



SCOT

GRAND DOUAISIS

**GARE
SCARPE
VAUBAN**

PHASE 3

**MISE EN PLACE D'OUTILS PRÉ-
OPÉRATIONNELS**

FICHES PROJETS

**AXL - VILLE OUVERTE - DYNALOGIC -
OGI - MDTs et SNCF Réseau**

**Partenaires: Douaisis Agglo - Ville de
Douai - SMTD**

septembre 2019



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 Syndicat Mixte du SCoT du Grand Douaisis en partenariat avec la Ville de Douai, Douaisis Agglo et le Syndicat Mixte de des Transports du Douaisis (SMTD).

Le Syndicat Mixte du 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, la Banque des Territoires.

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
MDTS :	d'ouvrage, VRD, espaces publics, Montage complexe opérationnel, juridique et financier

Introduction

"La gare de Douai, gare TGV et 3^{ème} gare TER régionale, 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'objectif 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 de 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.

Source CCTP

La première phase de l'étude a permis de préciser les données et enjeux programmatiques, urbains, paysagers et environnementaux prévalant à l'aménagement du périmètre Gare Scarpe Vauban.

La seconde phase de l'étude a permis de définir un cadre programmatique ainsi que des principes d'aménagement relatifs à chacun des secteurs de projets identifiés.

L'objet de cette dernière phase 3 de l'étude est de définir les modalités pré-opérationnelles de mise en œuvre de chacun des projets retenus.

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

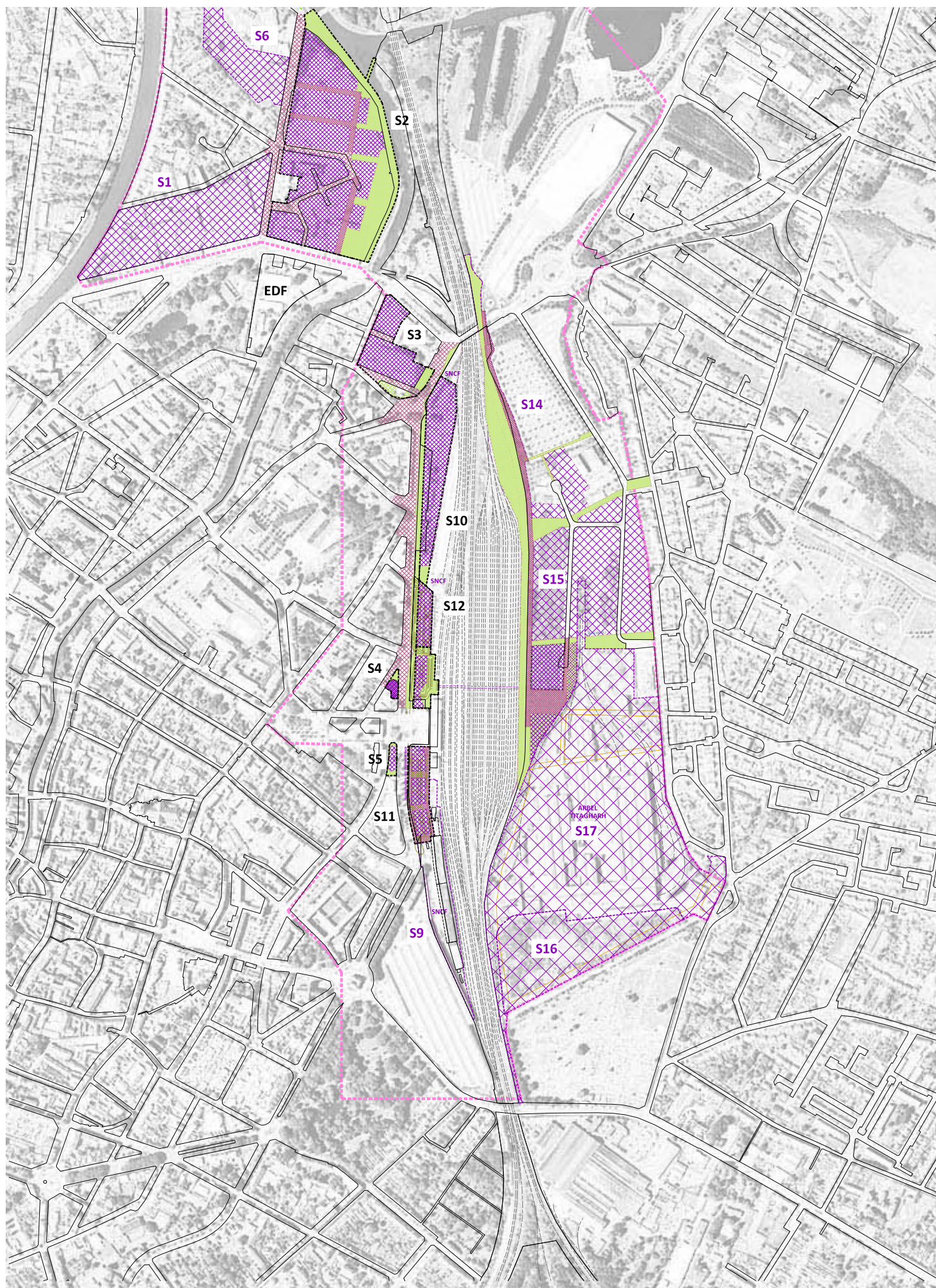
Le présent document rend compte de la phase 3 de l'étude s'étant déroulée de janvier à mai 2019 avec:

- des réunions de suivis des 2 études SNCF (mutabilité et contraintes de franchissement)
- un comité technique le 12 mars 2019
- un comité technique le 12 avril 2019
- un comité de pilotage le 7 mai 2019



**SYNTHESE DES
PRINCIPALES
CARACTERISTIQUES**

PROJET D'AMÉNAGEMENT EMPRISES DE PROJET



Légende :

S11

secteur de projet

emprise aménageable -

emprise aménageable - hors projet

espace public - voirie - base

espace public - voirie - option

espace public - paysage

périmètre projet

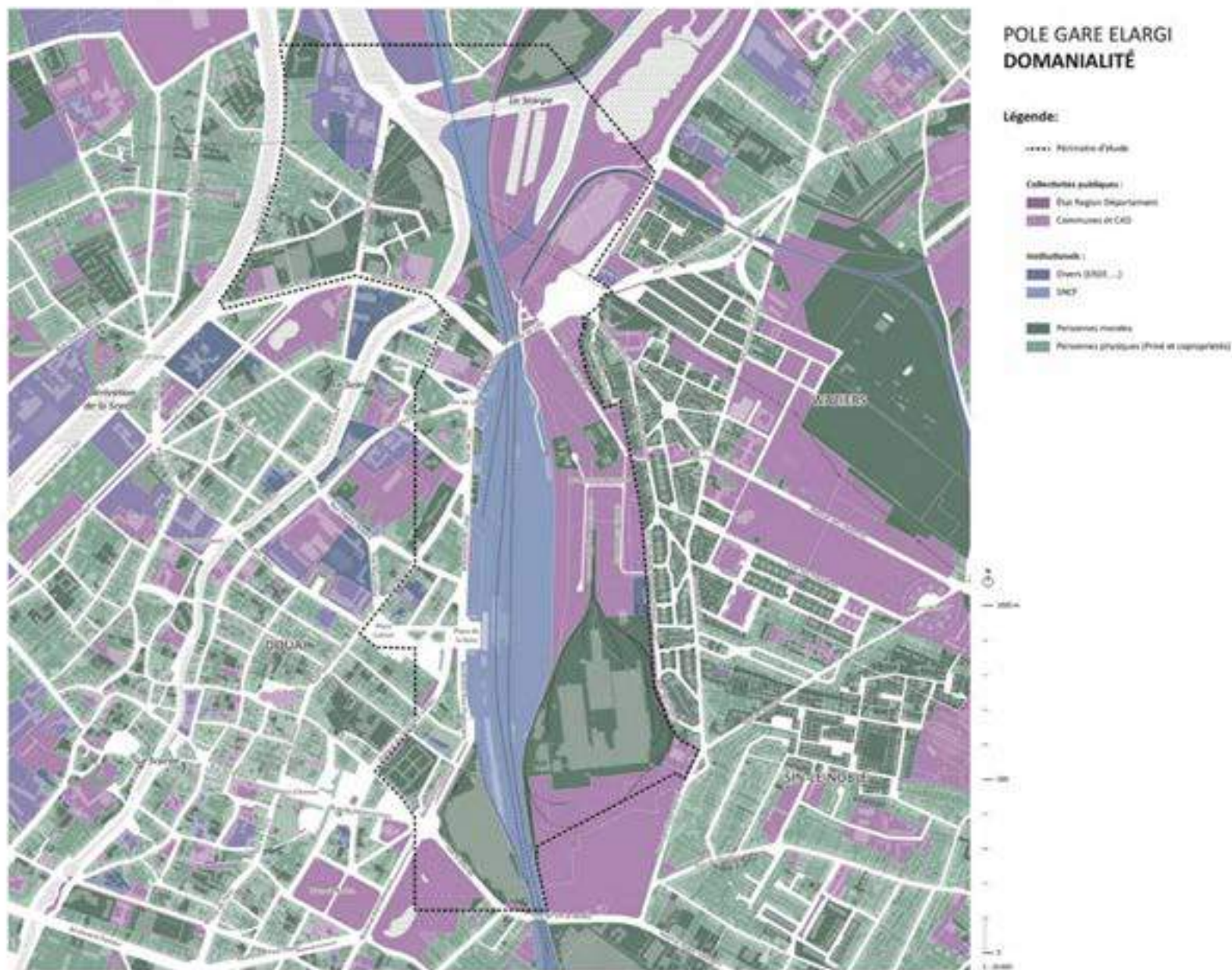
périmètre étude

Domanialité

Foncier total : 147 ha

Domanialité, deux grands acteurs :

- Douaisis agglo : 23 %
- SNCF : 22 %

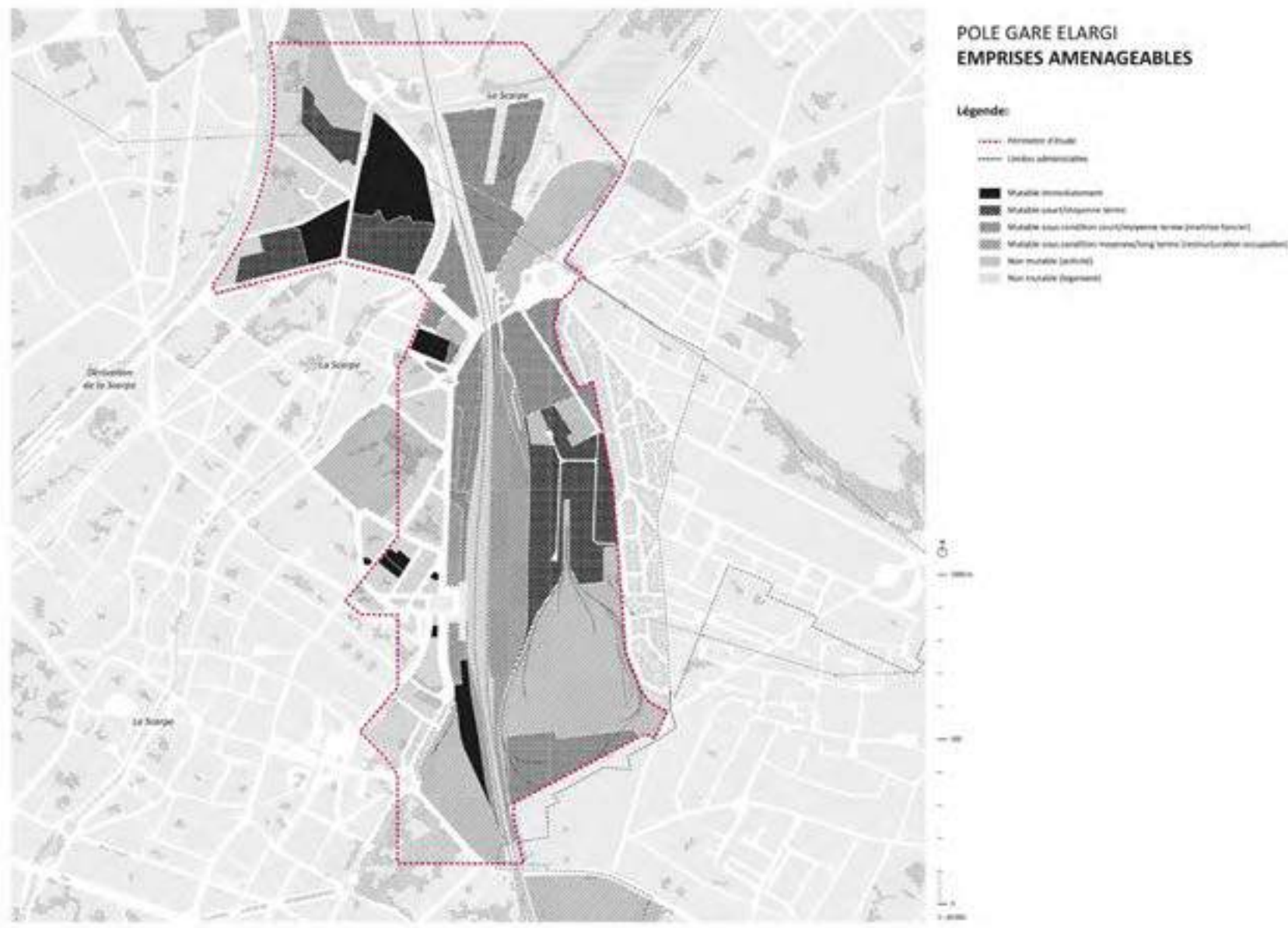


Mutabilité

hors voies SNCF= 11 % du foncier total dont :

- Vauban / Mines : 14,7 ha
- Porte de Lille : 1,3 ha
- SERNAM : 1,3 ha
- ZAC Clochette 8,7 ha (dont CFA) + 4,4 ha (triangle sud)

Pour l'intégralité du parc SNCF mutable, se reporter à l'étude de mutabilité (accessibilité restreinte)



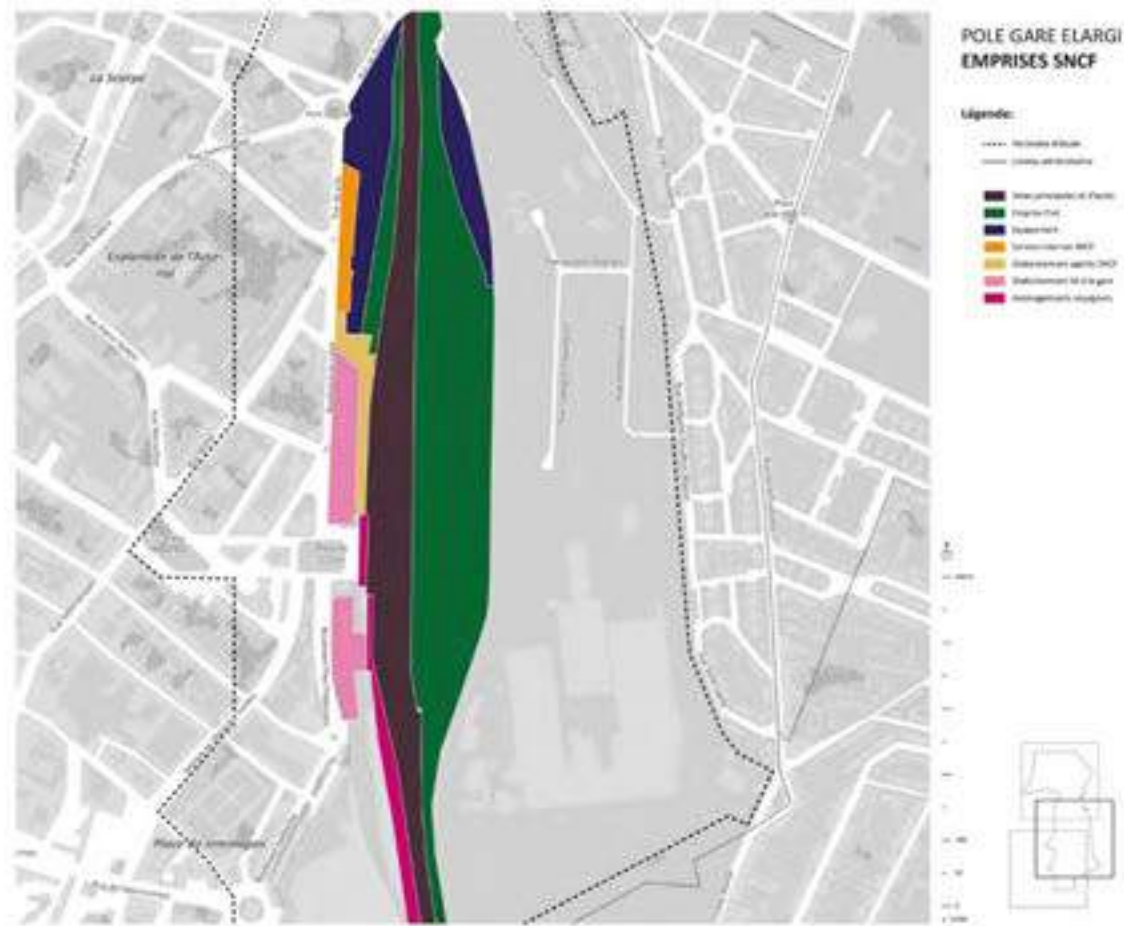
Foncier SNCF

Détail	Emprise	% sur la totalité SNCF
voies principales	12,7 ha	39%
Équipt. + fret gare	4,5 ha	13 %
fret	10 ha	30 %
parkings publics	1,7 ha	5 %
Ex SERNAM	1,7 ha	5 %
équipement SNCF Est	1,4 ha	4 %
gare	0,5 ha	2%
logements	0,5 ha	2 %
Total	30 ha	100%

Une étude complémentaire de mutabilité* du foncier SNCF a été réalisée auprès des services de la SNCF.

Cette étude préalable a permis d'identifier les secteurs ferroviaires potentiellement mutables autour de la gare de Douai :

- Les emprises et locaux inutiles aux besoins à date
- Les emprises et locaux qui pourraient être réorganisés afin de libérer certaines surfaces
- Les conditions de libération, à la fois sur le plan ferroviaire et sur le plan immobilier
- Les contraintes particulières et les fonctionnalités à préserver



* ETUDE PRÉALABLE DE MUTABILITÉ FONCIÈRE - SNCF - Direction Immobilière Territoriale Nord
Pôle Valorisation et Développement - (diffusion limitée) - mars 2019

GARE SCARPE VAUBAN: Pôle d'échange majeur

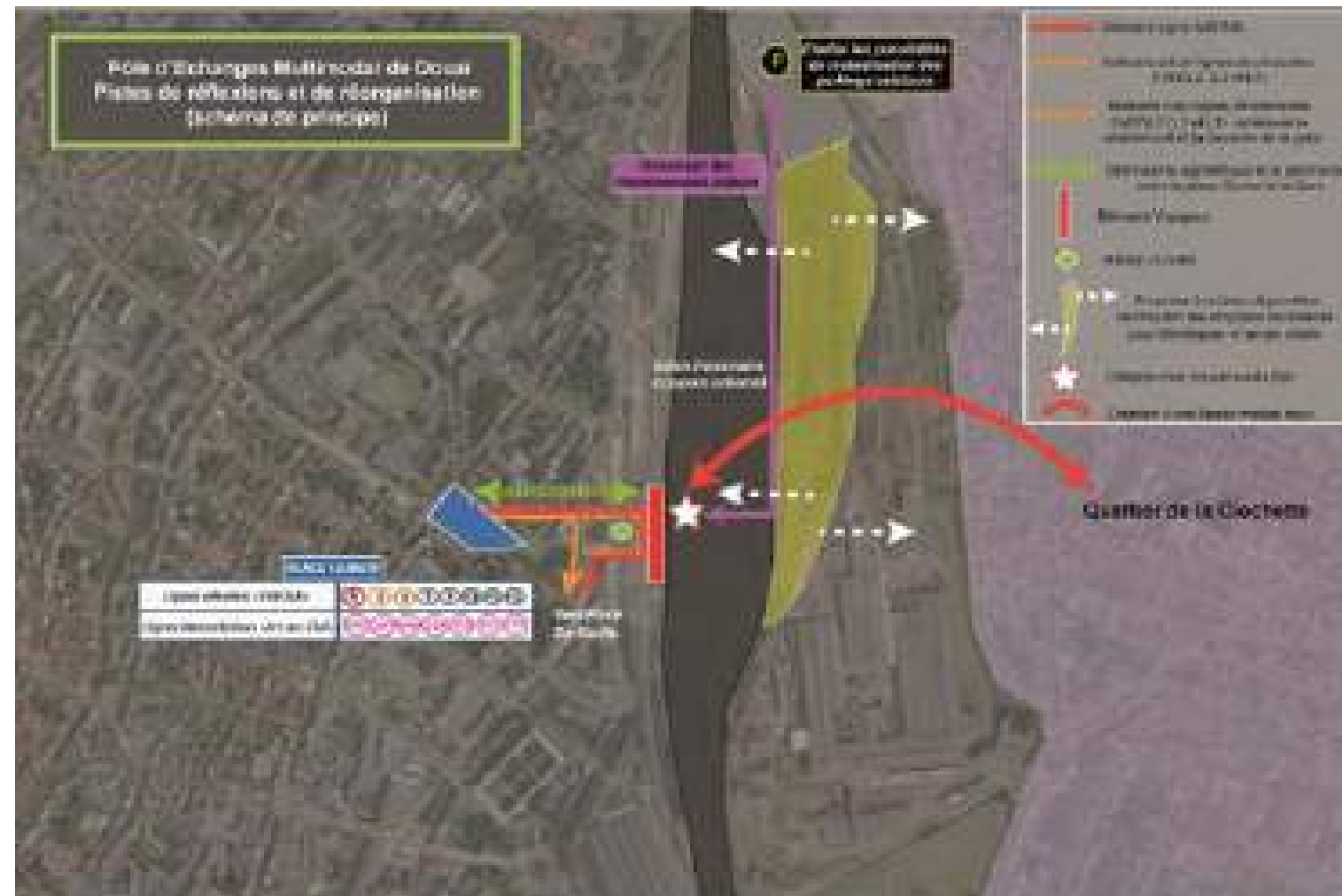
Les informations ci-dessous reprennent des extraits du PDU approuvé en mars 2016.

Intermodalités, pôles d'échanges

La gare de Douai constitue le principal pôle ferré du territoire, avec notamment plus de 150 TER par jour, 7 allers retours vers Paris et près de 11 000 montées/descentes quotidiennes. Par ailleurs, elle constitue la 1ère gare de de montée de toute la région Nord-Pas-de-Calais (en dehors des gares de Lille).

Les déplacements multimodaux ne représentant que 2% du volume total de déplacements sur le Grand Douaisis. Les lieux d'échanges vers lesquels convergent plusieurs lignes de transports collectifs deviennent des lieux stratégiques qui doivent être facilement identifiables et accessibles pour l'ensemble des usagers.

Enjeu PDU: porter les démarches de pôles d'échanges afin d'établir une meilleure articulation des modes complémentaires et accroître l'efficacité globale du système transport permettant de répondre à la diversité de besoins des usagers.



Axe 3: Promouvoir une offre multimodale à l'échelle de l'agglomération douaisienne.

Cet axe intègre différentes actions pour diversifier l'offre de transport offerte aux usagers, développer les démarches de pôles d'échanges, faciliter les échanges entre modes de déplacements et réduire les effets de rupture de charge.

Plusieurs modalités de mise en oeuvre de cet axe concernent GSV:

Action 6: Améliorer l'intermodalité.

- aménagement d'une gare routière aux abords de la gare et l'amélioration du rabattement en transport collectif sur cette centralité transport (utilisation du site propre pour rabattre les lignes structurantes et futures lignes de BHNS sur la gare)
- optimisation des liaisons TC+vélos et TC+marche
- optimisation de l'intermodalité entre les 3 réseaux de transport collectif: EVEOLE/TER/Arc-en-ciel en minimisant les ruptures de charges et en assurant le suivi des éventuels développements et évolution de ces réseaux.

Action 7: Porter les démarches de pôles d'échanges multimodaux

Ces pôles constituent les portes d'entrée des différents réseaux de transport. On y accède en voiture mais aussi à pied, à vélo ou bus.

Le caractère multimodal du pôle gare de Douai n'est pas clairement identifié ni suffisamment développé.

La gare de Douai constitue la principale gare en termes d'offres et de fréquentation du territoire. Le PDU propose que la démarche de **Pôle d'Echange Multimodal** (PEM) soit appliquée en **priorité** à la gare de Douai.

Les préconisations sont les suivantes:

- améliorer le rabattement et la desserte de la gare par les lignes structurantes
- accessibilité en voiture devra être facilitée et l'offre en stationnement suffisante (P+R voire mutualisation)
- veille aux consignes cyclables et à l'aménagement de stationnement pour vélos abrités et sécurisés
- double accès gare pour désenclaver le quartier de la Clochette et réduire les effets de coupure du sillon ferroviaire

Attractivités de la gare

La Gare pour devenir un véritable centre d'attractivité (doit pouvoir être performante sur plusieurs points:

- **créer un pôle d'échange plus apaisé:** offrir un environnement soigné, un bien-être, la Gare de Douai ayant un potentiel indéniable compte tenu du foncier mobilisable qui la contraint beaucoup moins que d'autres sites de Gare de centre-ville
- **penser durablement ses offres de stationnement** qui doivent être pensé en combinaison avec un cheminement facilité voire abrité et une évolution ultérieure (baisse nombre voitures, concurrence entre parking des différentes gares d'un territoire...). A noter: pour qu'un parking soit performant, le piéton doit pas effectuer + de 10 minutes à pied entre le parking et l'accès à la gare.
- **donner la priorité aux modes alternatifs** en proposant autant que possible des cheminements spécifiques, en facilitant l'accès à la passerelle et aux quais, en développant les services nécessaires (garages à vélo, ateliers de réparation...)
- avoir **plus d'animations autour** de la gare

L'exemple des City Booster

Concept développé par Gares & Connexions SNCF dans l'optique de que les gares de centre-ville deviennent le centre nerveux et vital des villes de demain. Les gares reprennent un rôle majeur dans l'essor de villes plus modernes, plus intelligentes, plus durables et plus agréables pour ceux qui y vivent, travaillent et transitent.

Faire de la gare un « hub » urbain, radicalement différent de ce qu'il a été par le passé. Ouvert et attractif. Connecté et accueillant. Lieu de vie et lieu de ville.

<https://citybooster.gares-sncf.com/fr>

Stationnement: outil de régulation et levier du report modal

Un des enjeux est d'utiliser l'outil "stationnement" comme un régulateur de trafic et un levier du report modal, tout en maintenant une offre lisible pour maintenir l'attractivité des centres villes et garantir l'accessibilité des visiteurs (PDU) :

Axe 3: Promouvoir une offre multimodale à l'échelle de l'agglomération douaisienne.

Action 8: Mettre en place des parcs de stationnement automobile de rabattement sur les transports collectifs

Objectifs à atteindre:

- utiliser le stationnement comme outil de la mobilité et du report modal
 - rendre la ville et les centres urbaines plus accessibles tout en limitant l'impact de la circulation
 - redonner la place à tous les modes pour favoriser l'intermodalité
 - proposer une alternative performante de stationnement et de rabattement aux pendulaires afin de rendre aux chalandes et aux réels usagers de la ville l'attractivité commerçante

Modalités de mise en oeuvre:

- création de parking Relais sur les entrées d'agglomération desservis par des lignes de bus structurantes, disposant de l'ensemble des équipements et services leur permettant de jouer leur rôle de pôle d'échange multimodal.
- l'implantation de ces parkings ne peut fonctionner qu'à condition que l'offre de transport en commun soit performante et que la problématique du stationnement soit correctement gérée de manière à inciter leur utilisation.
- une politique de stationnement contraignante doit être menée envers les actifs pendulaires dans les centralités de l'agglomération pour encourager l'utilisation des P+R et pour libérer des emprises et de l'espace pour les visiteurs.

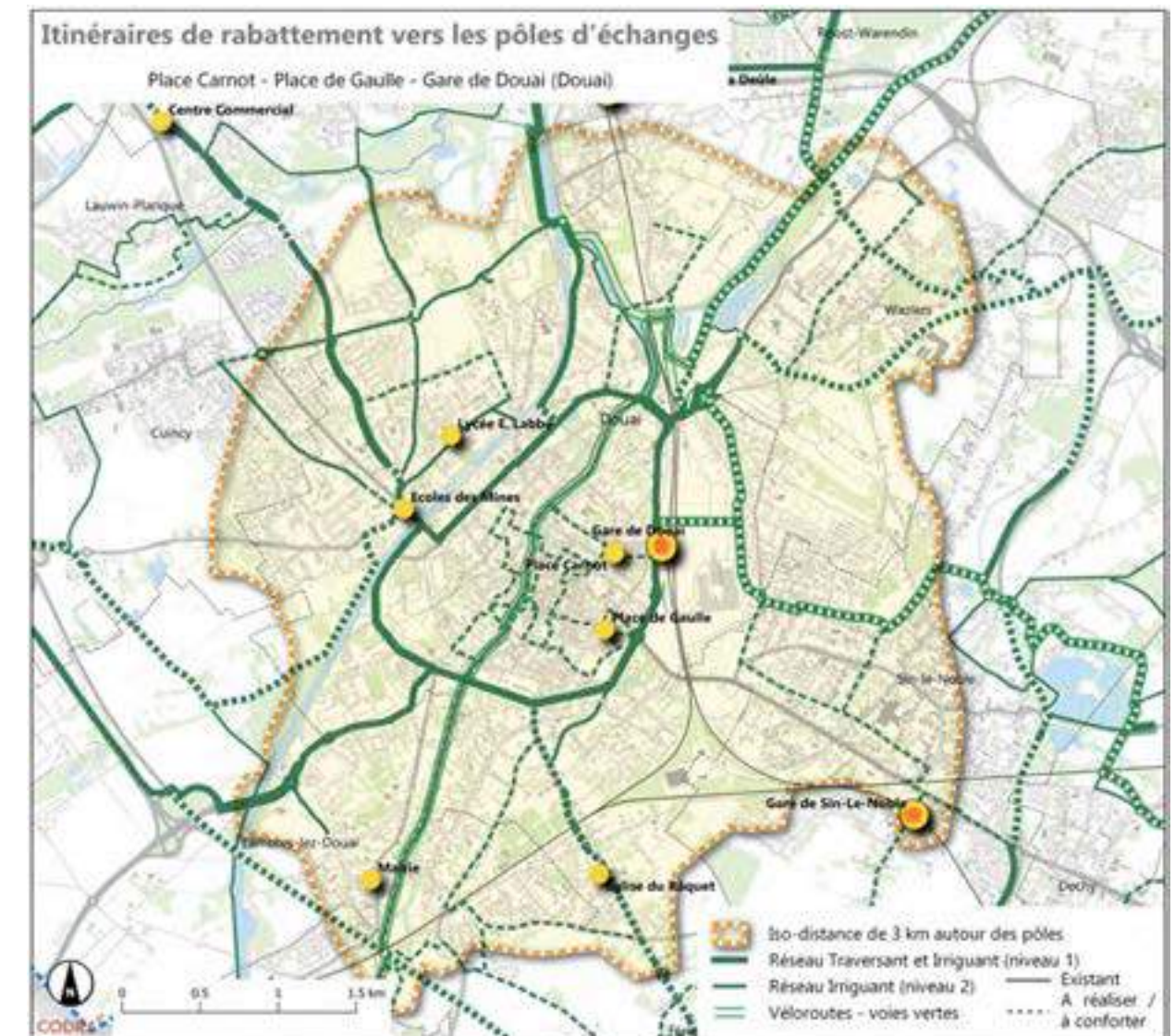
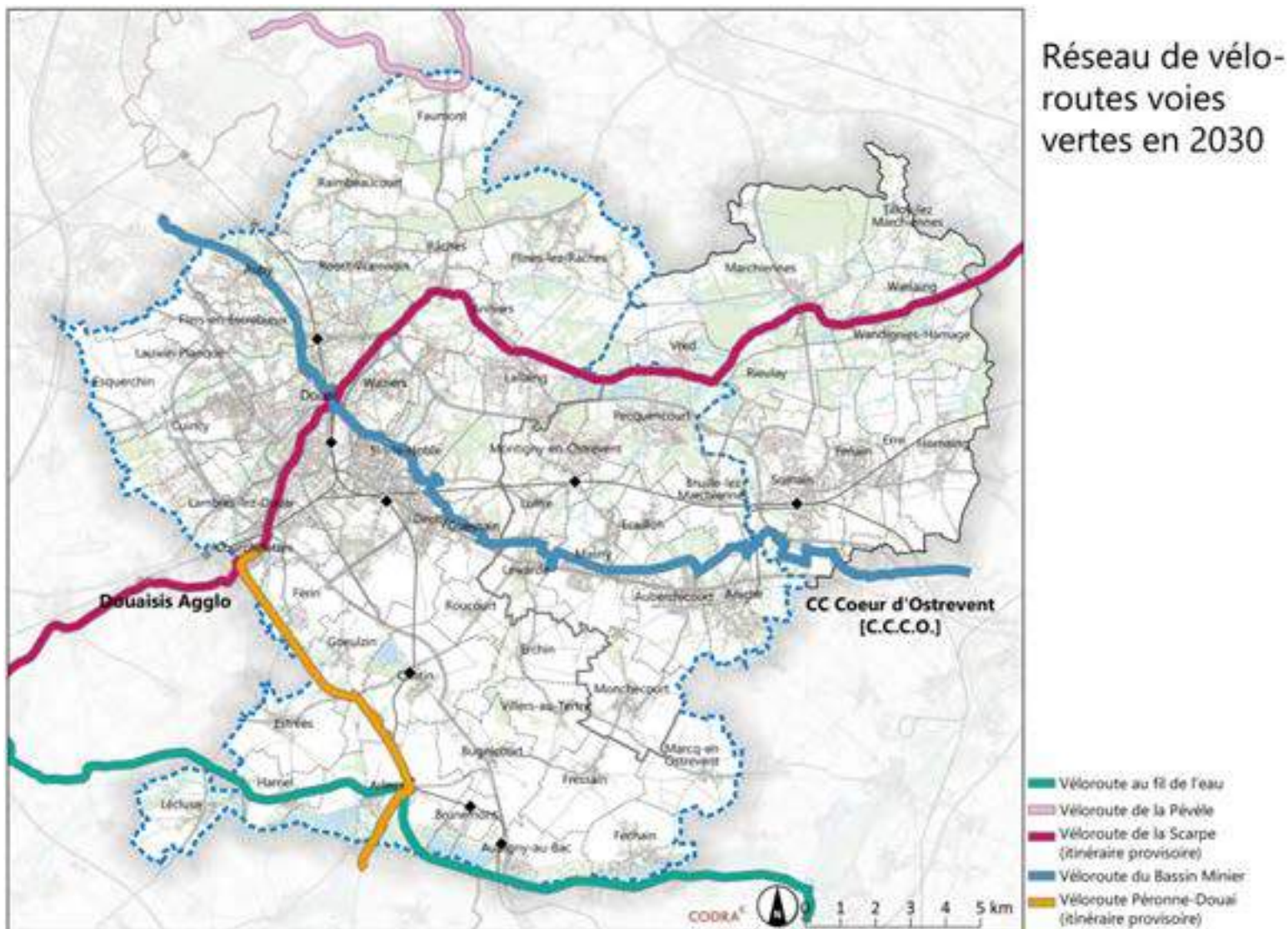
Les modes doux au coeur de GSV

Maillage pistes cyclables et rabattements

La construction d'un maillage modes doux du territoire s'organise autour de 2 type d'itinéraires:

- un réseau traversant qui permet de traverser le territoire
- un réseau irriguant qui constitue un maillage de proximité, rattaché au réseau traversant

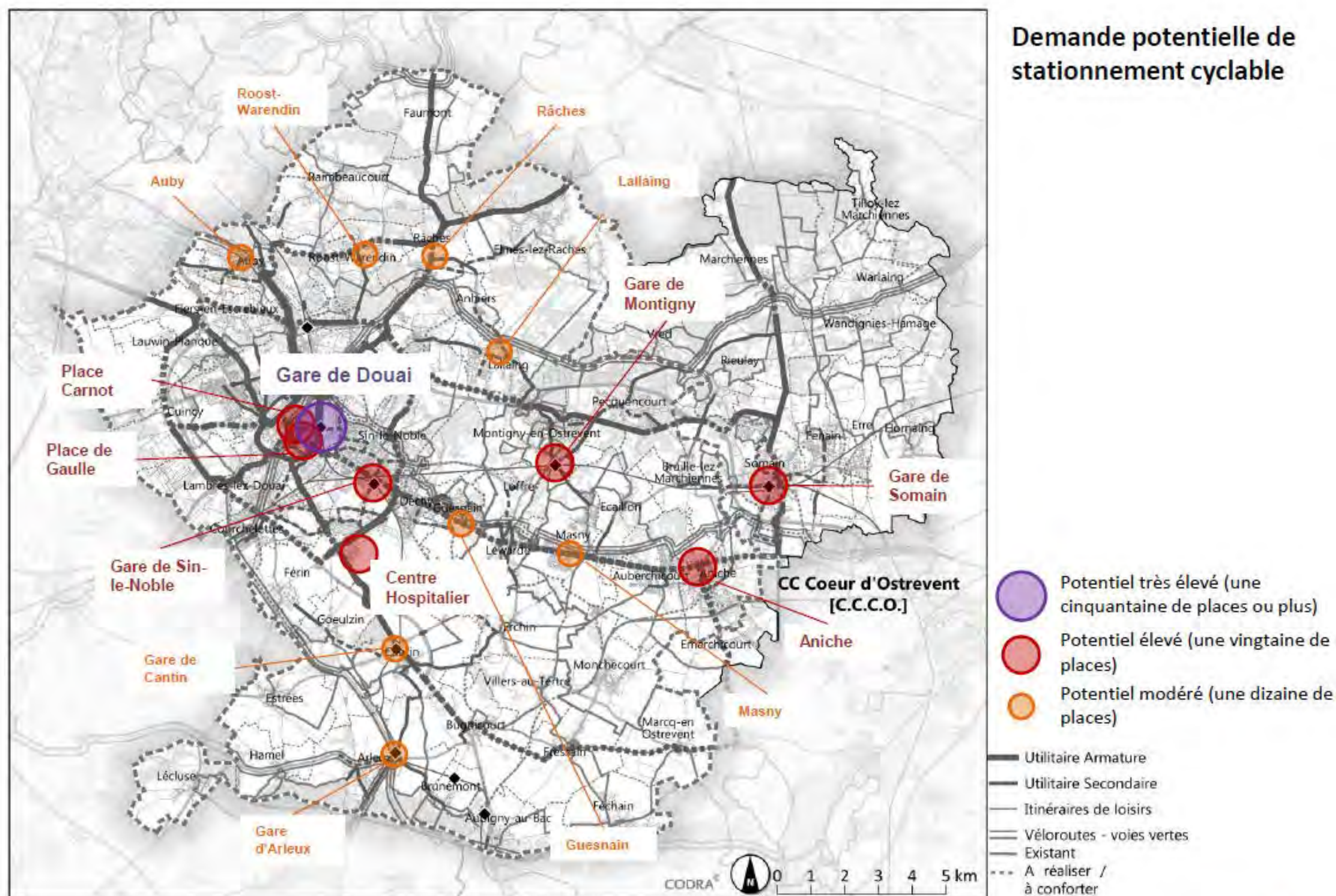
Gare Scarpe Vauban est à la confluence à la fois de réseaux de véloroutes (de la Scarpe et du Bassin Minier) développées par le Département et la Mission Bassin Minier



Gare Scarpe Vauban est au coeur d'itinéraires de rabattement existants ou prévus vers les pôles d'échanges dans le cadre du Schéma du développement des modes doux.

Cartographies issues des travaux menés dans le cadre de l'élaboration du Schéma du Développement Modes Doux du Douais (SMTD - 2019)

Potentiel du stationnement cyclable



scot
GRAND DOUAISIS

**GARE
SCARPE
VAUBAN**

FICHES PROJETS

Les fiches projets: grille de lecture et finalités

Les fiches projets ont été élaborées suite aux arbitrages de la phase 2 de l'étude et des éléments de pré-études de la SNCF (mutabilité et contraintes de franchissement).

Elles sont organisées comme suit :

- 1 fiche de territoire Gare Scarpe Vauban (GSV)
- 13 fiches correspondant à des projets soit à l'échelle d'un bâtiment, soit à l'échelle d'un sous-secteur

Ce sont des fiches d'aide à la décision qui sont issues des derniers éléments en notre possession. Elles sont donc susceptibles d'être modifiées en fonction de l'évolution du projet et des choix des différentes maîtrises d'ouvrage qui seront effectuées après cette mission.

Les chiffres (estimation des coûts, emprises ainsi que les délais...) sont donnés à titre indicatif. Ils devront être affinés lors d'études complémentaires.

Les croquis et dessins ont été élaborés pour estimer les capacités des emprises. Ils sont donc indicatifs.

Les premières **préconisations DT3E** sont indiquées pour répondre à l'ambition d'un quartier neutre en carbone et ainsi :

- répondre aux objectifs déterminés par le territoire dans le cadre de son PCAET et du SCOT
- se donner les moyens nécessaires pour émarger aux fonds européens (FEDER), à des appels à projet de l'Etat et de la Région.
 - La mission d'AMO de l'ADEME sur « Quartiers E+C- » permettra de préciser ces préconisations.

Préconisations DT3E

Les **préconisations DT3E** sont indiquées pour répondre à l'ambition d'un quartier neutre en carbone et ainsi :

- De répondre aux objectifs déterminés par le territoire dans le cadre de son PCAET et du SCOT
- De se donner les moyens nécessaires pour émarger aux fonds européens (FEDER), à des appels à projet de l'Etat, à l'ERBM et de la Région.

La mission d'AMO de l'ADEME sur « **Quartiers E+C-** » servira à préciser ces préconisations.

Les ambitions à l'échelle du quartier sont de :

1. Être un quartier **vitrine**, diffuseur de la politique énergie-climat du territoire et vecteur de l'attractivité du Grand Douaisis
2. Être un quartier **d'innovation** et laboratoire d'expérimentations urbaines
3. Pouvoir faire profiter et diffuser les innovations aux quartiers adjacents
4. Faire ressortir 4 thématiques: **sobriété** (énergétique, foncière, déplacement...), **énergie** (réseaux, production), **adaptation** (biodiversité, îlots chaleur, eau, nature en ville...), urbanisme favorable à la **santé**

L'innovation est au cœur de nos ambitions qui s'exprime à 3 échelles (quartier/ secteurs/ bâtiment) :

- Quartier **multifonctionnel** au cœur de la stratégie territoriale
 - o Créer la multifonctionnalité de ce nouvel espace de vie
 - o Accueillir les nouvelles dynamiques économiques
 - o Renforcer la vocation tourisme d'affaires et loisirs
 - o Créer un Hub Mobilité
- Projet **sobre et neutre en carbone**
 - o Dans les sobriété énergétiques, foncières, des usages
 - o Efficacité énergétique
 - o Qualité de l'air
 - o Puits de carbone
- Projet **d'innovation** énergétique
 - o Autonomie énergétique
 - o Ville des courtes distances
 - o ENR&R locales
- Projet qui **s'adapte** aux effets du changement climatique
 - o Pour la ressource en eau
 - o Pour la biodiversité
 - o Pour le confort d'été
 - o Pour la santé



PROJET D'AMÉNAGEMENT

PLAN D'ENSEMBLE



1 territoire de
projet- 8 secteurs
(A-H)

6 projets d'équipements et
d'infrastructures

- 1. Passerelle [A]
- 2. Lieu hybride [B]
- 3. Parking silo [C]
- 4. Clochette Voie nouvelle et promenade [C]
- 5. Place Carnot et rue Clémenceau [E]
- 6. Boulevard de Liège [E]

7 opérations d'aménagement
ou de construction

- 7. Speedy [F]
- 8. Station-service [F]
- 9. Vauban Est [G]
- 10. Marchiennes [H]
- 11. Rive du Boulevard de Liège [E]
- 12. Pôle gare Nord [E]
- 13. Pôle gare Sud [D]



Territoire de projet « Gare Scarpe Vauban »

A la fois porte d'entrée, vitrine et coeur de vie de l'agglomération, ce pôle comprend la gare, mais aussi un patrimoine inscrit à l'Unesco, un équipement



culturel de loisirs majeur (Gayant Expo), des espaces verts et de nature (Parc Jacques Vernier, bords de la Scarpe), et la proximité immédiate du centre-ville de Douai.

Gare Scarpe Vauban incarne non seulement l'Engagement du Renouveau du Bassin Minier (ERBM) mais également les ambitions régionales REV3. Il est inscrit dans le prochain SCoT comme Territoire de Projet et a été retenu dans le cadre de l'AMO de l'Ademe 2019 « Quartiers E+C- »

Dans une perspective de territoire décarboné à l'horizon 2050, le projet Gare Scarpe Vauban impulsé par le SCoT Grand Douaisis sera un quartier d'innovation et un laboratoire d'expérimentations urbaines autour de sa gare d'envergure régionale et nationale.

Ce lieu intermodal stratégique qui s'étend sur 140 ha est un site préférentiel pour l'implantation d'entreprises et répond aux besoins en surfaces tertiaires et de services des PME.

L'intégration de l'école des mines favorisera les synergies entre monde universitaire, de la recherche et de l'entreprise.

Douaisis Agglo, le SMTD et la ville de Douai seront les moteurs de ce projet.

Dans l'objectif d'atteindre le Zéro carbone, y sera accueillie une véritable Smart City favorisant des bâtiments à énergie positive, des réseaux d'énergies intelligents, des espaces naturels en coeur urbain, des mobilités douces ainsi que des aménagements qui développent à la fois la biodiversité, l'usage raisonné de l'eau et le tourisme vert.

Logements, hôtels, commerces, centre de formation et activités tertiaires y côtoieront les mobilités alternatives et un lieu hybride véritable espace de vie et d'échanges économiques en renforçant le dispositif Action Coeur de Ville de Douai.

Chronologie opérationnelle cible pour Gare Scarpe Vauban 2019-2021

A ce niveau d'étude, la chronologie a pour objectif de lister les étapes qu'il reste à suivre pour réaliser le projet.

Délai	Contenu	Procédure	Porteur	Cofinancement possible
2019	Arrêt du PLU Douai	Urba réglementaire	Douai	/
2020 -...	étude technique des connexes ferroviaires pour la passerelle et étude réalisation technique passerelle	Etudes SNCF	Douaisis Agglo	/
2020	Mission de définition et de programmation Lieu Hybride	Etude	SCOT	CDC, Région, DRAC
2020	Candidature Plan National Tiers Lieux	Candidature	A définir	Etat*
2020	Etude conditions mutabilité foncier SNCF	Etude et achat	A définir	/
2020	Etude d'approvisionnement énergétique et de développement des énergies renouvelables et d'interconnexion réseaux	Etude	A définir	Ademe*, CDC, FEDER
2020	Cadastre éolien urbain	Etude	A définir	CDC*
2020-...	Outils de suivi-évaluation du projet	Suivi	A définir	AMO*
2021	Premiers aménagements	AO	A définir	Etat*, FEDER*, Région

*facilité par AMO Quartiers E+C-

Fiche Projet 1 : Passerelle

Descriptif

Création d'un ouvrage d'art de franchissement du faisceau ferré, trait d'union entre 2 espaces (lieu hybride à l'Ouest et parking silo à l'Est) permettant de créer un ensemble architectural symbolisant la porte d'entrée du Douaisis et de relier la zone de la Clochette au centre de Douai.

La passerelle permet de réduire fortement le temps et la facilité de franchissement du faisceau ferré, de diminuer les congestions pendulaires aux entrées sud et nord de la gare, de faciliter l'usage du TER pour les déplacements domicile-travail...

Elle permettra ainsi d'améliorer la connexion à la gare pour:

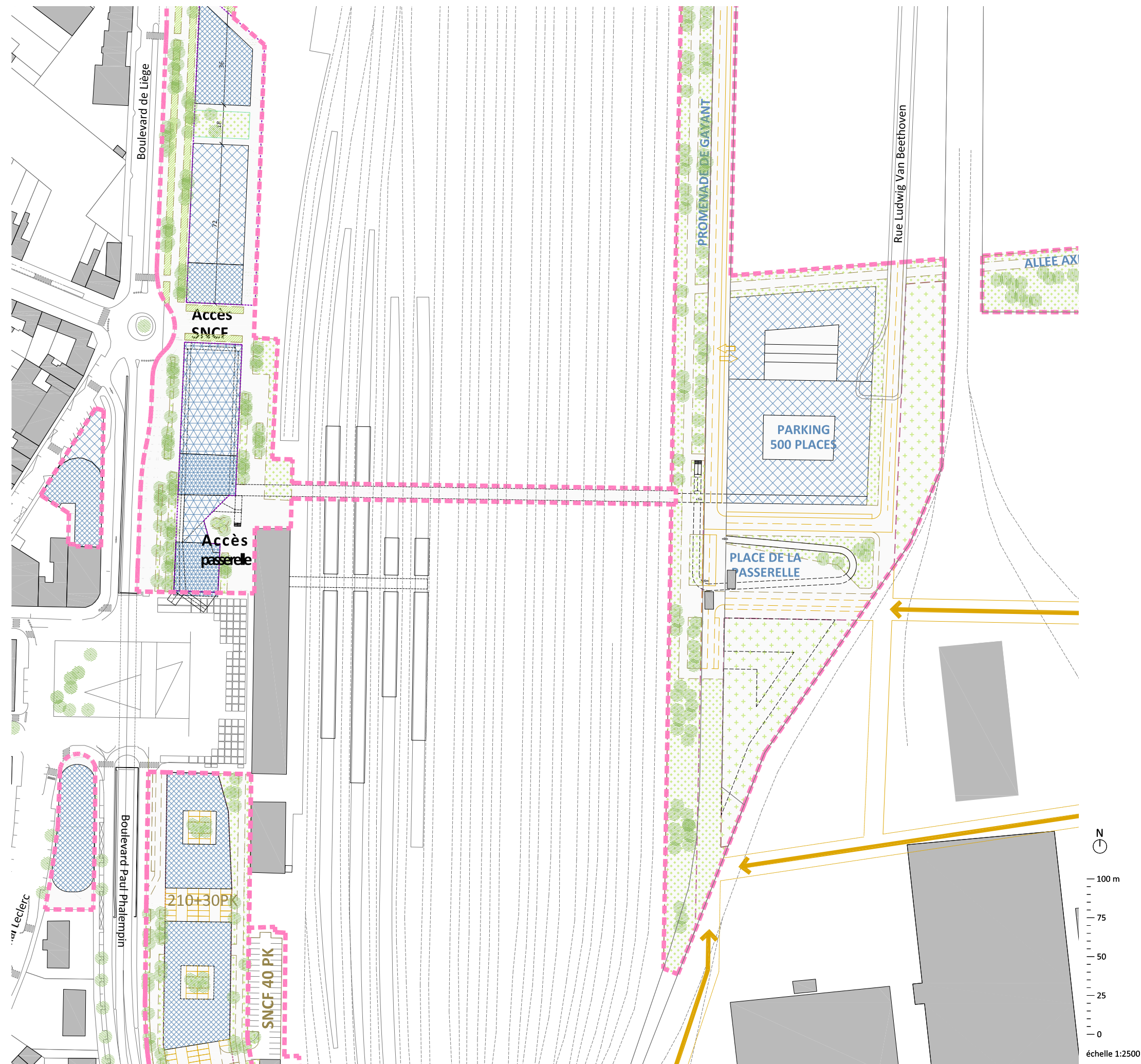
- Des usagers du train (TER et TGV) recherchant une proximité immédiate de stationnement, même payant (*actuellement le parking payant EFFIA a une liste d'attente de 2 ans pour des abonnements*)
- Les clients, salariés des entreprises actuelles et futures de la ZAC de la Clochette
- Les touristes et usagers du réseau de voies douces régional et européen qui arrive directement dans cette zone
- Les habitants du quartier de la Clochette et des quartiers environnants
- Les clients et habitants du centre de Douai

Cette passerelle couverte est à destination des modes actifs avec un accès PMR par ascenseurs aux extrémités. Cette passerelle sera également accessible de certaines voies SNCF desservant les lignes TGV.

Afin de créer cette identité visuelle cohérente et qui permette de démarquer le site GSV d'un autre site Gare, la passerelle doit s'intégrer parfaitement dans sa conception et son usage aux 2 autres bâtiments (Est/Ouest)



Fiche Projet 1 : Passerelle



Caractéristiques techniques

Emprise projet : franchissement voies SNCF et foncier nécessaire pour les rampes Est/Ouest

Programme de construction

La passerelle est de conception métallique légère, franchissant des voies SNCF. Composée de 4 à 5 travées minimum, prolongée par deux extensions de 25 ml et 32 ml. Les longueurs respectives des travées sont 28.8 ml, 28.8 ml, 43.20 ml et 72 ml.

Longueur totale de la passerelle = 171 ml,

Prolongement coté Centre-Ville = 25 ml

Prolongement coté Clochette = 25 ml

Largeur = 5 ml,

Surface = 855 m²

Escaliers (2) et rampes vélos (2) avec une déclivité à 4 %

Façade Lieu Hybride = 25 ml

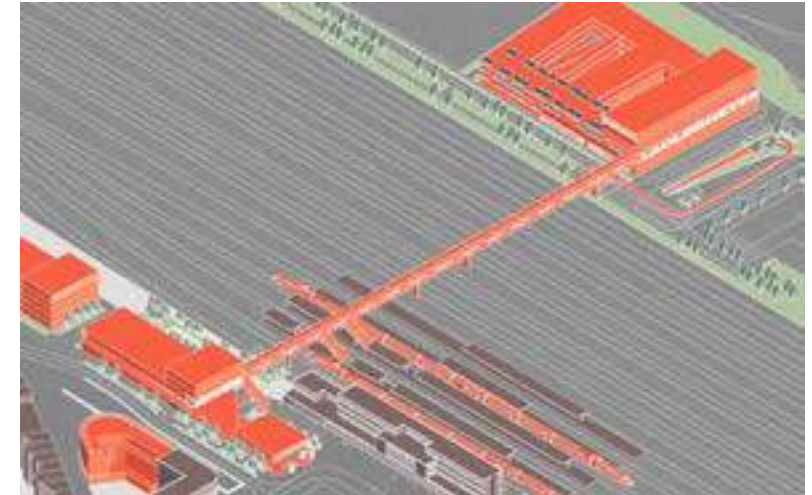
Façade parking = 63 ml

Equipements publics d'infrastructure

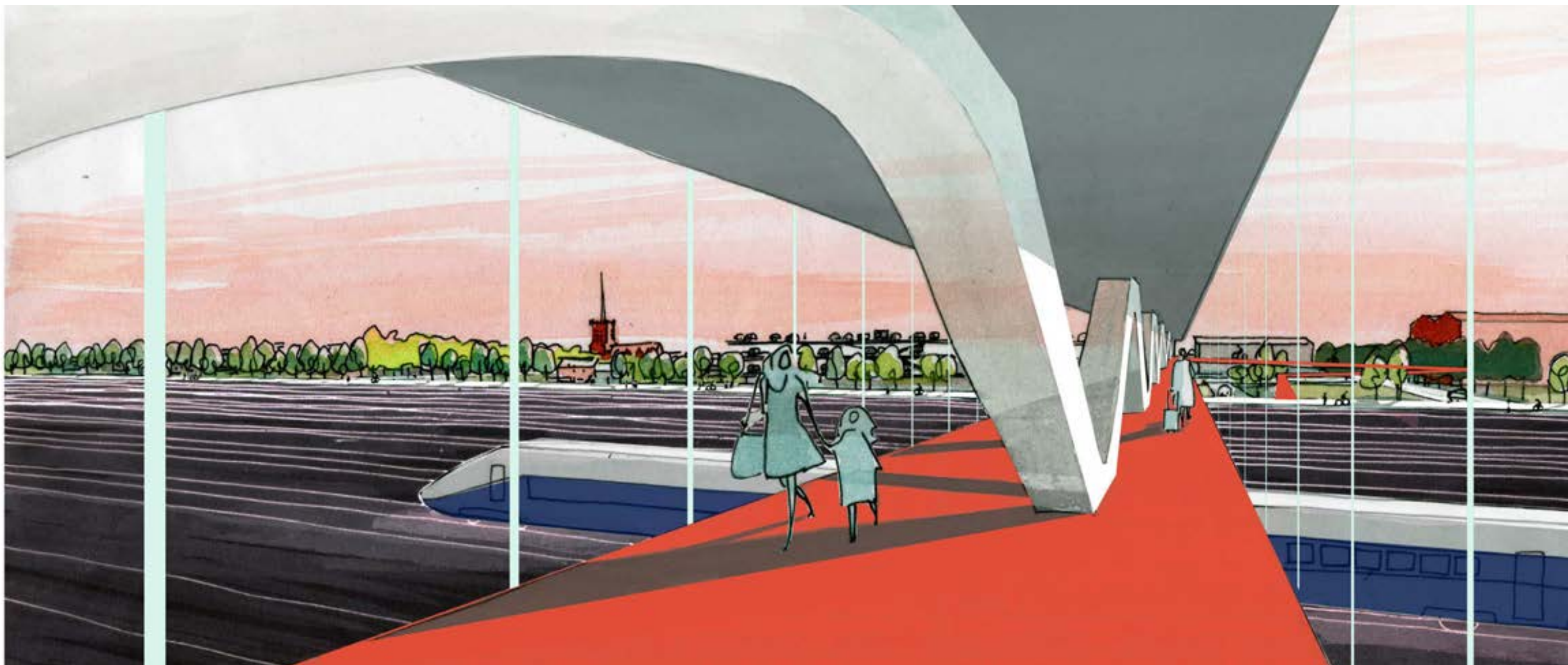
Voir Lieu hybride et parking silo

L'intégration technique de cette passerelle aux 2 bâtiments EST-OUEST reste à déterminer.

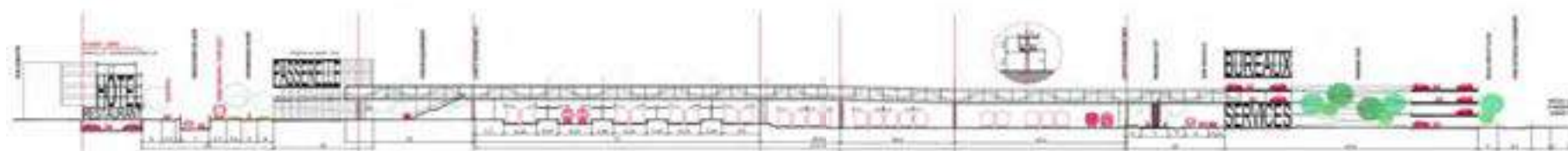
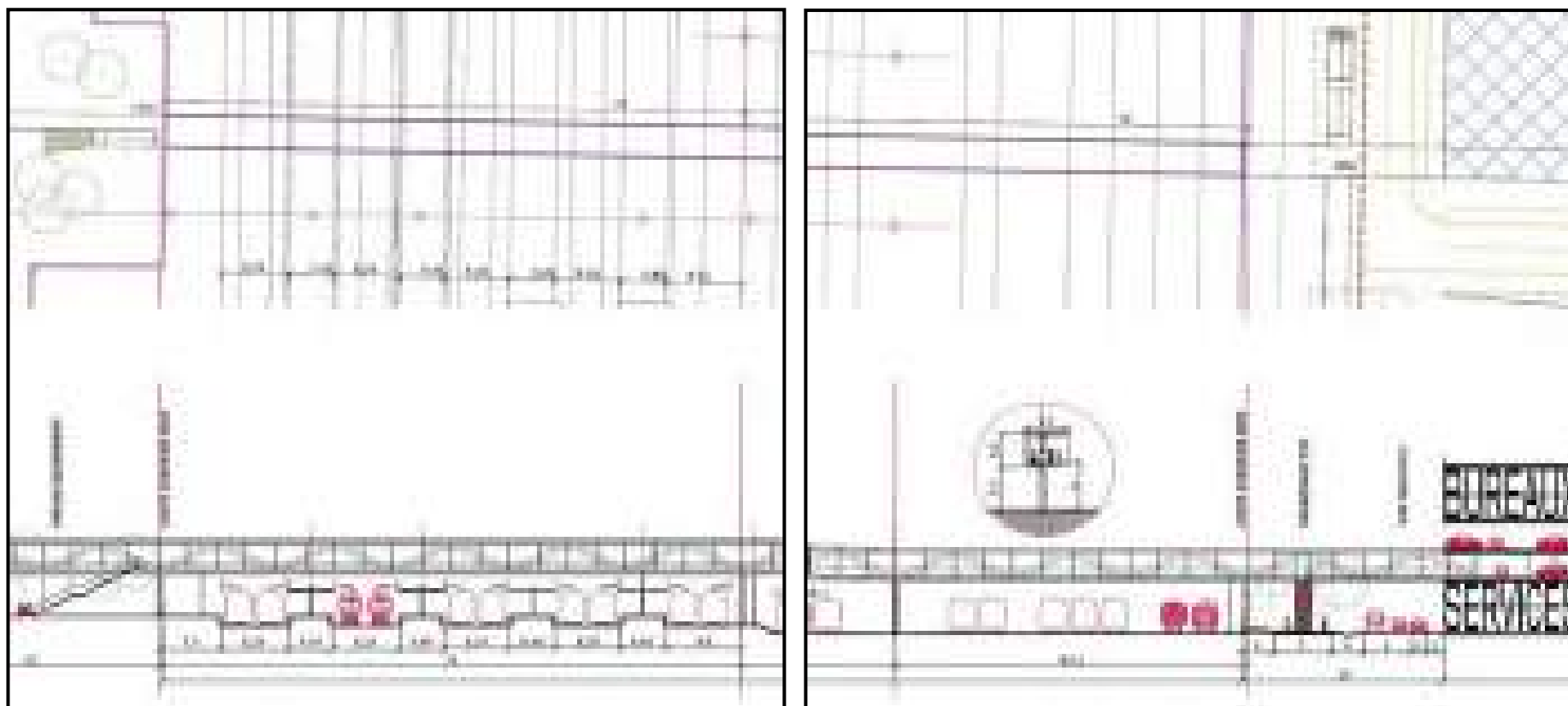
- Cette intégration sera étudiée dans le cadre des différentes phases de ce projet suivant la procédure & les délais de réalisation de travaux au droit du domaine ferroviaire (Pour rappel des différentes phases: Études Préliminaires, Avant-Projet, Projet, Réalisation)

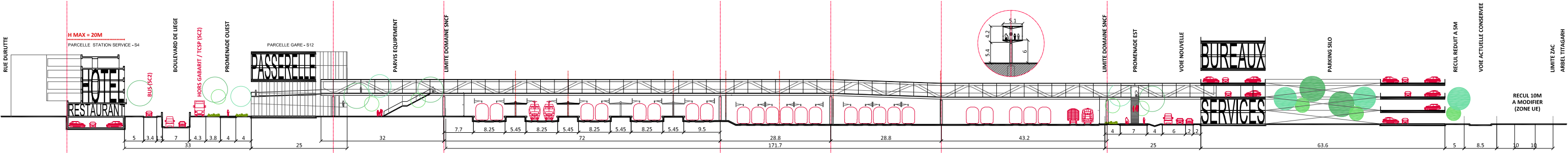
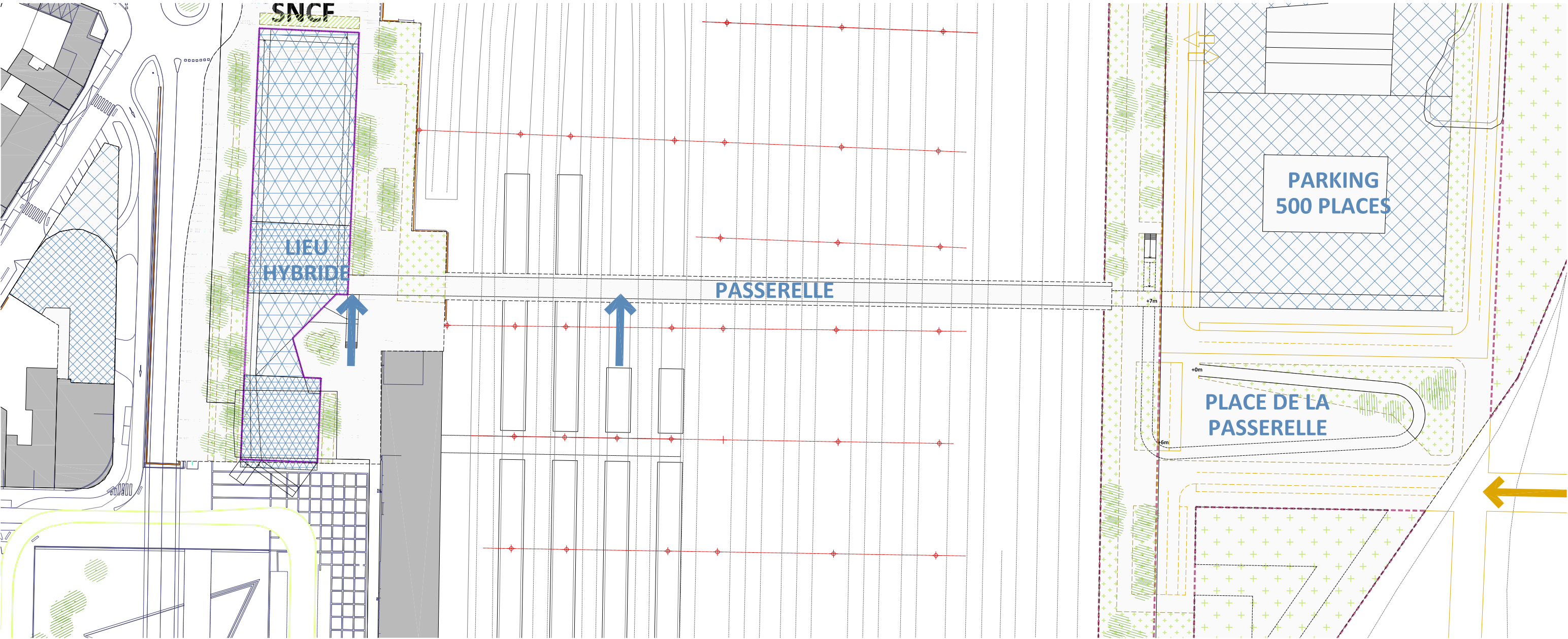


Esquisse et références



Esquisse





Préconisations DT3E

Energie : pourra intégrer des panneaux photovoltaïques en façade ou toiture en autoconsommation (besoins de fonctionnement de la passerelle) et en interconnexion réseau.

Mobilité : un espace dédié et sécurisé pour les vélos devra être réalisé tout le long du parcours.

Biodiversité : contraintes / SNCF lié au passage au dessus des voiries et des caténaires

Estimation des coûts d'aménagement :

Les coûts d'aménagement comprennent :

- La passerelle
- Les contraintes de travaux dues au franchissement de voies SNCF exploitées
- Les extensions Est/Ouest de « sortie » de passerelle pour se connecter aux 2 autres bâtiments
- Les rampes d'accès pour les vélos

Les coûts d'aménagement **ne comprennent pas** :

- Les modifications liées aux études de sols et études techniques approfondies
- Les aménagements de sortie est/ouest
- Les accès piétons directement sur les voies SNCF dont la sécurisation des accès
- les travaux connexes SNCF

Passerelle : Le prix moyen au m² y compris les contraintes de travaux de nuit, avec franchissement des voies SNCF avec une portée de = 72 ml est de 7000 €

Prix passerelle : $171 \times 5 \text{ m}^2 \times 7000 \text{ €} = 7000 \text{ €} \times 855 = \mathbf{5\,985\,000 \text{ €}}$

Extensions : longueurs respectives des deux extensions 25 ml et 32 ml

Largeur = 5 ml, surface totale : $(25 + 32) \times 5 = 285 \text{ m}^2$

Prix moyen passerelle sans contrainte particulière 3000 € au m²,

Prix extensions : $285 \times 3000 \text{ €} = \mathbf{855\,000 \text{ €}}$

Rampe : On suppose un dénivelé de 6.10 ml par rapport à la passerelle sur 4 %

On aura une longueur totale d'environ 152 ml sur 5 ml de largeur pour

Un prix moyen de 2500 € le m²

Prix rampe : $152 \times 5 \times 2500 \text{ €} = \mathbf{1\,900\,000 \text{ €}}$

TOTAL : 8 740 000€

Opérationnalité du projet

Etude sur les conditions et contraintes de réalisation de la passerelle

La SNCF a été mandatée pour apporter des éléments complémentaires sur les conditions et contraintes de réalisation de la passerelle.

L'objectif était d'établir les contraintes techniques en vue de la réalisation des études de faisabilité de la passerelle au-dessus du faisceau ferroviaire.

1- Données d'entrée

> Caténaires

Composants de l'installation fixe de traction électrique : poteau, armement, porteur et fil de contact.

Portique souple avec porteur en VP.

L'hypothèse le franchissement au plus près de la gare est l'axe de passage qui présente le moins de contrainte en se situant entre deux portiques, supports caténaires fixes (se reporter au plan piquetage).

Plan piquetage DOUAI 2eme partie Mars 1987 V23 DV36 272 217 33-2

Carnets de montage des portiques souples VP et VS, Portique 217 21A 22A 22M + 1074 2074 3074 et 217 23M 23A 24A 24M.

Pas de déplacement des supports, ni des caténaires, gabarit en hauteur plus faible.

Après échange avec le métier, le positionnement présenté devra être aménagé afin de tenir compte de la particularité des voies de service électrifiées. Il y a un portique souple intermédiaire (le fil de contact est non porté, ce qui oblige à une portée plus courte entre portique).

Pour mémoire la marge de sécurité à prendre en compte par rapport aux parties sous tension pour l'intrados du tablier est de 50 cm. Pour rappel dans notre cas c'est à minima le porteur ou le feeder si présence dans la zone.

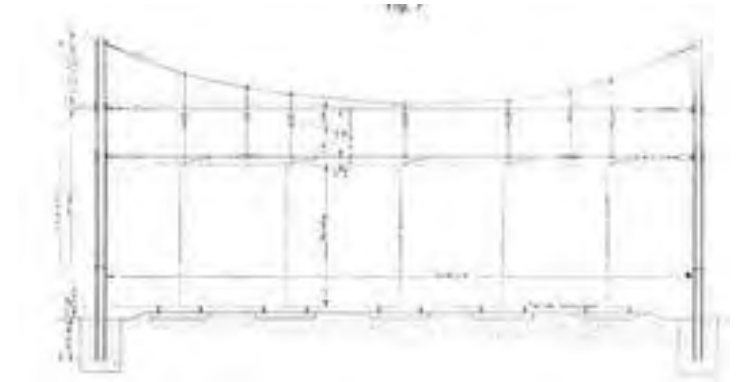
2) Appuis de la passerelle / dévoiement de réseaux

La passerelle est orientée Ouest (Gare de Douai) - Est (Hameau de la Clochette), perpendiculairement au faisceau ferroviaire (VP + VS).

Proposition d'implantation des appuis d'Ouest vers l'Est



SNCF Réseau - DT Hauts de France
DGII - DZI NEN - IPSol - AMOA



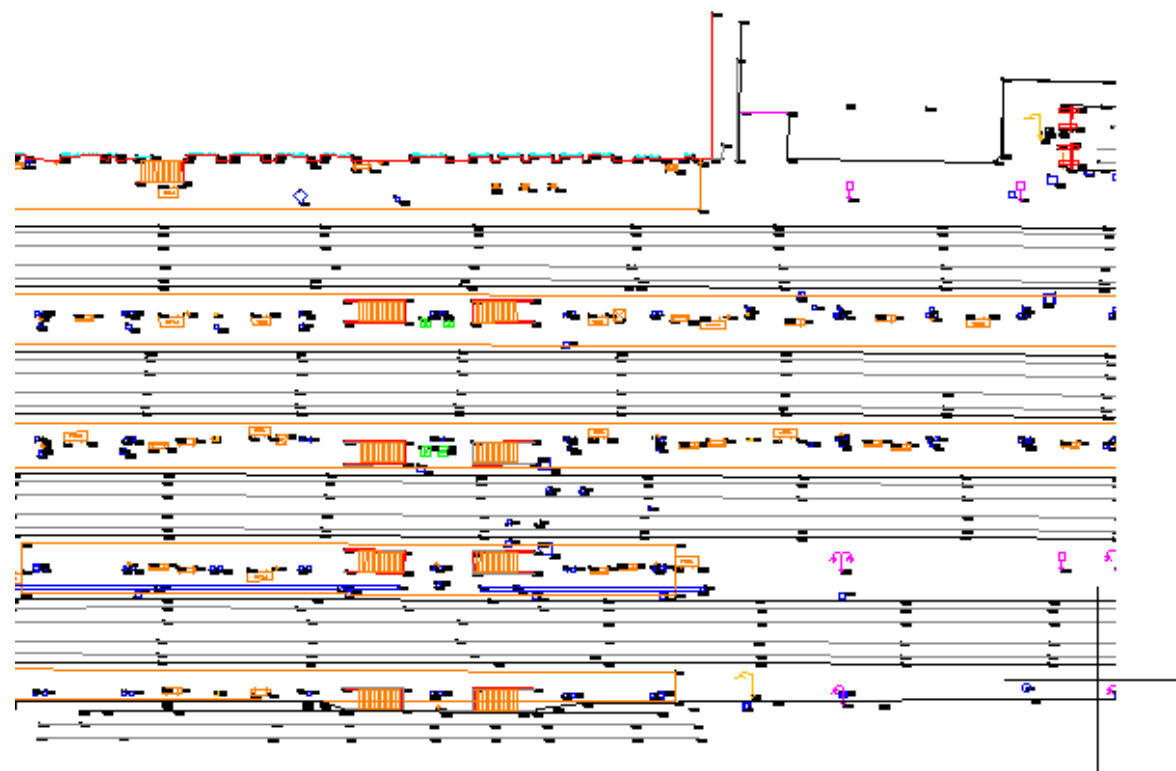
- P1 (extrémité Ouest) en bordure du quai des voies 5/7 en limite du parking EFFIA existant. La largeur du quai est estimée à environ 7ml ce qui laisserait un passage suffisant pour les voyageurs sur le côté de l'appui.
- P2 (1^{er} appui intermédiaire à environ 45 ml de l'extrémité Ouest) en milieu du quai des voies 6/8. La largeur du quai est estimée à environ 7ml ce qui laisserait un passage suffisant pour les voyageurs de chaque côté de l'appui.
- P3 (2^{ème} appui intermédiaire à environ 55 ml du précédent, soit 100 ml de l'extrémité Ouest. Cet espace correspondant à un écartement entre voies plus large. La distance restante, jusqu'à l'extrémité Est, est d'environ 100ml. Cet espace correspondant à un écartement entre voies plus large acceptant le support de caténares fret. Le cas d'une rétrocession de terrain sur une largeur d'environ 20ml semble envisageable, mais à confirmer avec le projet de cession, ainsi qu'un piquetage précis par rapport à la VS 19 conservée pour avoir les mesures conservatoires prises en terme de gabarit et de circulation dans les emprises, piste ou voie routière, nous pourrions nous limiter à un seul et dernier appui.
- P4 (extrémité Est) à environ 80 ml du précédent soit environ 180ml de l'extrémité Ouest.

L'implantation des appuis, en particulier sur les quais, est sujet à vérification de passages de réseaux Enterrés. Ce sujet fera l'objet d'une étude de faisabilité pour déterminer l'ensemble des connexes liés à l'ouvrage de franchissement.

SNCF Réseau fournit le plan de piquetage caténaire ainsi que les carnets de montages des deux portiques souples encadrant le futur ouvrage.

Gare de Douai deuxième partie au format TIF.

Le relevé topographique des VP de la gare de Douai réalisé à la faveur de la mise en PMR.



L'implantation des appuis, en particulier sur les quais, est sujet à vérification de passages de réseaux enterrés

3) Appuis / Structure

Implantation des poteaux

Les éléments fournis lors de l'échange avec le BE ont permis d'affiner la position de l'ouvrage et des possibilités d'implantation des appuis sur la zone impactée. Une réunion d'échange est à programmer pour permettre de vigiler les possibilités d'implantation en fonction des choix techniques structuraux retenus pour l'ouvrage.

Référentiels applicables

SNCF Réseau transmettra une copie au format pdf de l'IG 90033, ex IN 00033, pour tout ce qui est travaux à proximité des voies exploitées dès que le sujet phasage travaux sera abordé.

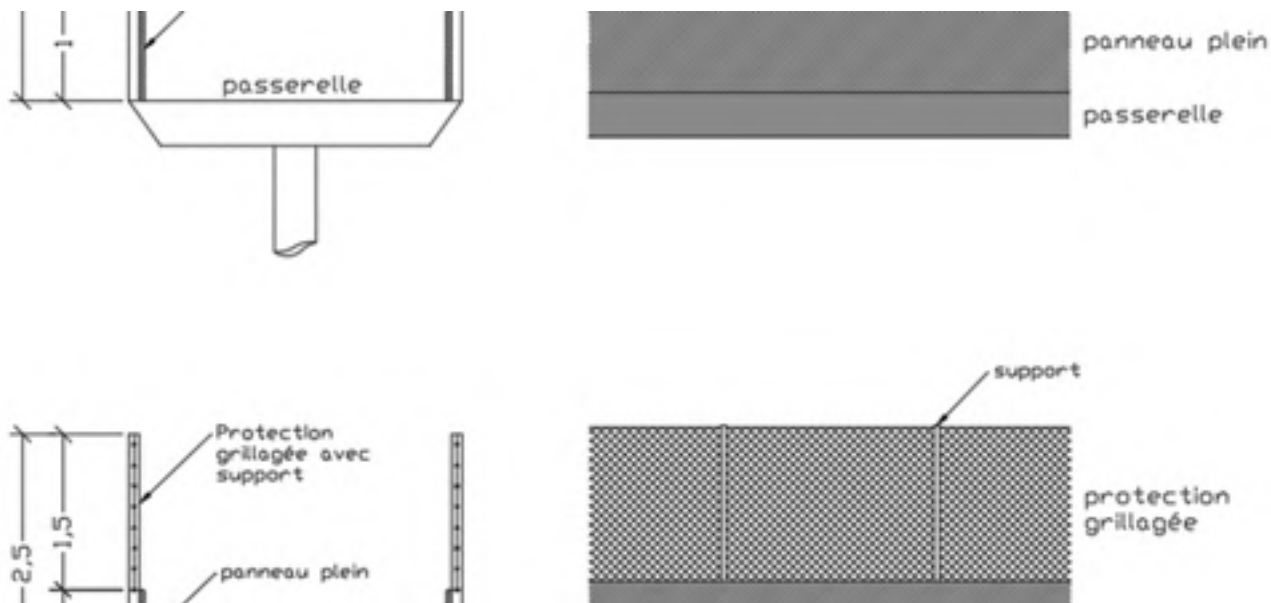
Les derniers échanges concernant la mutabilité des sites ferroviaires sur le secteur de la gare de Douai confirme la possibilité de céder l'emprise liée aux VS 20 21 22 23. Cette possibilité permettra de raccourcir la dernière travée d'environ 20m supplémentaire et ainsi d'avoir une portée proche de 60m. Ce qui donnerait $45 + 55 + 60 =$ un OA de trois travées de 160m

Sur VP portique souple avec porteur, encombrement proche de 1m60 au droit du support et de 0,60 à mi portée. Sur VS portique souple avec fil de contact non porté soit un encombrement minimaliste. Plan de roulement plus bas sur les VS que les VP. Donc point de référence pour caler la HL, les VP.

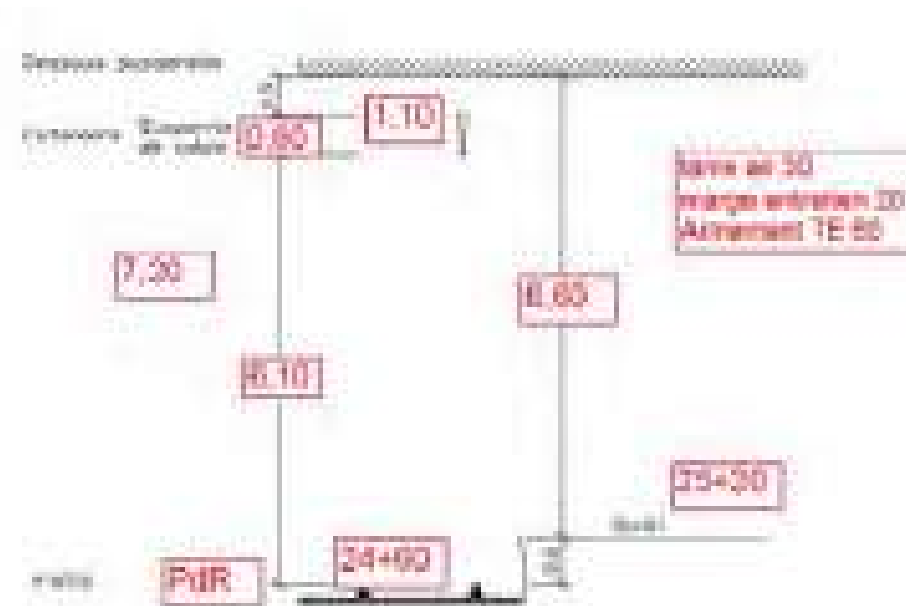
4) Gabarits

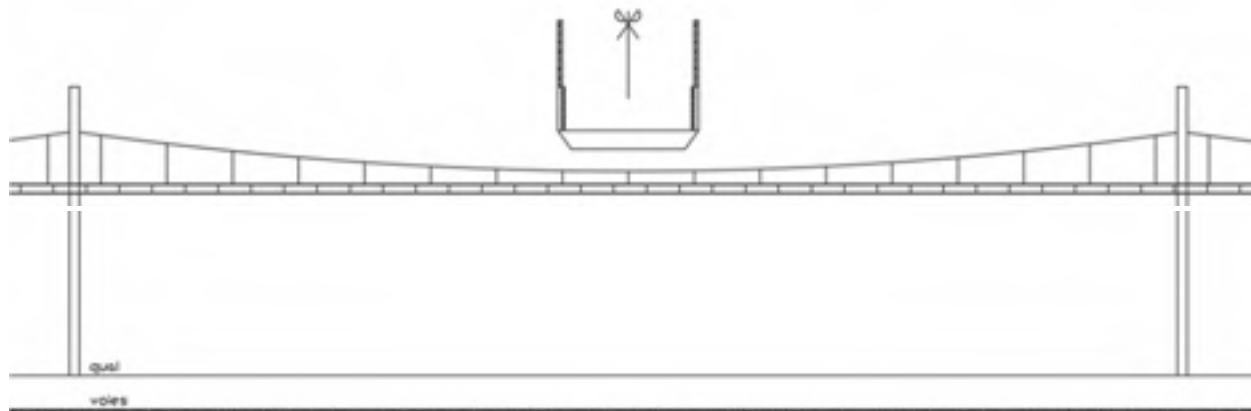
Protection des caténaires depuis la passerelle :

Une protection d'une hauteur de 2.5ml, dont le 1^{er} ml plein, est nécessaire sur les côtés de la passerelle



Il sera possible avec la pose d'un porteur protégé de diminuer l'ame d'air, et retravailler la marge d'entretien avec une dérogation (ouvrage en zone de quai avec marge d'entretien faible pour la voie).





5) Ecrans caténaire

Typologie : La zone concernée sera considérée comme sensible au sens référentiel SNCF réseau, zone fortement urbanisée, et de ce fait la hauteur de l'écran caténaire sera de 2m50, avec une partie inférieure pleine d'un mètre. La partie supérieure, soit 1m50 devra avoir une maille fine, dont les caractéristiques sont reprises dans le mail des éléments d'entrée. SNCF Réseau a fourni les prescriptions techniques standards pour ces auvents.

6) Contraintes ferroviaires pour la phase Réalisation

Définir la typologie de travaux nécessitant des ressources ferroviaires (FIC, ITC, CC, RAL, personnel, SNCF E, engins, ...).

En fonction de la réunion d'échange, et la typologie d'ouvrage retenu, SNCF Réseau apportera des éléments de réponse quant à la méthodologie à retenir et les impacts à prendre en compte sur les capacités ferroviaires.

Autres démarches à engager

Fiche Projet 1 : Passerelle

Pour arriver à la construction effective de la passerelle il reste encore plusieurs démarches/études à effectuer :

- Fiabilisation du planning et du délai de livraison de la passerelle
- Etudes techniques:
 - En phase de conception du projet de la passerelle, une AMO SNCF accompagnera le Maître d'ouvrage et son Maître d'œuvre
 - Etude SNCF pour demande interruption de circulation ferroviaire (délai de réservation des créneaux : 3 ans)

En phase d'exécution, une maîtrise d'œuvre de sécurité ferroviaire SNCF accompagnera la réalisation des travaux

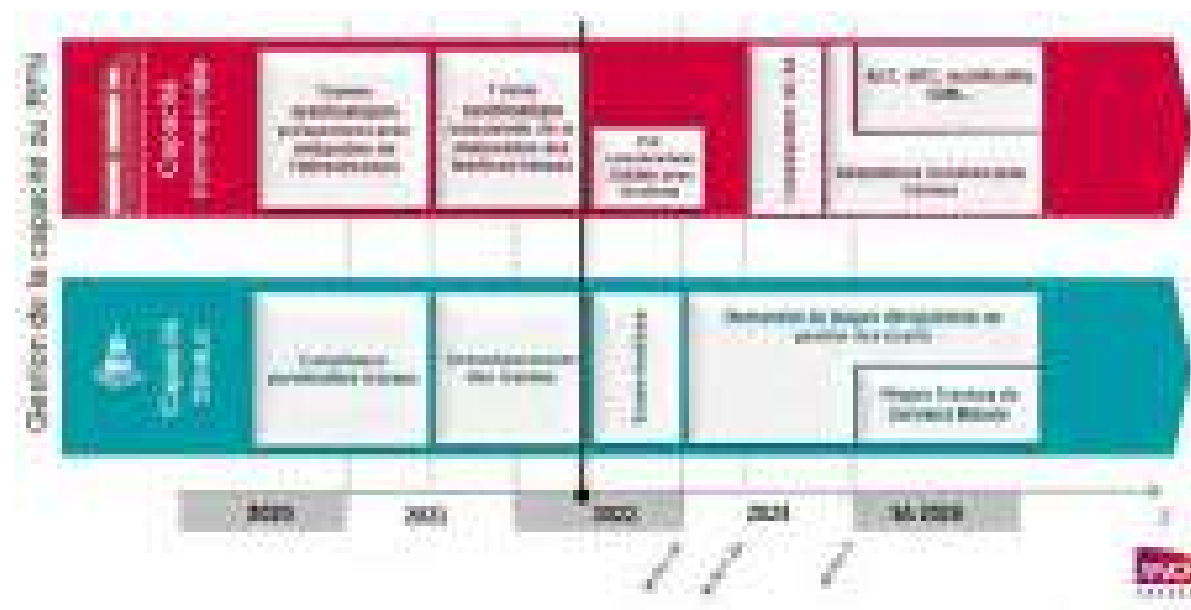
Pour rappel les demandes de coupures caténaires demandent 3 années d'investigation sauf si la construction de la passerelle peut s'inscrire dans le temps de travaux programmés par la SNCF.

(Pose des travées sur les appuis)

Il y a donc lieu de procéder à ces demandes suffisamment tôt pendant la phase de conception.

Lors de la phase travaux, en particulier pendant la réalisation des appuis, fondation par micro pieux et élévation, il faudra s'assurer de passage de trains à faibles vitesses et pas de passage en gare sans arrêt pour limiter les protections particulières.

- **Négociation foncière*** avec la SNCF pour l'arrivée/entrée de la partie Ouest de la passerelle et pour les appuis ponctuels de la passerelle
- Négociation avec la SNCF pour l'accès direct aux voies TGV depuis la passerelle.



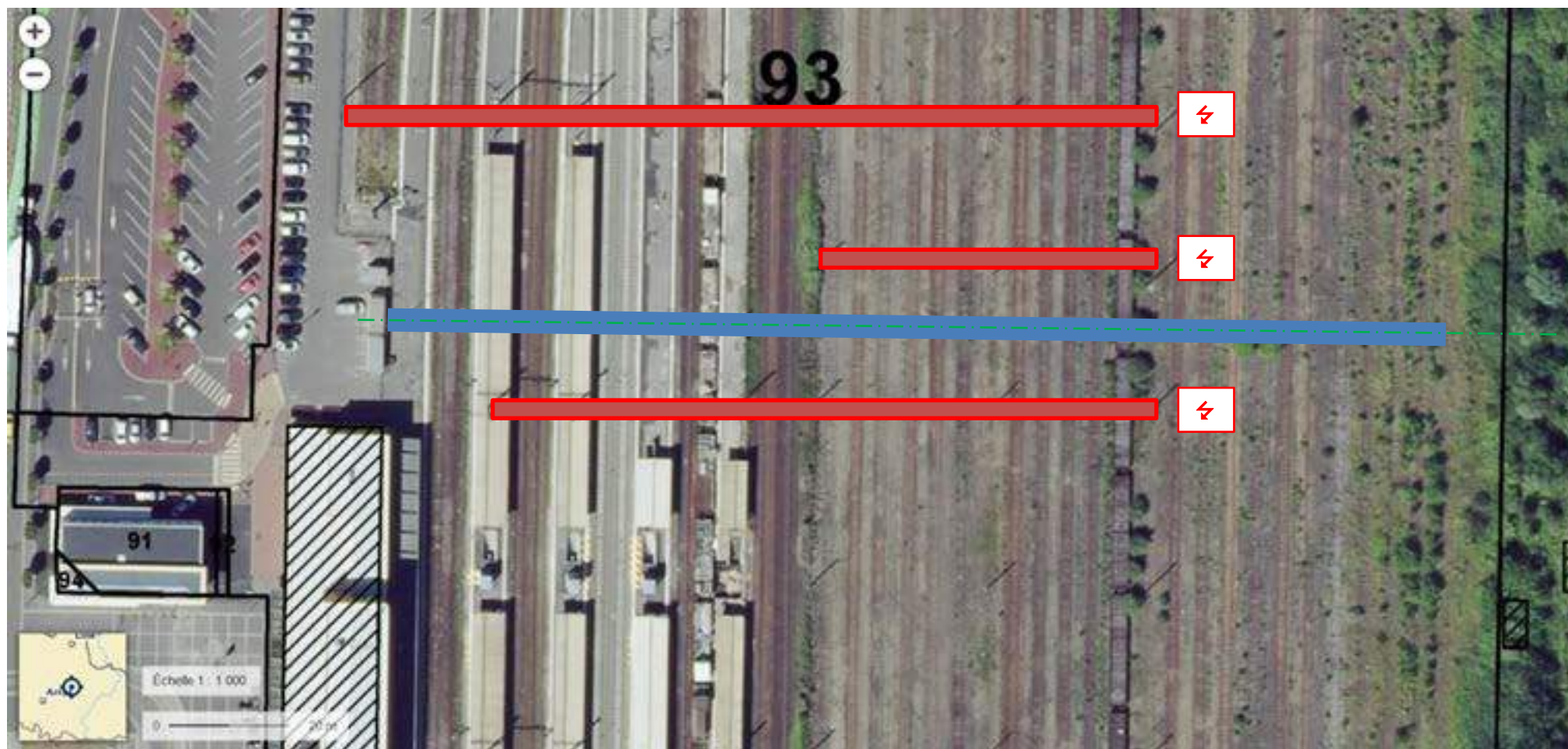
Urbanisme réglementaire

- OAP Gare avec préconisations DT3E
- Ou intégration dans périmètre ZAC avec préconisations DT3E

*cf conclusions étude de mutabilité SNCF



Possibilité d'implantation des appuis pour un ouvrage supérieur trois travées P1 P2 P3 P4



Possibilité de position du tablier par rapport aux portiques souples caténares VP et VS



Photo cote BV – zone parking



Photo Quai BV – Voies 7 / 5



Photo Quai – Voies 10 / A



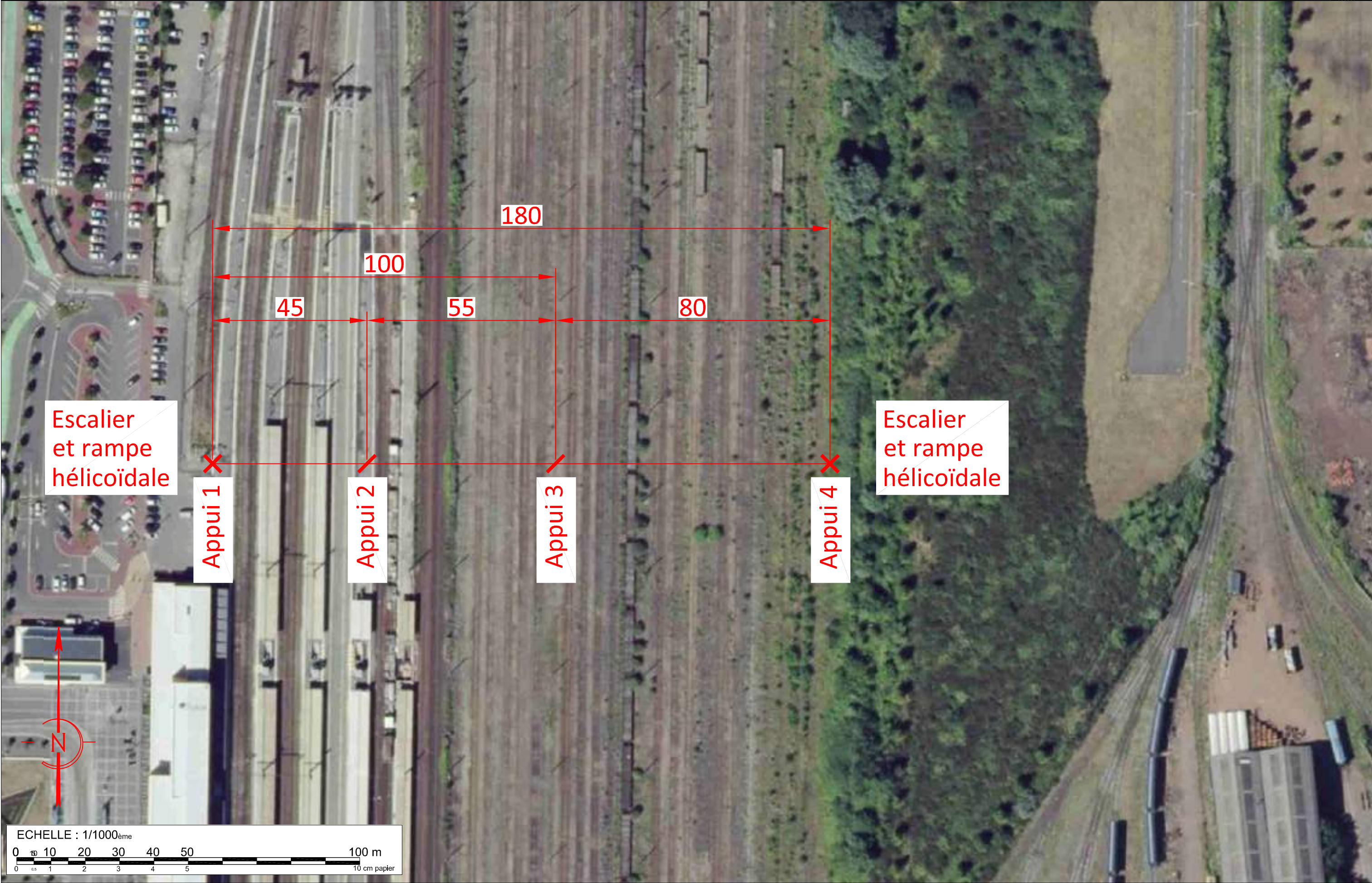
Faisceau voies de service
VS 1 à 23



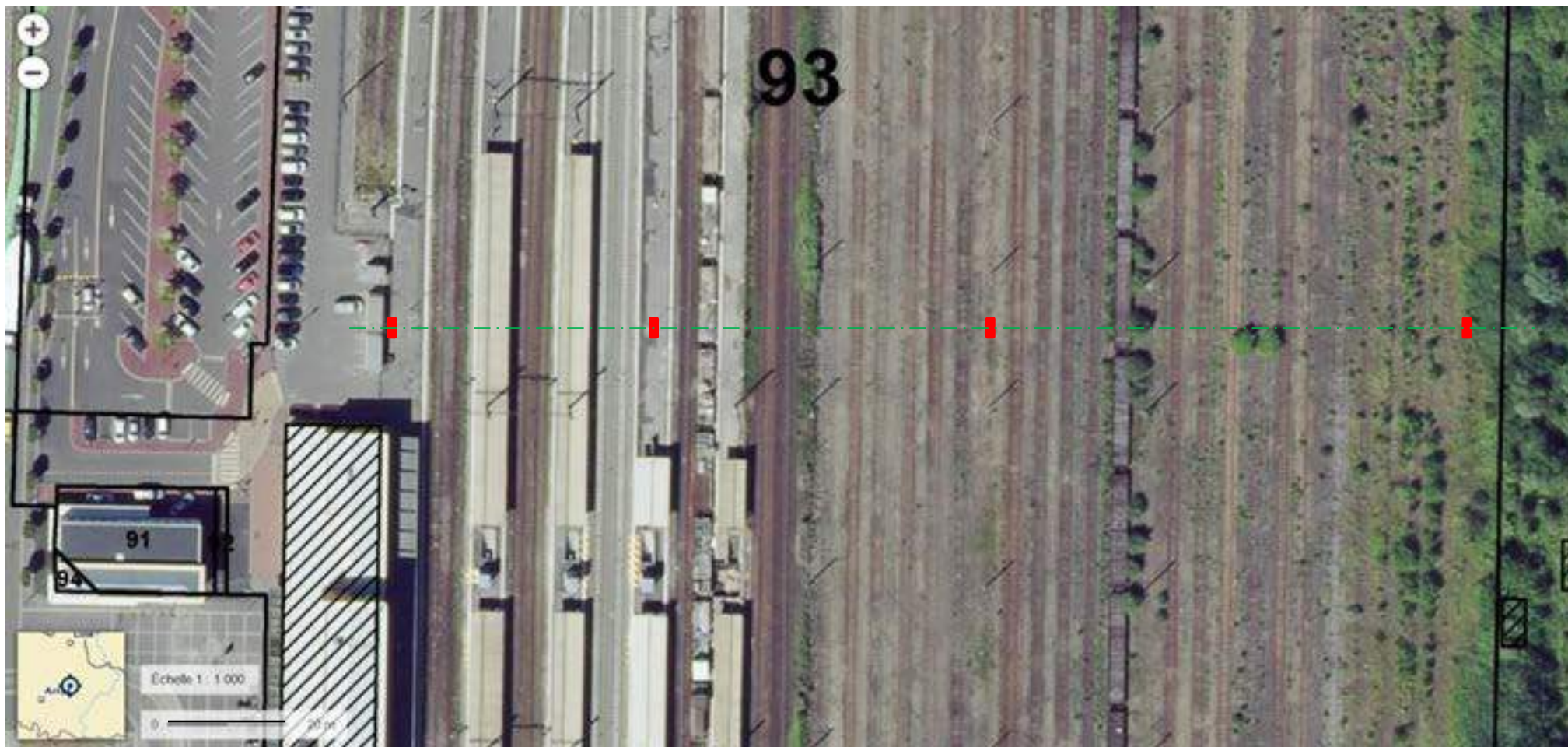


Possibilité d'implantation des appuis pour un ouvrage supérieur trois travées P1 P2 P3 P4 en tenant compte de la cession de 4 VS (22 à 23)

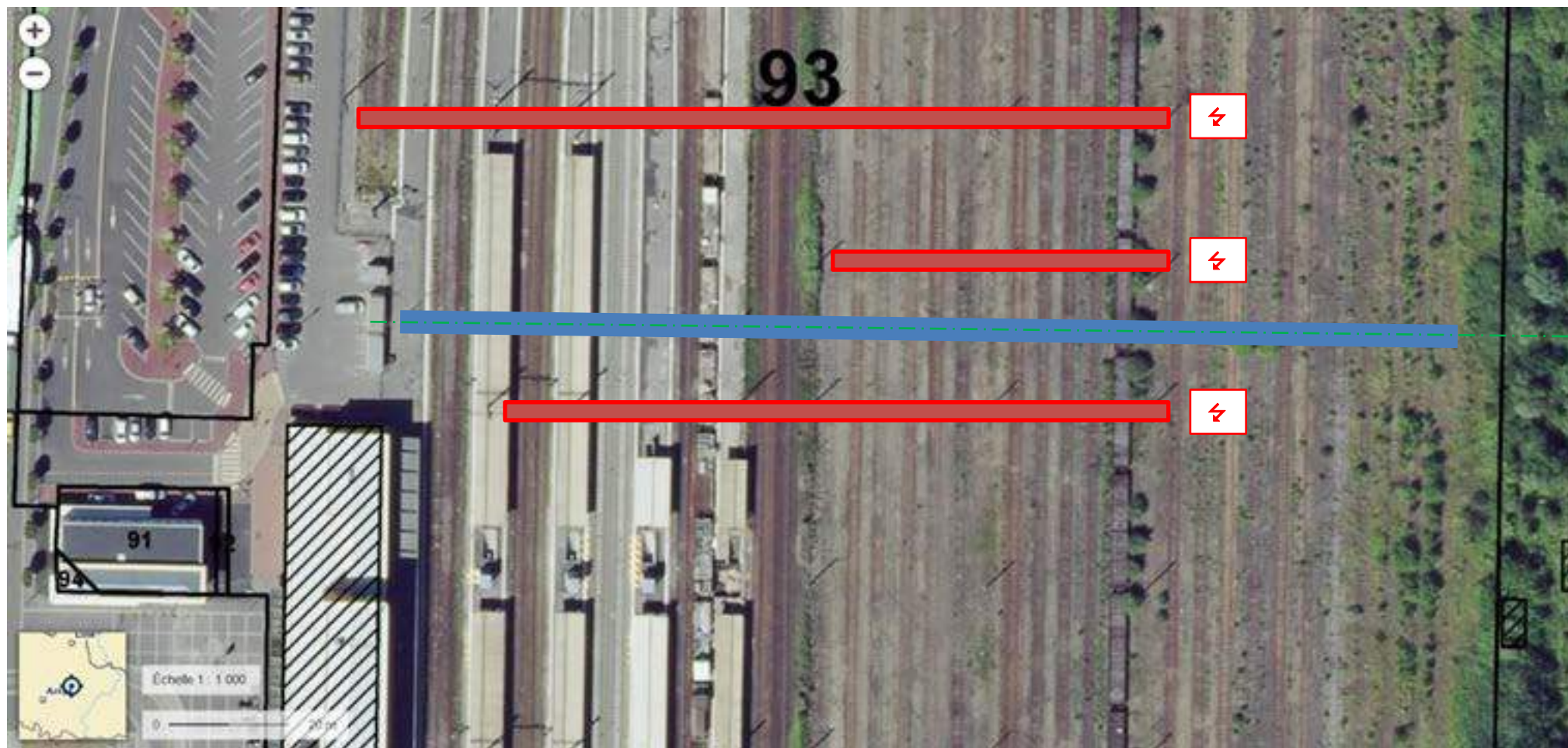
PHASE	POLES DOUAIS GARE	29/11/18
-	IMPLANTATION DE LA PASERELLE ET DES APPUIS	



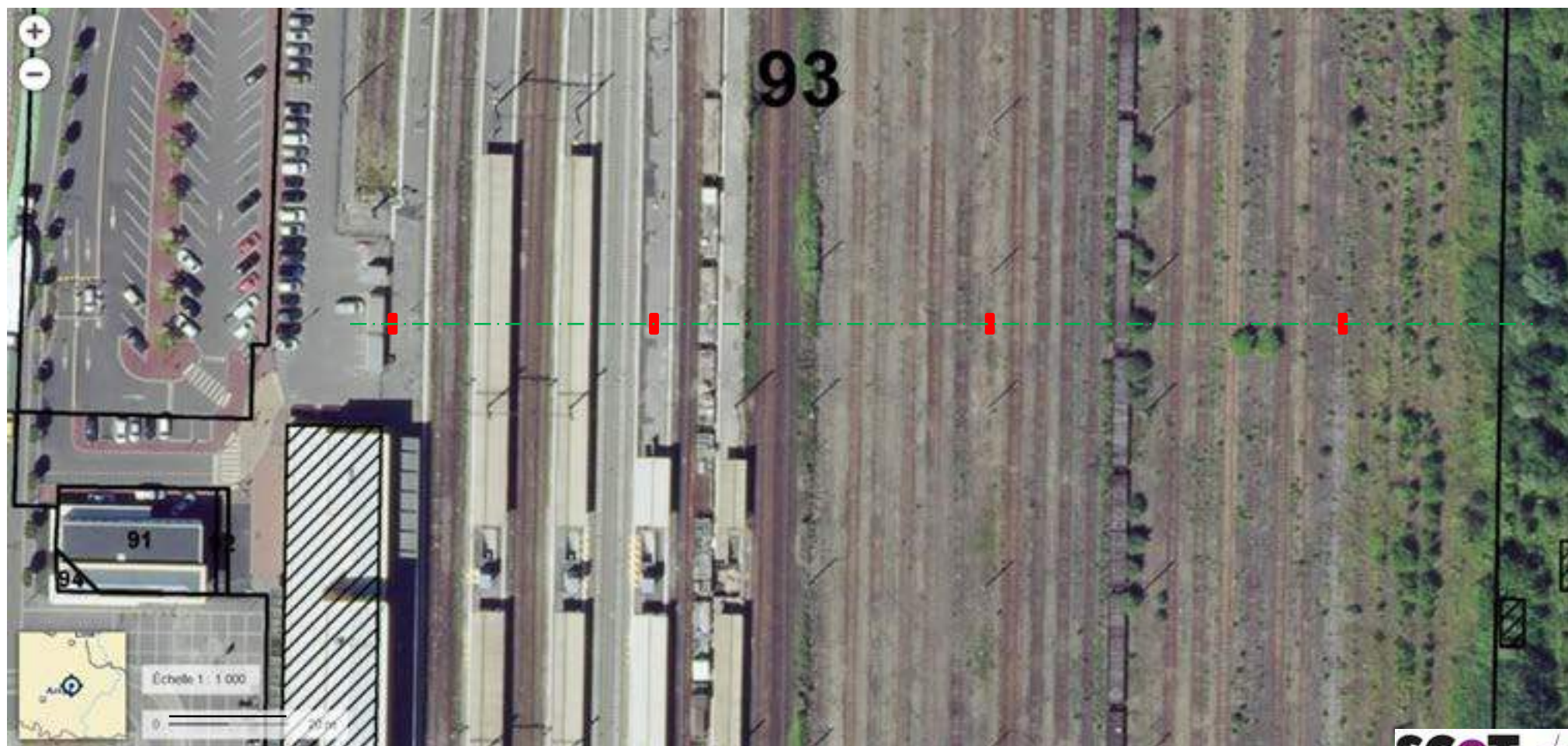
Possibilité d'implantation des appuis pour un ouvrage supérieur trois travées P1 P2 P3 P4



Possibilité de position du tablier par rapport aux portiques souples caténaires VP et VS



Possibilité d'implantation des appuis pour un ouvrage supérieur trois travées P1 P2 P3 P4 en tenant compte de la cession de 4 VS (22 à 23)



Chronologie opérationnelle cible

La passerelle est un dossier complexe.

Il est nécessaire de distinguer les travaux connexes des travaux de passerelle

En effet, au préalable de la demande d'ITC il faut les études de connexes ferroviaires (2020 à 2023) qui permettront de définir dès 2020-2021, les ITC nécessaires.

Délai	Contenu	Procédure
S2 2019	Etude sur les conditions mutabilité foncier SNCF	Etude SNCF
2020-2023	Etudes de connexes ferroviaires	Etude SNCF
2020-2021	Définition des ITC nécessaires	Etude SNCF
2020	Etude technique de la passerelle	Etude
2021	Demande interruption circulation ferroviaire auprès de la SNCF	Etude SNCF
2022	Sélection de la maîtrise d'œuvre	
2023	Etudes MOe passerelle Autorisations administratives	
2024	Travaux connexes ferroviaires	

Fiche Projet 2 : Lieu Hybride

IRedynamiser un tel quartier implique de lui donner une impulsion et une identité forte, lui permettant de se distinguer de n'importe quel autre pôle gare.

D'où l'importance de créer un équipement structurant pour réunir l'ensemble des ambitions, être un repère urbain, donner cette impulsion

Descriptif

Porte d'entrée du territoire (SCOT, Douaisis et Ville). Pilier Ouest de cette porte qui relie 2 espaces par une passerelle modes doux (piétons et vélos)

Fonction d'interface avec la gare, d'espace qui reconstruit la sortie de la Gare, l'encadre, intégrant (avec l'existant ou sa reconstitution) la maison des mobilités actuelles

Ce lieu doit être **l'impulsion** pour aller vers le centre de la ville de Douai et connecté les voyageurs à la ville.

Intégré au périmètre d'ORT d'Action Cœur de Ville de Douai, ce lieu emblématique doit être l'impulsion de GSV et être l'image de la réalisation de ce nouveau quartier : neutralité carbone, sobriété énergétique, sobriété fonctionnelle...

Il doit ainsi accueillir des activités « innovantes et différenciantes », et être un espace « vitrine » du quartier en cours de développement, à la pointe de l'innovation technologique comme dans les usages.

Il doit être partie prenante de la création du Hub Mobilité devant la gare

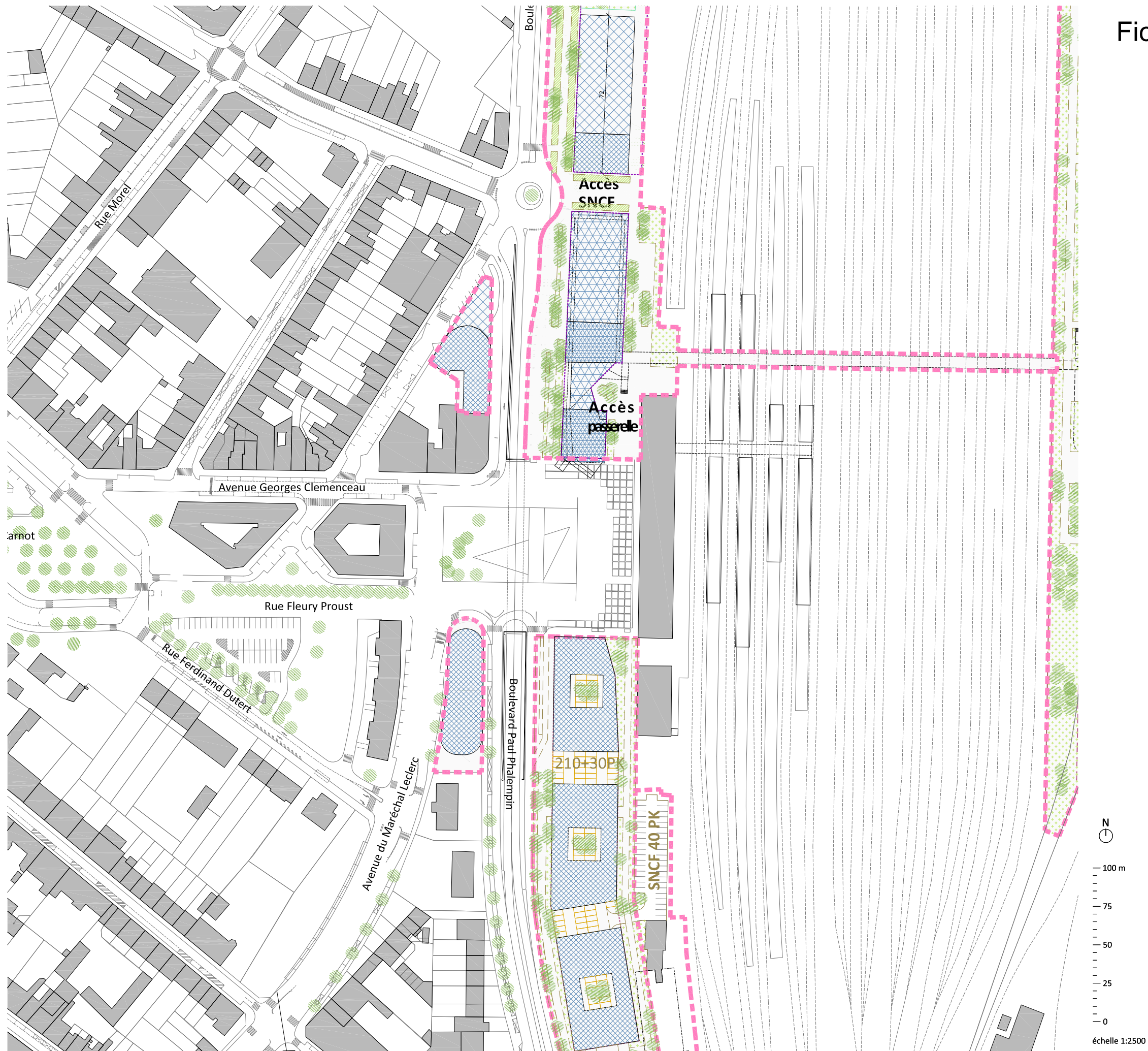
Nécessité de créer un **lieu emblématique** (tant dans ses fonctions, que dans sa conception) aux abords directs de la gare de Douai. Il donne le ton de ce qui va se passer à la fois sur le secteur de la gare et sur le territoire.

Un lieu :

- qui tire profit des flux et de la visibilité permise par l'immédiate proximité de la gare pour proposer une programmation hybride source d'animation et répondant aux besoins des habitants, des usagers des transports, des touristes et des acteurs économiques du territoire.
- anime le pôle gare grâce aux programmes proposés :
- où l'on peut travailler autrement et prendre connaissances des innovations du territoire
- où on attend le train autrement,
- au service du développement du territoire



Fiche Projet 2 : Lieu Hybride



Caractéristiques techniques

Emprise projet : 5451 m²

Emprise cessible: 2401 m²

Emprise espaces publics : 3050 m²

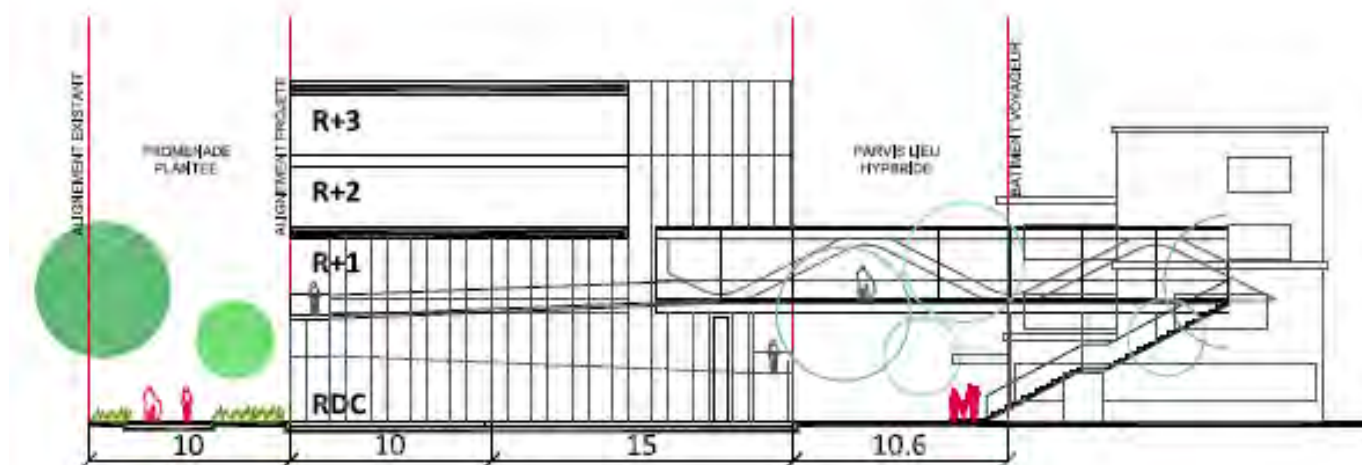
Programme global de construction possible : 5000 m²

Equipements publics d'infrastructure possible de 3050m² sur :

- Parvis Ouest de la passerelle
- Placette Nord accès SNCF

Coûts estimatifs : 15 millions d'euros hors acquisition foncière.

Esquisse et références



Esquisse et références





L'ESTAMINET, GRENAY 1 500
m² comprenant :

- Espace médiathèque
- Garderie
- Accueil de loisirs
- PMI
- Relai d'Assistants
Maternelles
- Espaces publics numériques
- Point d'information jeunesse
- Centre d'animation j eunesse



IDEA STORE DE CHRISP
STREET, LONDRES
1 100 m² sur foncier de 400
m² comprenant :

- Bibliothèque
- Centre communautaire
- Salle de formation
- Salle de pratique
sportive
- Café

Préconisations DT3E

Le futur bâtiment doit être « zéro carbone » (en prenant en compte le site, sa configuration et la façon dont il s'intègre dans son environnement) et l'aménagement des espaces publics à son abord afin de s'inscrire dans le projet de réaménagement global du projet « Gare Scarpe Vauban » et l'ambition des élus de construire un territoire d'Excellence Énergétique et Environnementale.

Pour ce faire, le futur projet devra relever les défis suivants :

- **Efficacité énergétique** des bâtiments et approvisionnement en énergie propre : réduction de la demande énergétique, optimiser l'usage énergétique, utiliser au maximum les énergies renouvelables, utiliser des énergies à faible émission de carbone, et compenser les émissions de gaz à effet de serre. Il s'agira d'avoir une réflexion globale sur la quantité d'énergie nécessaire aux bons fonctionnements du bâtiment et des usages (chauffage, climatisation, eau chaude, ventilation du bâtiment, service électrique...);
- **Résilience et adaptation au changement climatique** : élaboration de solution innovante pour tenir compte des nouveaux aléas issus du changement climatique, notamment l'augmentation des épisodes de canicules ou de pluies intenses. Les solutions privilégiées devront être écologiques (exemple : végétalisation, gestion des eaux durables, conception modulaire,...);
- **Incidence positive sur la ressource en eau** : le bâtiment devra avoir été conçu pour avoir incidence positive sur la ressource en eau en terme de qualité et tendre vers la neutralité pour la quantité (réutilisation des eaux de pluies, compteurs intelligents pour inciter les consommateurs à réduire leur besoin, appareils à faible débit, réemploi des eaux usées pour de l'énergie par exemple,...);
- **Offrir des services à l'écosystème naturel** : participation aux objectifs de développement de la trame verte urbaine et d'adaptation au changement climatique (pollinisation, atténuation des effets d'îlot de chaleur, rafraîchissement naturel du bâtiment. La conception du bâtiment et des espaces publics aux abords peuvent également participer à l'approvisionnement alimentaire locale (ruches, arbres fruitiers...);
- **Gestion des matériaux durables et économie circulaire** : utilisation des bonnes pratiques à chaque étape du projet conception et phase opérationnelle (matériaux et gestion des déchets) et assurer autant que faire ce peu leur réutilisation afin de les inscrire dans un cycle vertueux.
- **Participer à la « séquestration carbone du quartier »** : développement de nouveaux services urbains destinés à réduire l'impact environnemental du quartier (créations de services regroupés, partagés, mutualisés à destination des travailleurs du site, des visiteurs, espaces verts,...);
- **Croissance verte et villes intelligentes** : le bâtiment doit favoriser l'innovation dans la méthode de production, de commerces et de services en lien avec le développement des nouvelles technologies pour construire un quartier résilient et attirer les start-up innovantes (fab lab, production locale, structure temporaire, espaces partagés à destination des artisans et commerçants...);
- **Mobilité durable** : faciliter et encourager la marche, l'utilisation des vélos, les transports publics, les véhicules partagés ou autres à faible émissions de gaz à effet de serre (entreposage et stationnement sécurisé pour les cycles, option de partage des déplacements ou mutualisation...);
- **Bâtiments inclusifs** : La conception du bâtiment et les usages qui seront définis devra tenir compte des besoins des résidents et entreprises du territoire et plus largement du bassin de vie et économique dans lequel le Grand Douaisis s'inscrit. Le bâtiment dans sa conception devra répondre aux enjeux d'ouverture du territoire et aux objectifs de cohésion sociale (accessibles par tous,...).

Estimation des coûts d'aménagement :

Lieu hybride		
Médiathèque		3 500m² SP
Autre programmes		1 500m² SP
Espaces publics		3 050m²
Travaux		11 110 000 €
Travaux Médiathèque	2 200€/m² SP	8 050 000 €
Travaux Autres programmes	1 700€/m² SP	2 550 000 €
Espaces publics		510 000 €
Honoraires	14%	1 555 400 €
Frais divers	8%	888 800 €
Aléas	5%	677 710 €
TOTAL hors taxe		14 231 910 €
valeur 03/2019, hors incidences archéologie, pollution, amiante		

TOTAL : 14 231 910 €

(selon résultats des études de sols et études techniques approfondies)

Opérationnalité du projet

Etudes complémentaires à réaliser (hors Moe)

- Etude de programmation complète

Foncier

- SNCF – EFFIA (parking)

Urbanisme réglementaire

- adaptation éventuelle du PLU

Procédure opérationnelle :

- intégration au périmètre d'une ZAC
- ou opération d'équipement autonome

Phasage

- Reconstitution de l'offre de service SNCF/EFFIA
- Réduction / reconstitution hors site de l'offre de stationnement

Chronologie opérationnelle cible

Délai	Contenu	Procédure
S1 2020	Rédaction cahier des charges pour l'étude de programmation	CCH
S1 2020	Dépôt dossier de cofinancement étude CDC /Région	
S2 2020	Etude de programmation intégrant une préprogrammation d'identification des besoins et usages du lieu et une programmation avec AMO	Etude
2020-2021	Acquisition du foncier SNCF Libération des emprises	
S1/S2 2020	Sélection maîtrise d'œuvre	A définir
2020	Dépôt dossiers de subvention et cofinancement pour travaux	
S2 2020/ S2 2021	Etudes maîtrise d'œuvre	
S1 2022	Démarrage des travaux	

Fiche Projet 3 : Parking silo

Un des pilliers majeurs de la Porte d'entrée du Douaisis afin de rendre attractif la passerelle en facilitant l'accès à la Gare de Douai et à la zone de développement économique.

Descriptif

Objectifs de la proposition

Cet aménagement a été proposé afin de répondre aux objectifs suivants:

- **capter les demandes en attente** des parkings payants existants (2 ans) et les indécis du TER du fait du manque de stationnement à proximité
- **développer la fréquentation TGV/TER** de la gare des pendulaires, des activités économiques et commerciales à proximité de la Gare, des habitants du Douaisis
- accompagner la **mutation** des stationnements en centre-ville par la création d'un parking silo: report de 200 à 250 véhicules vers le parking silo + un surplus de 250 places
- **Réduire les flux entrants** par le Pont de Lille et vers la gare en reconstituant côté Clochette l'offre voisine de la gare (parking nord)
- Permettre une **mutualisation** des espaces de stationnement entre les activités présentes sur la ZAC de la Clochette, les usagers de la gare (trains et transports en commun) et les usagers de Gayant Expo (notamment lors de grandes manifestations).

L'esprit du projet

- Grande capacité
- Evolutivité: il peut être associé à un programme économique, voire, être réversible pour accueillir des activités économiques par la suite.



Caractéristiques techniques

Emprise projet : 6707 m²

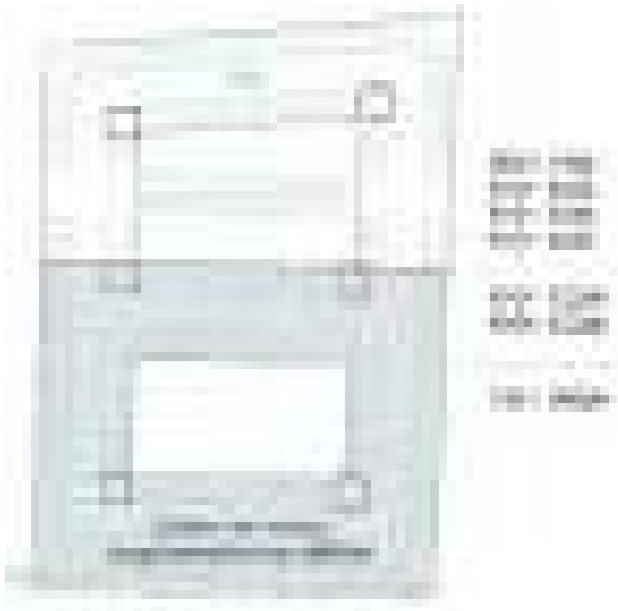
Programme de construction :

- Parking en structure béton armé sur plusieurs niveaux
- Parking 560 places
- Autres programmes à vocation économique à définir

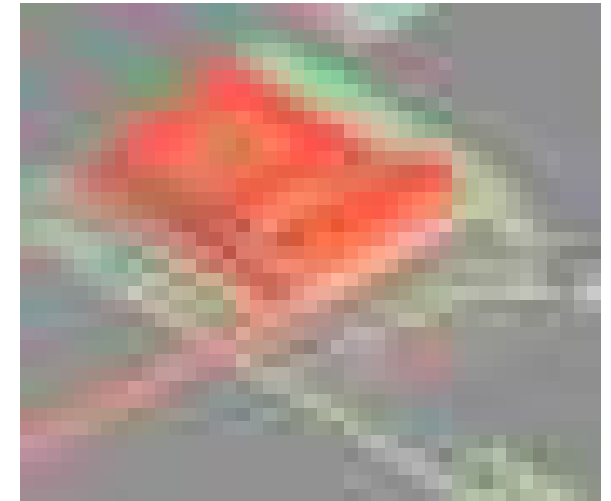
Equipements publics d'infrastructure

- sans objet
-

Esquisse et référence



Exemple parking évolutif - Tourcoing



Préconisations DT3E

Le futur bâtiment doit être « zéro carbone » (en prenant en compte le site, sa configuration et la façon dont il s'intègre dans son environnement) et l'aménagement des espaces publics à son abord afin de s'inscrire dans le projet de réaménagement global du projet « Gare Scarpe Vauban » et l'ambition des élus de construire un territoire d'Excellence Énergétique et Environnementale.

Pour ce faire, le futur projet devra relever les défis suivants :

- **Efficacité énergétique** des bâtiments et approvisionnement en énergie propre : réduction de la demande énergétique, optimiser l'usage énergétique, utiliser au maximum les énergies renouvelables, utiliser des énergies à faible émission de carbone, et compenser les émissions de gaz à effet de serre. Il s'agira d'avoir une réflexion globale sur la quantité d'énergie nécessaire aux bons fonctionnements du bâtiment et des usages (chauffage, climatisation, eau chaude, ventilation du bâtiment, service électrique...) ;
- **Résilience et adaptation au changement climatique** : élaboration de solution innovante pour tenir compte des nouveaux aléas issus du changement climatique, notamment l'augmentation des épisodes de canicules ou de pluies intenses. Les solutions privilégiées devront être écologiques (exemple : végétalisation, gestion des eaux durables, conception modulaire,...) ;
- **Incidence positive sur la ressource en eau** : le bâtiment devra avoir être conçu pour avoir incidence positive sur la ressource en eau en terme de qualité et tendre vers la neutralité pour la quantité (réutilisation des eaux de pluies, compteurs intelligent pour inciter les consommateurs à réduire leur besoin, appareils à faible débit, réemploi des eaux usées pour de l'énergie par exemple,...) ;
- **Offrir des services à l'écosystème naturel** : participation aux objectifs de développement de la trame verte urbaine et d'adaptation au changement climatique (pollinisation, atténuation des effets d'îlot de chaleur, rafraîchissement naturel du bâtiment. La conception du bâtiment et des espaces publics aux abords peuvent également participer à l'approvisionnement alimentaire locale (ruches, arbres fruitier...) ;
- **Gestion des matériaux durables et économie circulaire** : utilisation des bonnes pratiques à chaque étape du projet conception et phase opérationnelle (matériaux et gestion des déchets) et assurer autant que faire ce peu leur réutilisation afin de les inscrire dans un cycle vertueux.
- **Participer à la « séquestration carbone du quartier »** : développement de nouveaux services urbains destinés à réduire l'impact environnemental du quartier (créations de services regroupés, partagés, mutualisés à destination des travailleurs du site, des visiteurs, espaces verts,...) ;
- **Mobilité durable** : faciliter et encourager la marche, l'utilisation des vélos, les transports publics, les véhicules partagés ou autres à faible émissions de gaz à effet de serre (entreposage et stationnement sécurisé pour les cycles, option de partage des déplacements ou mutualisation...) ;

Estimation des coûts d'aménagement :

Pour une structure béton armé sur plusieurs niveaux avec 560 places:

Le prix moyen d'une place de parking varie entre 18 000€ et 25 000€ Nous partons sur une hypothèse très défavorable de sol.

TOTAL : 1 120 000 €

(selon résultats des études de sols et études techniques approfondies)

Opérationnalité du projet

Etudes complémentaires à réaliser (hors Moe)

- Modification de l'étude d'impact de la ZAC de la Clochette

Foncier

- Douaisis Agglo – ZAC Clochette

Urbanisme réglementaire

- adaptation éventuelle du PLU

Procédure opérationnelle :

- modification du programme de la ZAC de la Clochette et du dossier de réalisation
- possibilité de transfert de l'investissement au privé sous forme de concession ; à ne pas exclure

Chronologie opérationnelle

Délai	Contenu	Procédure
S1 2020	Programmation – montage financier Identification d'un éventuel opérateur	
S2 2020/ S1 2021	Sélection maîtrise d'œuvre	Concours (si projet public)
S1 2021/ S1 2022	Etudes maîtrise d'œuvre Autorisations administratives	
S2 2022	Démarrage des travaux	

Fiche Projet 4 : La Clochette – Voie nouvelle, place et Promenades

Descriptif

Objectifs

Concourir au renforcement de la trame verte de la ville par la mise en relation, du Nord au Sud, des espaces naturels du parc Jacques Vernier, de la Friche ARBEL, du cimetière de Douai et du Parc Charles Bertin
Desservir le parking silo depuis le rond-point de Gayant-Expo par une voie nouvelle en rive de la ZAC de la Clochette
Créer à l'Est des voies un nouveau parvis de gare, accès à la passerelle et au parking silo, et une place pour le quartier clochette.

L'esprit du projet

Aménagement de lisières et promenades paysagées, création de cheminements pour les piétons et vélos entre la passerelle, le quartier de la Clochette, Gayant et le parc Jacques Vernier, et qualifiant la ZAC de la Clochette et la rive Est du faisceau ferroviaire. Dans un premier temps, confortement des usages existants ainsi que de ceux induits par la création de la passerelle

A plus long terme, constitution d'un pôle pour un secteur la Clochette étendu à tout ou partie des actuelles emprises ARBEL : connexion directe piétons et vélos avec la rue de la Clochette, connexion viaire carrossable vers la rue des Frères Martel et la RD645.

Caractéristiques techniques

Emprise projet : 47784m²

Equipements publics d'infrastructure

- Voie nouvelle + place de la passerelle : 14355m²
- Promenade de la Clochette : 17684m²
- Promenade (secteur INFRALOG SNCF : 7587m²
- Allée de la Clochette : 4762m²
- Allée axiale : 4090m²
- Emprise pour parking silo : 6708m²
- ² (voir fiche parking)
- Réserve foncière : 4900m²



Fiche Projet 4 : La Clochette –
Voie nouvelle, place et Promenades

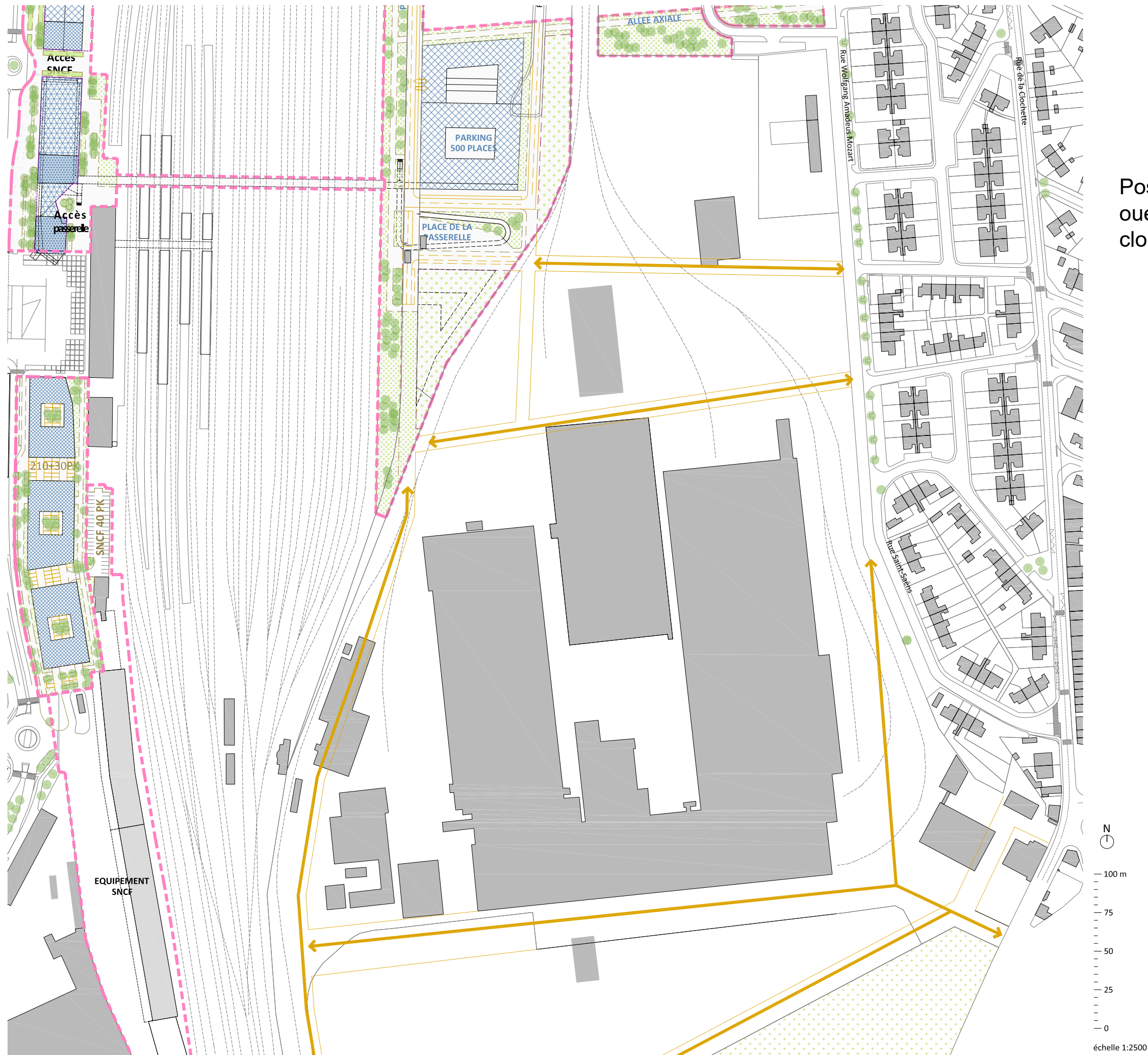


Fiche Projet 4: Clochette - voies nouvelles



Fiche Projet 4: Clochette - voies nouvelles

Possibilités de connexions est-ouest et sud Nord de la zone de la clochette



Préconisations DT3E

Ces ambitions seront complétées à partir des travaux menés dans le cadre de l'AMI "Quartiers neutres en carbone" de l'ADEME) 2019-2021

Estimation des coûts d'aménagement :

- 1- Voie nouvelle et place de la passerelle (14 355 m²) x 123€ : 1 170 000€
- 2- Promenade de la Clochette (17 684 m²) x 75€ : 1 330 000€
- 3- Promenade secteur SNCF (7 587 m²) x 75€ : 570 000€
- 4- Allée de la Clochette (4 762 m²) x 76€ : 360 000€
- 5- Allée axiale (4090 m²) x 76€ : 310 000€
- 6- Réserve foncière (4 900 m²) x 51€ : 250 000€

TOTAL : 3 990 000 €

(selon résultats des études de sols et études techniques approfondies)

[illegible]

Opérationnalité du projet

Etudes complémentaires à réaliser (hors Moe)

- Modification de l'étude d'impact de la ZAC de la Clochette

Foncier

- Douaisis Agglo
- SNCF-INFRALOG
- SNCF-TRIAGE

Procédure opérationnelle :

- modification du programme des équipements publics et du dossier de réalisation de la ZAC de la Clochette
- déplacement ou restructuration des activités INFRALOG

Chronologie opérationnelle cible

Délai	Contenu	Procédure
S2 2019/ S2 2020	Etudes urbaines détaillées / mise en cohérence des projets	Appel d'offres pour sélection urbaniste
S2 2019/ S2 2021	Acquisition du foncier SNCF Déplacement INFRALOG	
2021	Etudes de maîtrise d'œuvre	
2022	Démarrage des travaux	

Fiche Projet 5 : Place Carnot et avenue Georges Clémenceau

Descriptif

Les objectifs

Dégager la perspective existante entre la gare et le centre-ville en requalifiant l'avenue Georges Clémenceau et repensant la place Carnot sur la partie stationnement

L'esprit du projet

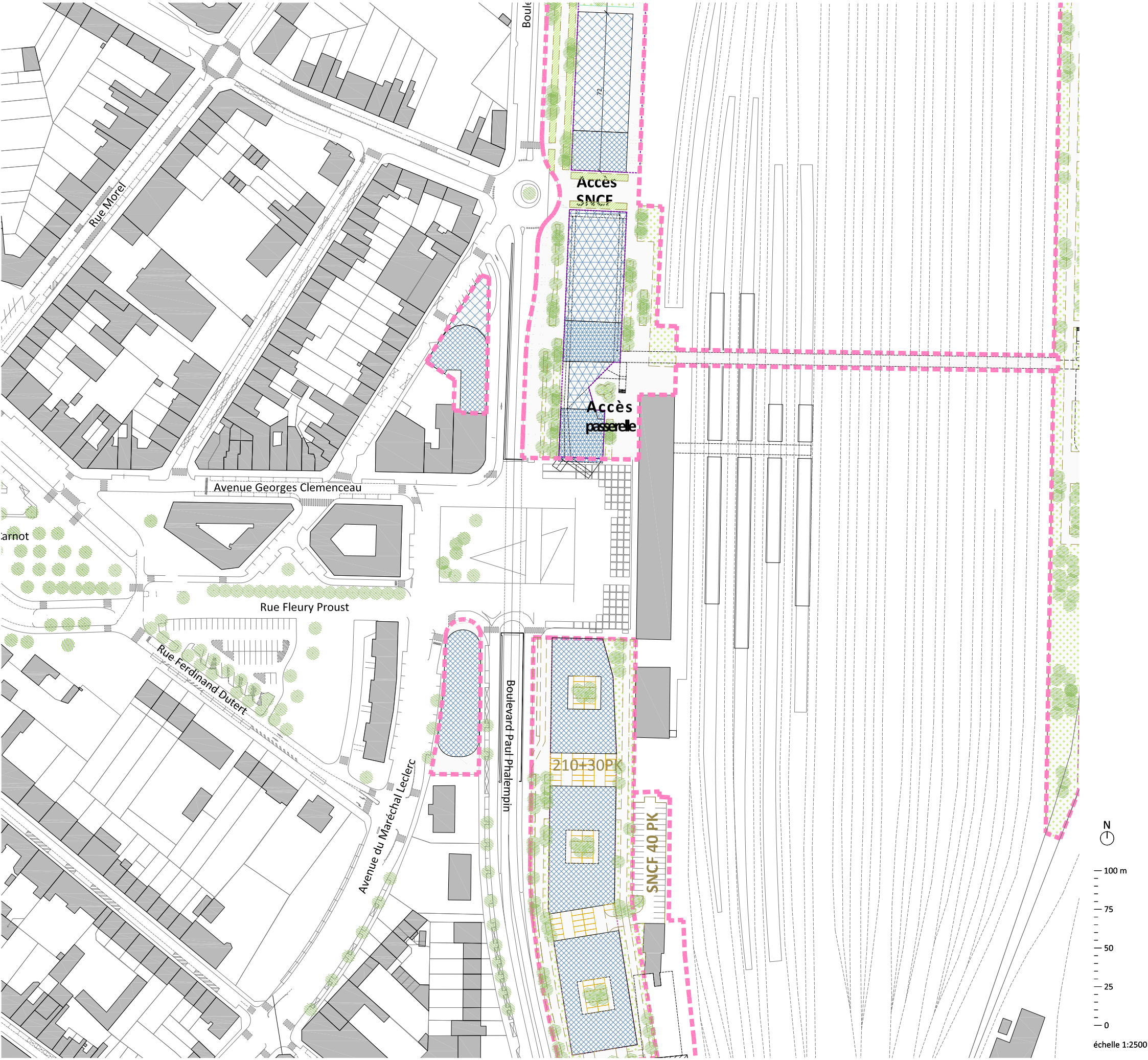
Réaménagement avenue Georges Clémenceau pour améliorer la visibilité en rénovant des trottoirs, en réduisant l'offre de stationnement latéral, en aménageant des terrasses confortables et en ayant une action sur les façades et de mise en cohérence et une qualité des enseignes commerciales.

Mise à profit d'une offre de stationnement voisine pour diminuer voire supprimer les 35 places de stationnement sur la place qui empêchent une autre utilisation.

Rénovation des sols et installation de banc sur la place



Fiche Projet 5 : Carnot-
Clémenceau



Caractéristiques techniques

Emprise projet : 3000 m²



Programme de construction

- Sans objet

Equipements publics d'infrastructure

- Place Carnot: Emprise requalifié : 1 500 m²
- Avenue Georges Clémenceau : 1 500 m²



Préconisations DT3E

Ces ambitions seront complétées à partir des travaux menés dans le cadre de l'AMI "Quartiers neutres en carbone" de l'ADEME) 2019-2021

Estimation des coûts d'aménagement :

Pour la partie réaménagement de la place Carnot (1500m²) x 353 € : **530 000€**

Le réaménagement du parking de 25 places offre l'opportunité d'un espace réqualifié en zones et espaces verts. Le réaménagement des places. Amélioration du réseau d'eau pluviale.

Opérationnalité du projet

Etudes complémentaires à réaliser (hors Moe)

- Programmation urbaine

Foncier

- domaine public Ville de Douai

Urbanisme réglementaire

- sans objet

Procédure opérationnelle :

- projet public Ville

Chronologie opérationnelle cible

Délai	Contenu	Procédure
S2 2019	Programmation urbaine en lien avec le projet Cœur de Ville	Consultation pour choix programmiste
S1 2020	Sélection maîtrise d'œuvre	Consultation
S2 2020/ S1 2021	Etudes maîtrise d'œuvre	
S2 2021	Démarrage des travaux	

Fiche Projet 6 : Boulevard de Liège

Descriptif

Les objectifs

- Aménager un parcours piéton de qualité entre la Gare et Gayant Expo
- Qualifier la rive Est du boulevard pour de futurs développements
- Intégrer la possibilité d'inscription d'un site propre pour le BHNS entre la gare et le rond-point de Gayant

L'esprit du projet

- Réduction des premières interventions à l'élargissement et au confortement du trottoir Est (les aménagements récents de chaussée sont conservés)
- Création rapide d'une rive paysagée participant au renforcement de la trame verte et contribuant à l'attractivité des futurs programmes adossés au vois SNCF
- Report possible de la décision relative à la réalisation du BHNS.



ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION

SITUATION ACTUELLE

Les trafics estimés pour la situation actuelle sont issus de comptages réalisés en Février

2018.

Comptages routiers

Les cartes suivantes présentent les axes comptés et les volumes de véhicules relevés en HPM (heure de pointe du matin) et en HPS (heure de pointe du soir).

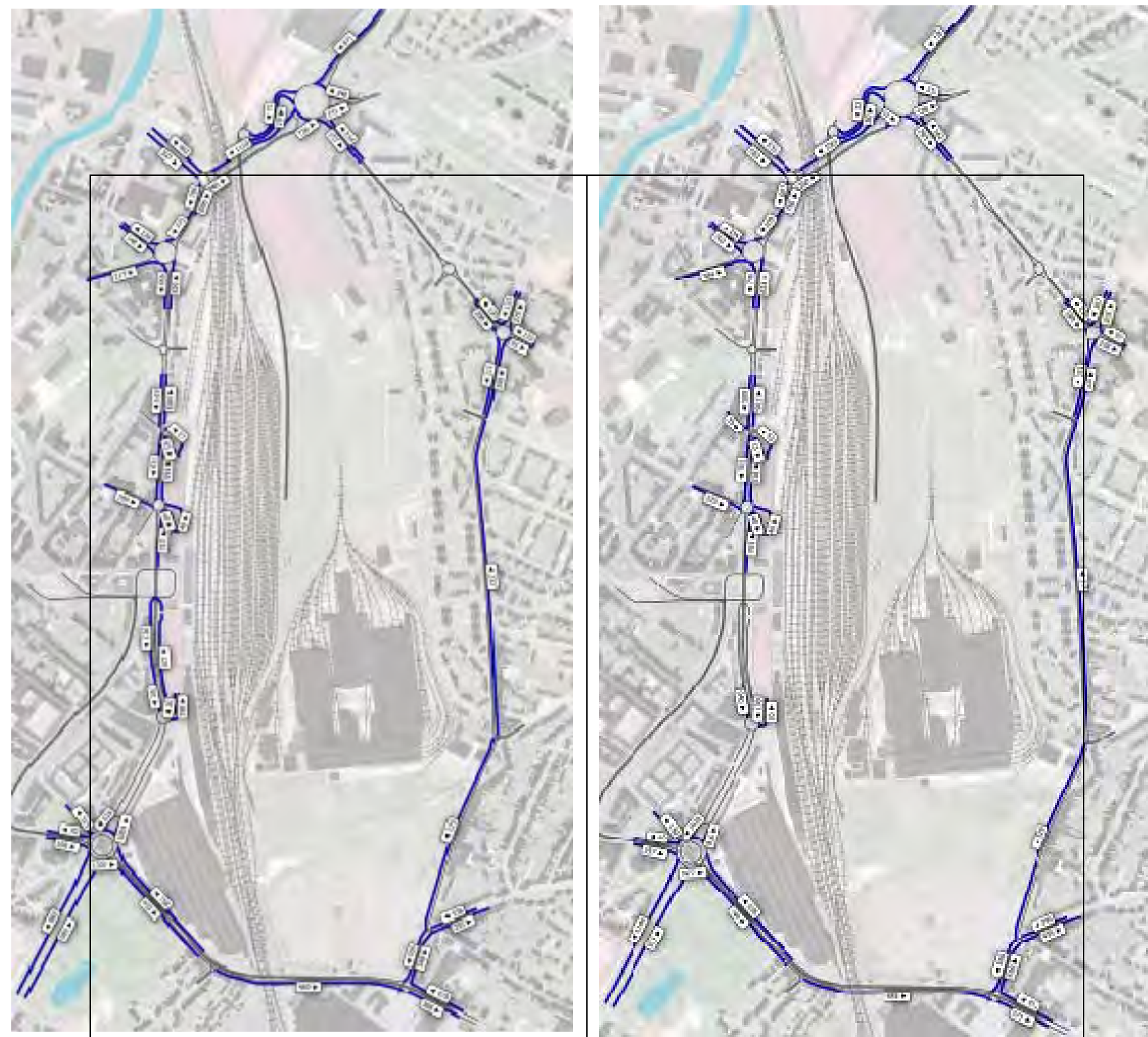


Figure 1: trafics comptés aux heures de pointe matin et soir

SITUATION ACTUELLE

Traffics aux heures de pointe

Les cartes suivantes présentent les trafics actuels pour les heures de pointe matin et soir.

L'heure de pointe du matin est caractérisée par un trafic important entrant dans Douai au nord par la RD917 (1300 véhicules sur le pont de Lille dans le sens entrant, 850 dans le sens sortant) qui se répartit d'une part vers le boulevard Vauban, la rue Saint-Michel et le boulevard de Liège. Au sud, la RD645 présente également un trafic principalement orienté vers le centre de Douai (840 entrants pour 430 sortants). Le boulevard de Liège présente un trafic d'environ 1500 véhicules tous sens confondus.

En heure de pointe soir, le trafic est légèrement orienté en sortie de Douai, par le pont de Lille (1300 véhicules sortants pour 1130 véhicules en entrée, la proximité des commerces sur le boulevard Vauban explique cette symétrie des flux. De même, au sud, les trafics sont pratiquement équilibrés entre l'entrée et la sortie par la RD645, le flux sortant étant quelque peu supérieur au flux entrant. Comme en heure de pointe du matin, le soir, le boulevard de Liège supporte, tous sens confondus, un trafic d'environ 1500 véhicules.



Figure 2: trafics en situation actuelle aux heures de pointe matin et soir

HUB MOBILITE

CIRCULATION AUX HEURES DE POINTES

Evolution des conditions de circulation aux heures de pointe

Les résultats statistiques des simulations dynamiques sont exploités et représentés cartographiquement selon le critère des remontées de file. Le rouge représente les remontées de file moyennes et en orange leurs valeurs maximales. Le vert l'absence de retenues.

En heure de pointe du matin, les difficultés se concentrent sur la traversée des voies SNCF au pont de Lille en direction du centre de Douai et se propagent en amont sur la RD917. Sur le boulevard de Liège, la circulation est ralentie, dans le sens nord/sud, aux abords des différents carrefours.

En heure de pointe soir, le franchissement nord des voies SNCF est également difficile, en sortie de Douai.

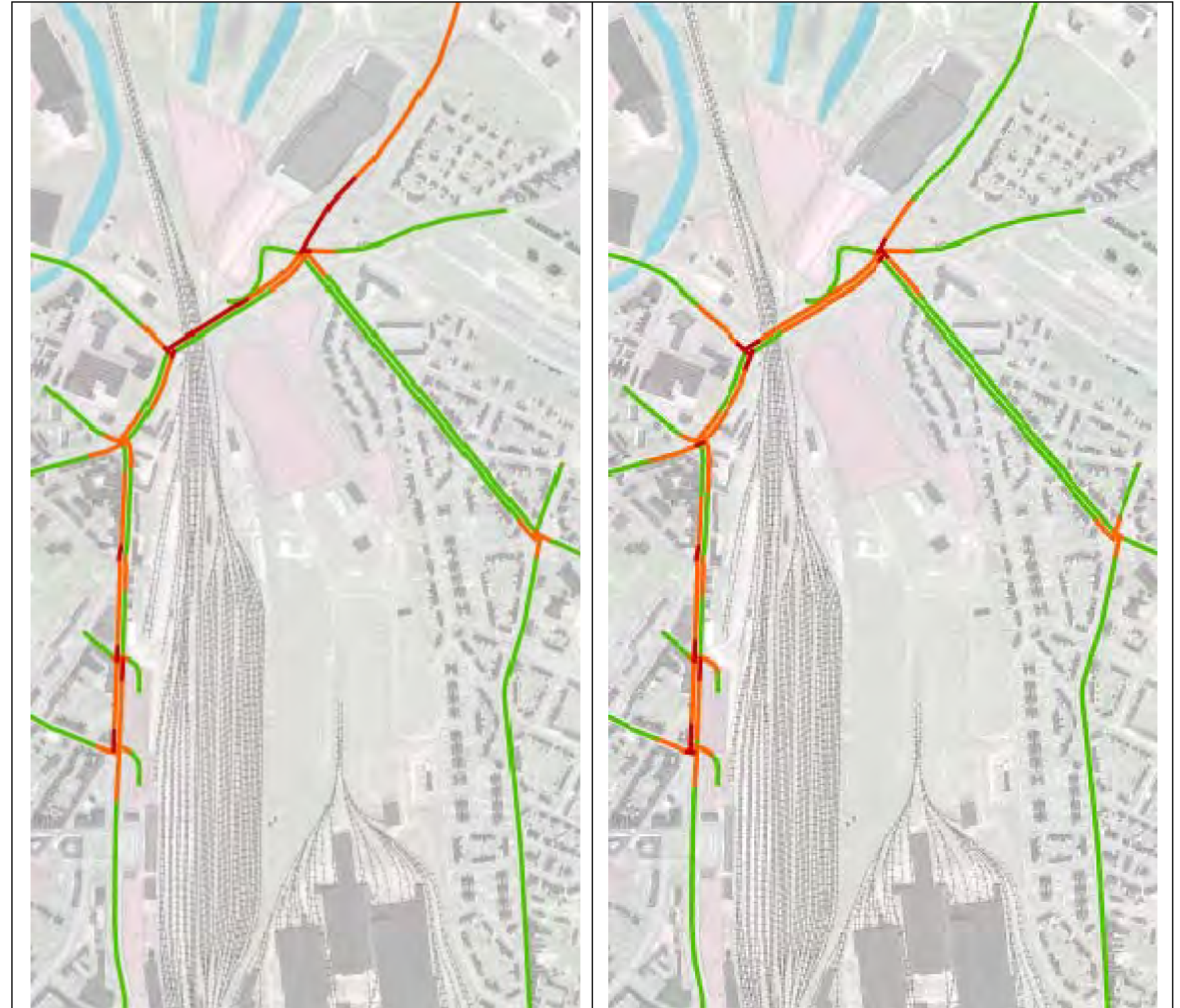


Figure 3: Conditions de circulation aux heures de pointe matin et soir

HUB MOBILITE

IMPACTS

MUTUALISATION PARKING SILO

Evolution des trafics suite à la mutualisation du parking silo

En heure de pointe du matin, les conditions de circulation sont améliorées sur le pont de Lille mais restent ralenties sur la RD917 au nord.

En heure de pointe du soir, la sortie du parking silo sur le giratoire est difficile tout comme la traversée des voies SNCF sur le pont de Lille, dans les deux sens.

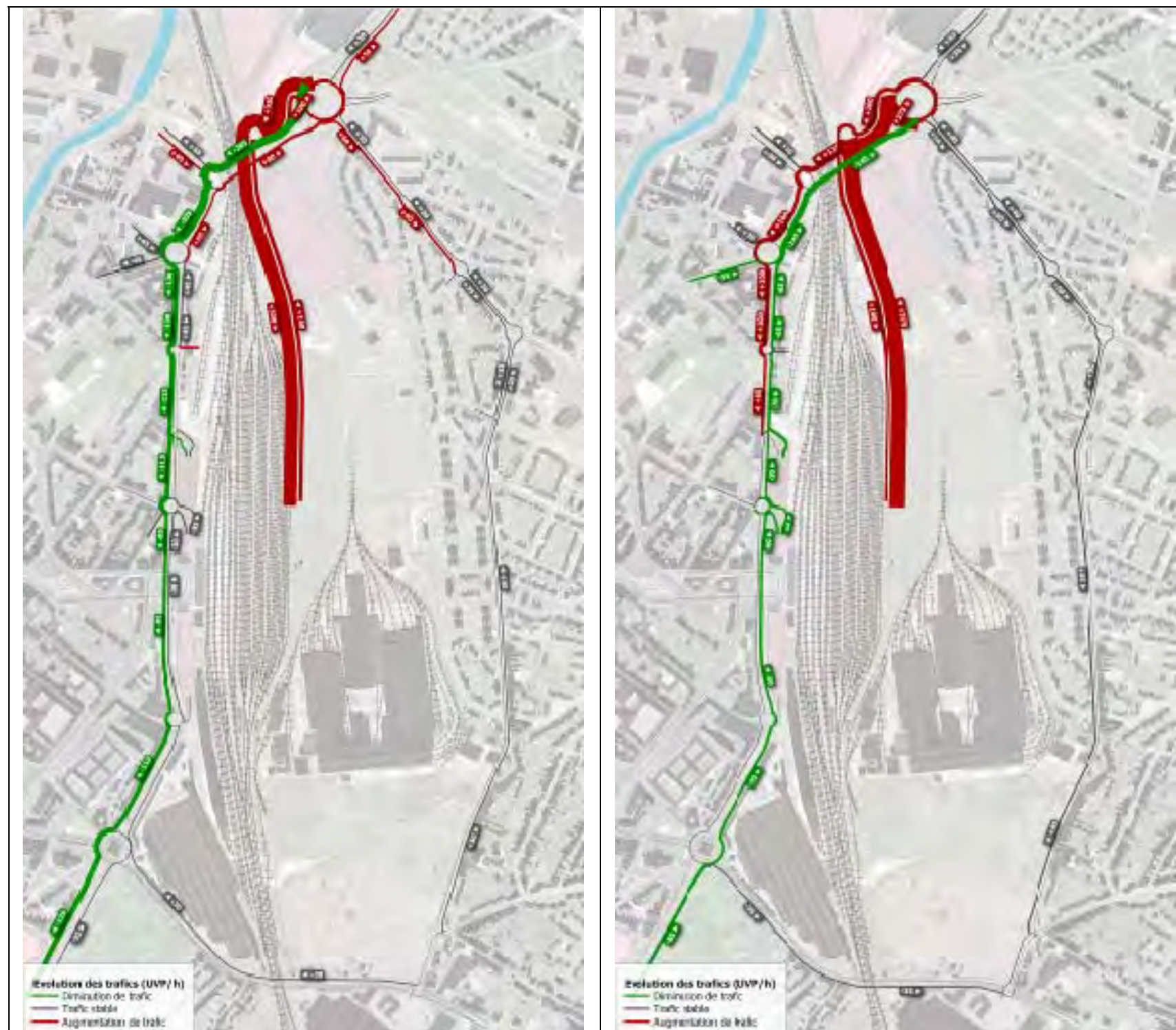


Figure 4: Impacts parking silo - évolution des trafics aux heures de pointe matin et soir

HUB MOBILITE

IMPACTS

INSERTION TCSP - NOUVELLE LIGNE

Scénarios d'insertion du TCSP

Les schémas suivants illustrent les différentes solutions d'aménagement pour l'insertion d'un TCSP sur le boulevard de Liège et le franchissement des voies SNCF sur le pont de Lille.

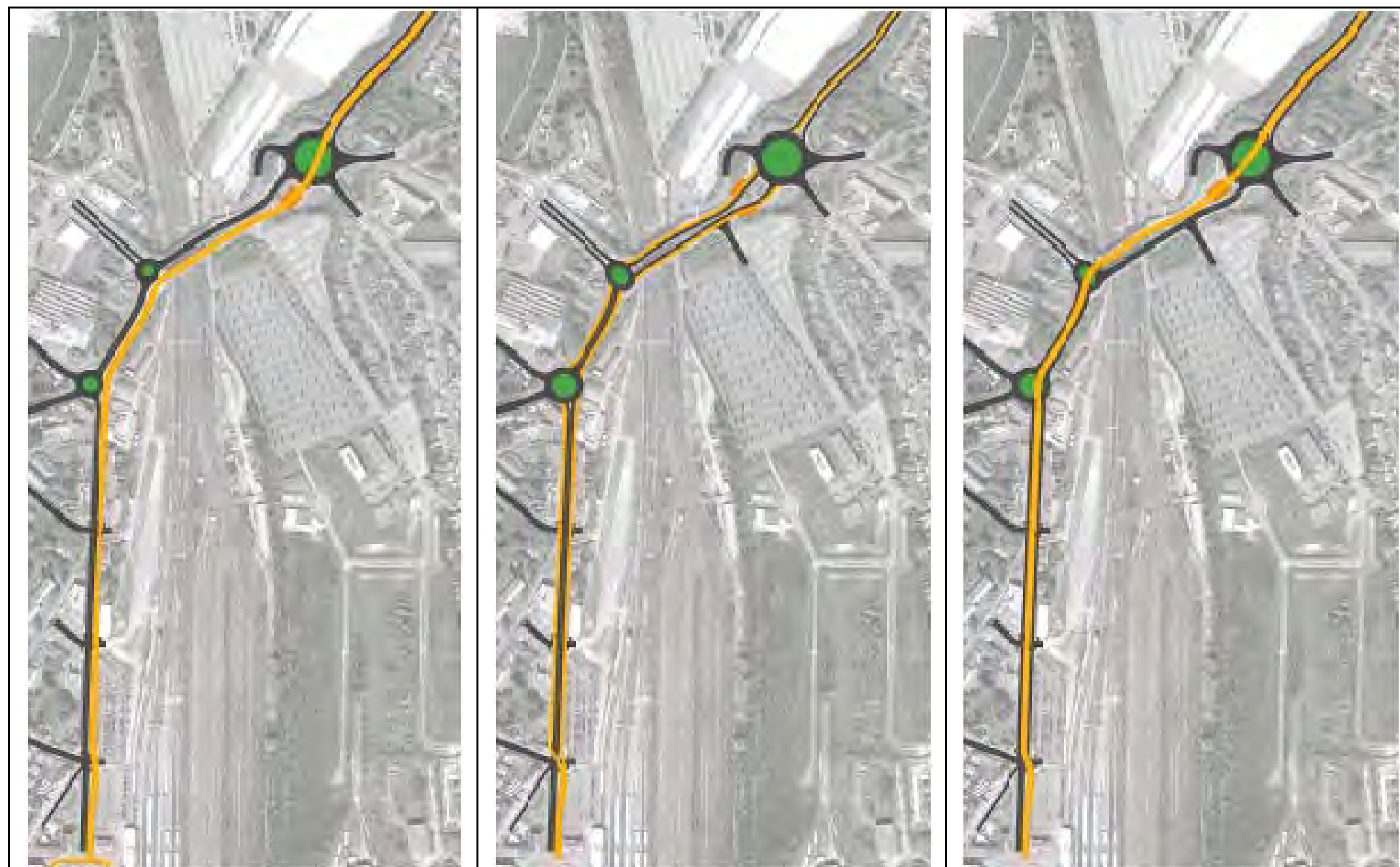


Figure 7: les scénarios d'insertion du TCSP sur le boulevard de Liège

HUB MOBILITE

IMPACTS

REPORT MODAL 10%

Evolution du Trafic aux heures de pointe

Il a été pris en compte un report modal vers les TC, localisé, de 10%.

Les cartes suivantes présentent les trafics prévisionnels et leur évolution par rapport à la situation actuelle.



Figure 8: trafics en situation de référence aux heures de pointe matin et soir

IMPACTS

TCSP+ PARKING SILO+REPORT

Conditions de circulation aux heures de pointe

Le tracé d'insertion en central du TCSP a été retenu pour les suites de l'étude. Les carrefours et giratoires ont été modélisés avec une priorité maximale donnée aux TC. Aux heures de pointe, les conditions de circulation sont dégradées par l'insertion du TCSP et la priorité maximale qui lui est accordée en traversée de carrefours. Cette dégradation des conditions de circulation revient, en heure de pointe matin, à celles existantes. Le soir, elles sont empirées, la sortie du parking silo sur le seul giratoire nord est insuffisante.

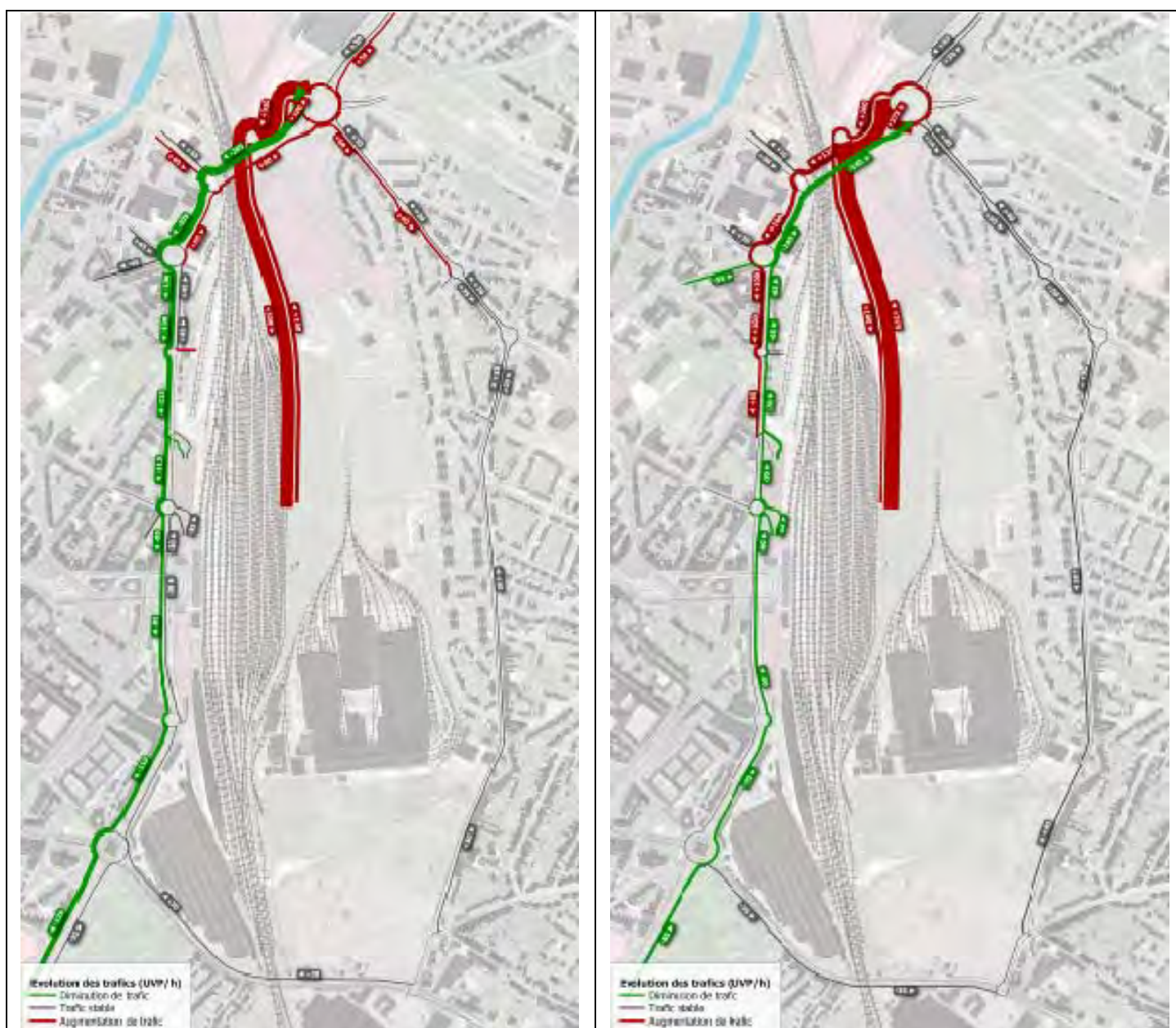


Figure 9: évolution des trafics aux heures de pointe matin et soir

Pistes d'optimisation

Afin d'inciter à un report modal plus important, l'aménagement de **parking relais en périphérie de Douai** est une piste à explorer.

La dégradation des conditions de circulation, le soir principalement, a pour cause la concentration des sorties du parking silo sur le giratoire nord. Envisager une **liaison** entre le parking silo et la RD413 à l'est pourrait soulager le secteur d'une partie significative du trafic.

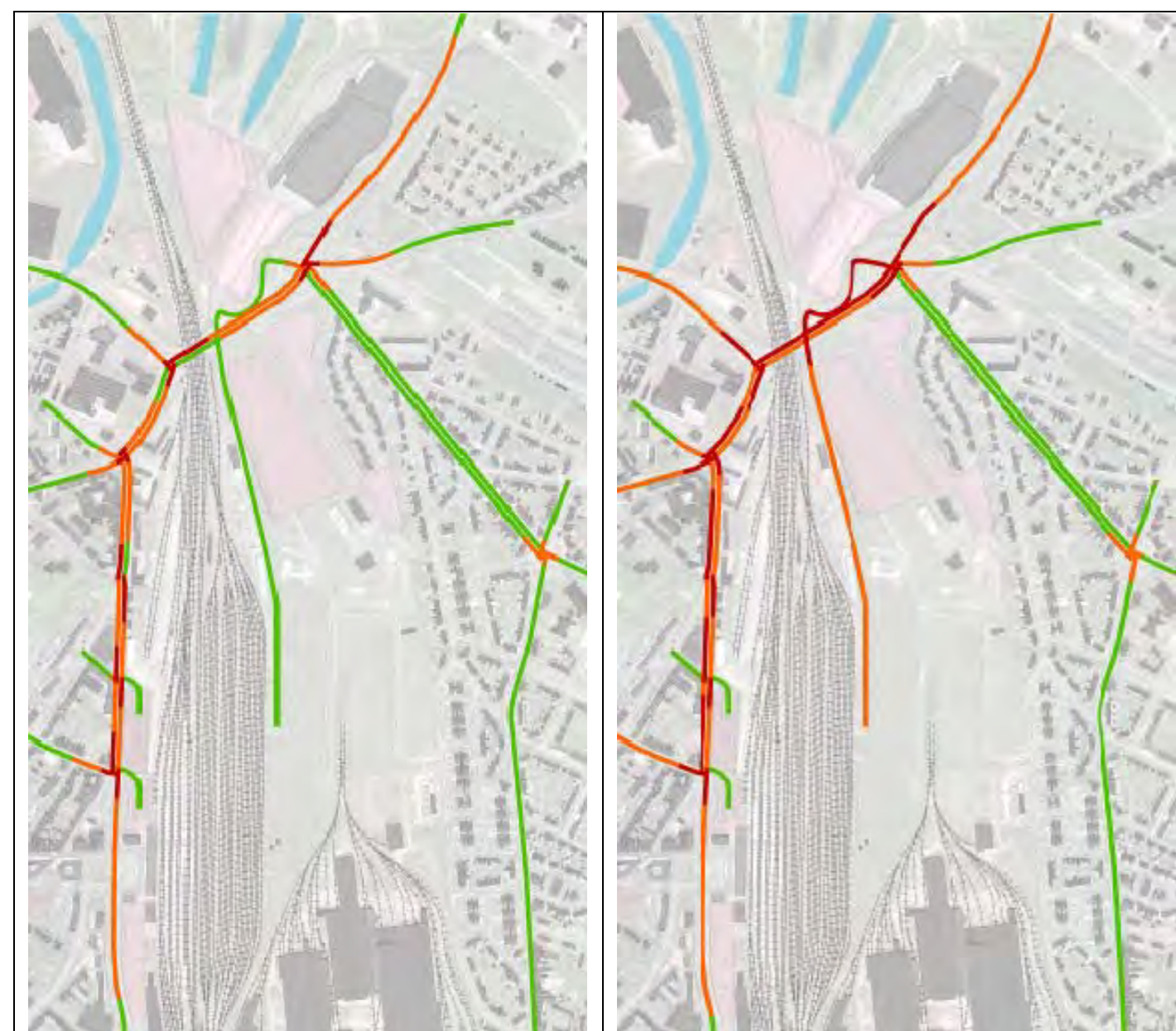
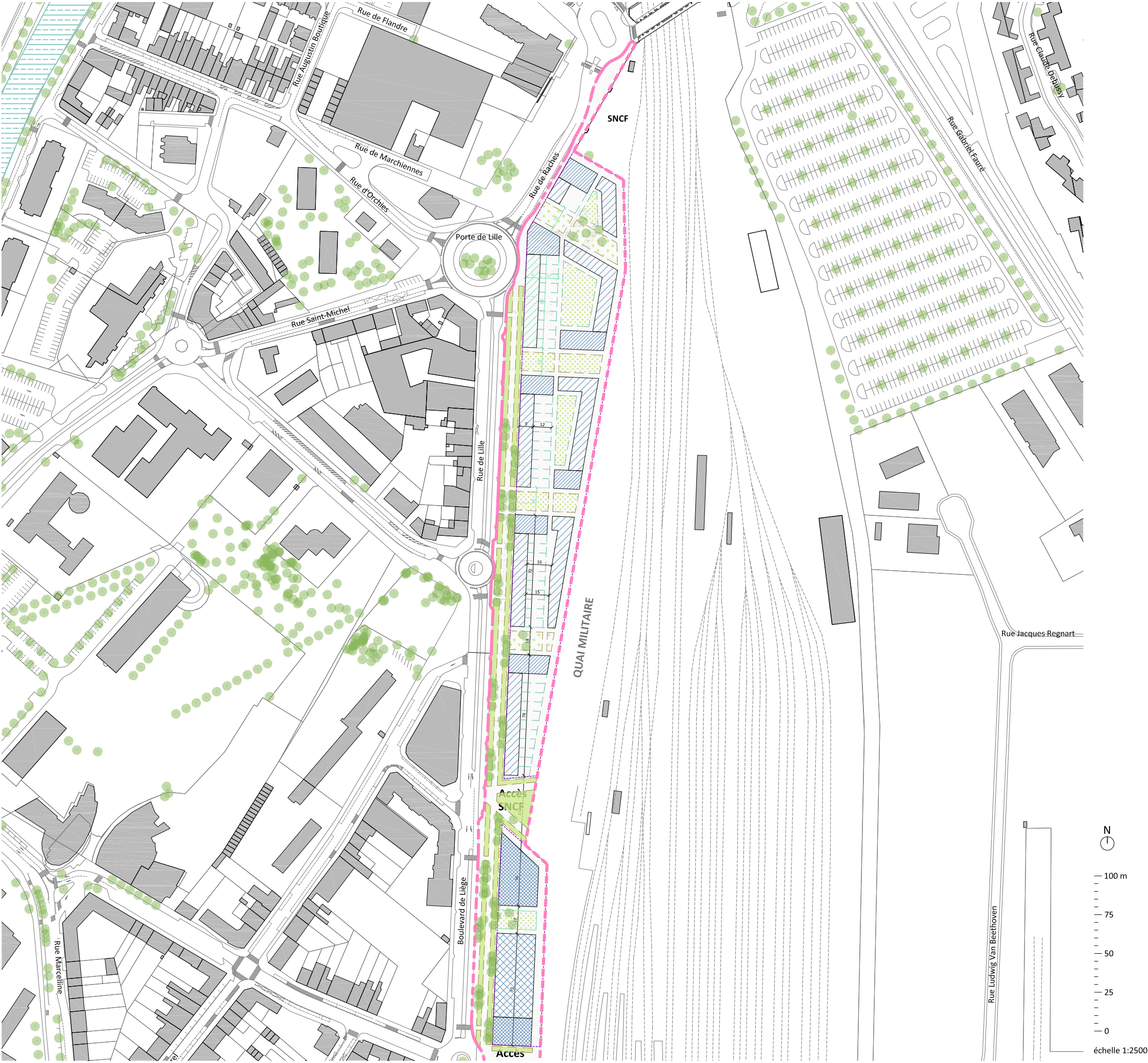


Figure 10: Conditions de circulation aux heures de pointe matin et soir

Fiche Projet 6 :
Boulevard de Liège



Caractéristiques techniques

Emprise projet : 8 812 m²
(En option : + 19 861M² pour BHNS)

Programme de construction

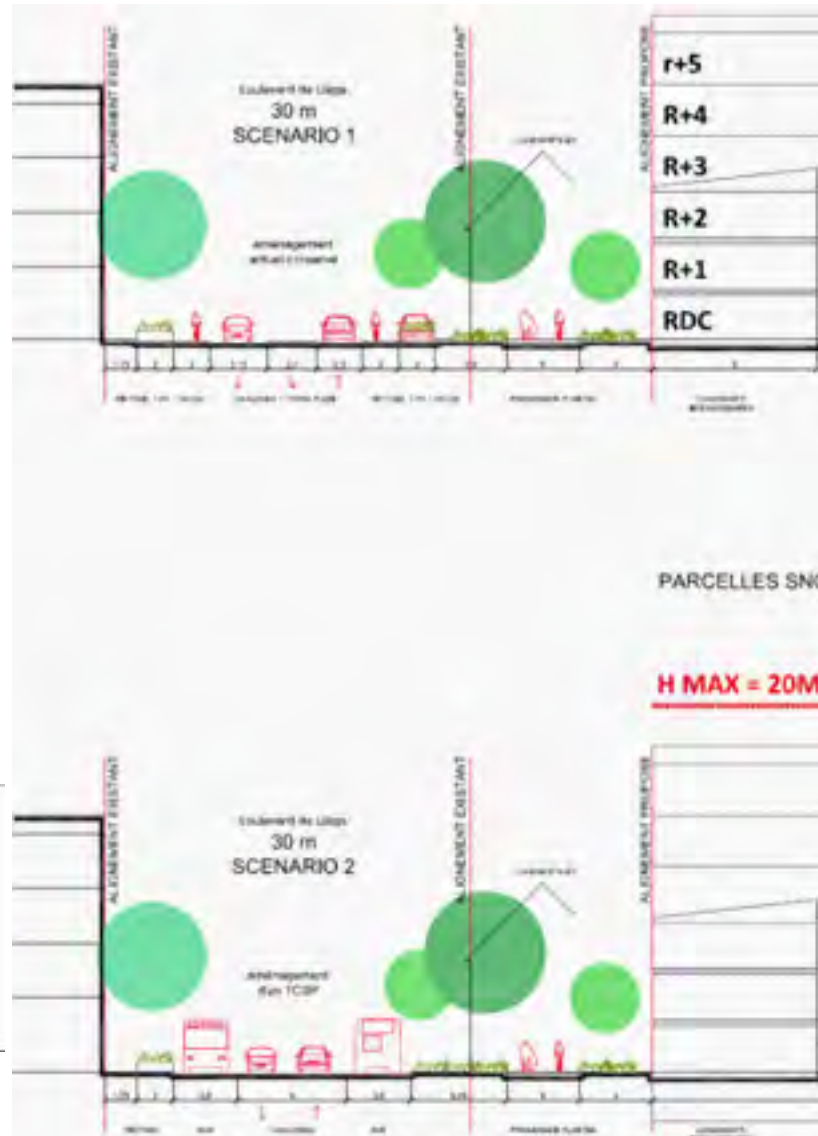
- Sans objet

Equipements publics d'infrastructure

- Emprise requalifié : 2741m² *
- Emprise créée : 6071m²
- Emprise requalifié TCSP : 11049m² **

* De la bordure de trottoir à l'alignement actuel

** stationnement et trottoir Ouest conservé



Incidences sur le trafic :

- Les trafics induits par les urbanisations projetées ne modifient pas sensiblement les conditions de circulation sur le secteur.
 - o En heure de pointe du soir, l'effet de l'urbanisation surpasse l'effet des reports de trafics induits par le parking silo, dont la sortie est difficile sur le giratoire Gayant.
 - o L'augmentation du trafic entrant (retour domicile des nouveaux programmes immobiliers) pénalise le boulevard Vauban à l'approche du giratoire ouest du pont de Lille. Les conditions de circulations sont globalement inchangées sur le boulevard de Liège.
- L'insertion d'un BNHS aurait des impacts plus importants et dégraderait fortement le franchissement des aménagements de part et d'autre du pont de Lille. Seraient à envisager :
 - o le maintien des ronds-points et franchissement dans leur configuration actuelle avec une incidence effective mais admissible sur temps de parcours
 - o la création d'un second accès au parking silo par le Sud (via le Site Arbel) pour soulager la sortie sur le giratoire est du pont de Lille.
 - o l'aménagement de parcs relais aux abords de la rocade pour inciter au report modal et réduire la circulation sur le secteur du franchissement des voies SNCF

Préconisations DT3E

Ces ambitions seront complétées à partir des travaux menés dans le cadre de l'AMI "Quartiers neutres en carbone" de l'ADEME) 2019-2021

Estimation des coûts d'aménagement :

4	BOULEVARD DE LIEGE ELARGI			
4.1	Scenario 1 élargissement	1 030 000,00 €	8 812 m2	117 €
4.2	Scenario 2 élargissement + requalification	2 820 000,00 €	19 861 m2	142 €

Fiche Projet 6 : Boulevard de Liège



Opérationnalité du projet

Etudes complémentaires à réaliser (hors Moe)

- Approfondissement de l'étude de faisabilité TCSP

Foncier

- SNCF-INFRAPOLE + ICF
- SNCF-EFFIA
- ICF / privé

Urbanisme réglementaire

- Emplacements Réservés (ER) pour l'élargissement du boulevard

Procédure opérationnelle :

- projet public Ville + Agglo Douaisis (+SMTD si TCSP)

Chronologie opérationnelle cible

Délai	Contenu	Procédure
S2 2019	Choix du scénario / programmation	
2020/ 2021	Acquisition du foncier  reconstitution des activités SNCF	
S1 2021	Sélection maîtrise d'œuvre	Consultation
S2 2021/ S1 2022	Etudes de maîtrise d'œuvre	
S2 2022/ S2 2023	Démarrage des travaux	

Fiche Projet 7 : Speedy

Descriptif

Les objectifs

Intensifier l'animation du quartier de la gare par le développement des rez-de-chaussée commerciaux et l'accueil d'activités
Qualifier les abords de la gare par la mise en cohérence de son cadre bâti
Développer l'offre hôtelière à proximité de la Gare – alternative à Station-service

L'esprit du projet

Respect des gabarits et matériaux caractéristiques de la place de la gare
Requalification des espaces publics attenants

Caractéristiques techniques

Emprise projet 1 220 m²

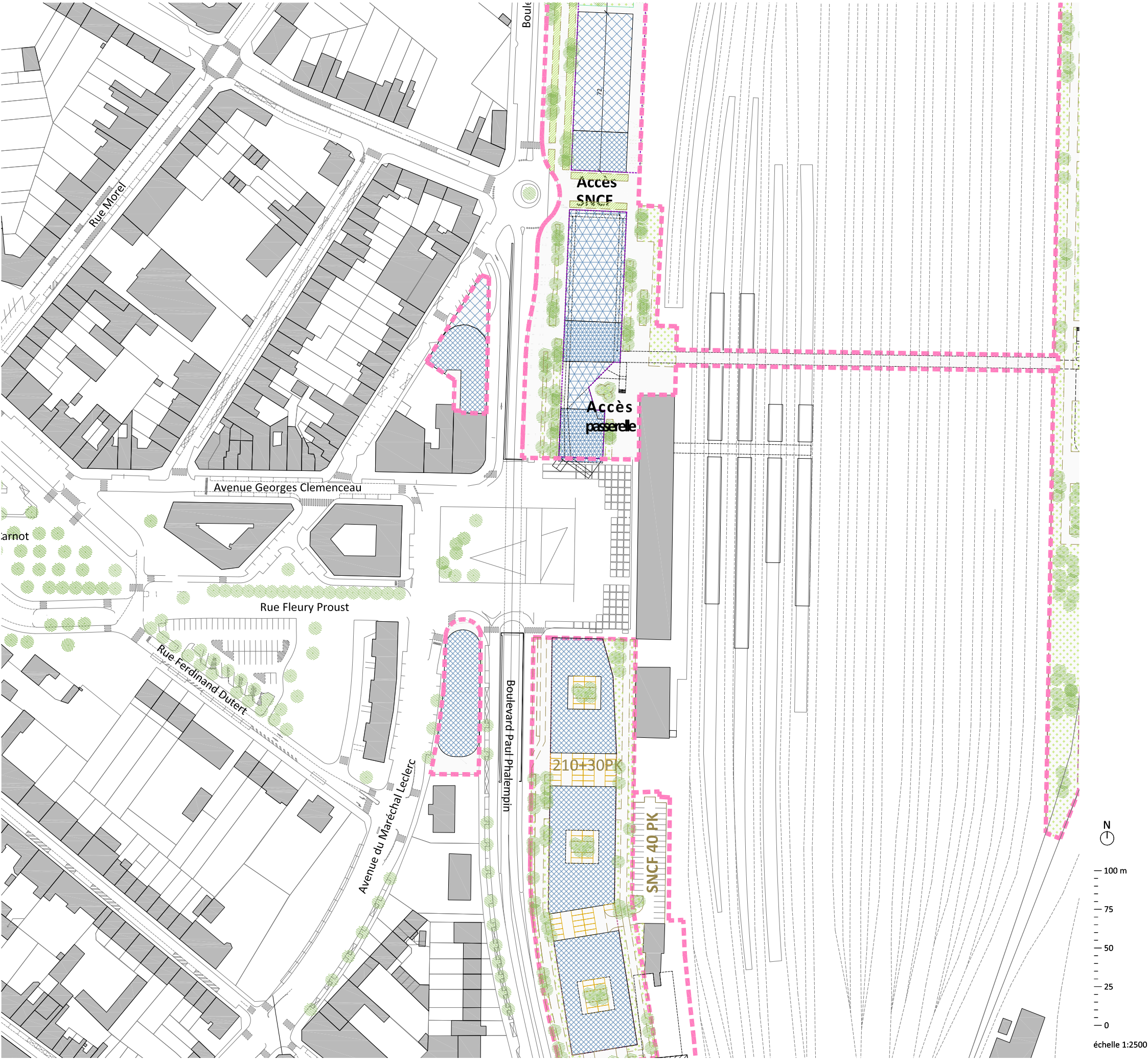
Programme de construction

- Hôtel de 70 à 80 chambre (3500 à 4300m² SDP)
- ou programme tertiaire /logement 2500 à 3500m² SDP avec capacité de stationnement limitée)

Equipements publics d'infrastructure

- Requalification des trottoirs et square : 0 à 420m²





Esquisses

a/ parcelle Speedy $713m^2$
b/ domaine public $506m^2$



hôtel 80 chambres ou logements
3480 à 4350 m^2 de SDP

niv-1
pk 40 places



niv 0
accueil ($870m^2$)



niv 1 à 3 : 28 chambres ($3 \times 870m^2$)
niv 4: reception ($620m^2$)



Ces ambitions seront complétées à partir des travaux menés dans le cadre de l'AMI "Quartiers neutres en carbone" de l'ADEME) 2019-2021

Estimation des coûts d'aménagement :

- o achat du foncier nu et libre (hypothèse 4000 m² SDP) : 400 K€
- o Démolitions* : - 71 K€
- o indemnités et frais divers : - 10 K€

Solde disponible pour achat fonciers privés et Ville 319 K€, dont 290 K€ pour le foncier + les indemnités à Speedy

Opérationnalité du projet

Foncier

- Privé : 1220m²
- Domaine public Ville de Douai : 0 à 420m²

Urbanisme réglementaire

- Evolution du PLU non requise mais déclassement de domaine public à prévoir

Procédure opérationnelle :

- projet privé

Descriptif des actions :

- Proposer à Speedy une solution de relocalisation dans un environnement proche et dans des conditions assurant une commercialité équivalente (le versement d'une indemnité d'éviction n'est pas économiquement envisageable)

Phasage :

- Opération de long terme dans le cadre d'un accord « gagnant-gagnant ». Un relogement de l'activité dans des conditions de positionnement équivalentes (coté Clochette dans le parking public ?) est un préalable compte tenu du coût d'un relogement provisoire pour une relocalisation sur place.

Chronologie opérationnelle cible

Délai	Contenu	Procédure
A déf	Recherche d'un opérateur hôtelier	
A déf	Recherche d'une nouvelle localisation pour Speedy	

Fiche Projet 8 : Station-service

Descriptif

Les objectifs

Intensifier l'animation du quartier de la gare par le développement des rez-de-chaussée commerciaux et l'accueil d'activités
Qualifier les abords de la gare par la mise en cohérence de son cadre bâti
Développer l'offre hôtelière à proximité de la Gare – alternative à Speedy

L'esprit du projet

Respect des gabarits et matériaux caractéristiques de la place de la gare
Requalification des espaces publics attenants

Caractéristiques techniques

Emprise projet 1 220 m²

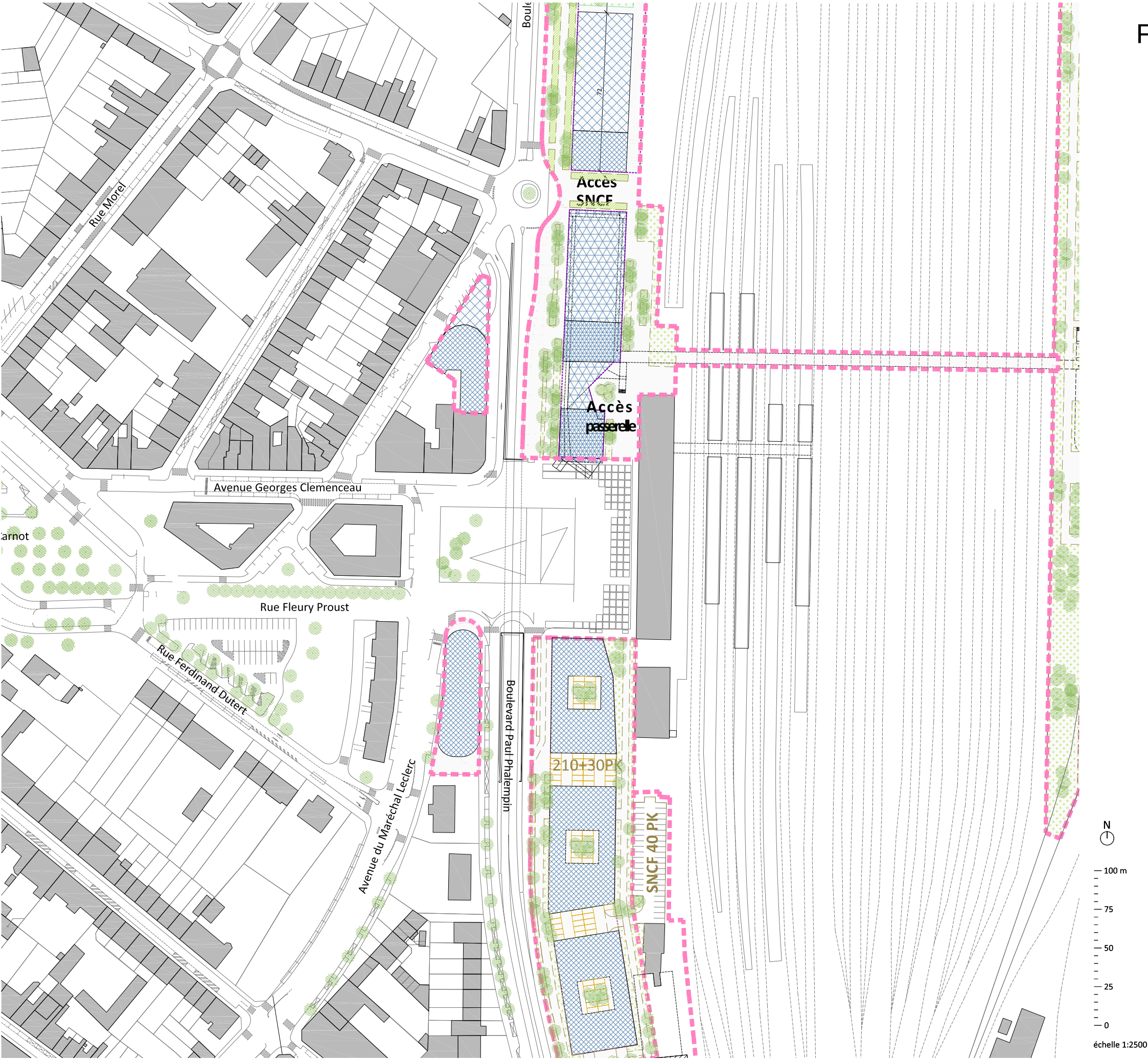
Programme de construction

- Hôtel de 70 chambres (environ 2900m² SDP)
- Stationnement en sous-sol 35 places

Equipements publics d'infrastructure

- Requalification des trottoirs et square : 272m²





Esquisses

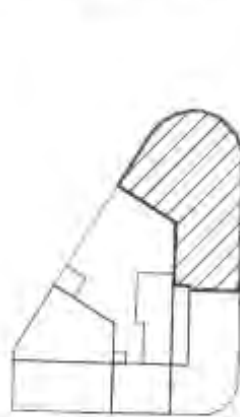
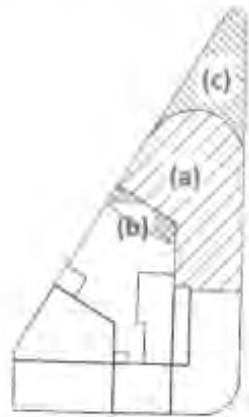
a/ parcelle station 743m²
b/ parking voisin 80m²
c/ domaine public 272m²

hôtel 70 chambres
2900m² de SDP

niv-1
pk 35 places

niv 0
accueil (680m²)

niv 1 à 3 : 18 chambres (3x580m²)
niv 4: 16 chambres (480m²)



Préconisations DT3E

Ces ambitions seront complétées à partir des travaux menés dans le cadre de l'AMI "Quartiers neutres en carbone" de l'ADEME) 2019-2021

Estimation des coûts d'aménagement :

7	STATION SERVICE	30 000,00 €	272 m2	110 €
---	-----------------	-------------	--------	-------

Les conditions de faisabilité économique pour un opérateur immobilier :

- o achat du foncier nu et libre (hypothèse 4000 m² SDP) : 400 K€
- o Démolitions* : - 10 K€
- o indemnités et frais divers : - 12 K€

Solde disponible pour achat fonciers privés et Ville 378 K€
dont 340 K€ pour Total (dont une partie pour financer la dépollution)

Opérationnalité du projet

Etudes complémentaires à réaliser (hors Moe)

- étude de contrainte de site (pollution)

Foncier

- Privée
 - o Parcelle total : 743m² (en attente de dépollution)
 - o Parking voisin : 80m² (partiel)
- Domaine public Ville de Douai : 272m²

Descriptif des actions :

- Engager un dialogue avec le propriétaire pour qu'il engage un processus visant à une mise sur le marché de son terrain ce qui nécessite probablement une dépollution. Convenir avec lui d'un planning et des modalités de partenariat sous la forme d'un appel à projet commun avec la Ville
- Faciliter une négociation avec le foncier voisin (accès parking)
- En cas d'inaction du propriétaire, engager une procédure de déclaration d'utilité publique

Urbanisme réglementaire

- Evolution du PLU non requise mais déclassement de domaine public à prévoir

Procédure opérationnelle :

- projet privé

Chronologie opérationnelle cible

Délai	Contenu	Procédure
A déf	Recherche d'un opérateur hôtelier	
A déf	Accompagnement de l'opérateur hôtelier dans la négociation avec Total	
A déf	Cession du foncier Ville	Déclassement du domaine public

Fiche Projet 9 : Vauban Est

Descriptif

Les objectifs

Résorber une importante friche commerciale (LEROY MERLIN) et qualifier des réserves foncières (NOREVIE)

Recomposer l'offre de logements sociaux (NOREVIE)

Développer l'offre résidentielle en proximité du Cœur de Ville et de la gare (5mn en vélo)

Valoriser les rives de Scarpe en qualifiant les nouvelles urbanisations

Favoriser les déplacements à pied et à vélos par la création d'un cheminement le long de la Scarpe et d'une passerelle vers le parc Jacques Vernier

Connecter les projets avec le projet de requalification du Leclerc

L'esprit du projet

Préservation d'une part importante de nature en ville (parc public et emprises aménageables)

Développement des programmations différenciées en regard des spécificités des différents secteurs de projet :

- Logements collectifs en lien avec le parc des rives de Scarpe,
- Logement individuel et/ou intermédiaire en cœur d'opération
- Programmation commerciale sur le boulevard Vauban en lien avec le magasin Leclerc
- Activité au droit des emprises surplombées par les lignes HT et en rive de la rue du Docteur Lequien





CAPACITE - S2

S2 > MIXTE
EMPRISE= 93065M²

programmation selon étude Ville/LFU

- > 180 logements collectifs dont 25% de LLS
- > 70 terrains à bâtir
- > 8800m² de foncier activité
- > 7900m² de foncier commerce

180 collectifs
dont 25% de LLS
(foncier collectif=20390m²)
densité 90 logt/ha

Foncier activité : 8800 m²

variante rue Docteur Lequien requalifiée:9528m²

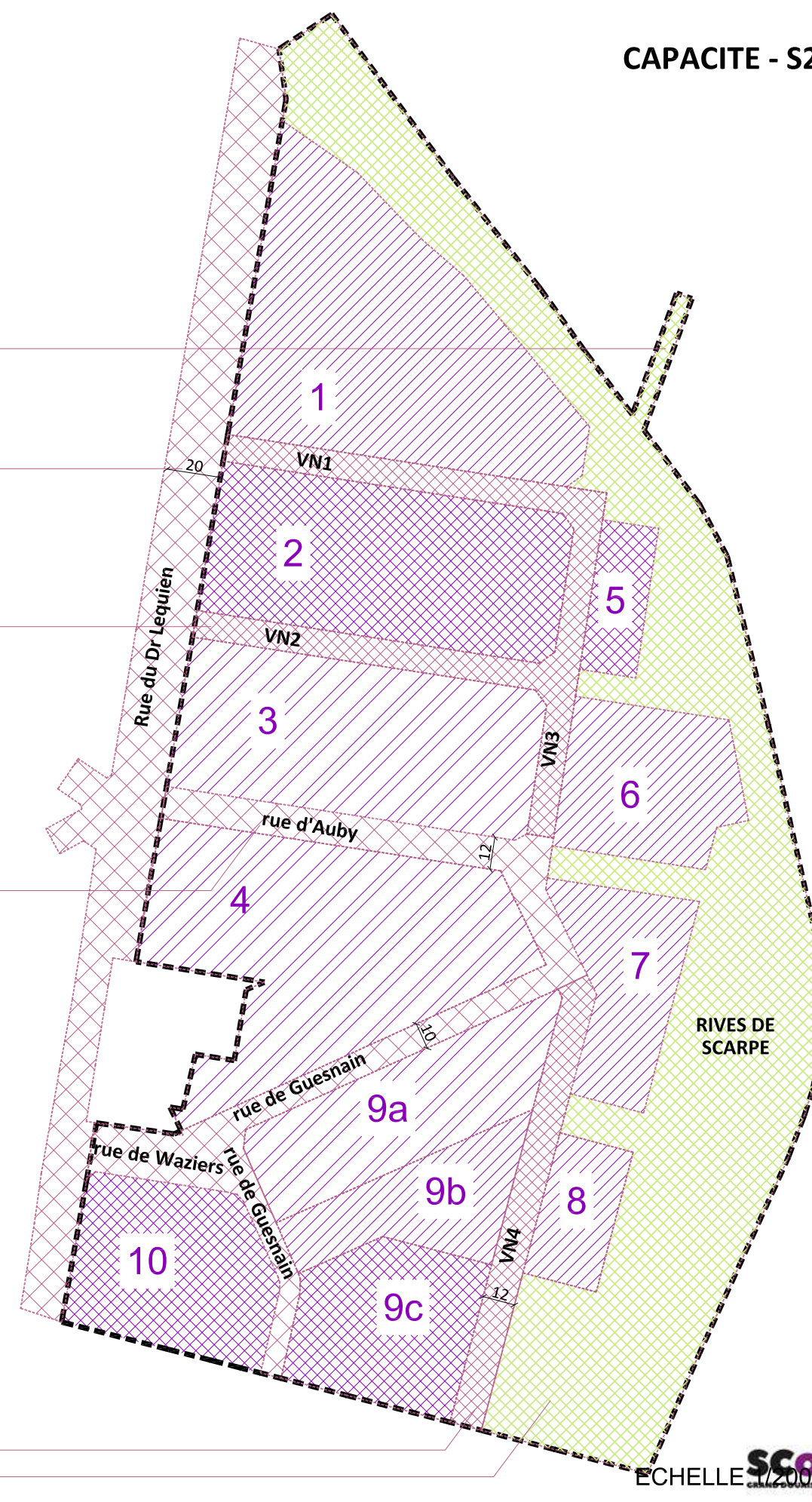
passerelle:50ml

voirie créée:3979m²

voirie requalifiée:5376m²

70 terrains à bâtir

Foncier commerces : 7900 m²



ECHELLE 1/2000



Caractéristiques techniques

Emprise projet : 93 065 m²
Foncier Cessibles : 58 322 m²
Voirie requalifiée : 5 376 m²
Voirie créée : 6 021 m²
Parc des Rives de Scarpe : 23 346 m²
(En option : Rue Lequien requalifiée 9528 m²)

Programme de construction :

- 180 logements collectifs 16730 m²SDP
- 70 terrains à bâtir (SU=350 m²)
- 8800 m² de foncier activité
- 7900 m² de foncier commerce

Equipements publics d'infrastructure

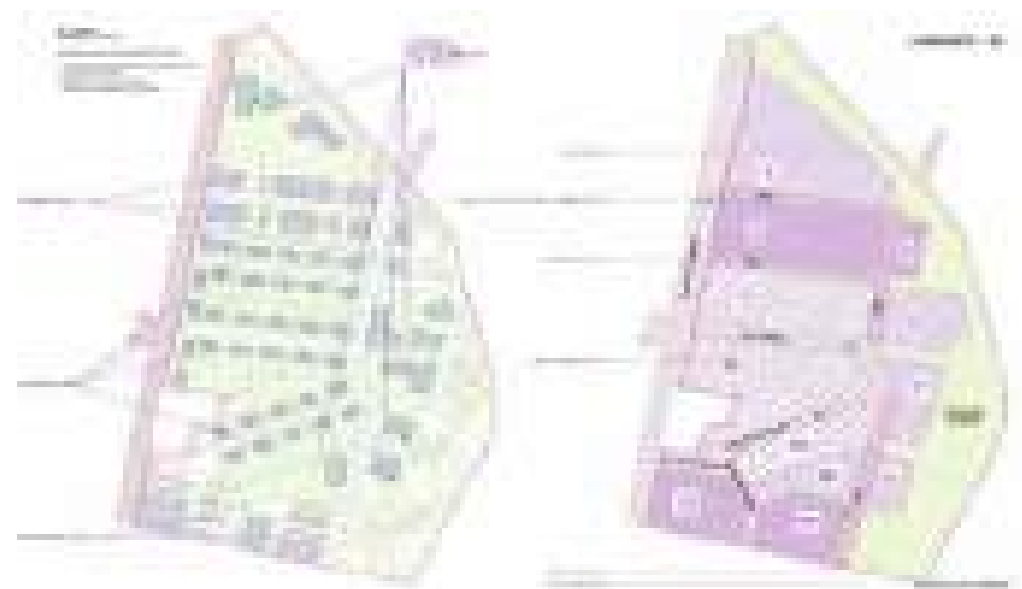
- Requalification des voiries et création de voies nouvelles
- Parc des Rives de Scarpe (non compris la passerelle sur la Scarpe)
- requalification de la rue Lequien – en option (2,4 M€HT cout travaux)

(En option : Elargissement de l'ouvrage SNCF rue Lequien - 6 M€HT cout travaux)

* dont 25% de LLS cf. Vauban

Esquisse

Issue de l'étude de la Fabrique urbaine avec des modifications apportées sur la partie Nord pour prendre en compte les lignes THT



Préconisations DT3E

Ces ambitions seront complétées à partir des travaux menés dans le cadre de l'AMI "Quartiers neutres en carbone" de l'ADEME) 2019-2021

Estimation des coûts d'aménagement :

	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022
1.1	General Services	1,100,000,000	1,200,000,000	1,300,000,000
1.2	Public Works	1,200,000,000	1,300,000,000	1,400,000,000
1.3	Police Department	1,300,000,000	1,400,000,000	1,500,000,000
1.4	Fire Department	1,400,000,000	1,500,000,000	1,600,000,000
1.5	Public Safety	1,500,000,000	1,600,000,000	1,700,000,000

QUESTION

Explain the following statement:

"The only way to ensure that a company is not engaged in any form of discrimination is to ensure that it is not engaged in any form of discrimination."

ANSWER

The statement is a tautology. It is a statement that is always true, regardless of the context. It is a statement that is self-evident and does not require any further explanation or proof.



Descriptif des actions :

- Arrêter les modalités de pilotage et de portage opérationnel
- Engager un dialogue avec Norévie pour définir les modalités de cession de son patrimoine et/ou de partenariat éventuel
- Engager un dialogue avec l'ensemble des autres propriétaires et prioritairement Leroy Merlin
- Arrêter le périmètre de projet au regard du potentiel foncier mobilisable
- Interroger l'Autorité Environnementale sur la nécessité de réaliser une étude d'impact
- Réaliser les études nécessaires à l'élaboration de l'étude d'impact (étude faune flore, pollution ...) si nécessaire
- Poursuivre l'étude urbaine en fonction des conclusions des études amont
- Engager une consultation en vue de désigner un aménageur

ou

- Engager la phase pré-opérationnelle
- Actions en lien :
 - Définir une OAP sur le périmètre opérationnel et un ou plusieurs emplacements réservés : Parc des Rives de Scarpe, voies nouvelles (risque de l'usage du droit de délaissement par les propriétaires)

Les conditions de faisabilité économique pour un opérateur immobilier :

- Foncier :	4 690 K€
- Archéologie (provision)	300 K€
- Démolitions :	880 K€
- Travaux d'aménagement :	5 290 K€
- Honoraires techniques :	530 K€
- Autres frais :	1 090 K€
Total charges :	12 780 K€
- Cession de foncier pour activités :	430 K€
- Droits à construire tertiaire :	960 K€
- Droits à construire logements :	1 640 K€
- Terrains à bâtir :	2 450 K€
- Participation des collectivités aux équipements:	1 510 K€
Total produits :	6 990 K€
Déficit d'opération :	5 790 K€
Reste à charge pour les collectivités :	7 300 K€

Nota : La valorisation du foncier Norévie est théorique à ce stade, en l'absence de données relatives à l'occupation des logements, au solde des emprunts et à la valeur nette comptable

Opérationnalité du projet

Etudes complémentaires à réaliser (hors Moe)

- Etude NOREVIE sur son patrimoine immobilier
- étude archéologique

Foncier

- Privé dont Leroy Merlin, *Leclerc, Hantz, Rimatho* (cf étude Ville/LFU)
- Bailleur NOREVIE
- Ville (SA Douaisis)

Descriptif des actions :

- Arrêter les modalités de pilotage et de portage opérationnel
- Engager un dialogue avec Norévie pour définir les modalités de cession de son patrimoine et/ou de partenariat éventuel
- Engager un dialogue avec l'ensemble des autres propriétaires et prioritairement Leroy Merlin
- Arrêter le périmètre de projet au regard du potentiel foncier mobilisable
- Interroger l'Autorité Environnementale sur la nécessité de réaliser une étude d'impact
- Réaliser les études nécessaires à l'élaboration de l'étude d'impact (étude faune flore, pollution ...) si nécessaire
- Poursuivre l'étude urbaine en fonction des conclusions des études amont
- Engager une consultation en vue de désigner un aménageur

ou

- Engager la phase pré-opérationnelle
- Actions en lien

- Définir une OAP sur le périmètre opérationnel et un ou plusieurs emplacements réservés : Parc des Rives de Scarpe, voies nouvelles (risque de l'usage du droit de délaissement par les propriétaires)

Phasage :

Opération de long terme. Il convient de s'interroger sur l'opportunité de constituer une réserve sur ce foncier dans l'attente d'une meilleure attractivité et d'une évolution positive de son image liées au développement du Pôle Gare.

Cette opération vient en concurrence avec les opérations 10 – Marchienne et 11 – Rive du boulevard de Liège dans un marché immobilier assez restreint.

Urbanisme réglementaire

- OAP Vauban-Est avec préconisations DT3E
- Emplacements Réservés (ER) pour le Parc des Rives de Scarpe

Procédure opérationnelle :

- projets publics (parc) et privés

Fiche Projet 10 : Marchiennes

Descriptif

Les objectifs

Résorber des friches commerciale (LIDL) et industrielle

Qualifier l'entrée de ville (Porte de Lille)

Développer l'offre résidentielle en proximité du Cœur de Ville et de la gare (3mn en vélo)

L'esprit du projet

Engagement un projet global intégrant les boxes de la copropriété voisine et le parking de l'ex ASSEDIC

Intégration des dimensions patrimoniales (voisinage de la Maison des Templiers) et naturelles (rive arborée de la rue de Lille et voisinage de la Scarpe à 150m)

Développement d'une densité en rapport avec la localisation centrale, en installant les stationnements en sous-sol

Préservation au droit des emprises aménageables de porosités (vues et /ou circulation des piétons et vélos) entre le boulevard Vauban, la rue de Flandre et la rue Marchiennes

Caractéristiques techniques

Emprise projet : 15560 m²

Foncier Cessibles : 12918 m²

Espace public : 1765 m²

Programmation proposée :

- 200 logements collectifs (11700m²SDP)
- stationnement en sous-sol (1pl/logt)
- Immeuble ASSEDIC conservé (espaces extérieur à requalifier 935m² en option)

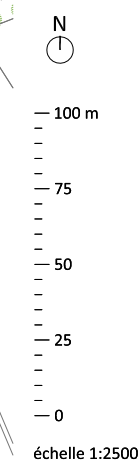
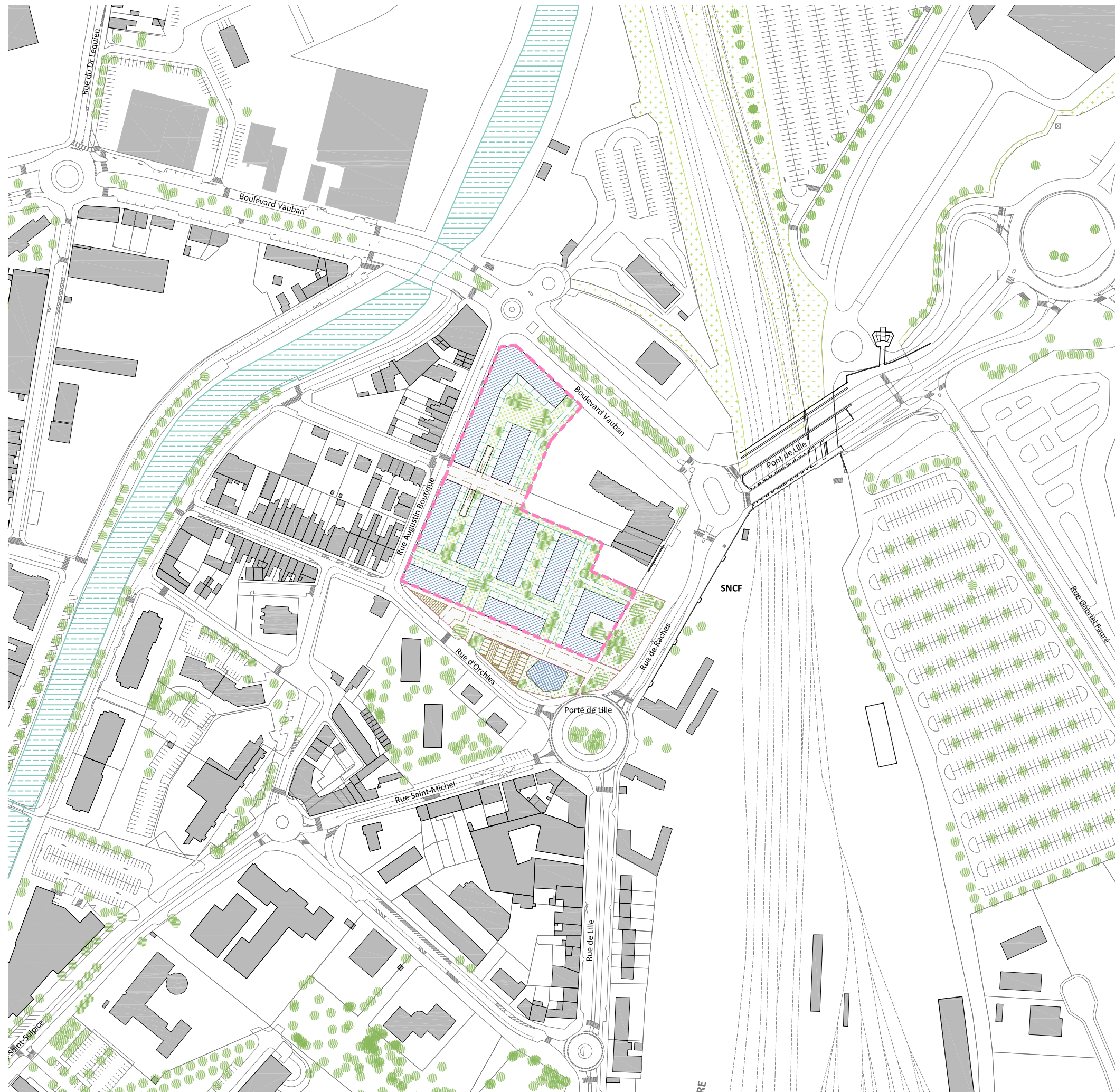
* dont 25% de LLS cf. Vauban

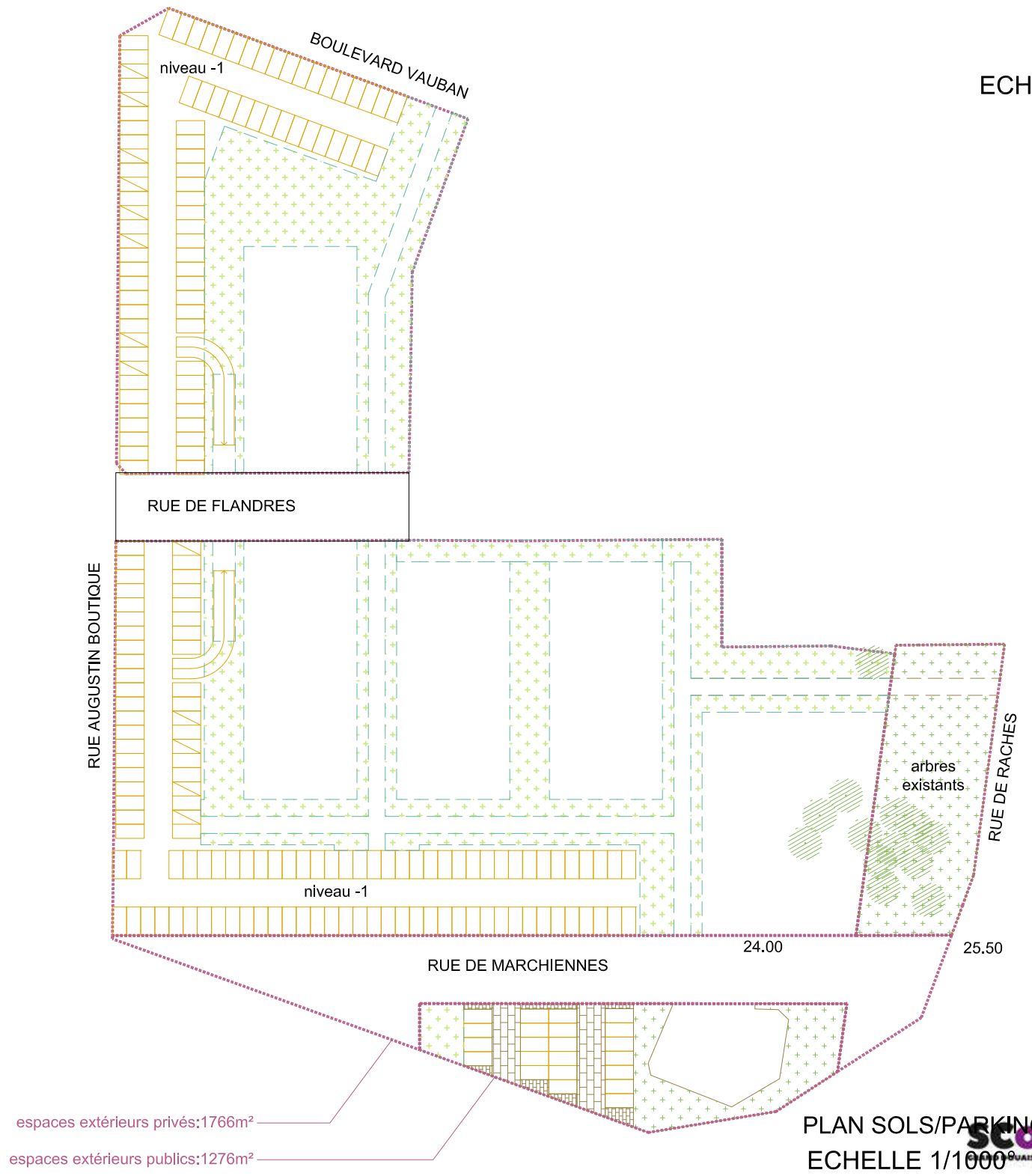
Espaces publics :

- Rue Marchiennes requalifiée : 1765m²
- Espace vert requalifié : 976m²
- Rue de Flandres requalifiée : 626m² (en option)



Fiche Projet 10: Marchiennes



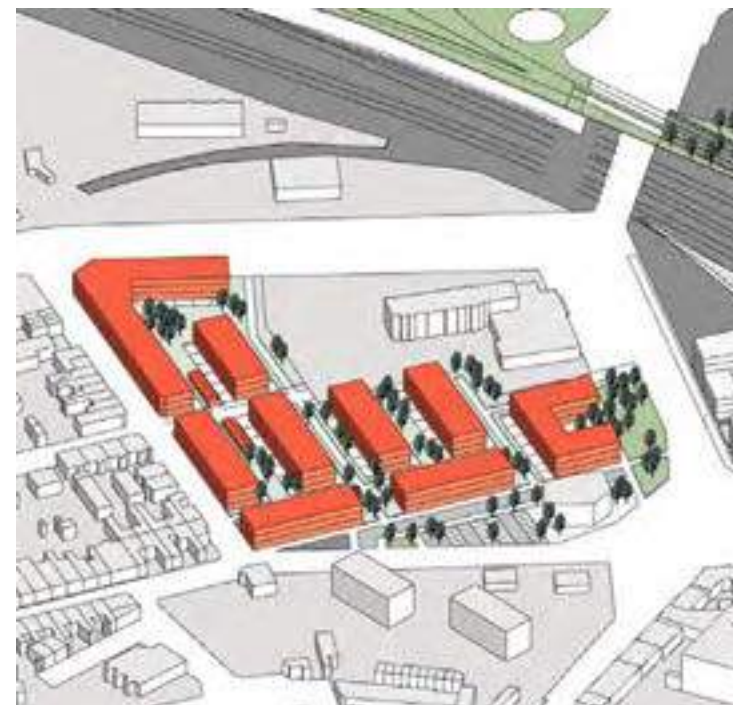


Préconisations DT3E

Ces ambitions seront complétées à partir des travaux menés dans le cadre de l'AMI "Quartiers neutres en carbone" de l'ADEME) 2019-2021

Estimation des coûts d'aménagement :

#	REKONSTRUKCIJA	480 000,00 €	3,367 m ²	292 #
6.1	Rekonstrukcija površin	450 000,00 €	3,367 m ²	155 #
6.2	Rekonstrukcija površin	30 000,00 €	876 m ²	72 #
6.3	Rekonstrukcija površin	150 000,00 €	626 m ²	165 #

[illegible]

Données économiques :

Les conditions de faisabilité économique pour un opérateur immobilier :

- | | |
|----------------------------------|----------|
| - achat du foncier nu et libre : | 1 640 K€ |
| - démolitions* : | - 600 K€ |
| - indemnités et frais divers : | - 305 K€ |

Solde disponible pour achat foncier Ville et Lidl : 735 K€ soit 60 € ht par m² de terrain

**Hors prise en compte d'un risque de pollution des sols et/ou de présence d'amiante*

Nota : ne prend pas en compte le réaménagement des voiries et espaces verts publics

Opérationnalité du projet

Etudes complémentaires à réaliser (hors Moe)

- sans objet

Foncier

- Privée dont Ex magasin LIDL et Boxes copropriété voisine
- Immeuble bureaux (Ex ASSEDIC – foncier 1276m²)
- Ville de Douai

Urbanisme réglementaire

- OAP Marchiennes avec préconisations DT3E

Procédure opérationnelle :

- projet privé

Descriptif des actions :

- Engager un dialogue avec le propriétaire privé (Lidl) pour convenir d'un processus de cession commun aux deux propriétaires sous forme d'un appel à projet et arrêter les modalités de répartition du prix de cession du foncier
- Procéder aux diagnostics amiante/plomb/pollution pour les annexer au cahier des charges de cession et vérifier la faisabilité économique de la démolition
- Engager un dialogue avec les copropriétaires des box : conditions de relogement, solution de stationnement provisoire ...
- Lancer l'appel à projet sur la base d'un cahier des charges fixant le programme attendu – quantitatif et qualitatif – et la condition juridique de la cession du foncier

Chronologie opérationnelle cible

Délai	Contenu	Procédure	Porteur
2S 2019/ 1S 2020	Protocole d'accord avec le propriétaire du terrain Lidl		
2S 2019/ 2S 2020	Acquisition amiable des boxes		
2S 2020	Appel à projet auprès d'opérateurs immobiliers		

Fiche Projet 11: Rive du Boulevard de Liège

Descriptif

Les objectifs

Amplifier l'opération « action cœur de ville » en développant une offre attractive à dominante résidentielle
Réduire l'effet de coupure urbaine générée par le faisceau ferré
Se prémunir des nuisances sonores de la voirie et du chemin de fer

L'esprit du projet

Animation d'un front bâti de plus de 400 m de long par des gabarits divers et des ouvertures sur des cœurs d'îlot jardinés
Ouverture d'un maximum des logements sur des jardins et terrasses protégées du bruit en cœur d'îlot
Installation d'un socle de stationnement en rez-de-chaussée côté voie ferrée
Constitution côté voie ferrée un écran "antibruit" avec des logements mono orientés à l'ouest

Caractéristiques techniques

Emprise projet : 18422 m²
Foncier Cessibles : 17715m²
Espace public : 707m²

Programmation proposée :

- 250 à 275 logements collectifs et intermédiaires * (18000m² SDP)
- Stationnement en RDC 280 places

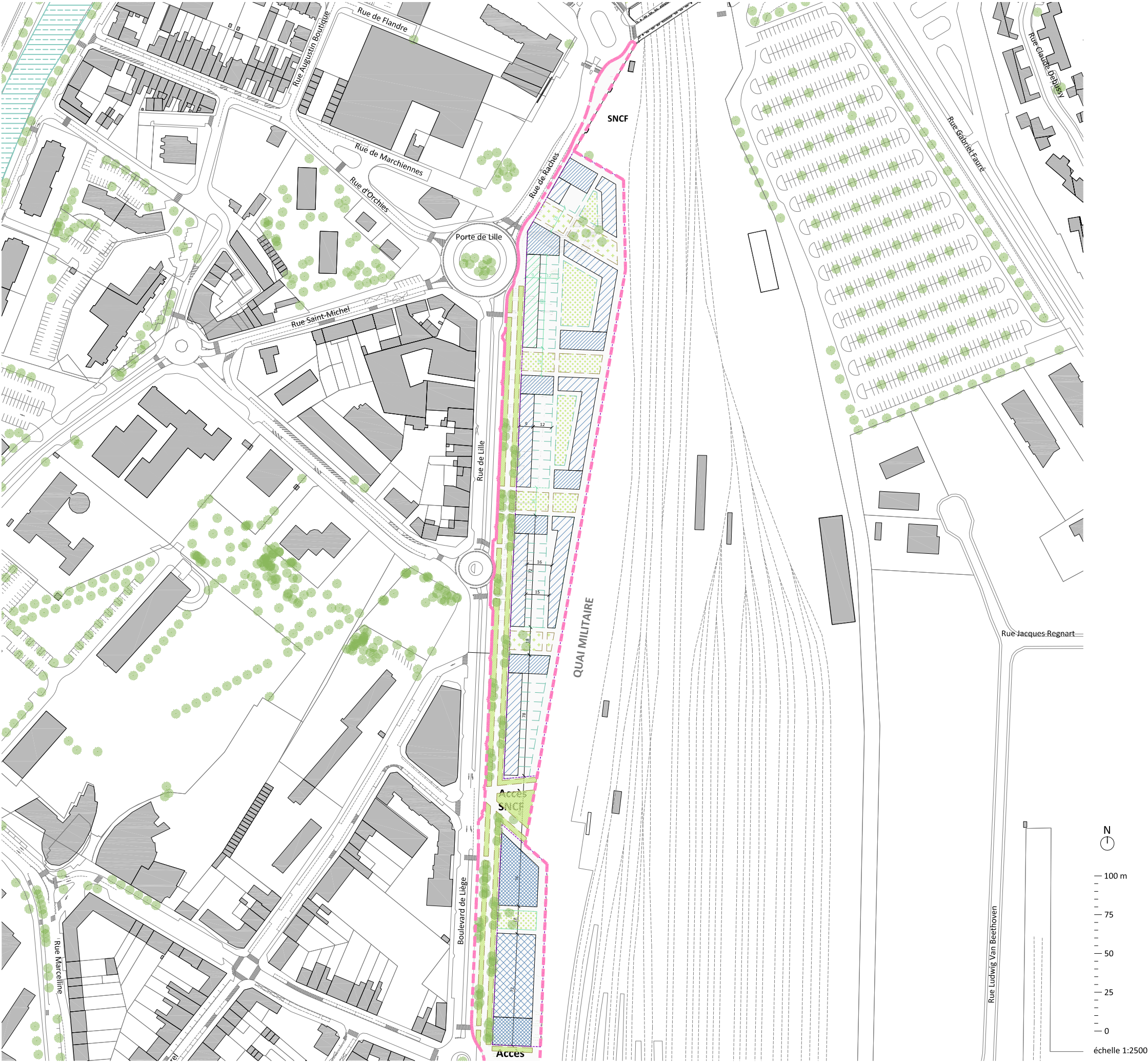
Espaces publics :

- Placette accès SNCF / quai militaire :

* dont 25% de LLS cf. Vauban

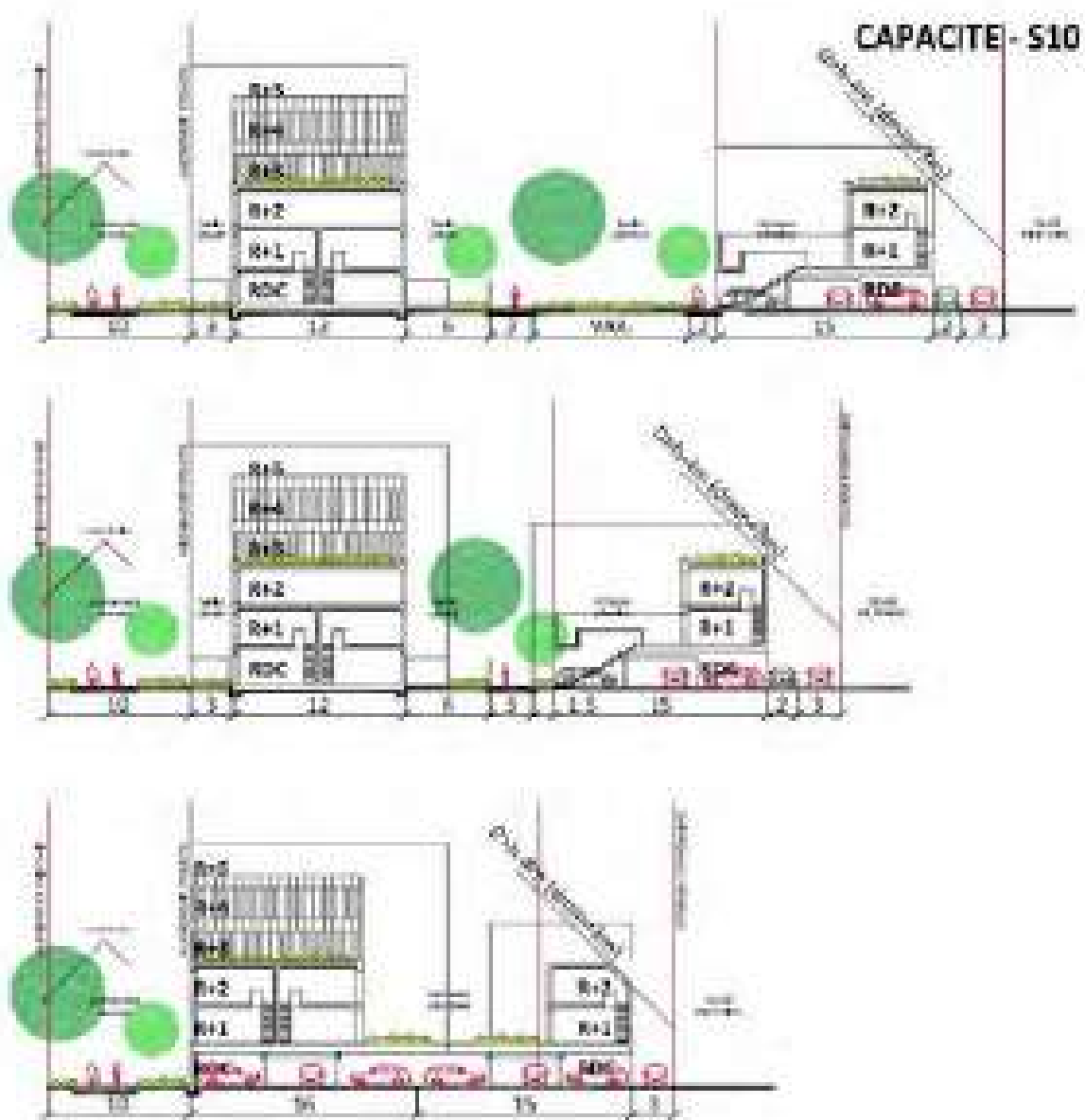


Fiche Projet 11: Rive du Boulevard de Liège





Esquisse



Préconisations DT3E

Ces ambitions seront complétées à partir des travaux menés dans le cadre de l'AMI "Quartiers neutres en carbone" de l'ADEME) 2019-2021

Estimation des coûts d'aménagement :

9	Accès au quai militaire	220 000,00 €	707 m2	311 €
---	-------------------------	--------------	--------	-------

L'estimation comprend la voirie neuve :

- Terrassement, structures et revêtement de la chaussée,
- L'éclairage public,
- Le réseau d'assainissement EP,
- Gestion des eaux pluviales par stockage enterré dimensionné pour une occurrence de 30 ans.

Opérationnalité du projet

Foncier

- SNCF-INFRAPOLE + ICF + parcelles privées (ex ICF) > Douaisis Agglo

Urbanisme réglementaire

- OAP Gare avec préconisations DT3E
- Ou intégration dans périmètre ZAC avec préconisations DT3E

Procédure opérationnelle :

- ZAC

Portage opérationnel:

- Public - CAD

Fonds mobilisables :

- Phase Etude : Banque des Territoires (Action Cœur de Ville)
- Maîtrise d'œuvre : ERBM, PRADDET, FEDER

Phasage

- moyen terme

Chronologie opérationnelle cible

Délai	Contenu	Procédure	Porteur
2019/ ...	Acquisition du foncier / relogement des occupants	Droit de préemption	Ville/EPF
2020	Négociations SNCF		
1S 2021	Choix d'un opérateur 1 ^{ère} tranche		
1S 2022	Démarrage des travaux	Appel à projet	

Fiche Projet 12 : Pôle Gare Nord

Descriptif

Les objectifs

Intensifier l'animation du quartier de la gare

Constituer un cadre bâti valorisant en rive du boulevard des Belges élargi Développer l'offre tertiaire à proximité de la gare

L'esprit du projet

Contribution à la formation de la "ligne de toiture" de la rive du boulevard Intégration de stationnement en rez-de-chaussée

Animation de la rive de la promenade par des programmes spécifiques

Caractéristiques techniques

Emprise projet : 3980 m²

Programmation proposée :

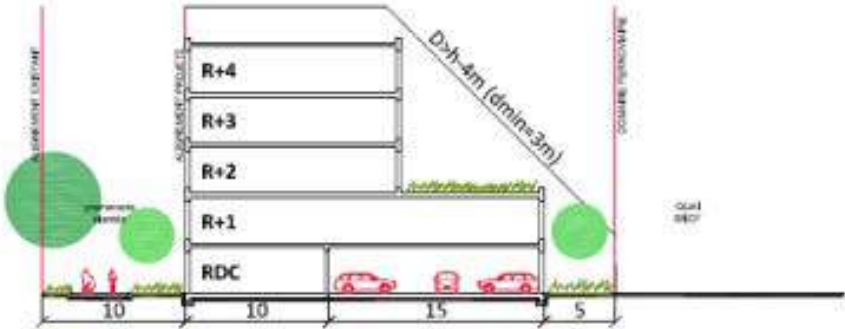
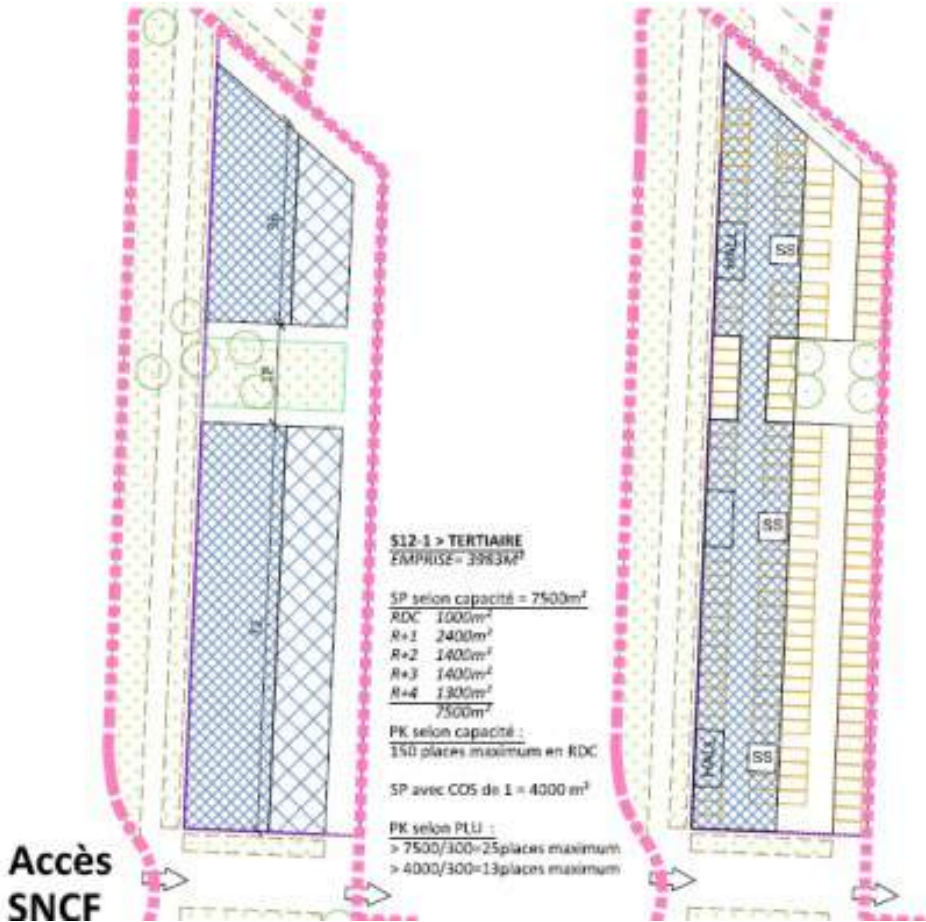
- programme tertiaire de 4000m² (avec COS de 1) à 7500m² (selon capacité) SDP
- création de 150 places maximum en RDC (13 à 25 places maximum selon PLU)

Espaces publics :

- sans objet



Esquisse



Préconisations DT3E

Ces ambitions seront complétées à partir des travaux menés dans le cadre de l'AMI "Quartiers neutres en carbone" de l'ADEME) 2019-2021

Estimation des coûts d'aménagement :

- sans objet

Opérationnalité du projet

Foncier

- SNCF/EFFIA > Douaisis Agglo

Urbanisme réglementaire

- OAP Gare avec préconisations DT3E
- Ou intégration dans périmètre ZAC avec préconisations DT3E

Procédure opérationnelle :

- ZAC
- long terme

Portage opérationnel:

- Public - CAD

Fonds mobilisables :

- Phase Etude : Banque des Territoires (Action Cœur de Ville)
- Maîtrise d'œuvre : ERBM, PRADDET, FEDER

Phasage

Chronologie opérationnelle cible

Délai	Contenu	Procédure	Porteur
1S 2019/ 2S 2020	Négociation avec la SNCF pour la cession du foncier		
Long terme	Recherche d'un opérateur immobilier	Appel à projet	



Fiche Projet 13 : Pôle Gare Sud

Descriptif

Les objectifs

Intensifier l'animation du quartier de la gare
Constituer un cadre bâti valorisant en rive du boulevard Paul Phalempin
Développer l'offre tertiaire à proximité de la gare

L'esprit du projet

Reconstitution d'un vis-à-vis à la mesure du Lieu Hybride (gabarit et programme), en lieu et place de l'actuel bâtiment SNCF
Reconstitution de l'offre de stationnement gare en rez-de-chaussée
Qualification des emprises à rez-de-chaussée, cheminements, parking, entre la gare et l'Ex SERNAM

Caractéristiques techniques

Emprise projet : 9348 m²

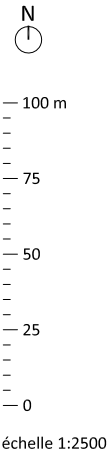
Programmation proposée :

- programme tertiaire de 9000m² (avec COS de 1) à 10000m² (selon capacité) SDP
- reconstitution de 210 places de stationnement
- création de 30 places supplémentaires (13 à 25 places maximum selon PLU)

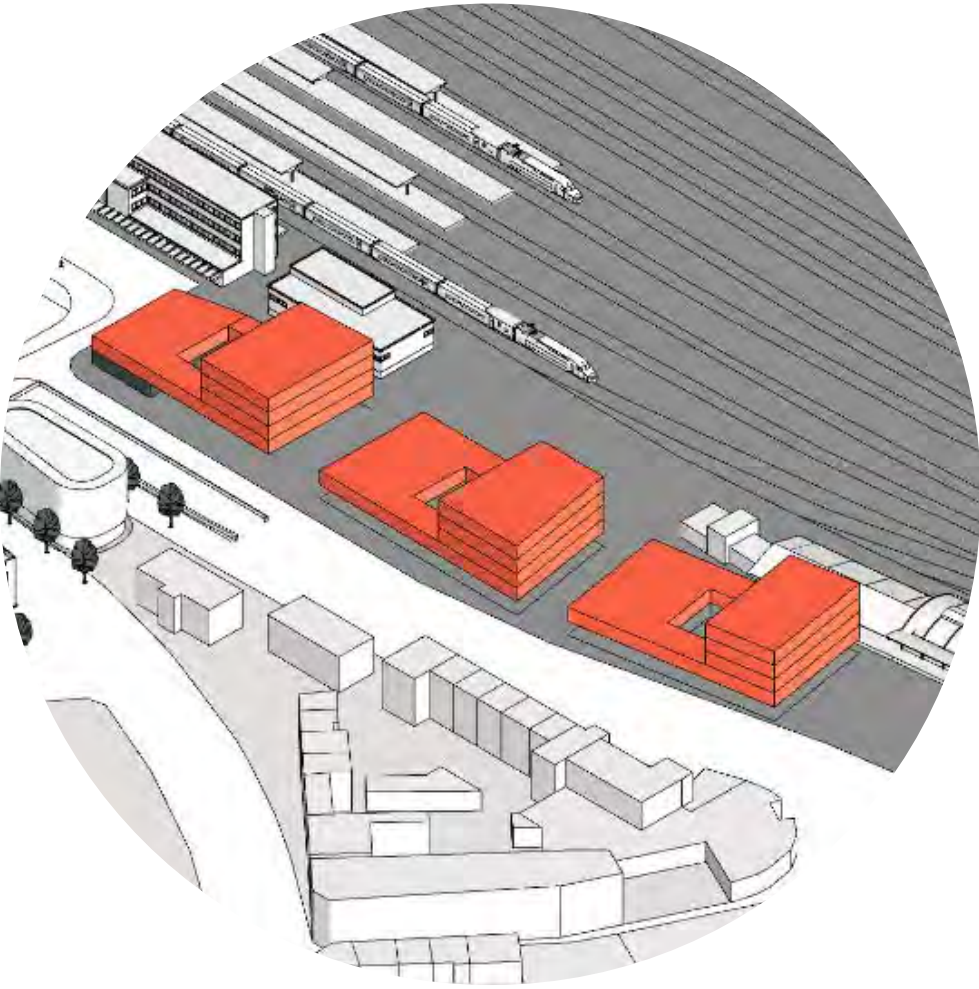
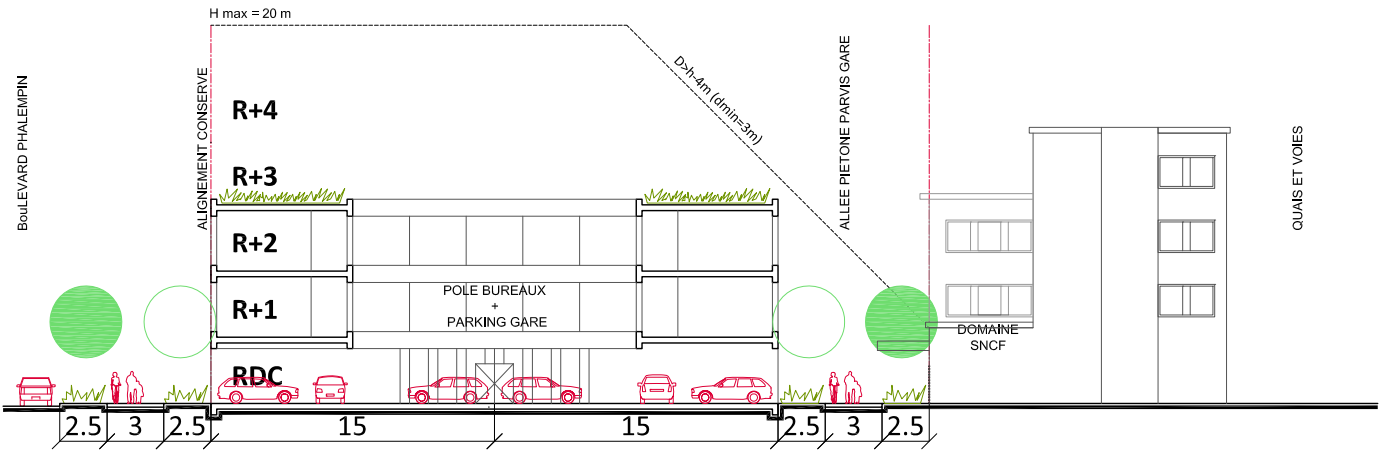
Espaces publics :

- sans objet

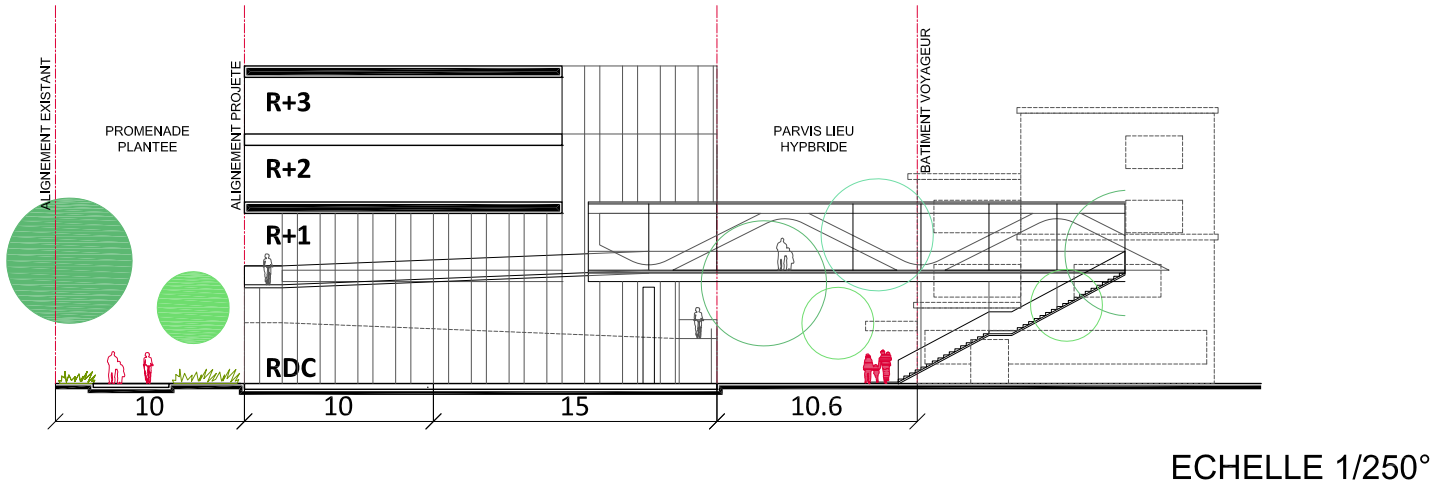
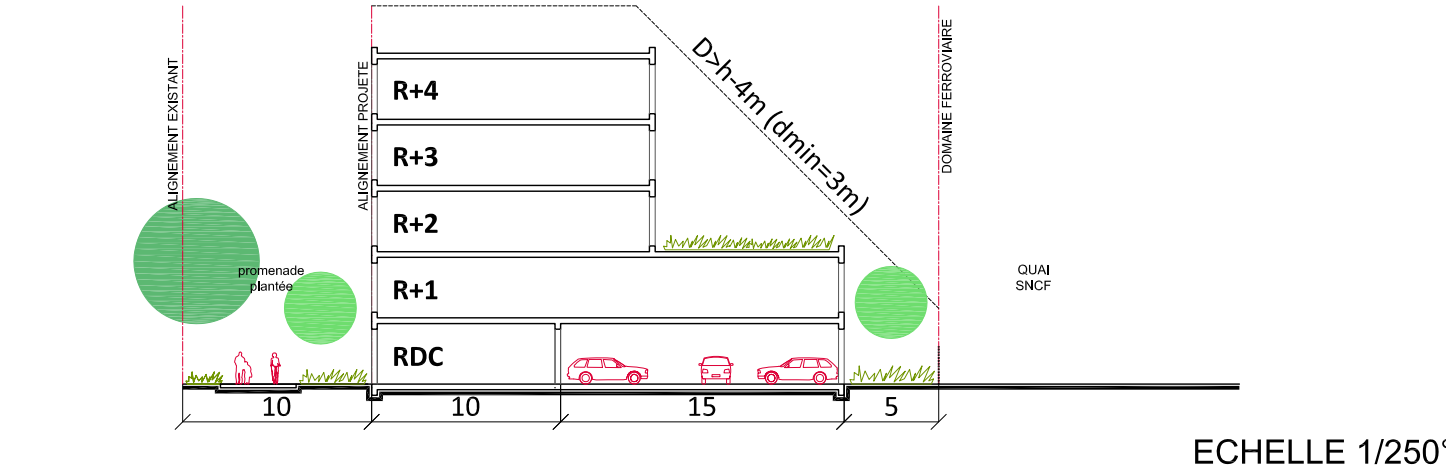
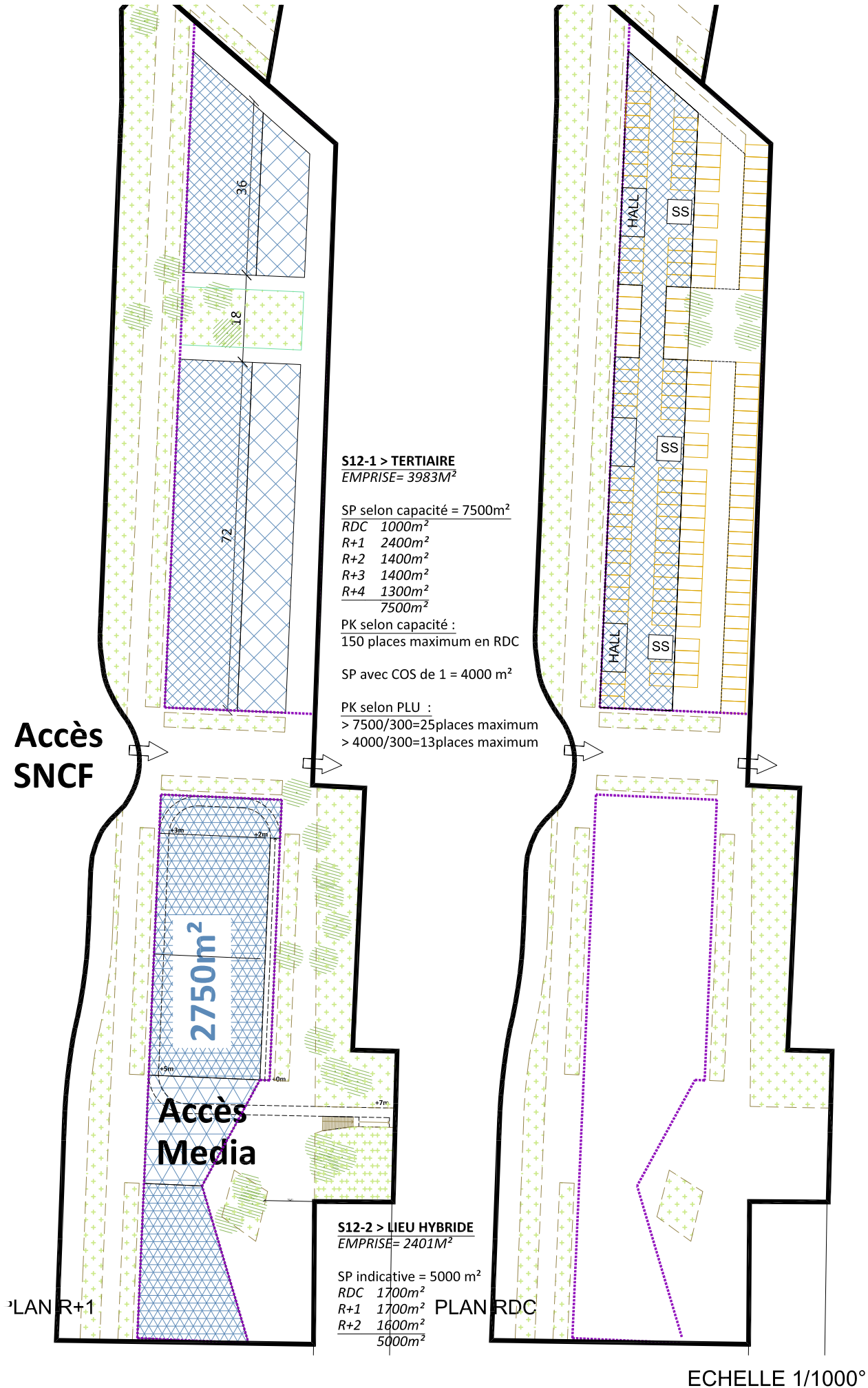




Fiche Projet 13 : Pôle Gare Sud



ECHELLE 1/250°



Préconisations DT3E

Ces ambitions seront complétées à partir des travaux menés dans le cadre de l'AMI "Quartiers neutres en carbone" de l'ADEME) 2019-2021

Coût estimé du projet :

- reconstitution en RDC de 210 places de stationnement : 1 680 000 €
- produit de cession de la charge foncière : 900 000 € (7 500 m² SP X 120 €)

Opérationnalité du projet

Foncier

- SNCF/EFFIA > Douaisis Agglo

Urbanisme réglementaire

- OAP Gare avec préconisations DT3E
- Ou intégration dans périmètre ZAC avec préconisations DT3E

Procédure opérationnelle :

- ZAC

Portage opérationnel:

- Public - CAD

Fonds mobilisables :

- Phase Etude : Banque des Territoires (Action Cœur de Ville)
- Maîtrise d'œuvre : ERBM, PRADDET, FEDER

Phasage

- long terme

Chronologie opérationnelle cible

Délai	Contenu	Procédure	Porteur
1S 2019/ 2S 2020	Négociation avec la SNCF pour la cession du foncier		
Long terme	Recherche d'un opérateur immobilier	Appel à projet	



**AXL - VILLE OUVERTE / DYNALOGIC / OGI / MDTs - SNCF
SEPTEMBRE 2019**