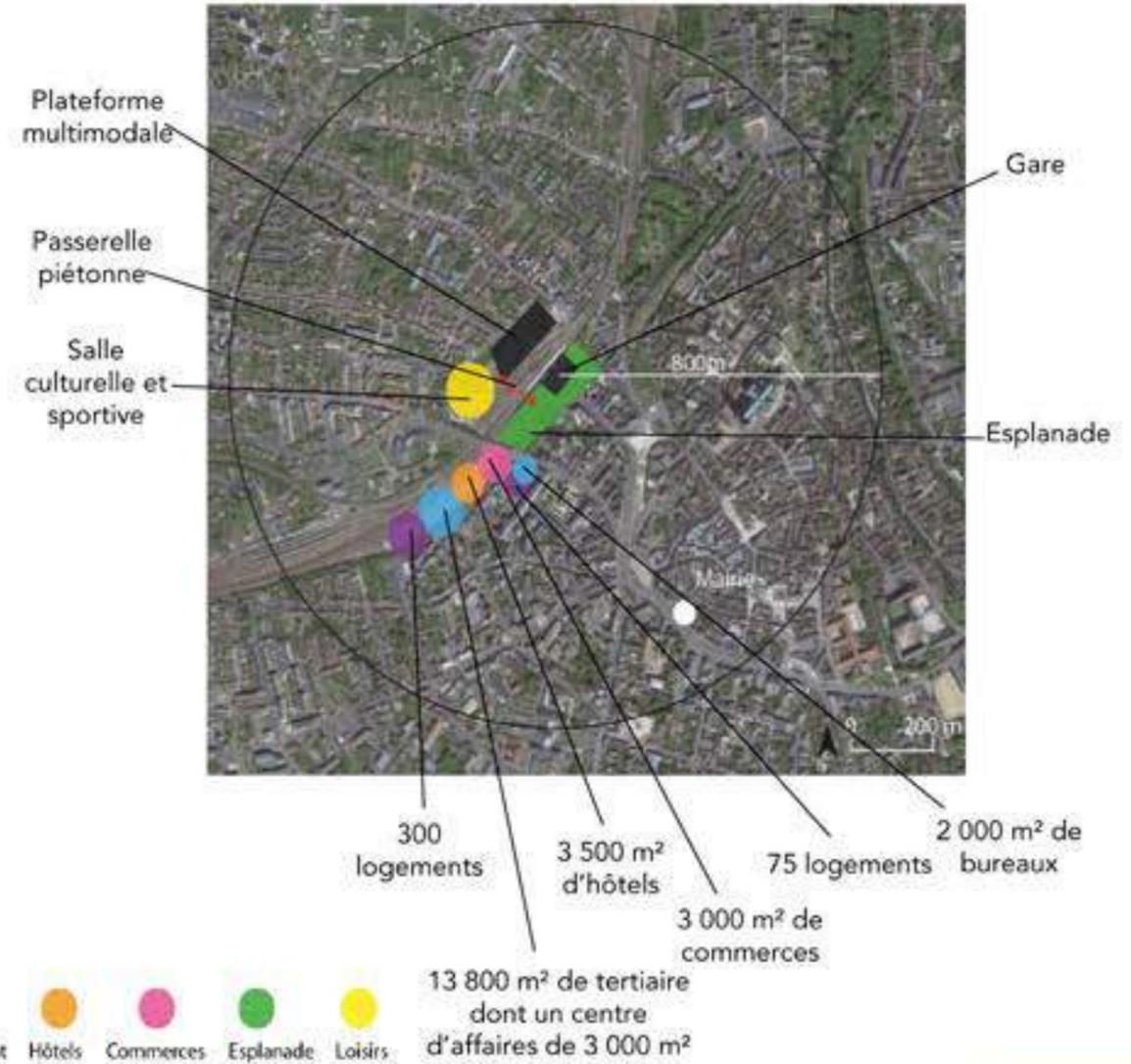
## 3. La création d'un quartier de vie



Parvis de la gare – Garcia Diaz urbanistes. Maître d'ouvrage : Chartres.

La livraison du quartier est prévue à l'horizon 2020 (optimiste) – 2030.

Un équipement culturel et sportif métropolitain comme emblème du pôle gare



CONTEXTE	SITUATION DEPUIS LA GARE	PROGRAMME	POSITIONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> <li>Municipaux : 39 000 habitants</li> <li>Agglomération : 135 000 habitants</li> <li>-0,14 % d'habitants entre 2010 et 2014</li> <li>10,6 % de chômeurs</li> <li>Gare TER - Monoface</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Culture et sport : aménagement d'un équipement rayonnant à l'échelle de l'agglomération</li> <li>Tourisme d'affaires : création d'un centre d'affaires, de bureaux et d'un hôtel</li> <li>Parti-pris urbain : création d'un quartier de vie</li> </ul> <p>Local <span style="margin-left: 100px;">Rayonnant</span></p>

Critères	Aujourd'hui	Demain
Poids démographique	X	
Dynamisme démographique	X	
Taux de chômage TGV		
Biface		X
Foncier disponible	X	
Franchissement		X
Équipement structurant à proximité	X	XX
Quartier vivant et intégré		X

# PÔLES GARE CHAMBERY

## 1. Le pôle gare : un nouveau quartier d'affaires

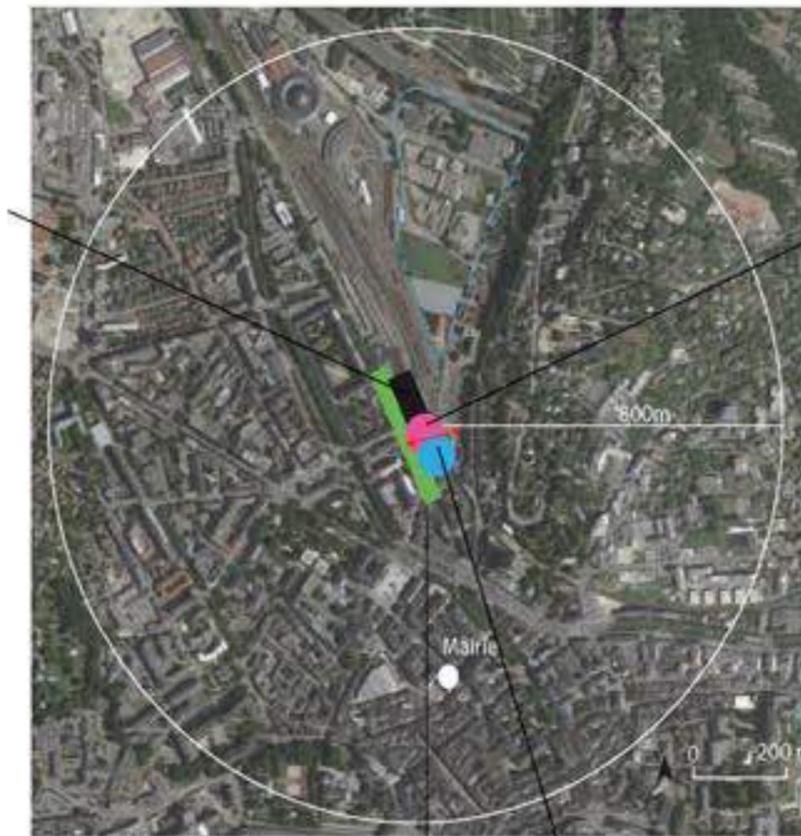


Quartier de la Cassine, de 100 000 m<sup>2</sup> de SDP dont 85 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 200 logements (certains autonomes en énergie). Début de la construction : 2018 – Livraison horizon 2030.

## 2. Un pôle gare promouvant les mobilités douces



Pôle gare constitué d'un hall multimodal, d'une vélostation de 500 places, d'une halle commerçante, de 2 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Passerelle modes doux reliant la gare et le centre-ville au quartier de la Cassine. Passerelle livrée. Livraison du pôle gare attendue à l'horizon 2019/2020. Maître d'ouvrage : Chambéry métropole. Mandataire : B+M architecture.



Un pôle gare liant le centre-ville à un nouveau quartier d'affaires et de vie



CONTEXTE	SITUATION DEPUIS LA GARE	PROGRAMME	POSITIONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> <li>Municipaux : 60 000 habitants</li> <li>Agglomération : 126 000 habitants</li> <li>+4,11 % d'habitants entre 2010 et 2014</li> <li>10,2 % de chômeurs</li> <li>Gare TGV - Biface</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Tourisme d'affaire : un nouveau quartier à dominante économique à connecter à la gare</li> <li>Parti-pris urbain : invitation à l'utilisation des modes doux.</li> </ul> <p>Local <span style="margin-left: 100px;">Rayonnant</span></p>

Critères	Aujourd'hui	Demain
Poids démographique	X	
Dynamisme démographique	X	
Taux de chômage		
TGV	X	
Biface		X
Foncier disponible		
Franchissement		X
Équipement structurant à proximité		X
Quartier vivant et intégré		X

# PÔLES GARE LENS

## 1. Réhabilitation d'un cinéma emblématique en un bâtiment d'affaires et de vie



Ancien cinéma Apollo réhabilité en 130 logements dont 100 sociaux, un Ibis Styles (hôtel 3 étoiles) de 86 chambres, un centre de séminaires et des commerces de proximité.  
Maître d'ouvrage : Ville de Lens  
Mandataire : Groupe Nacrat  
Livraison horizon 2019/2020

## 2. Aménagement du cheminement depuis la gare vers le Louvre-Lens



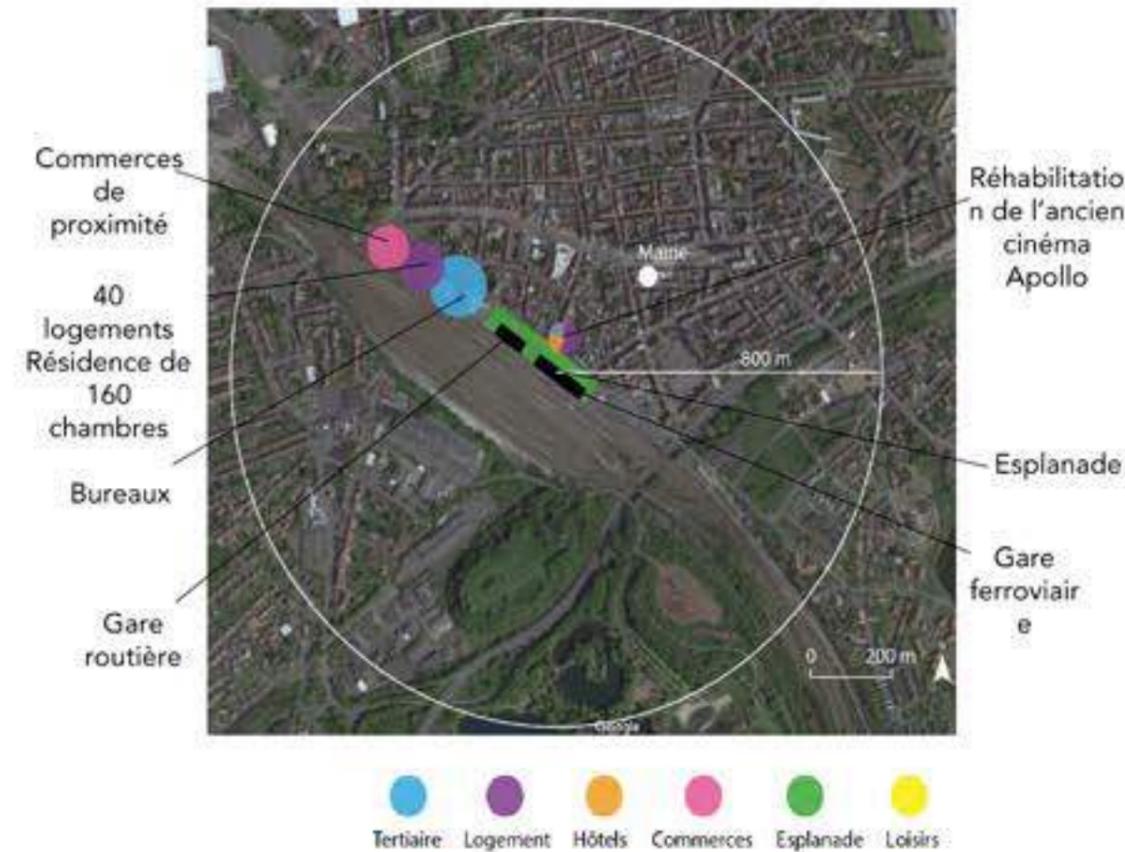
Quartier d'affaires de 35 000 m<sup>2</sup> composé de bureaux, de commerces et de logements collectifs.  
Lot 1 (Solaris) accueillant des bureaux, dont pôle emploi, développé par Nacrat et Carré constructeur, livré en 2016. Lot 2 développé par Loger habitat et le groupe KIG

## 3. Un parvis aménagé pour créer une porte d'entrée qualitative



Parvis de grès et d'acier de 36 000 m<sup>2</sup> aménagé par Richez\_Associés

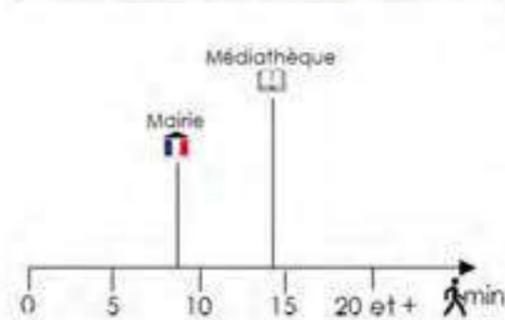
Un pôle gare vitrine du positionnement touristique du territoire



### CONTEXTE

- Municipaux : 32 000 habitants  
Agglomération : 245 000 habitants
- 13,19% d'habitants entre 2010 et 2015
- 18,3 % de chômeurs
- Gare TGV - Monoface

### SITUATION DEPUIS LA GARE



### PROGRAMME



### POSITIONNEMENT

- Tourisme d'affaires : réhabilitation du cinéma emblématique Apollo en un hôtel, un centre de séminaires et des logements
  - Parti-pris urbain : création d'une porte d'entrée qualitative par un important travail sur les espaces publics
- Local ————— Rayonnant

Critères	Aujourd'hui	Demain
	Poids démographique	X
Dynamisme démographique	X	
Taux de chômage	X	
TGV	X	
Biface		
Foncier disponible	X	
Franchissement		
Equipement structurant à proximité	X	XX
Quartier vivant et intégré		

# PÔLES GARE ANNEMASSE

## 1. Un nouveau quartier à dominantes culturelle et tertiaire



Aménagement sur 20 hectares d'un nouveau quartier avec 90 000 m<sup>2</sup> de logements collectifs, 34 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 3 400 m<sup>2</sup> de commerces et services, 4 200 m<sup>2</sup> d'hôtels, 8 200 m<sup>2</sup> d'équipements publics et 16 000 m<sup>2</sup> de centre de formation.  
Livraison à l'horizon 2030 – Maître d'ouvrage : Agglomération d'Annemasse.  
Réalisation : Bouygues immobilier, architectes : Agence Devillers et associés.

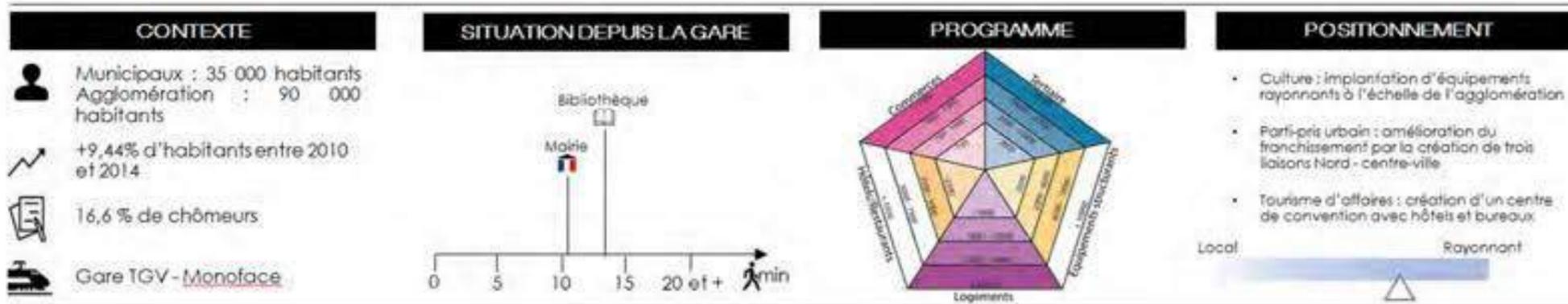
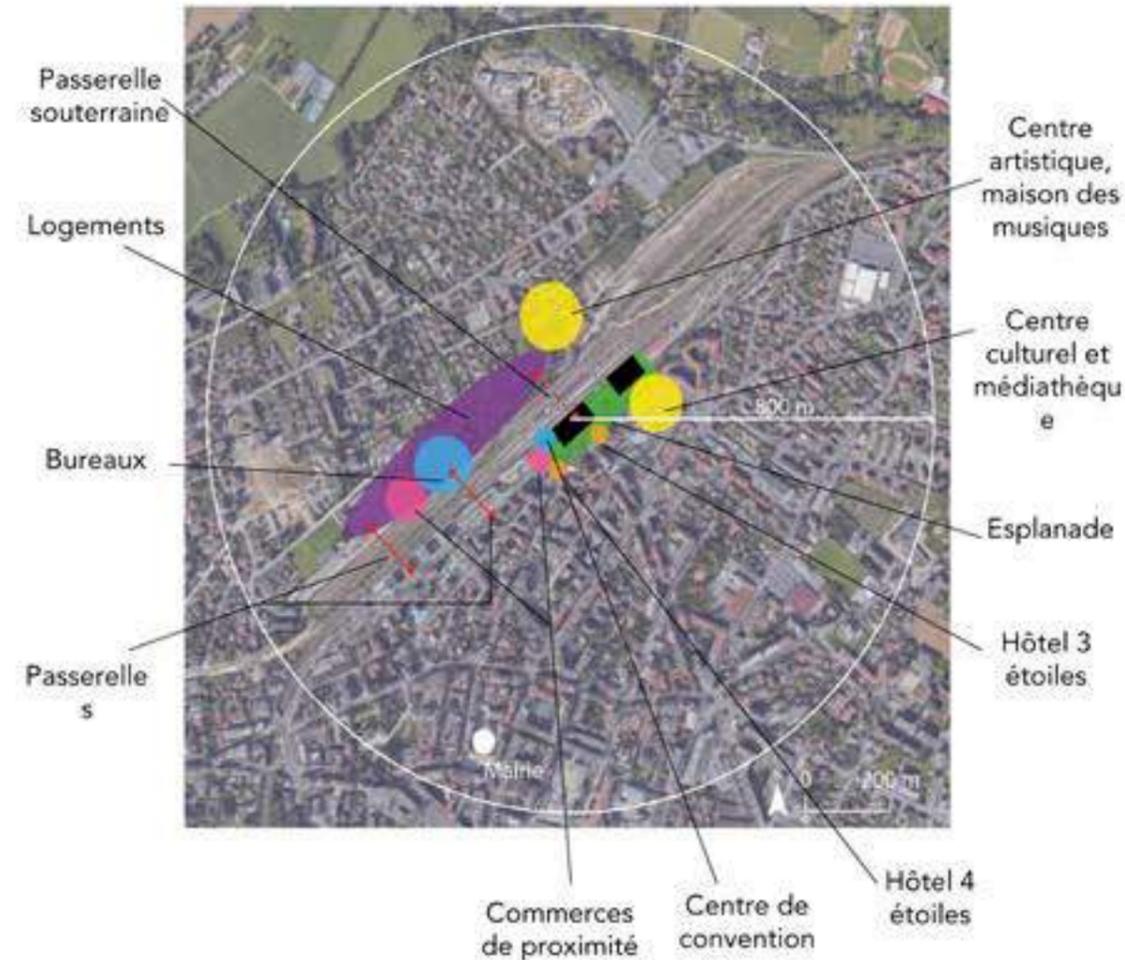
## 2. Aménagement des abords de la gare en un quartier de vie agréable



Création de trois franchissements (1 souterrain et 2 aériens), aménagement du parvis de la gare, création d'une maison de la mobilité et du vélo.

Livraison à l'horizon 2030 – Maître d'ouvrage : Agglomération d'Annemasse.  
Réalisation : Bouygues immobilier, architectes : Agence Devillers et associés.

Un nouvel écoquartier conçu comme le prolongement du centre-ville



Critères	Aujourd'hui	Demain
	Poids démographique	X
Dynamisme démographique		
Taux de chômage	X	
TGV	X	
Biface		X
Foncier disponible	X	
Franchissement		XX
Equipement structurant à proximité		XX
Quartier vivant et intégré		XX

# PÔLES GARE SAINT-MALÔ

## 1. Un équipement culturel comme emblème du pôle gare



La Grande Passerelle : médiathèque, cinéma et salle des exposition est un équipement culturel d'envergure (6 000 m<sup>2</sup>) recouvert de panneaux photovoltaïques. Maître d'ouvrage : Ville de Saint-Malo. Architectes : Architecture studio. Livré en 2014

## 2. La création d'un trait d'union entre le centre-ville et la gare



Parvis de la gare – aménagement de 9000 m<sup>2</sup> d'espaces publics par Patrick Chavanes – Livré en 2014

Le Sémaphore : 65 logements, 740 m<sup>2</sup> de commerces, 1660 m<sup>2</sup> de tertiaire. Lamothe Sacib – livraison 2021

Un pôle gare articulé autour d'un équipement culturel emblématique



● Tertiaire ● Logement ● Hôtels ● Commerces ● Esplanade ● Loisirs

Médiathèque  
Projet Sémaphore : logements, commerces, tertiaires

CONTEXTE	SITUATION DEPUIS LA GARE	PROGRAMME	POSITIONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> <li>Municipal: 46 000 habitants</li> <li>Agglomération: 83 000 habitants</li> <li>-1,34% d'habitants entre 2010 et 2014</li> <li>10,2% de chômeurs</li> <li>Gare TGV - Monoface</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Culture : création d'un équipement rayonnant à l'échelle de l'agglomération</li> <li>Tertiaire : création d'espaces de travail attractifs pour de jeunes entreprises</li> <li>Parti-pris urbain : créer une cohérence urbaine entre la gare et le centre-ville, création de commerces, aménagement des espaces publics</li> </ul> <p>Local ——— Rayonnant</p>

Critères	Aujourd'hui	Demain
	Poids démographique	X
Dynamisme démographique	X	
Taux de chômage		
TGV	X	
Biface		
Foncier disponible		
Franchissement		
Équipement structurant à proximité	X	
Quartier vivant et intégré	X	XX

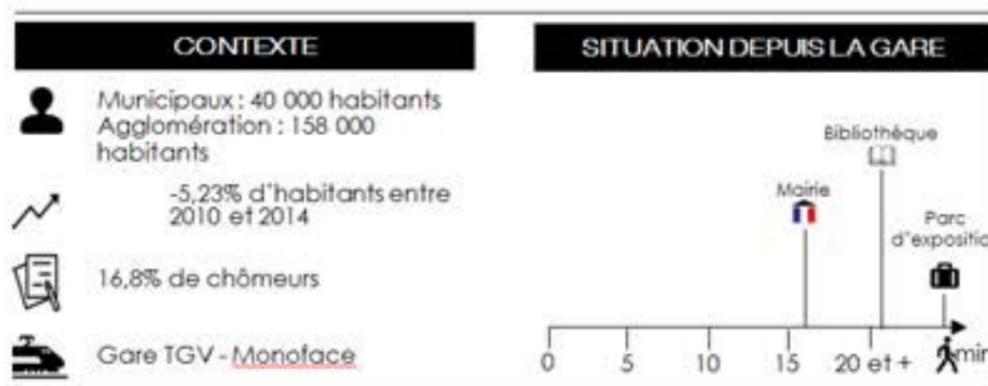
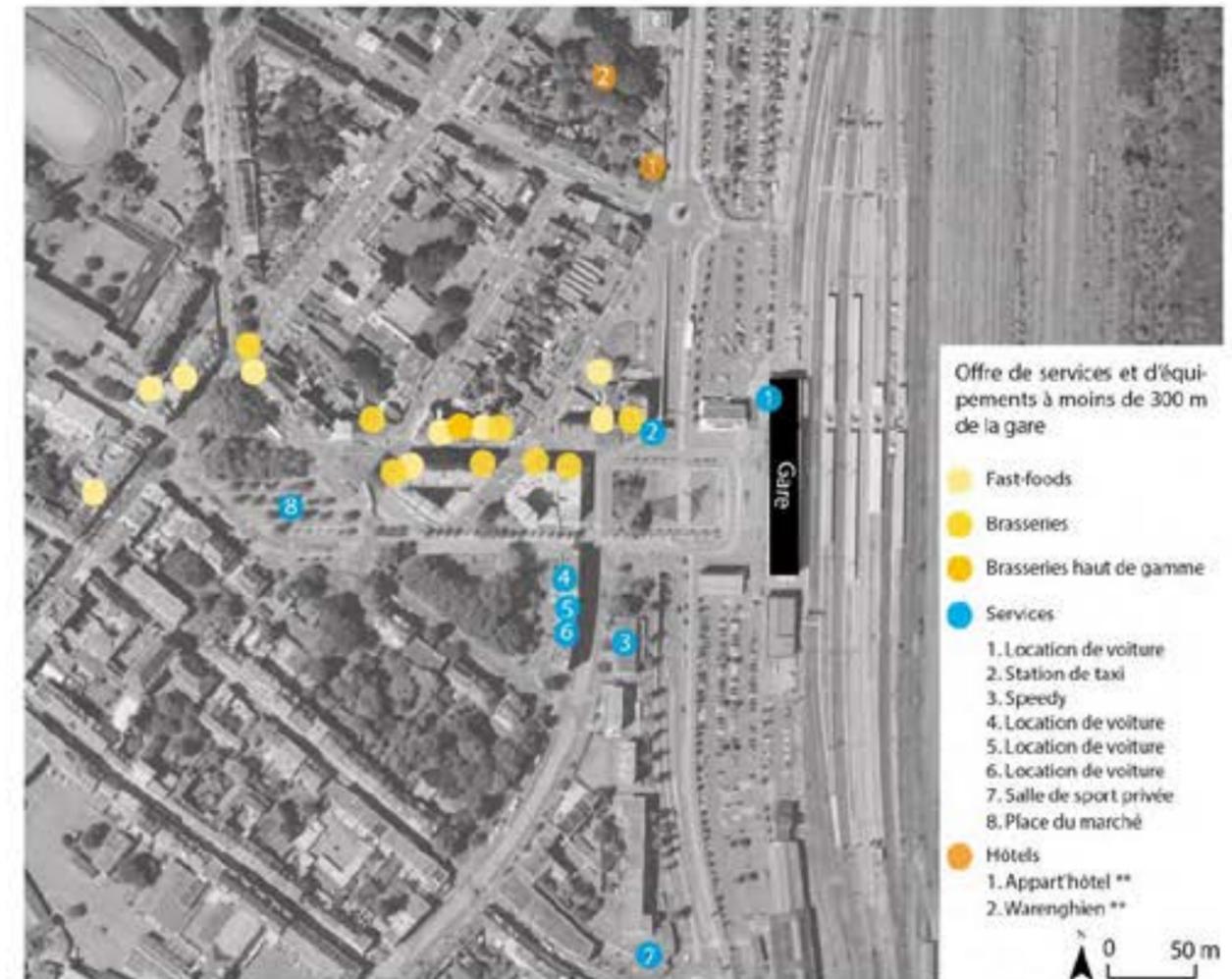
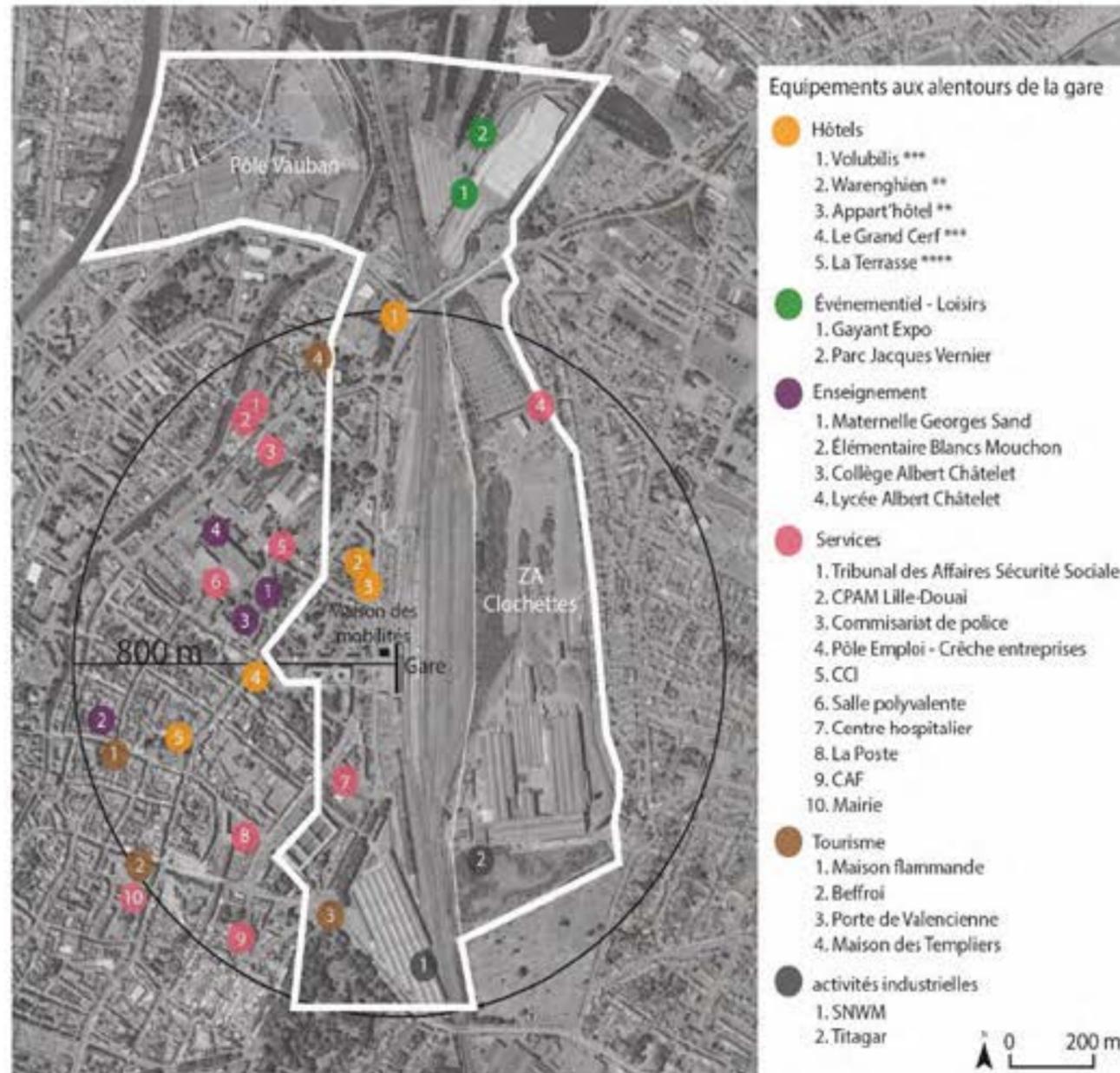
## PÔLES GARE DOUAI

Les équipements présents dans un rayon de 800 mètres autour de la gare présentent un caractère hybride en termes de rayonnement : entre équipements de proximité et d'agglomération voire régional (Gayant Expo, fonction judiciaire, hospitalière).

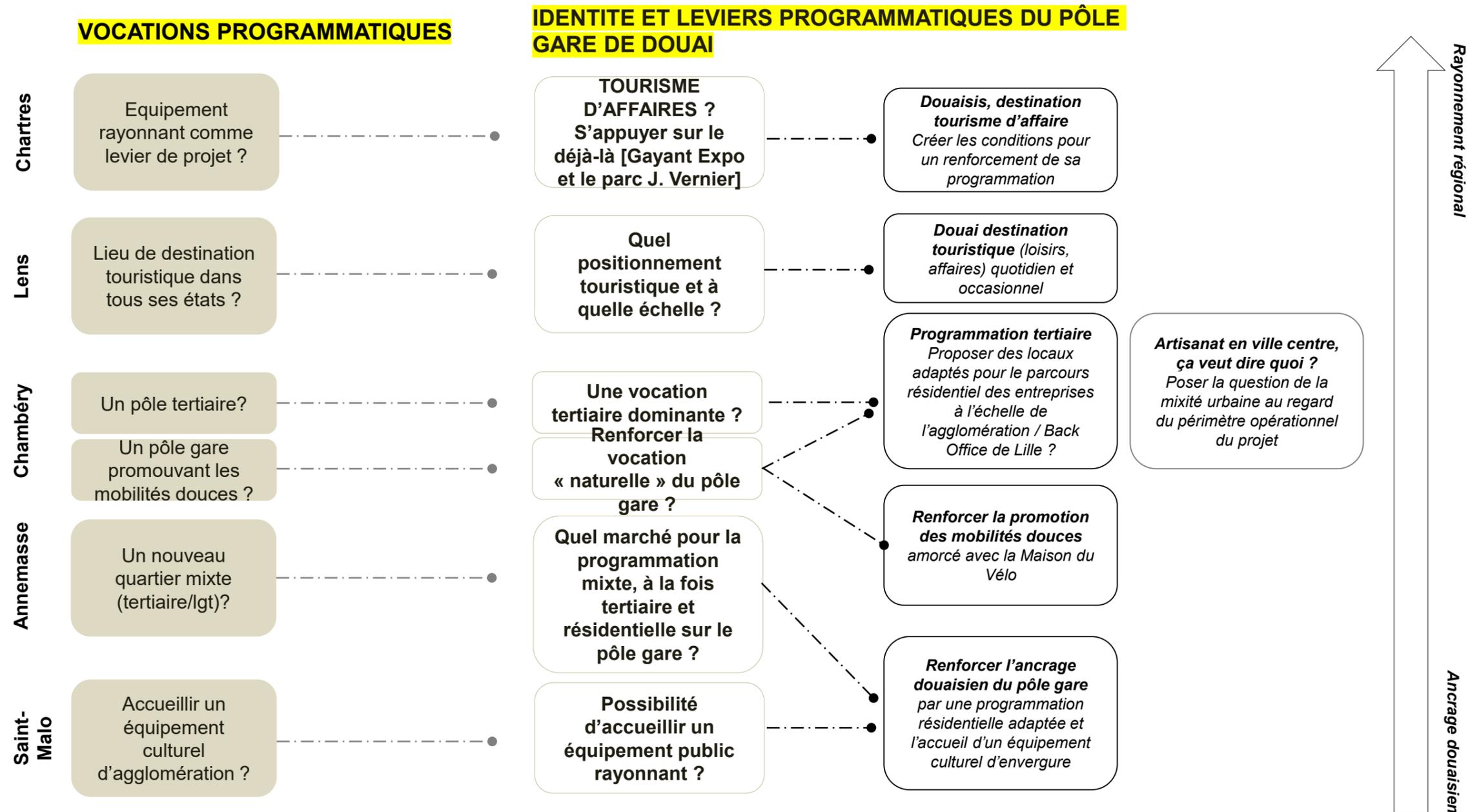
L'offre hôtelière est assez limitée et peu adaptée au tourisme d'affaires. Dans un rayon de 800 mètres autour de la gare nous dénombrons seulement 5 chambres 2 étoiles, 97 chambres 3 étoiles, 17 chambres 4 étoiles et 4 appartements-hôtels 2 étoiles. Cette offre doit, néanmoins convenir au rayonnement actuel de la ville.

L'offre de restauration est peu diversifiée et s'articule le long d'un axe Est-Ouest reliant la gare au centre-ville avant de déboucher sur la place du marché hebdomadaire (place Carnot).

L'offre de services à la sortie de la gare est marquée par la fonction intermodale (agences de location de voiture, station de taxi, Maison du vélo et de la mobilité)



CE QUI FAIT LEVIER DANS LES PROJETS DE PÔLES GARES EXISTE DÉJÀ À DOUAI... OU PRESQUE



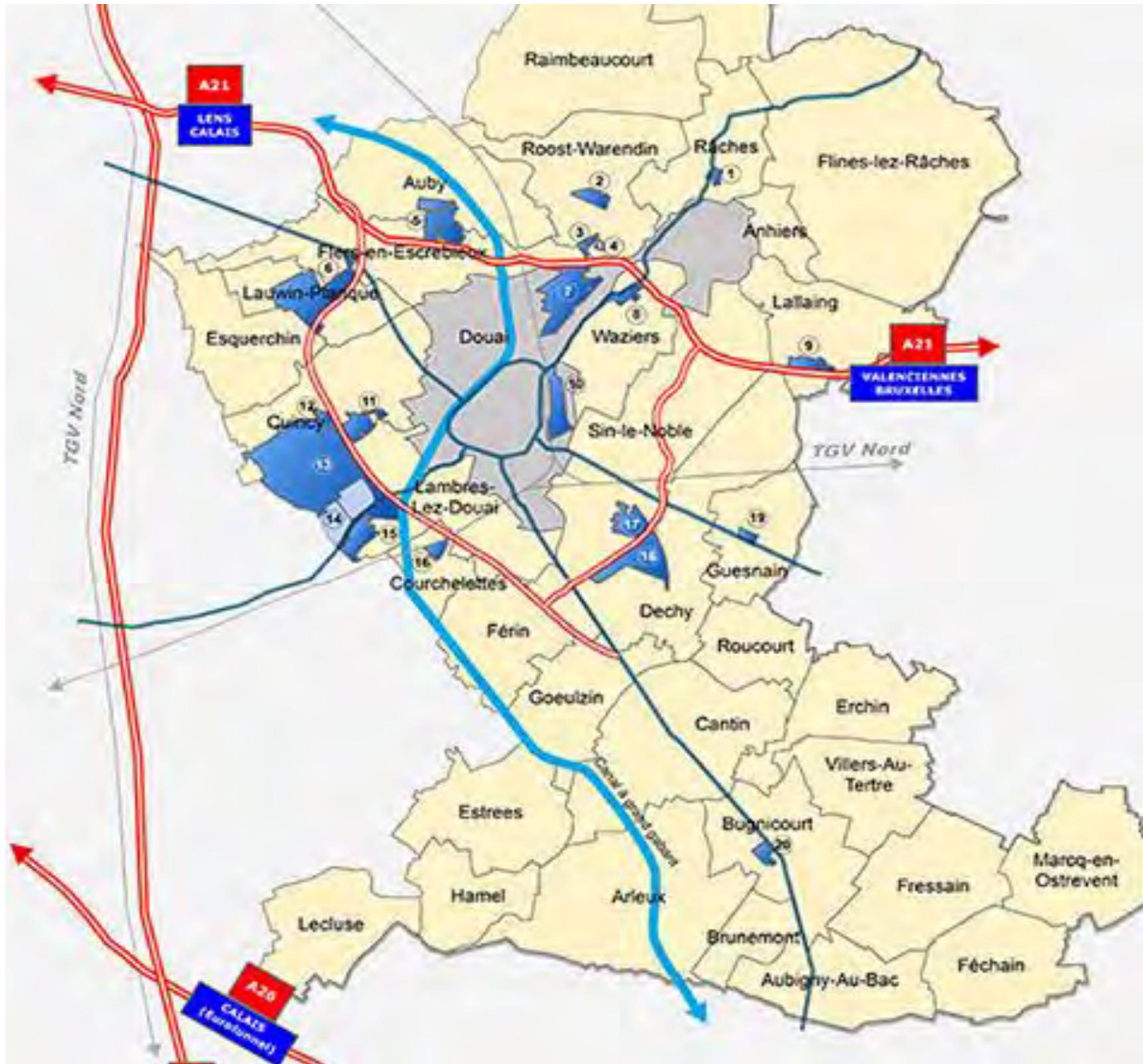
**SCOT**  
GRAND DOUVAISIS  
**L**

GARE  
SCARPE  
VAUBAN  
**]**

**VOCATION ECONOMIQUE**



## VOCATION ÉCONOMIQUE ETAT DES LIEUX



Un développement économique d'agglomération essentiellement marqué par le « format » zone d'activité économique périphérique

→ 20 parcs d'activités, 900 hectares sur 35 communes

→ Certains parcs avec un positionnement logistique / automobile

- Lauwin-Planque : Logistique (Amazon, Kiabi)
- Cuincy : activités industrielles (Renault)
- ZA le Luc : concessionnaires automobiles

→ L'immobilier locatif de Douais Agglo: une offre qui se porte bien

- 25 000 m<sup>2</sup>, de 20 m<sup>2</sup> à 4x2000, 95% taux d'occupation

Les zones d'activités de Douais Agglo

## VOCATION ÉCONOMIQUE ETAT DES LIEUX

Une programmation tertiaire et artisanale à définir au regard de l'offre existante et des projets en cours



- 1** • **Lauwin Planque**  
130 000 m<sup>2</sup> logistique (Goodmen)  
artisanat / industrie : 500 – 1000 m<sup>2</sup>
- 2** • **ZA du Luc (Dechy)**  
Cité de l'automobile (groupe Lempereur)  
Phase 1 réalisée : 35000m<sup>2</sup>  
Phase 2 en cours : 15000m<sup>2</sup>  
à termes : retail park avec une quinzaine de marques
- 3** • **Écopark du Raquet**  
27 ha sur 40ha dédié à l'activité (PME Services et petit artisanat)
- 4** • **Vauban**  
3000m<sup>2</sup> de programmes pour artisans  
1200 m<sup>2</sup> de bureaux, plateaux divisibles, parking aérien
- 5** • **First Park Douai-Dorignies**  
2400m<sup>2</sup> petits locaux d'activités (240m<sup>2</sup> et +). First reality promoteur investisseur.

## VOCATION ÉCONOMIQUE

### ETAT DES LIEUX

**Ville universitaire depuis le 16<sup>e</sup> siècle, Douai est le siège de nombreux établissements d'enseignement**

- L'Université d'Artois, (dont la faculté de droit), implantée au quartier de la sous-préfecture, compte 1281 étudiants.
- L'Institut Mines – Télécom Lille-Douai : 2000 étudiants à l'IMT Lille-Douai. En moyenne, sur les sites de Douai : 600 étudiants présents en permanence.
- Une école d'Art
- Le Conservatoire à Rayonnement Régional (musique, danse et art dramatique ; 1200 élèves)
- L'ESPE Lille Nord De France (Ecole Supérieure du Professorat et de l'Education – ex I.U.F.M.
- Des classes préparatoires réputées au lycée St-Jean (prépa HEC) et au lycée Chatelet (prépa ingé / scientifique).

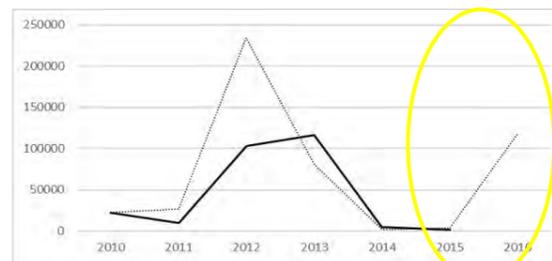
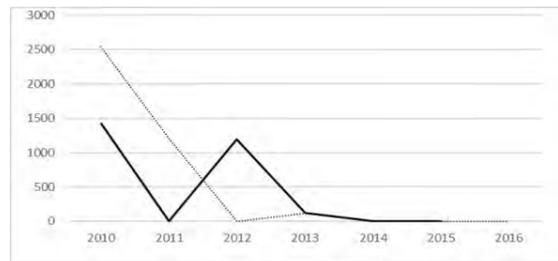


# VOCATION ÉCONOMIQUE

## ETAT DES LIEUX

### DOUAI

Entrepôts



### S'APPUYER SUR LES TENDANCES

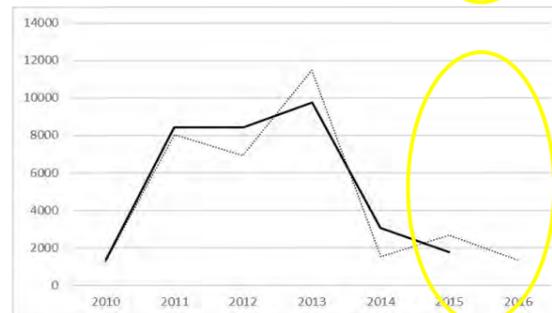
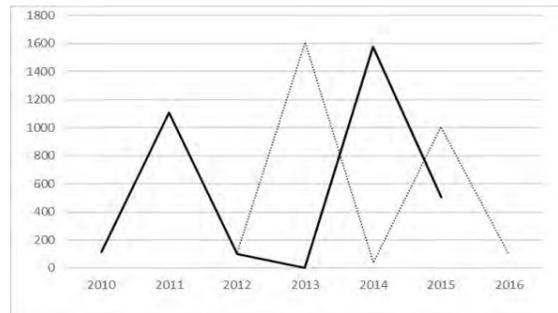
→ à l'échelle de Douai, une production de locaux non résidentiels irrégulière...

→ ... mais des tendances à l'échelle de l'agglomération sur lesquelles s'appuyer

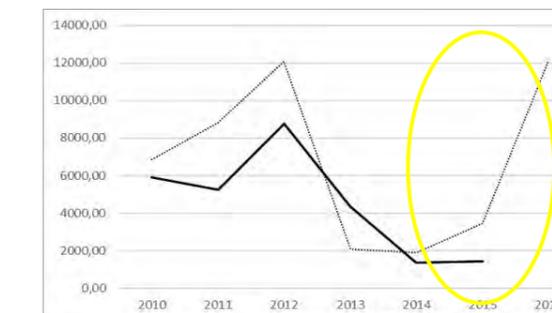
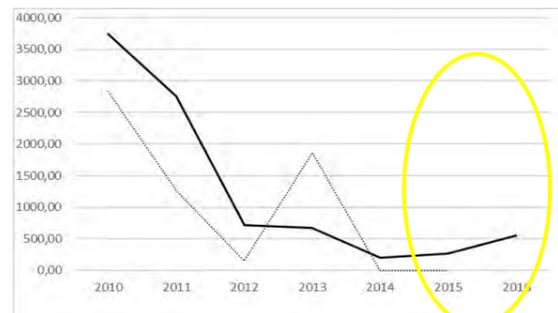
- À l'échelle de la CAD, une augmentation des autorisations de PC pour les locaux entrepôts / bureaux
- **Dynamique REV 3 et Campus CFA** que la programmation économique du pôle gare peut incarner. Une déclinaison en termes de :

- Vocations** : artisanale en lien avec le projet de CFA (volet éco-rénovation et éco-construction de REV 3) ; tertiaire spécialisé (volet mobilité de REV 3) ; tertiaire classique (moderniser le parc tertiaire)
- Produits** : village artisanale et formation ; petits plateaux de tertiaire ; IPHE

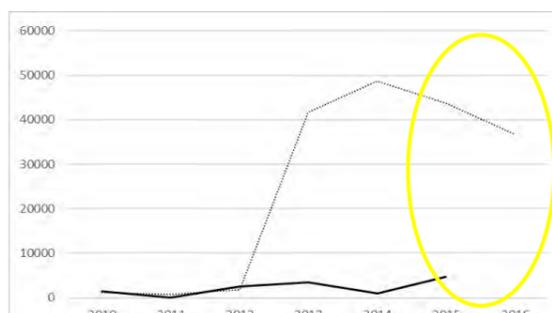
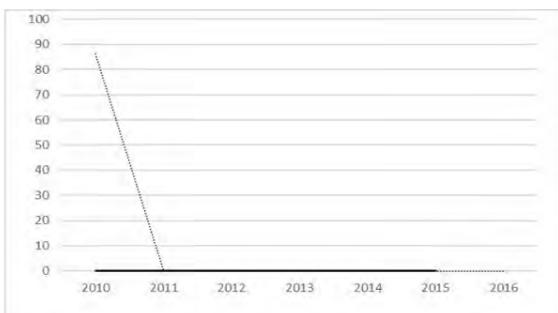
Locaux industriels



Bureaux



Locaux artisanaux



### Autorisation et construction de locaux non résidentiels – 2010-2016

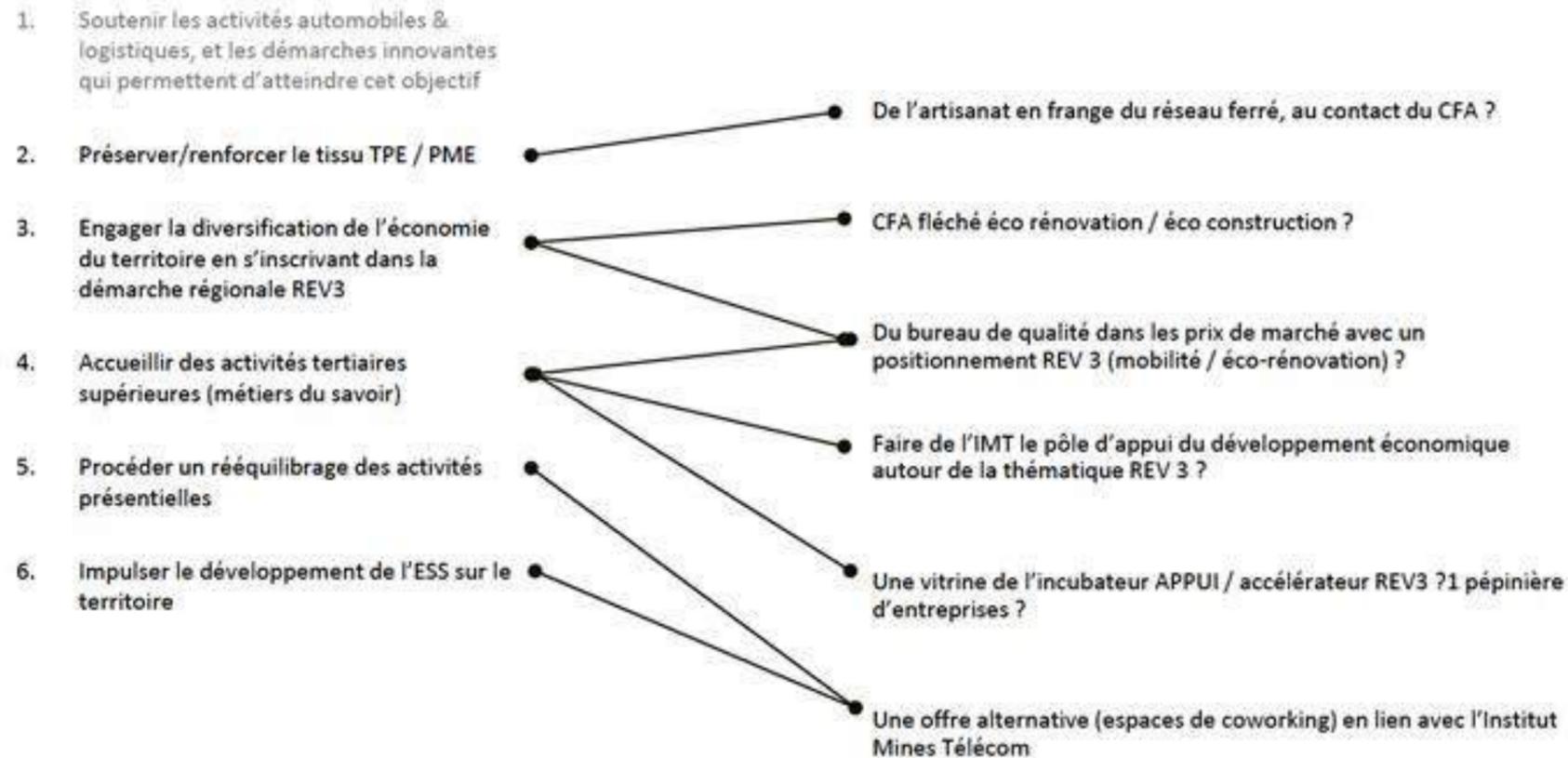
Sources : données sitadel 2010-2016

----- autorisés  
 \_\_\_\_\_ commencés

## VOCATION ÉCONOMIQUE ENJEUX ET POTENTIEL

### Orientations SCoT

### Le secteur de la gare



Le secteur gare : une opportunité de projet à saisir pour répondre aux orientations SCoT et positionner le secteur gare dans la géographie économique du Douaisis et des Hauts-de-France

#### A la recherche d'une vocation économique différenciante

- Inscrire la pôle gare dans le marché tertiaire : quelle(s) vocation(s) ?
  - Tertiaire banal (grands et petits plateaux) ?
  - Prix du marché à la location : 115 euros / m<sup>2</sup> / an sur de l'ancien, sur du neuf 130 € / m<sup>2</sup> / an
  - Tertiaire alternatif, à destination des navetteurs (étudiants, actifs pendulaires,...) ?
- Apporter une coloration artisanale au pôle gare
  - Evaluer l'impact de l'implantation du CFA sur l'immobilier de locaux artisanaux
  - Travailler finement l'insertion urbaine du CFA
  - Envisager de l'artisanat en frange du réseau ferré
  - Prix du marché à la location pour un atelier : 50-50€ /m<sup>2</sup>/an
- Développer de l'immobilier économique au croisement de la vocation R&D et formation appliquée
  - Comment faire infuser le projet REV 3 dans la programmation économique du pôle gare en cherchant à décloisonner les univers professionnels et de formation ?



#### → VOCATION TERTIAIRE ÉVIDENTE

- Compléter l'offre existante en tertiaire non spécialisé (offre de locaux tertiaires petits plateaux dominante en ville-centre ; programmation tertiaire de Vauban - 1200 m<sup>2</sup>)
- Atouts sur lesquels s'appuyer :
  - Pôle intermodal en situation charnière à l'échelle des Hauts de France
  - Enjeu de modernisation du parc tertiaire petits plateaux
  - Des investisseurs potentiels

#### → RENFORCER LA DYNAMIQUE D'ACCOMPAGNEMENT A LA CREATION D'ENTREPRISES : UN IPHE SUR LE PÔLE GARE

- S'appuyer sur les initiatives entrepreneuriales encouragées dans le cadre du programme « RUCHE »
- A inscrire dans le programme de développement REV 3 : accueillir le dispositif « accélérateur REV 3 » dans la perspective du déploiement

#### → VOCATION ARTISANALE A INITIER

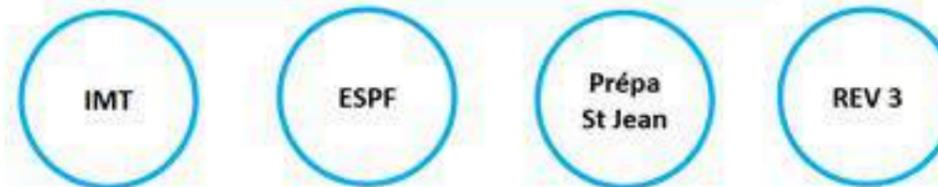
- Tirer profit du projet de CFA : anticiper son installation et proposer des locaux artisanaux en lien avec les thématiques REV 3 (éco-construction / éco-rénovation ; mobilité du 3<sup>e</sup> millénaire)
- Imaginer une programmation économique mixte logements / activités

## VOCATION ÉCONOMIQUE ENJEUX ET POTENTIEL

DIVERSIFIER LA VOCATION ECONOMIQUE EN PRENANT  
APPUI SUR LES DYNAMIQUES UNIVERSITAIRES



### → TERTIAIRE ALTERNATIF ET SUPÉRIEUR



#### IMMOBILIER ALTERNATIF

Vitrine de l'offre entrepreneuriale de l'IMT ?

Antenne du Fablab  
Espace coworking



#### SERVICES

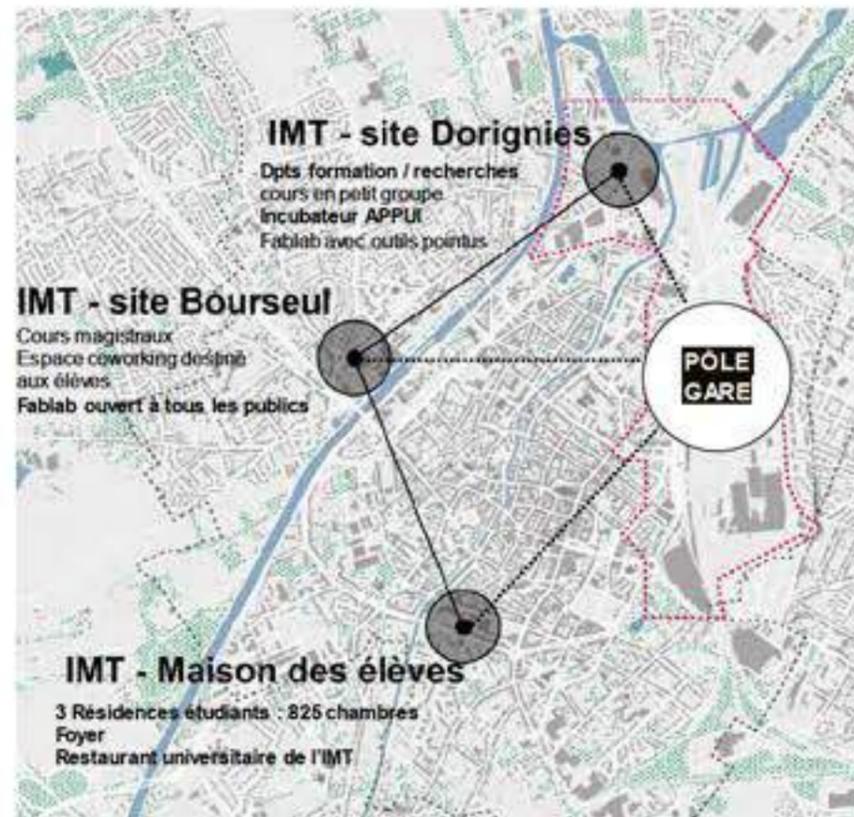
Restauration collective à destination des entreprises du pôle gare, de l'IMT et autre (navetteurs) ?

#### FORMATION / REV3



Des passerelles avec le CFA et l'IMT ?

- En termes de formation : lien avec le master bâtiment à énergie positive ; liens sur une filière en apprentissage ?
- En termes d'outils : mutualisation de certains labos



L'Institut Mines-Télécom Lille-Douai et le projet de CFA : des pistes  
programmatisques à tester

#### IMMOBILIER ALTERNATIF

Vitrine de l'offre entrepreneuriale de l'IMT ?

Antenne du Fablab  
Espace coworking

#### SERVICES

Restauration collective à destination des entreprises du pôle gare, de  
l'IMT et autre (navetteurs) ?

#### FORMATION / REV3

Des passerelles avec le CFA et l'IMT ?

- En termes de formation : lien avec le master bâtiment à énergie positive ; liens sur une filière en apprentissage ?
- En termes d'outils : mutualisation de certains labos

## VOCATION ÉCONOMIQUE ENJEUX ET POTENTIEL

LE PÔLE GARE, VITRINE DES SAVOIR-FAIRE ET DE  
SERVICES MUTUALISÉS



### STATION SERVICES (ACTIFS, HABITANTS, PENDULAIRES, VISITEURS)

- Services mutualisés aux entreprises (restauration, administratifs, ressources RH et Gestion sur le modèle CMA...)
- Accessibles aux différents publics : cafétaria, espaces d'attente pour les pendulaires, de lecture et de travail pour les étudiants en transit et les habitants du quartier...



### VITRINE DES SAVOIR-FAIRE

- Espace de **show-room** ouvert à tous les publics [exemple : Cybernarium du quartier 22@]
- Espace d'**initiation pédagogique** à l'image de la **Cité des Sciences de la Villette** ou de l'**Exploradôme** à Vitry-sur-Seine (musée interactif des sciences et du numérique)

**SCOT**  
GRAND DOUAISIS  
**L**

GARE  
SCARPE  
VAUBAN

**]**

**VOCATION RÉSIDENTIELLE**



# VOCATION RÉSIDENTIELLE

## ETAT DES LIEUX

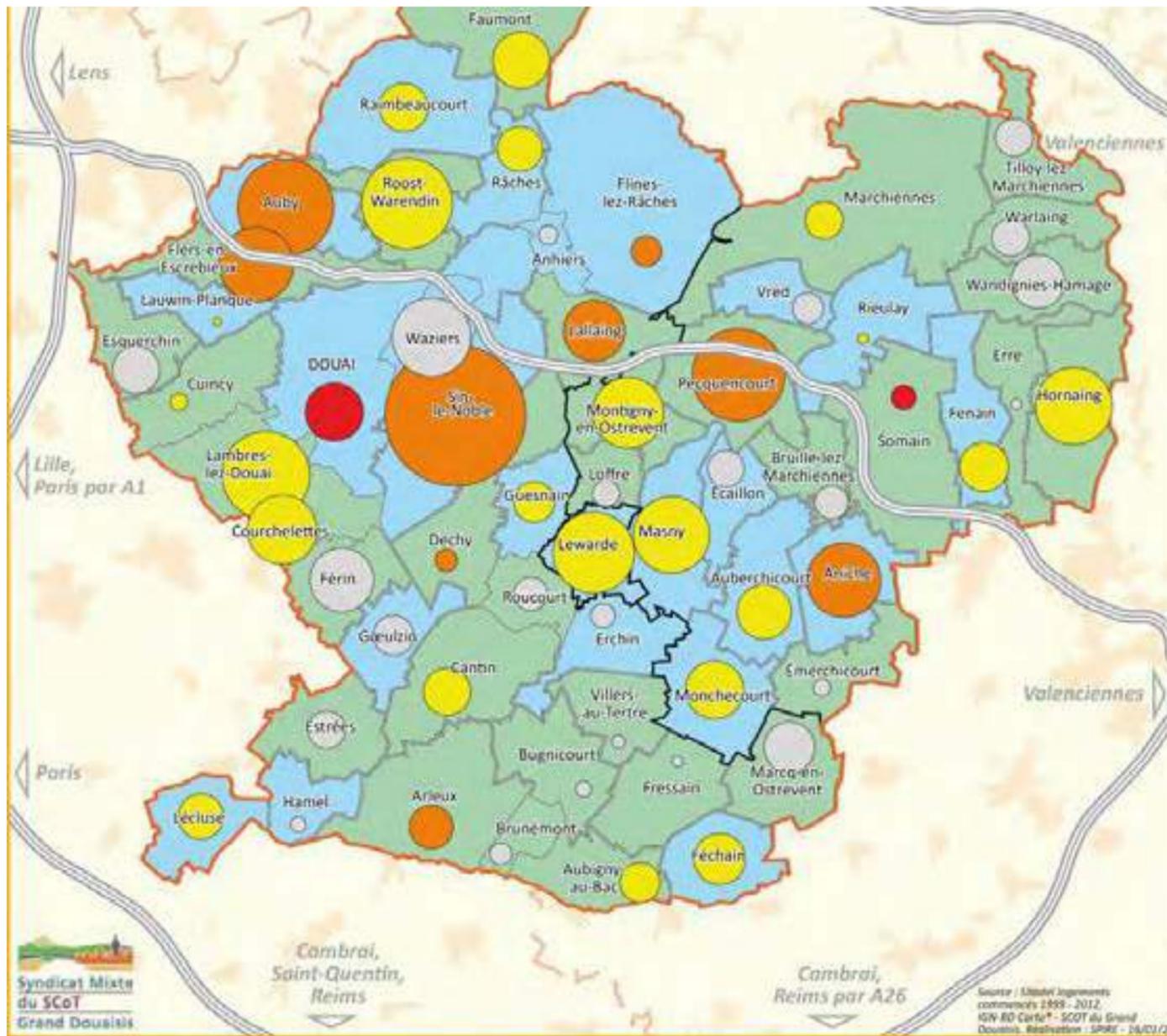
### UNE URBANISATION EN EXTENSION URBAINE

**La croissance démographique est portée par les communes périphériques**

- 29,8% des constructions de logements de la CAD
- Croissance par lotissements pavillonnaires

**Le cœur d'agglomération se démarque dans ces dynamiques constructives**

- Des objectifs en matière de construction neuve non atteints (source SCoT), à Douai notamment
- Majorité de collectifs à Douai
- Faible part de maisons type maisons de ville en ville-centre



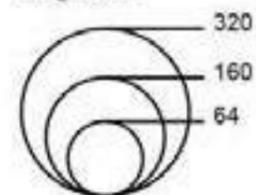
Typologie INSEE des pôles :

- Pôle de services supérieur (au moins 18 types d'équipements supérieurs)
- Pôle de services intermédiaires (au moins 14 types d'équipements intermédiaires)
- Pôle de services de proximité (au moins 12 types d'équipements de proximité)

- Sous-représentation de la construction\*
- Sur-représentation de la construction\*

\*position par rapport au taux de construction moyen du SCOT du Grand Douaisis : 11,1 %

Écart entre la construction réelle et égalitaire :



source : RP SCoT

Les communes sont traitées selon un code couleur binaire (bleu ou rouge) selon qu'elles présentent un taux de renouvellement inférieur ou supérieur à la moyenne. Chacune des communes est caractérisée par une bulle représentant le déficit ou l'excédent de logements construits par rapport à la moyenne (la bulle représente l'écart entre le nombre de logements réellement construits et le nombre de logements qui auraient été construit si le taux de renouvellement moyen avait été appliqué au parc de la commune).

## VOCATION RÉSIDENTIELLE ETAT DES LIEUX

Composition des ménages			Résidences principales selon le nombre de pièces			Familles selon le nombre d'enfants âgés de moins de 25 ans		
	2014	%		2014	%		2014	%
<b>Ensemble</b>	<b>18 094</b>	<b>100,0</b>	<b>Ensemble</b>	<b>18 098</b>	<b>100,0</b>	<b>Ensemble</b>	<b>10 104</b>	<b>100,0</b>
Ménages d'une personne	7 652	42,3	1 pièce	1 314	7,3	Aucun enfant	4 804	47,5
Autres ménages sans famille	415	2,3	2 pièces	2 902	16,0	1 enfant	2 463	24,4
<b>Ménages avec famille(s) dont la famille principale est :</b>	<b>10 026</b>	<b>55,4</b>	3 pièces	3 605	19,9	2 enfants	1 663	16,5
un couple sans enfant	4 031	22,3	4 pièces	4 098	22,6	3 enfants	804	8,0
un couple avec enfant(s)	3 858	21,3	5 pièces ou plus	6 179	34,1	4 enfants ou plus	370	3,7
une famille monoparentale	2 137	11,8						

Source : INSEE 2014

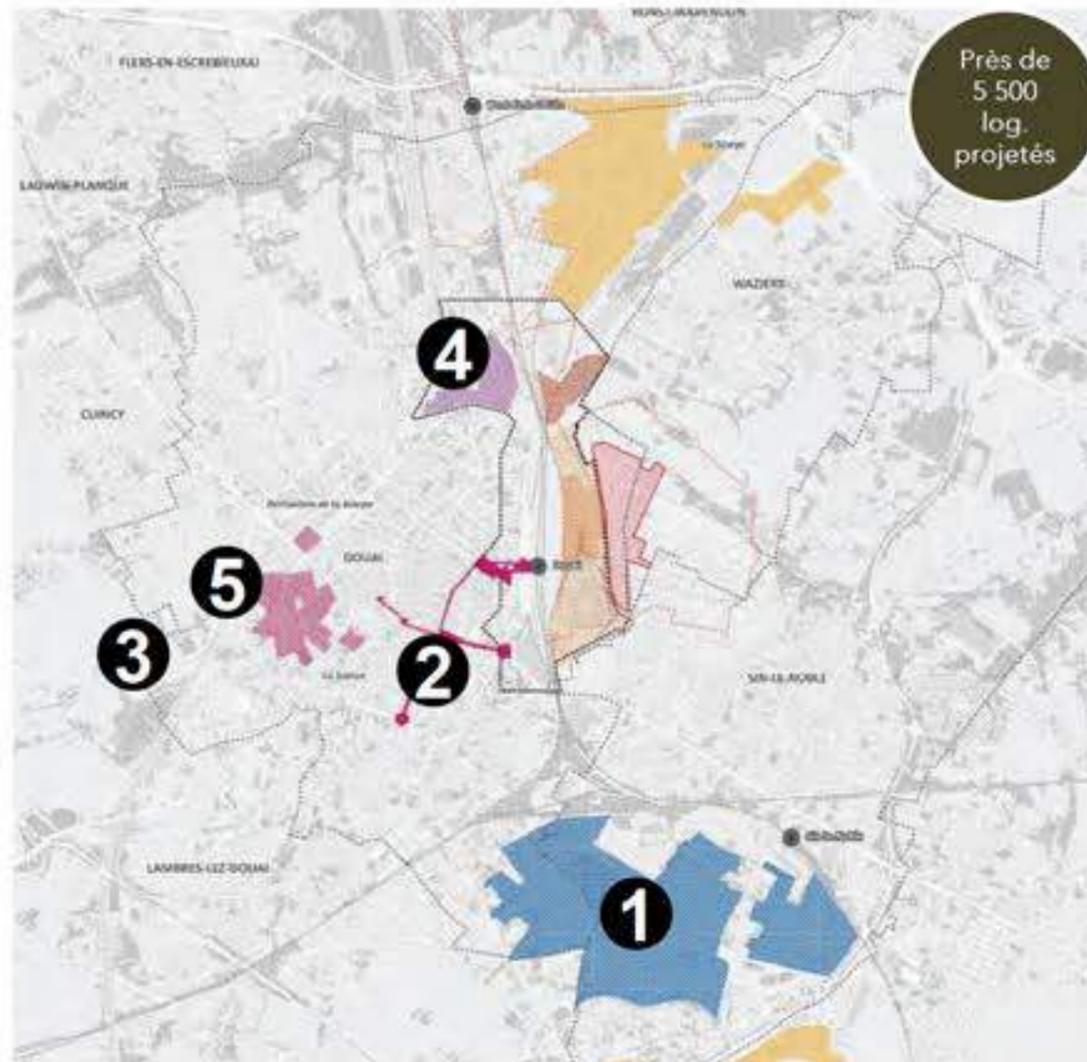
### UN PARC RÉSIDENTIEL INADAPTÉ AUX BESOINS

Échelle Douai

- Typologie du parc  
T4, T5 et + = 57% du parc

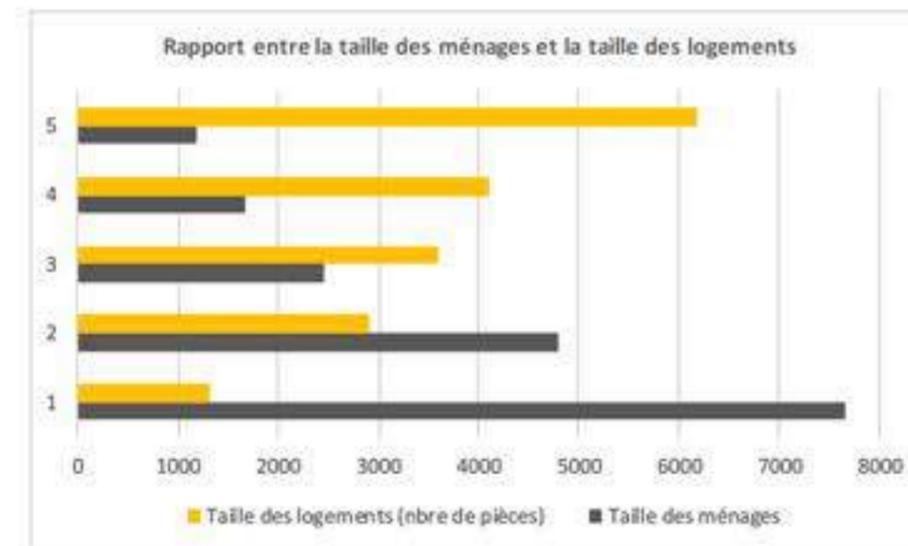
- VS Taille des ménages  
Ménages sans enfants + ménages avec 1 enfant = 86%

→ Le parc résidentiel est inadapté à la tendance à la baisse de la taille des ménages liée au vieillissement / décohabitation / desserrement



- 1 Projets en cours :  
Écoquartier du Raquet – 4000/4700 lgts – horizon 2030  
4 000 à 4 700 logements à terme  
Part collectif / maison de ville
- 2 Projet Mirabeau – 118 lgts étudiants (du studio au T2).  
Livraison 2T 2019
- 3 Lotissement « Dumez » - 400 lgts  
Faubourg D'Esquerchin, emprise 3929m<sup>2</sup>  
sept lots sur les neuf sont déjà bâtis pour accueillir in fine 400 logements.
- 4 Vauban – 250 lgts dont  
163 lgts collectifs  
10 intermédiaire (individuel en bande)  
77 TAB / Maisons individuelles
- 5 Quartier de Caux  
Étude urbaine en cours ?
- + Des quartiers NPNRU  
un multi-sites d'Intérêt Régional (Pont de la Deûle à Flers en Escrebieux, Dorignies à Douai dit l'Escarpelle et le quartier du Faubourg de Béthune à Douai) • Les Épis à Sin le Noble, retenu en Quartier d'Intérêt National

### LES PROJETS URBAINS DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION TENDENT À COMBLER CERTAINES LACUNES DU PARC RÉSIDENTIEL



Les biens recherchés par les Douaisiens

source : entretiens promoteurs – KIC promotion - et agents immobiliers – ORPI ; Dreumont immobilier))

## Jeunes actifs

- Accession principalement.
- **> Le produit idéal : maisons, 3 chambres, jardin, garage.**
- **> pas de collectif :**
- craintes des charges locatives de copropriété + craintes de ne pas choisir ses voisins (dans le cas de produit investisseur)

## Jeunes retraités / Séniors

location ou accession

**>Profil 1 : collectif.** Appartement bien placé, toutes commodités (ascenseurs, garage, extérieurs / balcons), proche gare et commerces, dans centre-ville. Location.

**>Profil 2 : petite maison**  
Maison de courée, 60-80m<sup>2</sup>, petit jardinet, voisins mitoyens mais pas de nuisances provenant des voisins du dessous/dessus. Accession.

## Publics spécifiques

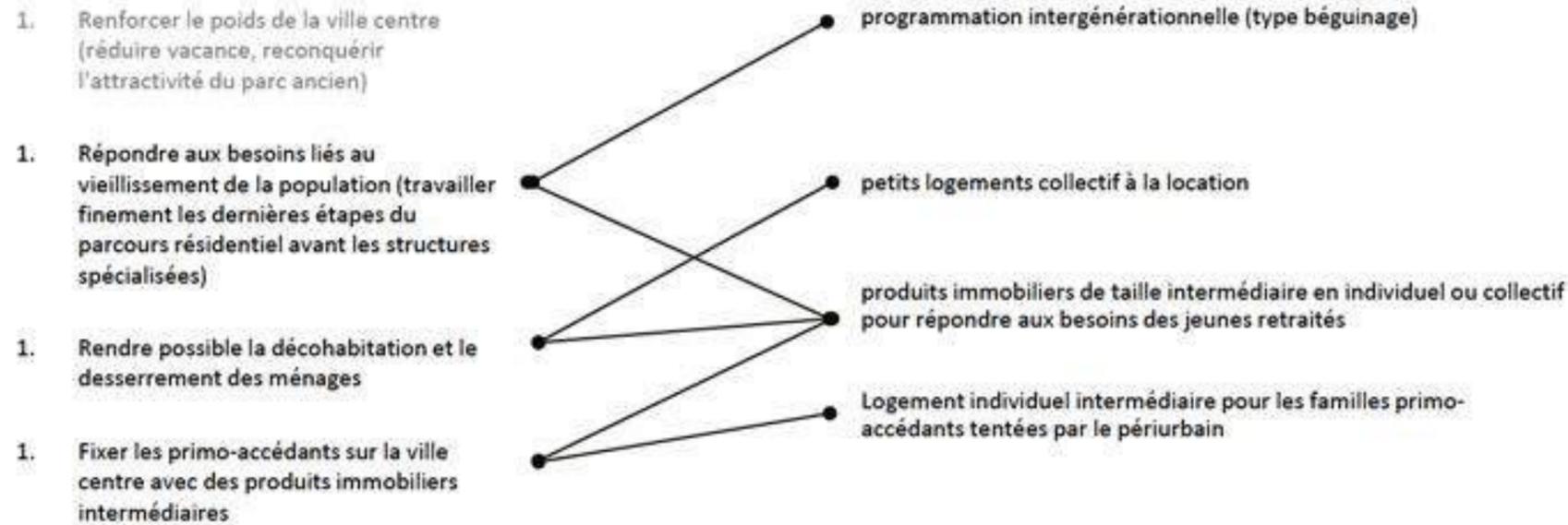
Des besoins pour les jeunes précaires (foyer jeunes travailleurs, LS), personnes âgées valides.

Pas de potentiel important pour du logement étudiant (l'IMT a ses résidences).

## VOCATION RÉSIDENTIELLE ENJEUX ET POTENTIEL

### Orientations SCoT

### Le secteur de la gare



Quelle déclinaison des ambitions du SCoT / PLU sur le secteur gare ?

**SOUTENIR LA TENDANCE DE RECONQUÊTE RÉSIDENTIELLE DE LA VILLE-CENTRE EN FAISANT DU SECTEUR GARE UN NOUVEAU QUARTIER RÉSIDENTIEL**

Une vocation résidentielle à définir et à phaser au regard des dynamiques à l'œuvre et projetées

- Une programmation spécifique dans les premiers temps du projet ?
  - Adaptée au vieillissement de la population
  - Répondre aux dynamiques liées au desserrement et à la décohabitation des ménages
- Identifier le secteur gare dans le marché résidentiel familial pour limiter la tendance à l'étalement urbain ?
  - Proposer une part de logements familiaux pouvant bénéficier de l'ensemble des aménités de la ville-centre
  - Animer le quartier de la gare par le développement d'une économie présentielle complémentaire
  - Bénéficier des avantages fiscaux (TVA à 5,5) sur les opérations immobilières car située à moins de 300 m du QPV de la Cité des Clochettes (à vérifier auprès des services de la ville de Douai)

LA PLACE DU PÔLE GARE DANS CES DYNAMIQUES  
RÉSIDENTIELLES : DU PÔLE GARE AU QUARTIER DE GARE

UN LEVIER PROGRAMMATIQUE POUR UN RETOUR AU  
CENTRE

→ DES PROFILS A ATTIRER DANS LE QUARTIER DE LA GARE



**Jeunes actifs**  
couples primo-accédants



**Jeunes  
retraités /  
Séniors**



**Publics spécifiques**  
Des besoins pour les jeunes  
précaires (foyer jeunes  
travailleurs, LS), personnes  
âgées valides.



Logements adaptés  
pour des personnes  
âgées autonomes



→ ADAPTER LES TYPOLOGIES A LA DEMANDE



**COLLECTIFS**

- S'appuyer sur tendances récentes mais fragiles en matière de construction neuves à Douai :
- ✓ Petits logements / produits investisseurs : Résidence Gayant & Arkéos (rue du polygone, TAGERIM Promotion) - 139 logements collectifs au total –
- ✓ Opération avec éventail typologique (169 log du studio au 5 pièces duplex avec balcon et terrasse/jardin privatifs) : Rue Casimir – Giroud portée par Nacarat (groupe Rabot Dutilleul)
  - Réponse aux profils personnes âgées à la recherche des aménités en matière de transport et de commerces/services



**INDIVIDUELS TYPE MAISONS EN BANDE OU LOGEMENTS INTERMÉDIAIRES**

- Recherché par les jeunes actifs [maison 3 chambres avec jardin et garage]
- Recherché par les jeunes retraités et séniors [maison de courée, 60-80 m², mitoyenneté]



**SCOT**  
GRAND DOUAISIS  
**L**

GARE  
SCARPE  
VAUBAN  
**]**

**VOCATION TOURISTIQUE**



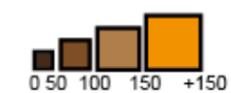
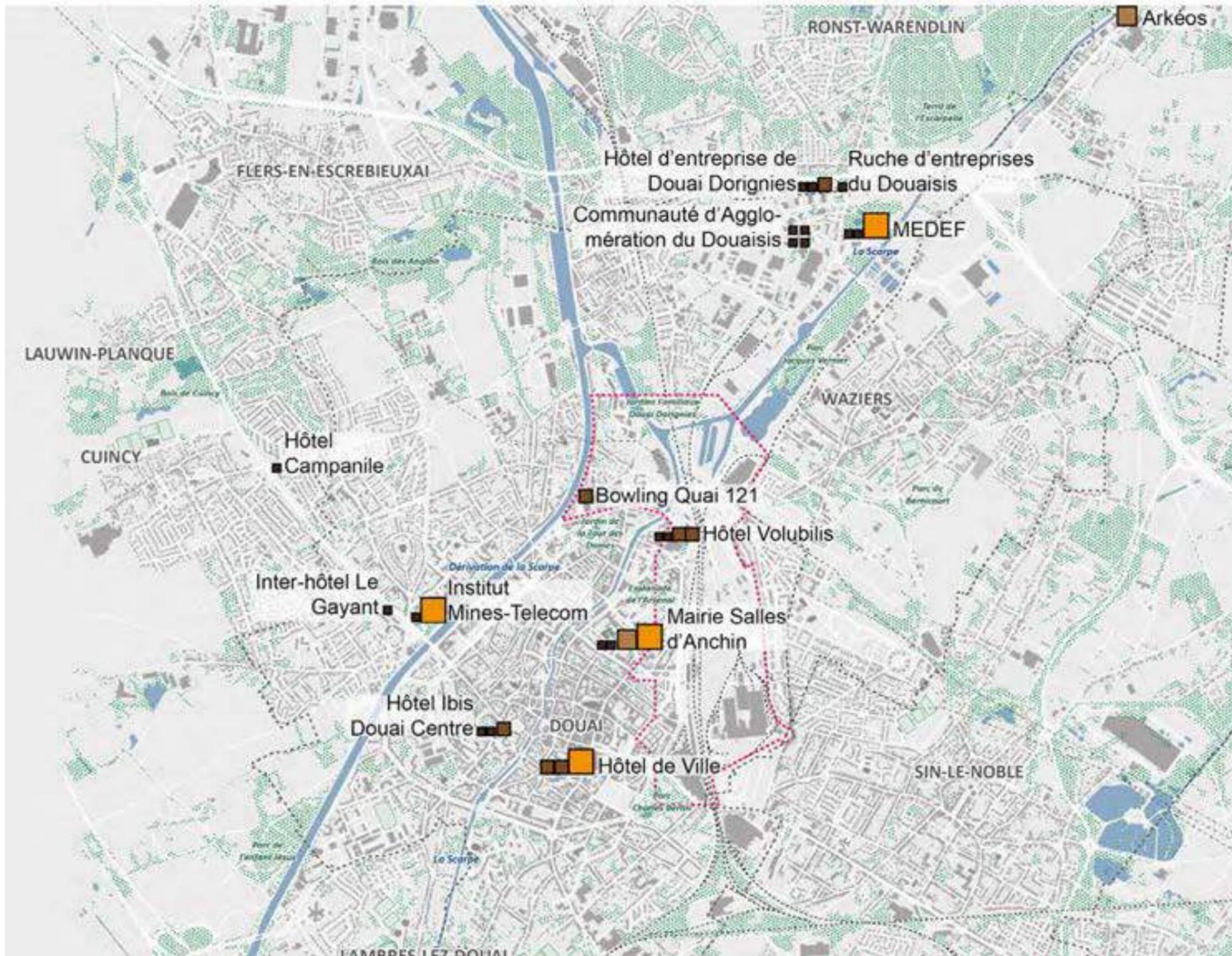
## VOCATION TOURISTIQUE

### ETAT DES LIEUX

#### Des atouts pour développer le tourisme d'affaires

#### Maillage du territoire en salles de type MICE

- Un territoire qui offre une variété de jauges pour accueillir de l'événementiel d'affaires
- Une granulométrie étendue : de la petite salle pour des réunions de travail à des salles de conférence
- Offre concentrée dans le parc hôtelier
- **Une activité soutenue par un vivier d'industriels majeurs implantés dans le Douaisis (Renault, Société Nouvelle WM, ISS Logistique et Production, Amazone)**
- Le bénéfice de l'accessibilité TGV et TER



Jauge des salles de réunions proposées à la location

## VOCATION TOURISTIQUE

### ETAT DES LIEUX

#### Des atouts pour développer le tourisme d'affaires

L'atout force du Gayant Expo : un levier de positionnement du Douaisis dans le territoire régional du tourisme d'affaire et événementiel

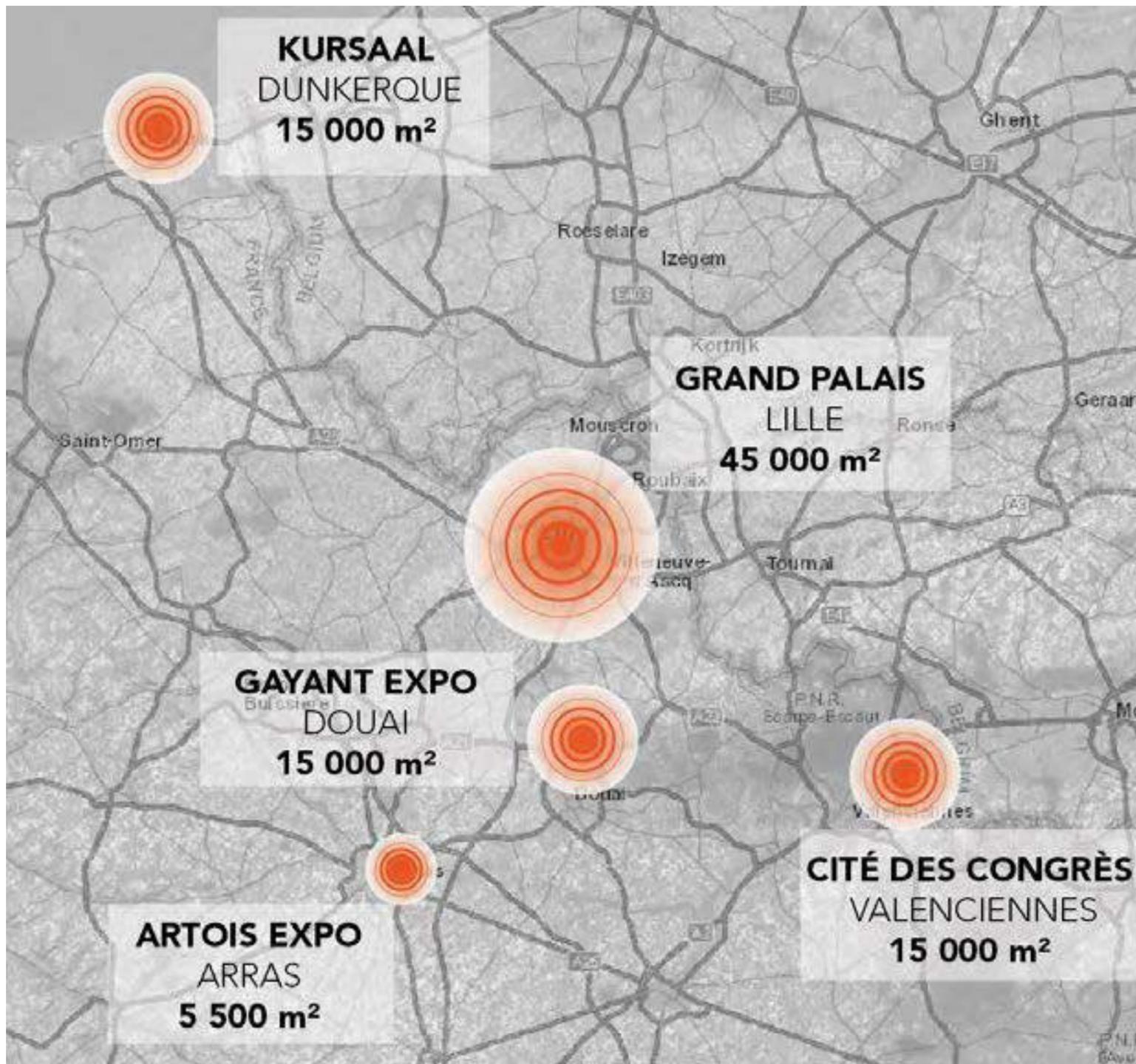
→ Un site aux forts atouts pour accueillir du salon/exposition/concert :

- Stationnement
- Sa capacité d'accueil 3 halls principaux (3000 m<sup>2</sup>, 5000 m<sup>2</sup> et 7000 m<sup>2</sup>)
- Son accessibilité

→ Des perspectives de développement renforçant son attractivité : du PEX au PDC

→ Un planning d'occupation optimisé : taux d'occupation 285 jours / an

→ Offre grand public qui pourrait contribuer à identifier le Douaisis comme territoire de destination



## VOCATION TOURISTIQUE ETAT DES LIEUX

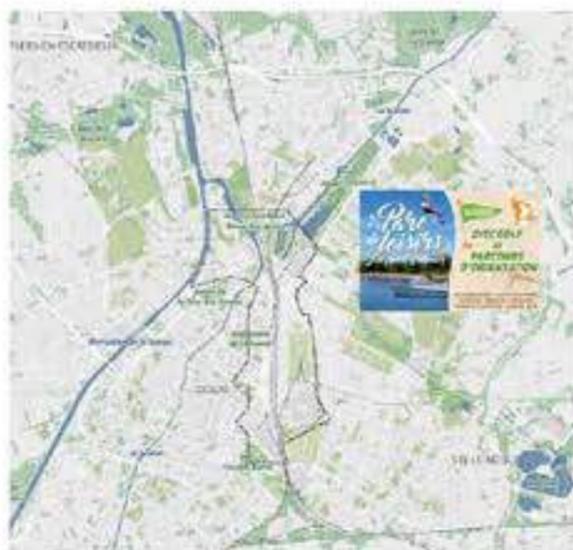
**Une ville reconnue pour son patrimoine historique et culturel mais qui peine à se positionner à l'échelle régionale**

Héritage historique reconnu mais non différenciant dans le bassin Minier

Un territoire desservi par l'autoroute A21 et le train mais enclavé entre des destinations phares : Lens et son Louvre ; Valenciennes et ses canaux ; Cambrai et sa bêtise ; Lille Roubaix

Des « phares » :

- le Beffroi et les géants sont des symboles remarquables
- Centre historique minier



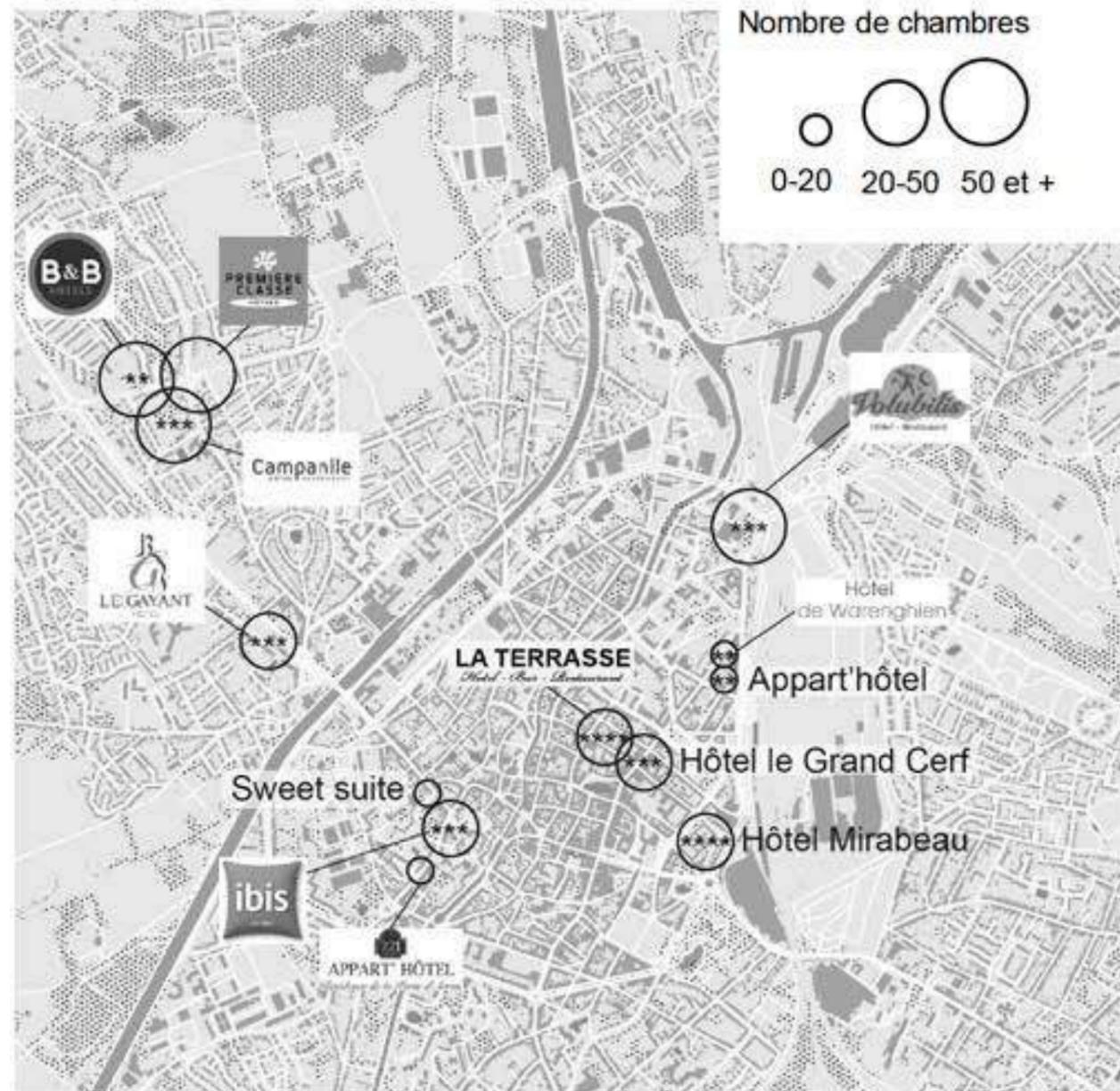
> Trame verte & bleue support de  
Loisirs de proximité



> Douai, ville patrimoniale

## VOCATION TOURISTIQUE

### ETAT DES LIEUX



Territoire / Nbre de chb	Hôtel	1*	2*	3*	4*	5*	Appart hôtels	TOTAL chbres
LILLE	98	80	466	1151	819	250	60	2924
ARRAS	162	0	83	211	118	0	44	618
VALENCIENNES	74	0	73	245	87	0	71	550
<b>DOUAI</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>139</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>234</b>

source : INSEE

Des atouts à déployer pour identifier le Douaisis comme territoire de destination touristique

#### Le Douaisis, destination touristique à grande échelle

Promouvoir la ville comme lieu d'hébergement privilégié pour « rayonner » ensuite sur le territoire

→ Tirer profit de la proximité avec le bassin parisien (1h30 en TGV) qui présente une population à la recherche de weekends déconnectant les urbains de leur quotidien.

→ Communiquer largement sur des événements de grandes renommées pour attirer : Les Gayants s'inscrivent dans une tradition régionale des Géants du Nord Pas de Calais. Les Gayants ne sont visibles que lors de la fête qui les célèbre, un événement ponctuel de 3 jours.

#### Le Douaisis, destination touristique de proximité

Renforcer le tourisme culturel pour capter des flux le weekend

→ Tirer profit du bassin de population : Douaisis au centre d'un bassin de population où les résidents sont friands de destinations à la journée

→ Potentiel en matière de tourisme culturel : le musée de la Chartreuse qui n'a pas assez de moyens pour accueillir des expositions rayonnantes (comme le fait Arras avec l'exposition Versailles) ; projet d'office du tourisme « hors les murs » pour inciter les voyageurs à visiter Douai...

#### Potential pour le développement du tourisme fluvial

Valoriser la position stratégique de Douai en bordure du Canal Seine-Nord Europe liant la Seine à la mer du Nord et aux voies fluviales belges.

→ Proposer une offre d'hébergement insolite sur l'eau ou en bordure du canal.

→ Développement d'un nouveau type de camping, attractif et confortable à lier avec les activités autour des trames vertes et bleues de la région

Mais, des freins au développement du tourisme de loisirs : une offre ciblée clientèle d'affaire essentiellement, peu d'hôtel moyenne gamme de grande capacité

→ Prédominance de petits établissements avec faible capacité d'accueil  
→ Une surreprésentation d'une clientèle affaire représentant 80% de la clientèle totale

- Proposition quasi systématique de salles de réunion mais avec une faible adéquation du nombre de chambres

→ Peu de clientèle touristique

- Fermetures en plein été souvent
- Aucune offre de chambres familiales n'est proposée.

→ Des projets qui amorcent le renouveau de l'offre

- Hôtel Mirabeau : quatre étoiles réinvestissant l'hospice réhabilité, 60 chambres et suites, un Spa, une salle de sport, une brasserie



## VOCATION TOURISTIQUE

### ETAT DES LIEUX

#### Offre hôtelière à Douai : état des lieux du secteur gare

**4 étoiles - 21 chambres** (82 ch. d'ici 2019)

**Hôtel de la Terrasse**, 36, terrasse Saint-Pierre, Hôtel 4 étoiles de 21 chambres qui comprend un restaurant gastronomique et une salle de réunion

**Hôtel Mirabeau** : 62 chambres et suites, un spa, une salle de sport, une brasserie, Salons. Livraison 2019.

**3 étoiles - 97 chb**

**Volubilis**, Boulevard Vauban

Hôtel 3 étoiles de 55 chambres et une salle de réunion

**Le Grand Cerf**, 16, rue Saint Jean

Hôtel 3 étoiles de 42 chambres

**2 étoiles - 4 chambres + 4 appartements**

**Hôtel de Warengnien** (classé monument historique), 250, rue Morel,

Hôtel 2 étoiles de 5 chambres

**Appart'hôtel Douai gare**, 115 rue Leon Escoffier

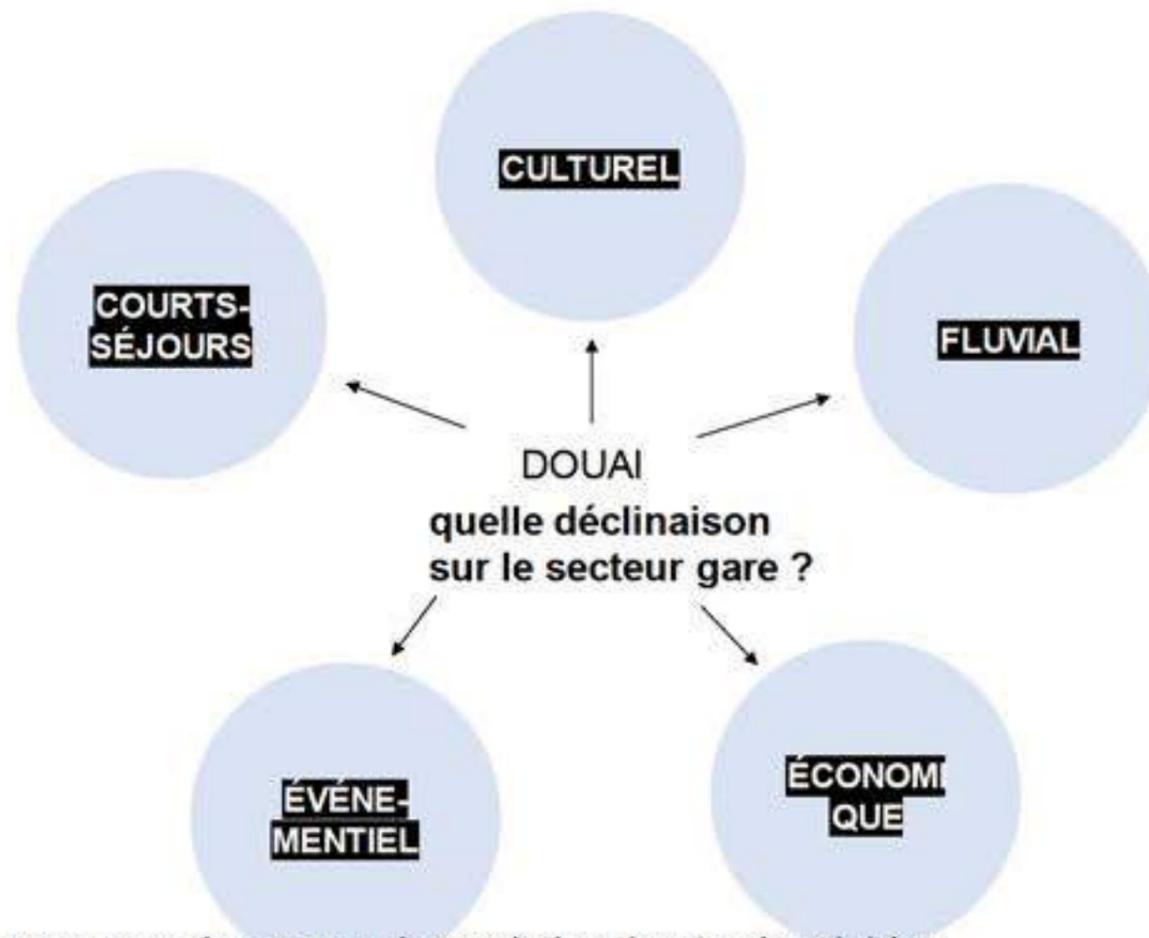
Hôtel 2 étoiles de 4 chambres : 1 studio, 2 appartements 1 chambre, 1 appartement 3 chambres

## VOCATION TOURISTIQUE ENJEUX ET POTENTIEL

### UNE VOCATION TOURISTIQUE DU PÔLE GARE A REVELER

DES LEVIERS POUR POSITIONNER DOUAI DANS LE TERRITOIRE TOURISTIQUE DE LOISIRS DES HAUTS DE FRANCE :

- ADAPTER ET DIVERSIFIER L'OFFRE TOURISTIQUE [projet en cours, dynamique à renforcer]
- DÉVELOPPER L'HÔTELLERIE À VOCATION TOURISME RÉGIONAL / FAMILIAL
  - Hébergement atypique en bord de canal ?
  - Accueil de groupes > une offre d'hébergement de groupe (au moins 70 chambres) de qualité supérieure et à prix abordables à proximité de la gare ?
- LE PÔLE GARE COMME PORTE D'ENTRÉE DU TOURISME DE DESTINATION ET DE PROXIMITÉ



hébergements de groupe de qualité et à prix abordables

### RÉFÉRENCES



**Du dortoir à la suite familiale : différents espaces de couchages ...**

**Concept :**  
Offrir à la fois une offre en dortoir et en chambre individuelle et familiale

**Dedans / Dehors**

**Concept :**  
Des lieux de convivialité s'ouvrant sur terrasse ensoleillée mais qui peut être privatisée

**Des lieux commun de convivialité très qualitatifs**

**Concept :**  
Bar - Restaurant - Table d'hôte avec ventes de produits locaux

**Des services spécifiques à destination des touristes loisirs ?**

**Concept :**  
Dédiés aux sportifs, ateliers de réparation vélos, espaces de stockage sécurisés, espaces sportifs ...

**SCOT**  
GRAND DOUAISIS

GARE  
SCARPE  
VAUBAN

L ]

**COMMERCES & EQUIPEMENTS**



# ÉQUIPEMENTS PUBLICS ENJEUX ET POTENTIEL

## Le pôle gare : un pôle équipé pour tous les usagers

### Petite enfance

→ Une offre de garde privée de petite jauge (type microcrèche) pour les navetteurs est une piste à explorer pour la programmation du pôle gare.

### Sport et vie associative

→ trouver un site pour les boulistes et la Croix Rouge situés dans un bâtiment vétuste

### Culture

→ 2 pistes pour conforter le statut de quartier de gare et renforcer son caractère de destination :

- la création d'une médiathèque en remplacement de l'actuelle bibliothèque municipale
- la reconstruction de l'École d'art de Douai, actuellement abritée dans un bâtiment ancien ne répond pas aux normes de sécurité

### Légende:



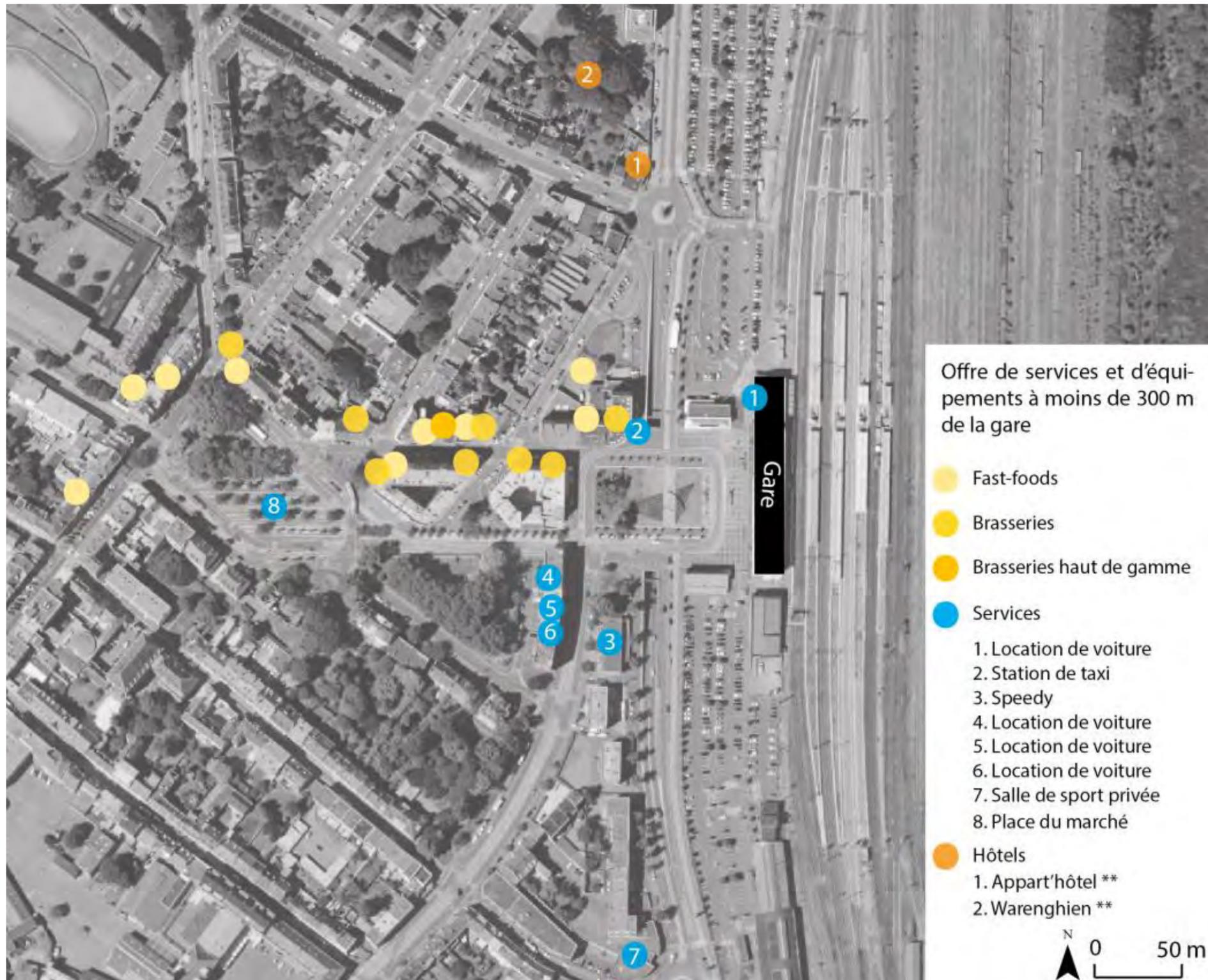
## RESTAURATION

### ENJEUX ET POTENTIEL

#### Une offre de restauration à maintenir et compléter

→ Les préconisations de l'étude centre ville :

- développement commercial autour du pôle gare : offre répondant aux besoins de proximité et de services, ainsi qu'aux flux pendulaires (crèches, conciergerie, drive piéton, retrait paniers AMAP, retrait colis et commandes e-commerce...).



**SCOT**  
**GRAND DOUVAISIS**

**GARE  
SCARPE  
VLAUBAN**

**ANNEXES &  
RÉFÉRENCE**





> 1

1. Bethunes - rénovation (Longueur = 140m, Livraison 2019 / Budget : 4,1M€)
2. Saint Brioux (Longueur = 150 m et largeur de 4,4 m, Livraison : 2017, cout travaux = 5,2 M€)
3. Morlaix (Longueur = 80 m, Livraison : 2017, cout travaux = 5,9 M€ HT dont Union européenne (21,5 %), Morlaix Communauté (21,5 %), État (15 %), Région (14 %), Département (9,5 %) et ville de Morlaix (8,7 %))



> 2



> 3



> 4

4. Laval (Longueur = 95 m et largeur de 8 m, Livraison : 2017, cout travaux = 6,6 M€)
5. La Roche Sur Yon (Longueur = 67 m, Livraison : 2010, cout travaux = 4,5 M€ TTC)
6. Angoulême (Longueur = 144m, Livraison : novembre 2018, cout travaux = 11,84 M€ TTC ) dont GrandAngoulême (4,3 M€), Europe (2,3 M€), Conseil départemental (1,5 M€), Etat et Région (1,3 M€ chacun) et SNCF (1,1 M€)

Références - ouvrages et programmes

### 1.2.2 La desserte du PEX – PEX régionaux (distances gares / PEX)

Comparaison des distances d'accès depuis les gares SNCF aux enceintes et espaces d'accueil de différents parcs d'exposition ou de congrès :

- Lille
- Arras
- Douai - Gayant Expo
- Valenciennes

### 1.2.3 Passerelles

Références d'ouvrages de franchissement de voies ferrées :

- Bethunes - rénovation (Longueur = 140m, Livraison / Budget : 4,1M€)
- Saint Brieux (Longueur = 150 m et largeur de 4,4 m, Livraison : 2017, cout travaux = 5,2 M€)
- Morlaix (Longueur = 80 m, Livraison : 2017, cout travaux = 5,9 M€ HT dont Union européenne (21,5 %), Morlaix Communauté (21,5 %), État (15 %), Région (14 %), Département (9,5 %) et ville de Morlaix (8,7 %))
- Laval (Longueur = 95 m et largeur de 8 m, Livraison : 2017, cout travaux = 6,6 M€)
- La Roche Sur Yon (Longueur = 67 m, Livraison : 2010, cout travaux = 4,5 M€ TTC)



> 5



> 6

## 1.2.5 Télécabines

Références de projets de téléphériques ou télécabines :

### 1.2.5.1 CABLE A/ TELEVAL (94) : Tracé Créteil Villeneuve-Saint-Georges - STIF

- Télécabine monocâble d'une longueur totale de 4,5 km environ et comportant 5 stations
- Débit : 1 600 personnes par heure et par direction en heure de pointe (évolution possible jusqu'à un débit maximal de 2 000 personnes)
- Fréquence d'arrivée des cabines en station de 22,5 secondes
- Coût total du projet : 120 M € HT environ (26 M € HT / km)
- 20 heures d'exploitation par jour sur 355 jours par an (une fermeture annuelle d'une dizaine de jours est indispensable aux opérations de maintenance)
- 
- Dimensions type d'une station de télécabine (zone couverte) :
  - o Environ 17m de large pour 30m de long pour une station terminus ;
  - o Environ 20m de large pour 60m de long pour une station intermédiaire.

### 1.2.5.2 Bagnolet (93) : Tracé Galliéni – La Noue - STIF

- Distance linéaire entre les 2 gares entre 600 et 650 mètres.
- Débit : au moins 1000 personnes/heure/sens (capacité des cabines : 35 places environ)
- Fréquence de départ : 1 min 30
- Coût total du projet : 21 000 000 € dont :
  - o Système 13 500 000 €
  - o Gares 4 000 000 €
  - o Aléas 600 000 €
  - o Etudes et honoraires 2 900 000 € (Base travaux 18 100 000 €)



Sources : En haut à gauche : Londres (photo ERIC)  
En haut à droite : Rio (photo Poma)  
En bas à gauche : Saragossa (photo Leitner)  
En bas à droite : Ankara (photo Leitner)

**SCOT** [ GARE  
GRAND DOUAISIS [ SCARPE  
Vauban ] ]

AXL - VILLE OUVERTE - DYNALOGIC - OCI - MDT5  
Mai 2018