



**SCOT**

**GRAND DOUAISIS**

**GARE  
SCARPE  
VAUBAN**

**PHASE 2  
PROGRAMMATION  
ET SCHEMA  
D'AMENAGEMENT**

avec le groupement AXL -  
VILLE OUVERTE - DYNALOGIC - OGI -  
MDTS et SNCF Réseau

Partenaires:  
Douaisis Agglo - Ville de Douai - SMTD

Décembre 2018





## Préambule

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

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

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

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

La maîtrise d'ouvrage et le pilotage de l'étude ont été assurés par le 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, faisabilité d'ouvrage, VRD, espaces publics,
MDTS :	Montage complexe opérationnel, juridique et financier





## Sommaire

Introduction	4
<b>LES AMBITIONS DU PROJET</b>	<b>5</b>
<b>APPROCHE URBAINE ET ÉNERGÉTIQUE</b>	<b>6</b>
<b>LE POSITIONNEMENT PROGRAMMATIQUE</b>	<b>11</b>
Les leviers à mobiliser	
Le tourisme d'affaire et de loisirs	
Le développement économique	
La mixité	
Traduction programmatique	
Localisations préférentielles	
Un équipement structurant	
<b>LA MUTABILITE DU FONCIER SNCF</b>	<b>19</b>
<b>LES PROPOSITIONS MOBILITES</b>	<b>23</b>
Le franchissement des voies	
La gestion du stationnement	
Le liaisonnement Nord-Sud	
La rue du Docteur Lequien	
<b>LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT</b>	<b>31</b>
Les secteurs de projet	
Le secteur Vauban	
Le secteur Marchiennes	
Le secteur Gare-Nord	
Le secteur Gare-Centre	
Le secteur gare-Sud	
Le secteur Clochette-Nord	
Le secteur Clochette-Sud	
<b>LA PRE-OPERATIONALITE – PREMIERS ELEMENTS</b>	<b>49</b>
Un projet en plusieurs phases Opérations publiques et privées	



## Introduction

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*(Source CCTP-étude programmation)*

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.

L'objet de la phase 2 de l'étude est de définir un cadre programmatique ainsi que des principes d'aménagement relatifs à chacun des secteurs de projets identifiés

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 2 de l'étude s'étant déroulée de juin 2018 à janvier 2019 avec:**

- **un comité technique le 7 novembre 2018**
- **un comité des partenaires le 25 janvier 2019**

## GARE SCARPE VAUBAN

### LES AMBITIONS DU PROJET

Le projet GARE / SCARPE / VAUBAN s'articule autour de trois objectifs :

> **Faire du pôle gare une porte d'entrée majeure sur le territoire d'agglomération et régional**

- accès aux équipements structurants
- accès aux services et à l'offre de mobilité
- accès à l'emploi et au logement : renforcer la présence d'emplois (créer un pôle de tertiaire supérieur) et d'habitants dans la ville-centre
- requalification d'espace public

> **Doter le pôle gare d'un positionnement différenciant, vecteur de rayonnement et d'attractivité, et au service de la redynamisation de la ville centre - Action Cœur de Ville**

- Une programmation différenciante et attractive, multifonctionnelle
- Une programmation à l'échelle des dynamiques territoriales
- Un projet qui renforce les dynamiques des projets présents à Douai

> **Mettre la question de l'excellence énergétique et environnementale au cœur du projet**

- Favoriser les mobilités alternatives – maillage gare/territoire
- Réintroduire la nature en ville – attractivité / biodiversité
- Viser un quartier « neutralité carbone » (émissions/compensations)
- Veiller à la qualité architecturale, paysagère et énergétique des projets

**Un territoire, une ville et des quartiers mieux connectés, mieux qualifiés, plus attractifs.** Les principes d'aménagement se déclinent à différentes échelles, ils ont pour objectifs :

**À l'échelle territoriale / régionale**

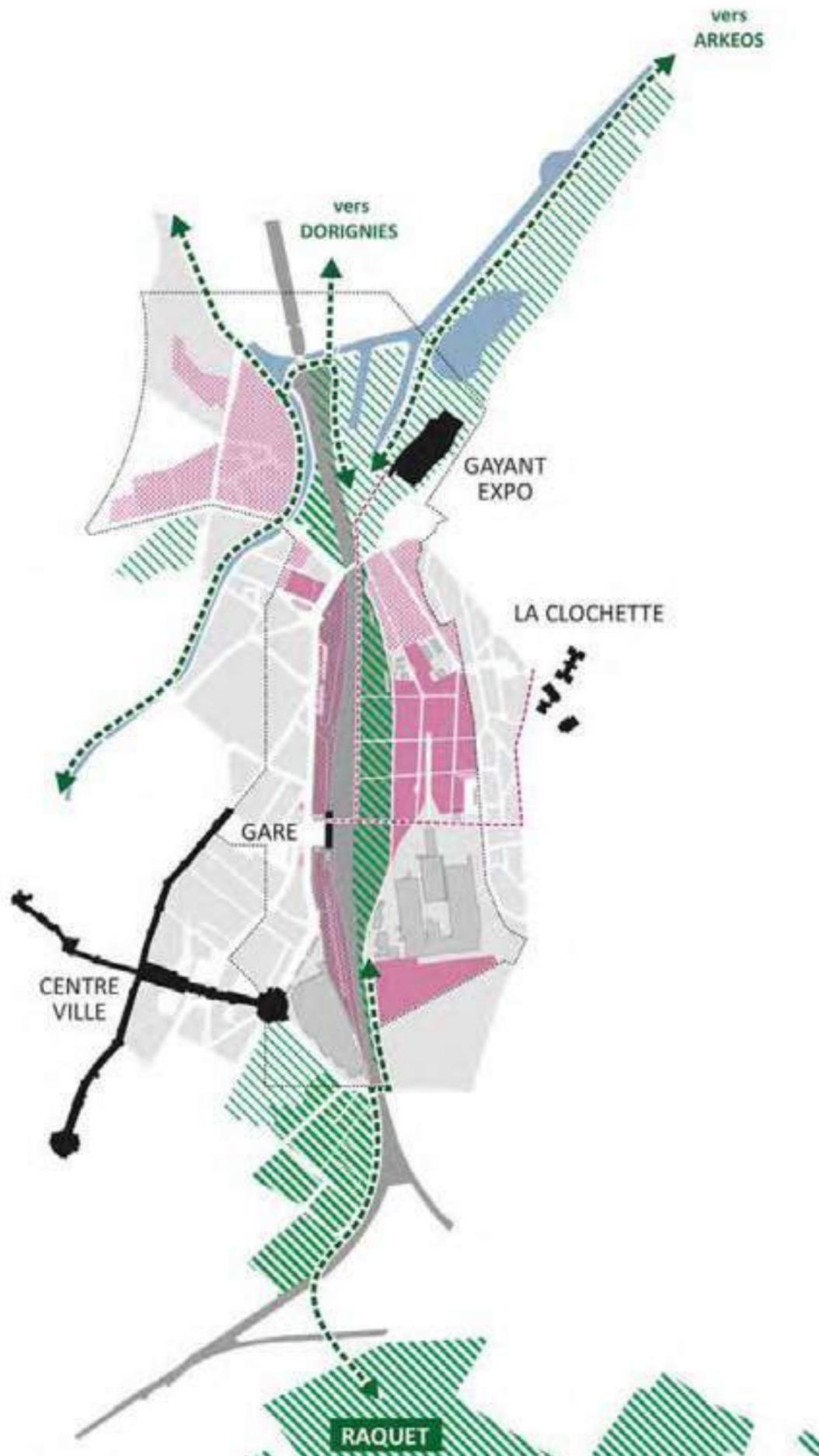
- Valoriser la gare de Douai comme "Porte d'entrée" du Grand Douaisis
- Mettre en réseau des espaces naturels du Douaisis
- Connecter la gare de Douai au système d'espace naturels et de parcours cyclables du bassin minier Nord Pas de Calais

**À l'échelle urbaine**

- Conforter le Cœur de Ville en lien avec les actions spécifiques à Action Cœur de Ville
- S'inscrire dans un réseau cohérent de polarités, historiques (centre-ville de Douai) et nouvelles (pôles périphériques)
- Connecter la Gare à Gayant par le Boulevard de Liège recomposé
- Renforcer la trame paysagère – connection Nord - Sud
- Connecter le Cœur de Ville, la Gare et la Clochette
- Contribuer à la revitalisation du quartier de la Clochette (renouvellement de la population en cours mais moindre attractivité du fait de la petite taille des logements, de l'éloignement du centre-ville, qui pose question en terme de gestion de l'espace, du bâti, des espaces extérieurs alors que c'est un patrimoine non dénué d'intérêt, proche des espaces naturels du parc Jacques Vernier, de la gare et du centre-ville qui pourrait intéresser une population de navetteurs sur Lille sous condition que son accès soit facilité).

**À l'échelle locale**

- Conforter les places Gare –Carnot
- Requalifier les rives des boulevards Vauban, Liège, Phalempin
- Valoriser des emprises mutables



## LES ENJEUX DT3E

### APPROCHE URBAINE ET ÉNERGÉTIQUE

PENSER ET CONSTRUIRE LE QUARTIER REpondant AUX AMBITIONS DU TERRITOIRE EN MATIÈRE D'EXCELLENCE ENVIRONNEMENTALE ET ÉNERGÉTIQUE

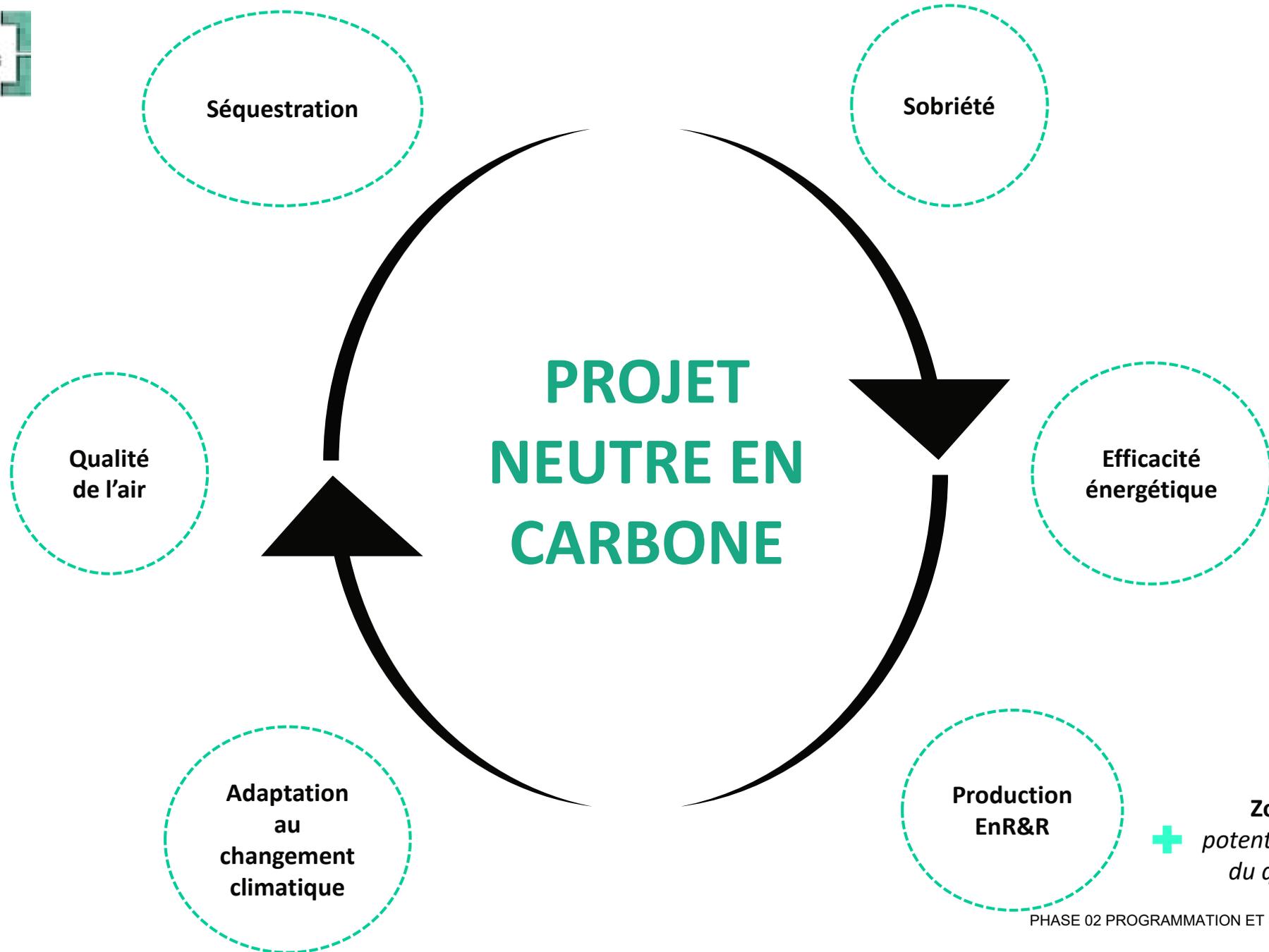
Un quartier « neutre en carbone » implique:

- Viser la sobriété du quartier dans ses bâtiments, ses déplacements
- Développer la biodiversité en ville pour traiter des questions d'îlots de chaleur, de limitation de la pollution atmosphérique, séquestrer le carbone
- Développer une autonomie énergétique avec les énergies renouvelables



ICI  
100% empreinte  
compensation  
zéro émission  
ENR carbone  
ailleurs

Panneaux photovoltaïques en toiture Parking silo à Roubaix / Siège social et parking en bois Caisse d'Épargne de Bourgogne Franche-Comté / Recyclage de la halle des Messageries Gare d'Amiens / Façade végétalisée One Centra Park à Sydney / Ruban photovoltaïque La Grande Passerelle à Saint Malo



**+** Zoom :  
*potentiel ENR&R  
du quartier*

## Un projet sobre

### Sobriété foncière



**Prioriser le renouvellement urbain Densifier le tissu bâti**

**Application des principes de bioclimatisme :**

- dans les aménagements
- architecture

*estimation des apports solaires et énergétiques, modélisation du comportement thermique des bâtiments...*

**Incitation économique**

*(exemple : effort énergétique récompensé par une monnaie locale)*

**Éclairer juste**

---

**Mixité fonctionnelle**

**Desserte en mode alternatif à la voiture particulière**

**Développement de l'intermodalité**

**Contraindre l'offre de stationnement**

**Développer la logistique du dernier km décarbonée**

### Sobriété structurelle



### Sobriété des usages



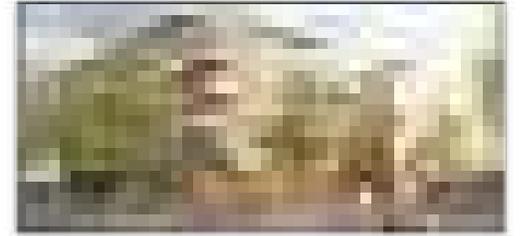
**Réversibilité/Modularité des espaces**

**Optimisation de l'occupation des bâtiments Mutualiser les**

**équipements et les services à destination**

- des acteurs économiques (*espaces de convivialité, salles de réunion...*)
- des résidents (*laverie...*)

**Auto-production alimentaire**



## Efficacité énergétique et développement des EnR&R

**Efficacité  
énergétique**



**Performance énergétique des bâtiments neufs et réhabilités le cas échéant**  
**Constructions passives ou autonomes**  
**Développement des smart grids, smart building, smart cities**

---



**Développement  
des EnR&R**



**Développement des EnR&R**  
*constructions et surfaces artificialisées (stationnement)*  
**Valorisation des chaleurs fatales**  
**Réseaux intelligents**  
**Stockage d'énergie**  
**Conversion de l'électricité en chaleur**



# Adaptation au changement climatique

Préserver  
la ressource en  
eau



Amélioration de la qualité et de la quantité de la ressource en eau

Récupération des eaux pluviales

Gestion alternatives des eaux pluviales



Préserver  
la biodiversité



Développer la nature en ville

Intégrer les jardins partagés

Végétaliser les surfaces artificialisées

Connecter le projet avec la trame verte et bleue le joutant



Rafrâichir  
l'espace urbain



Faible imperméabilisation des sols

Ventilation naturelle des quartiers : *éviter les canyons urbains*

Espaces verts

Espaces en eau



Rafrâichir les  
bâtiments



Matériaux à fort albedo

Méthodes innovantes pour rafraichir les bâtiments

*dalle thermique, poutre à induction, free cooling,...*

Aménagement luttant contre la surchauffe des bâtiments

*protection solaire, plantation à feuilles caducs,...*

Végétalisation des constructions

## Amélioration de la qualité de l'air

### Qualité de l'air extérieur



#### Eviter le cloisonnement des aménagements

*éviter la verticalité qui obstrue les flux d'air, développer les bâtiments écrans...*

#### Éviter les canyons urbains

**Eviter la complexité des rues et favoriser l'écartement entre les constructions**

**Réduire l'usage de la voiture, la vitesse sur site, limiter les arrêts minutes**

#### Développer la végétation

*toiture végétalisée, végétation en bordure de route, alignement d'arbre...*

### Qualité de l'air intérieur



#### Choisir des matériaux de constructions et produits peu émissifs

**Promouvoir la ventilation naturelle des bâtiments**

**S'assurer de la mise en place de ventilation efficace en rénovation**



## Un projet qui renforce la séquestration carbone

Protéger et développer les puits carbone



Renforcement des puits de carbone naturels

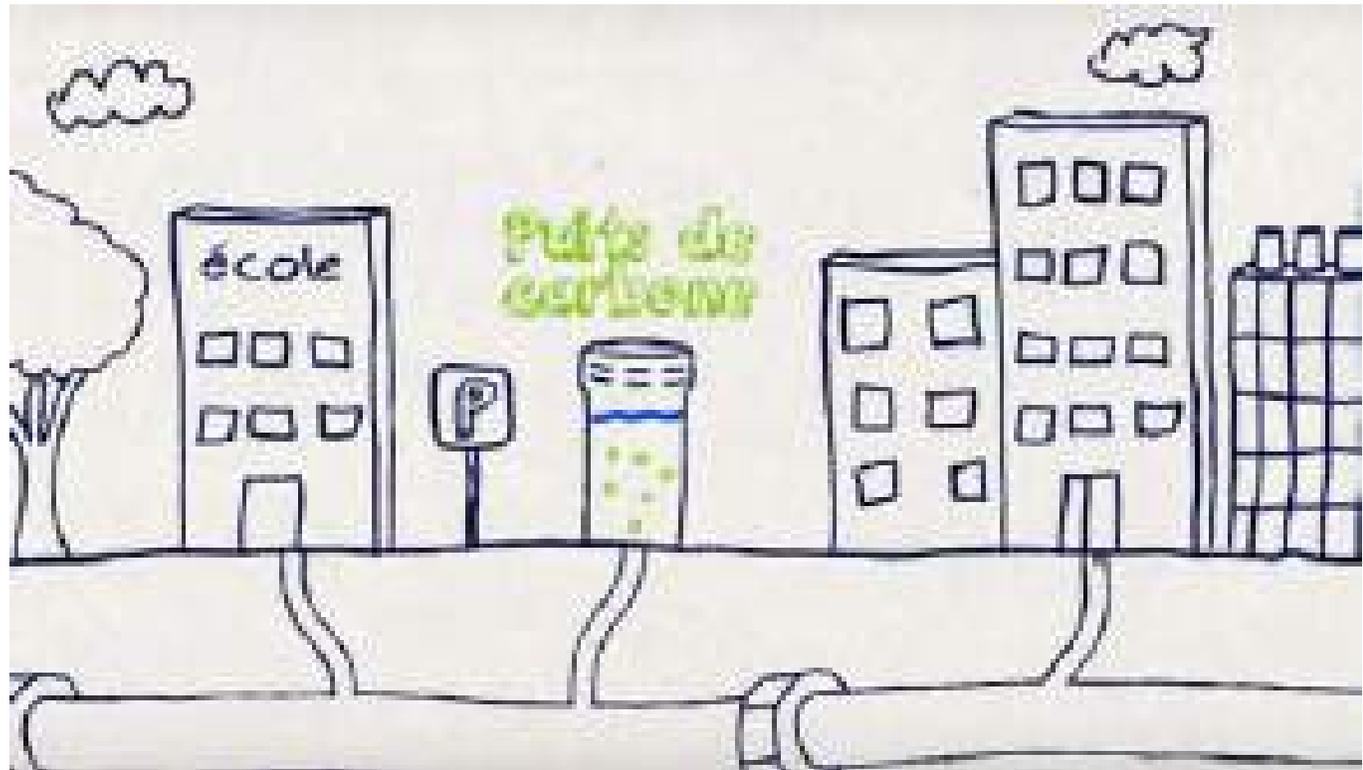
Construction écologique qui capte le carbone  
*paille, bois...*

Gestions alternatives des eaux pluviales  
*noues, phyto-épuration,...*

Expérimentation de puits de carbone artificiels innovants



Source : SUEZ France

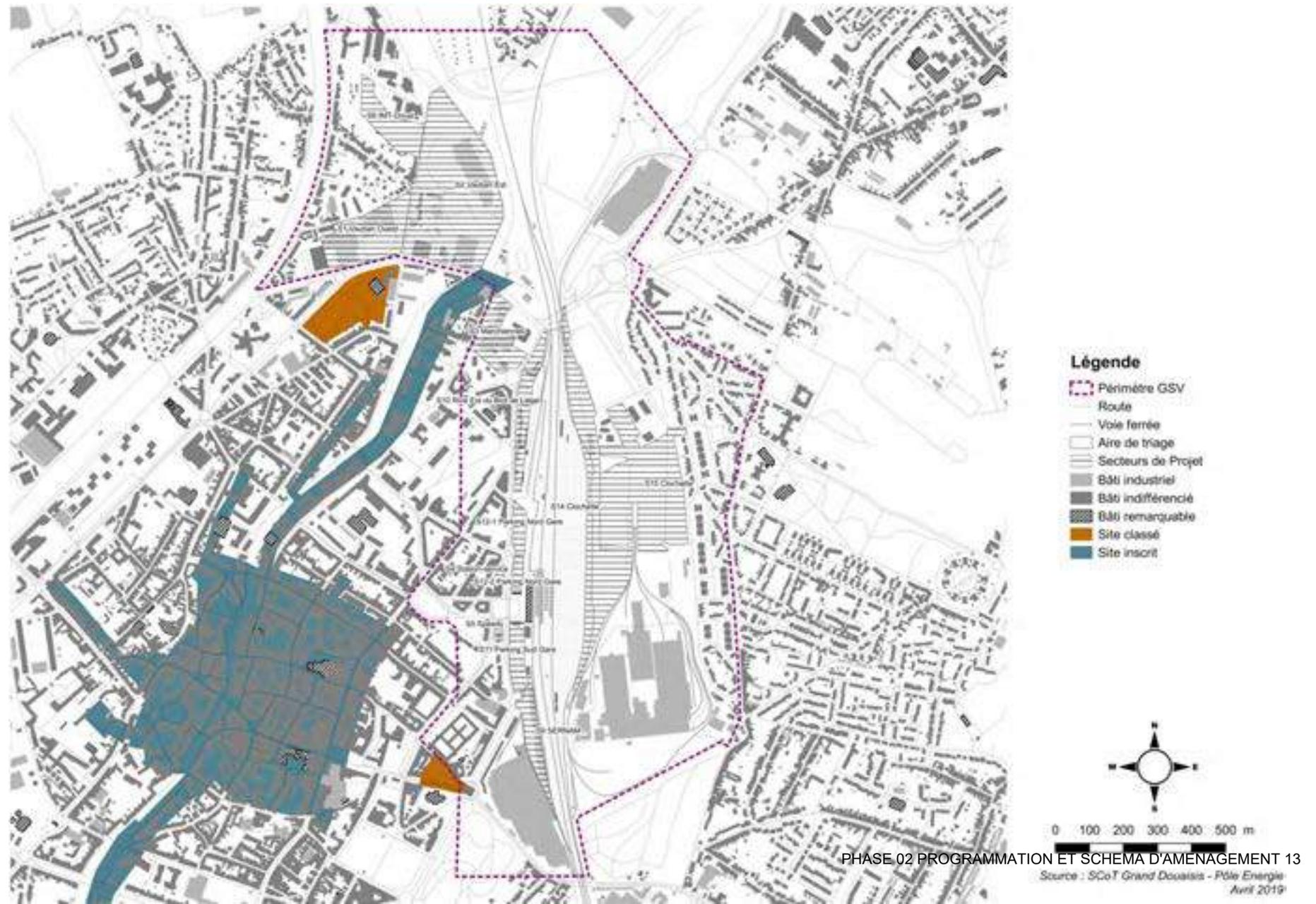


## Les EnR&R mobilisables et leurs potentiels

### Rappel des secteurs de projet

#### Les EnR&R pertinentes :

- Le PV
- L'éolien urbain
- La géothermie
- Le solaire thermique
- La récupération de chaleur



# Les EnR&R mobilisables et leurs potentiels

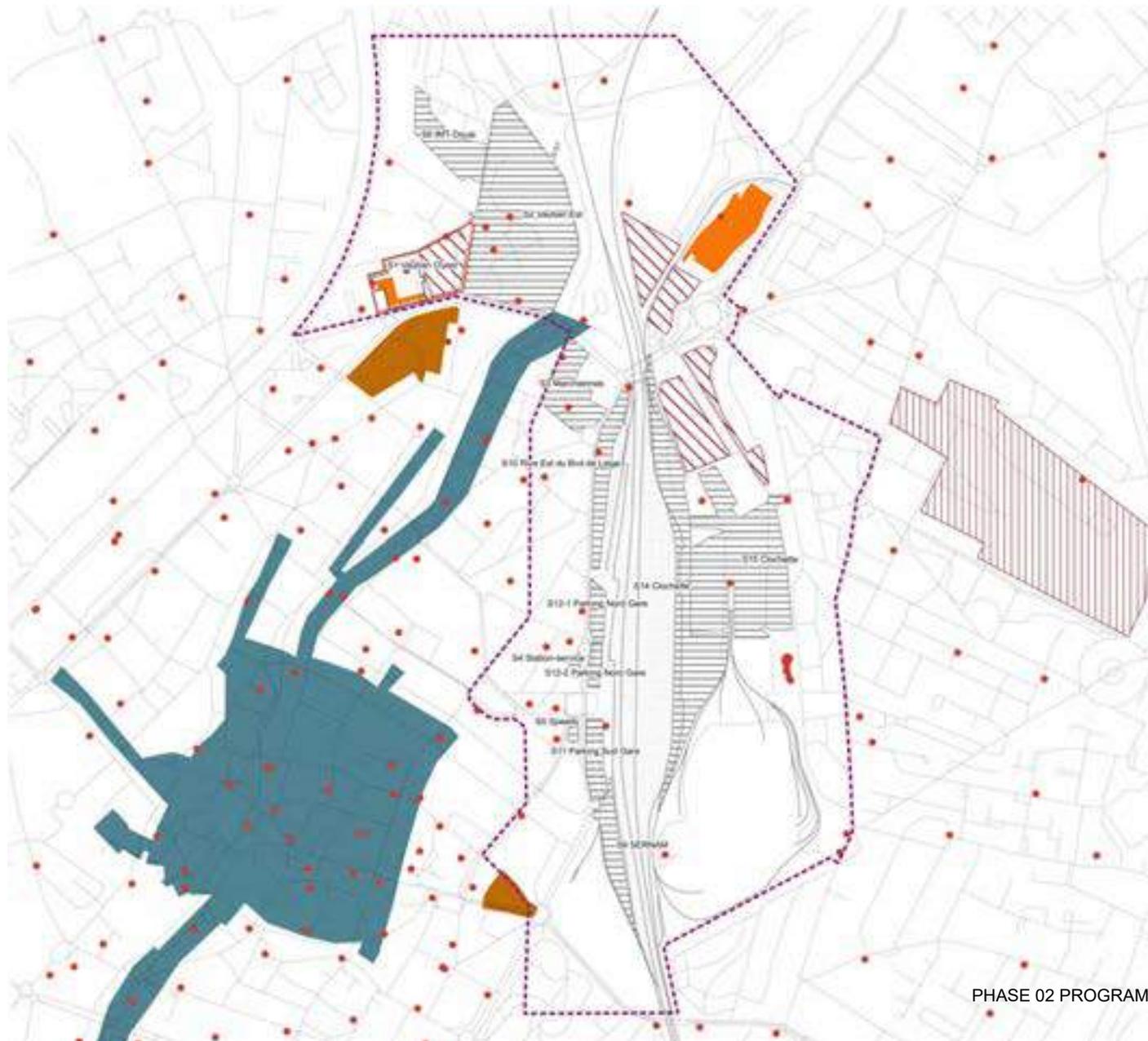
## Potentiel en photovoltaïque

### Le gisement en PV :

- Bât. et aménagements existants (parkings et grand tertiaire).
- Nouveaux bât. et aménagements prévus à court terme (Centre commercial Vauban).
- Secteurs de projet (mobilisés à 20% des espaces).



Réseau électrique dense propice à l'autoconsommation collective



**Légende**

- Périmètre GSV
- Route
- Voie ferrée
- Aire de triage
- Site classé
- Site inscrit
- Postes Sources RTE\_Enedis
- Postes Électriques ME Enedis
- PV dans secteurs de projet (20%)
- PV sur grandes toitures
- Ombrières PV sur parking
- PV au sol (friche Grande Paroisse)



# Les EnR&R mobilisables et leurs potentiels

## Potentiel en éolien urbain

Technologie émergente avec des acteurs locaux novateurs (incubateur école des mines, « Unéole »).

➡ **Pôle de recherche et d'excellence sur le Douaisis ?**

➡ **Nécessite la réalisation d'un cadastre éolien en préalable.**

➡ **Point de vigilance : Pas de concurrence avec le PV, doit venir en complément.**

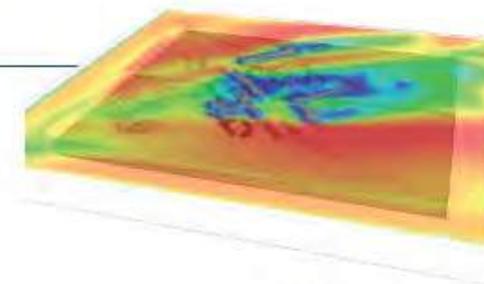
➡ **Réseau électrique dense propice à l'autoconsommation collective**

### ÉTUDE MACRO

Révèle les bâtiments qui ont un potentiel éolien au sein d'un quartier.

La modélisation prend en compte la topographie de la zone étudiée ainsi que les bâtiments et autres infrastructures significantes.

Périmètre d'étude  
Une zone de **30 000 m<sup>2</sup> maximum**.  
Pour cette étude, nous devons modéliser environ 500 m de rayon autour de la zone choisie.



Etude d'un quartier de Béthune

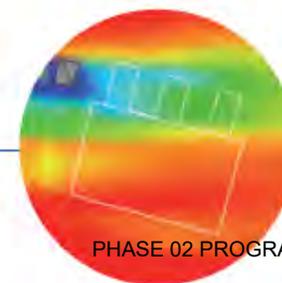
étude d'un quartier de Béthune - Source UNEOLE

### ÉTUDE MICRO / OPTIMISATION

Etude d'optimisation du mix énergétique solaire/éolien : révèle avec précision les emplacements où les éoliennes sont plus productives que les panneaux solaires.

La modélisation prend en compte la topographie de la zone étudiée ainsi que les bâtiments et autres infrastructures significantes.

Périmètre d'étude  
Le toit d'un bâtiment.



# Les EnR&R mobilisables et leurs potentiels Potentiel en géothermie

**Abordé uniquement en GMI** (géothermie de minime importance (< 200 m)).

- **Géothermie sur sondes verticales**

➔ **Autorisé sur tous les secteurs, essentiellement de 150 à 190 m**  
Env. 4 400 sondes

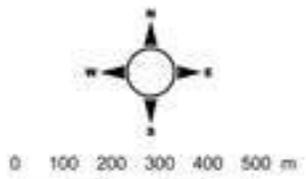
Particulièrement adapté en neuf et rénovation



Possibilité de mobiliser la géothermie horizontale mais nécessite des réserves foncières importantes.

**Légende**

- Périmètre GSV
- Route
- Voie ferrée
- Aire de triage
- Secteurs de Projet
- Zone interdite à la géothermie
- Zone soumise à avis d'expert
- Sondes de 110 à 150 m (7 à 10 kW chaud/sonde)
- Sondes de 150 à 190 m (10 à 12,5 kW chaud/sonde)
- Sondes de 150 à 200 m (10 à 13,5 kW chaud/sonde)





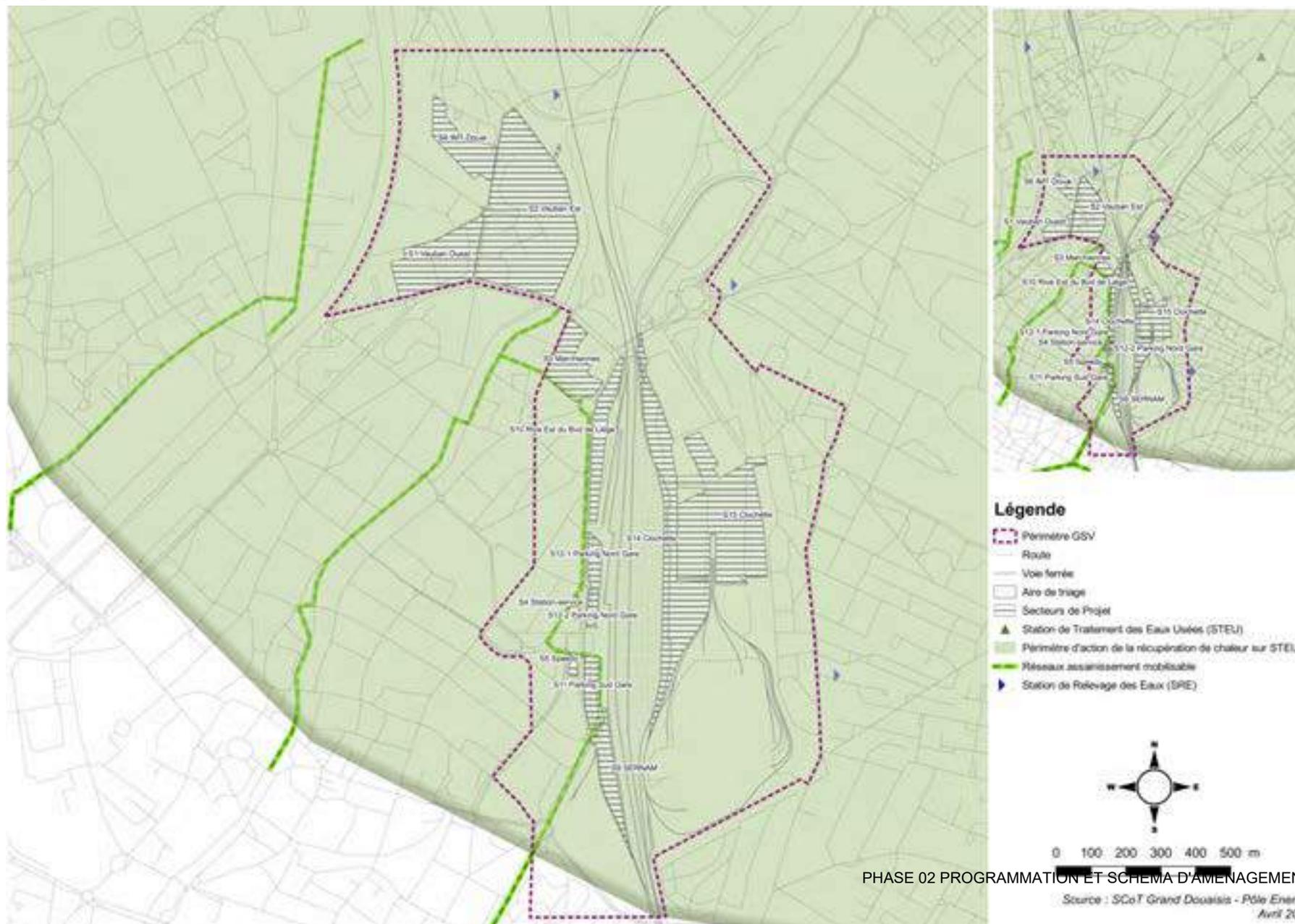
# Les EnR&R mobilisables et leurs potentiels

## Potentiel en récupération de chaleur

### A mobiliser par ordre de priorité :

- Réseaux d'assainissement en périmètre proche (*Bvd de Liège, Rue d'Orchies puis Quai des Houillères et Rue du Polygone*)
- La station de traitement des eaux usées de Douai (*la plus grande du Douaisis en capacité*).
- Stations de relevage des eaux (*innovation – productible à étudier sur une période représentative*)

Productible non négligeable  
mais connaissances à affiner



# Les EnR&R mobilisables et leurs potentiels

## Pertinence d'un réseau de chaleur

**Non pertinent à l'échelle d'un quartier neuf MAIS...**

*Très intéressant en intégrant les sites consommateurs proches.*

**Déjà aujourd'hui :**

*Pertinence de la réflexion actuelle de la ville de Douai.*

**Demain :**

*Amplification de l'intérêt avec d'autres sites pré-identifiés aux portes du périmètre de projet.*

**Fiche technique :**

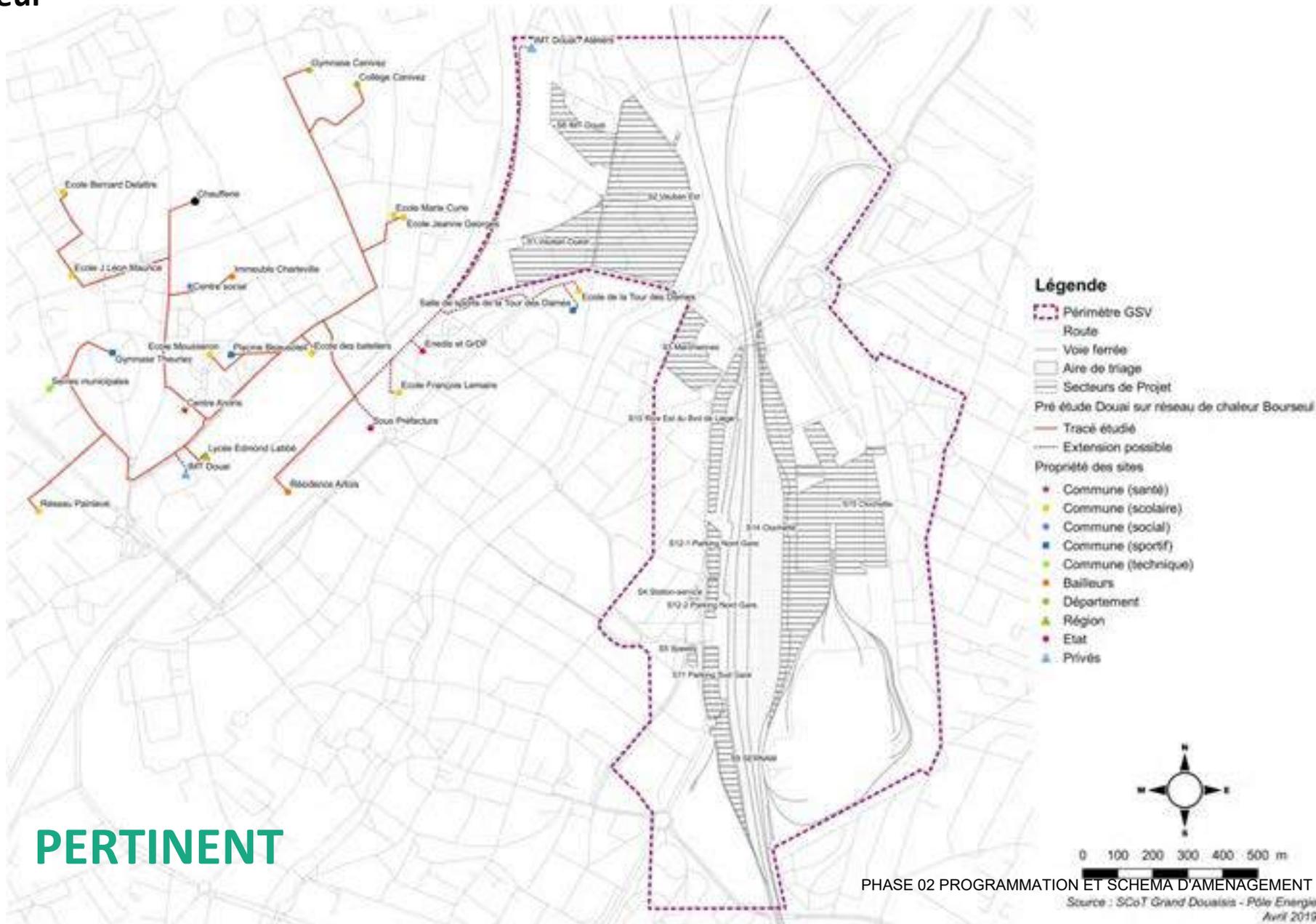
Longueur : 7 788 m

24 sites pré-identifiés

6 clients différents

Densité thermique > 3,7 MWh/ml A

minima : 16 GWh



**PERTINENT**

# Les EnR&R mobilisables et leurs potentiels

## Bilan

Technologie	Puissance estimée (MW)	Productible (en GWh)	Remarques
Photovoltaïque	25,94	24,6	
Éolien urbain	?	?	<i>Cadastre à réaliser</i>
Géothermie	44	79,2	<i>Uniquement sur sondes Calculé en chaud Présent en froid mais non évalué</i>
Solaire thermique	?	?	<i>À déterminer à minima en fonction des besoins d'eau chaude sanitaire</i>
Récupération de chaleur	2,87	10,47	<i>Sur STEU de Douai</i>
<b>Total</b>	<b>72,81</b>	<b>114,27</b>	<b><i>Equivalent d'une ville de plus de 12 000 hbts du territoire (hors Industrie et Transport)</i></b>



Réseaux d'énergie divers & denses (électrique, gaz naturel, H2)



Besoins chaleur basse température et froid (probable) = Boucle tempérée



Pertinence de l'autoconsommation collective



Réseau de chaleur pertinent

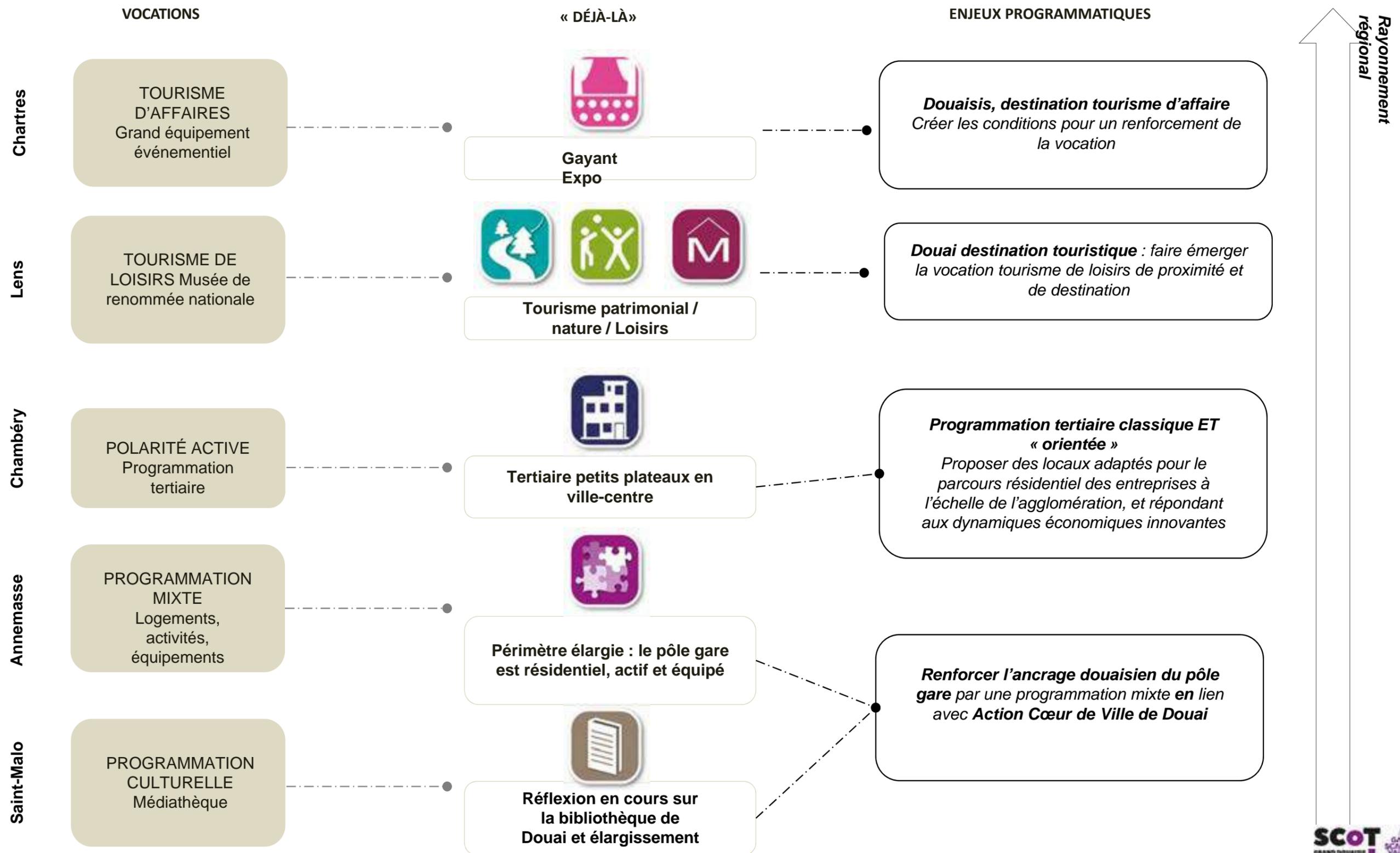


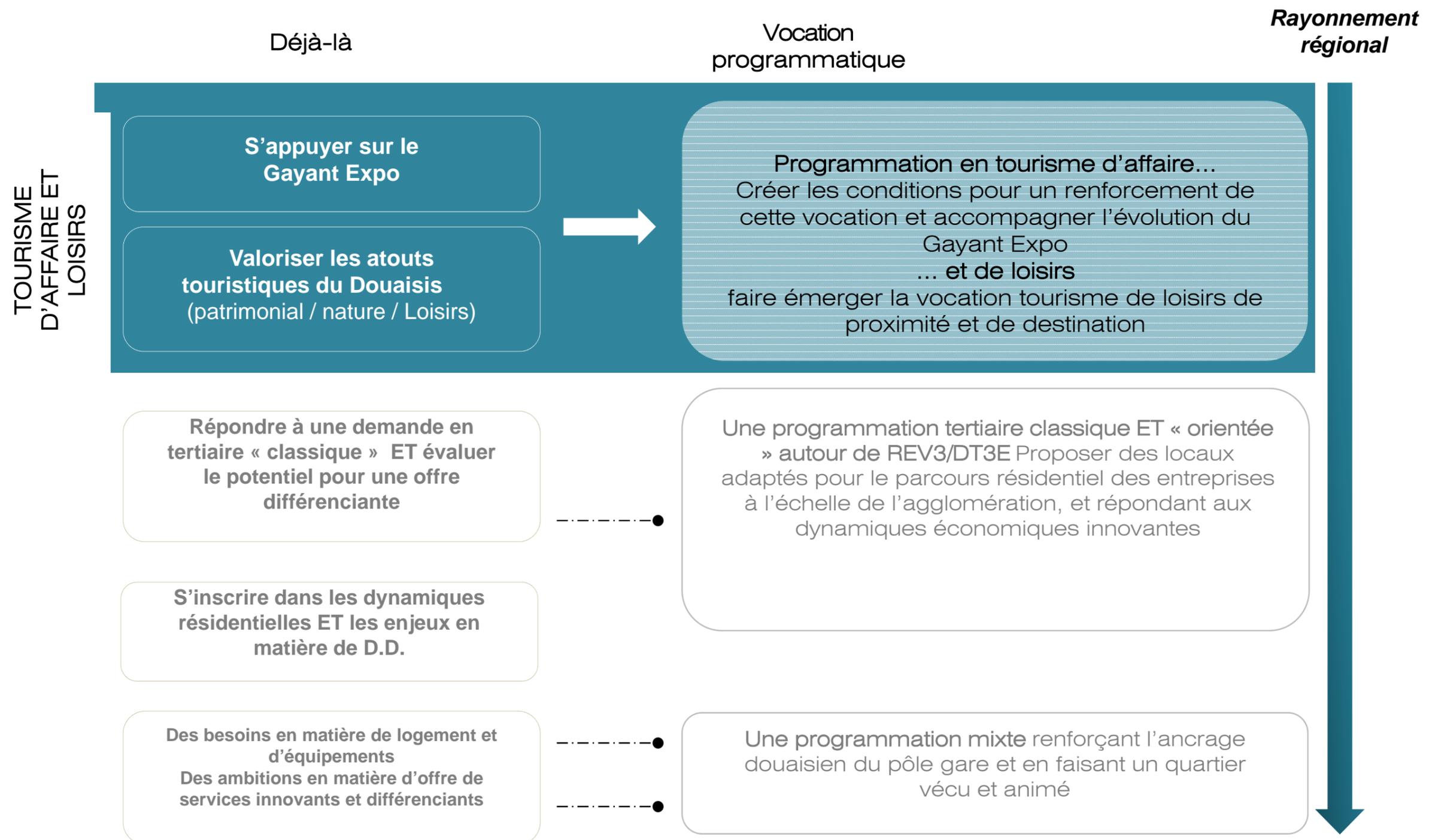


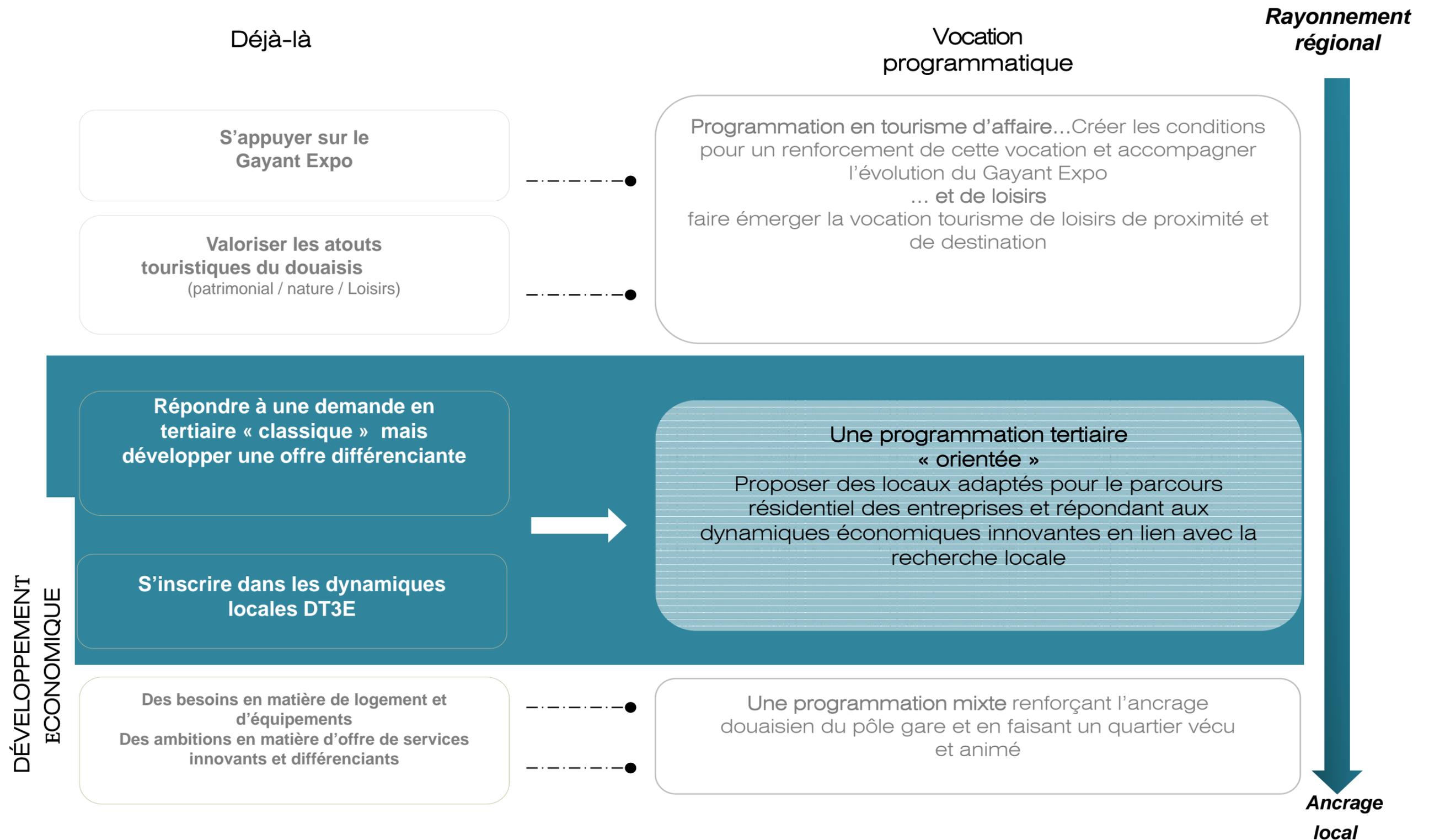
# **LE POSITIONNEMENT PROGRAMMATIQUE**

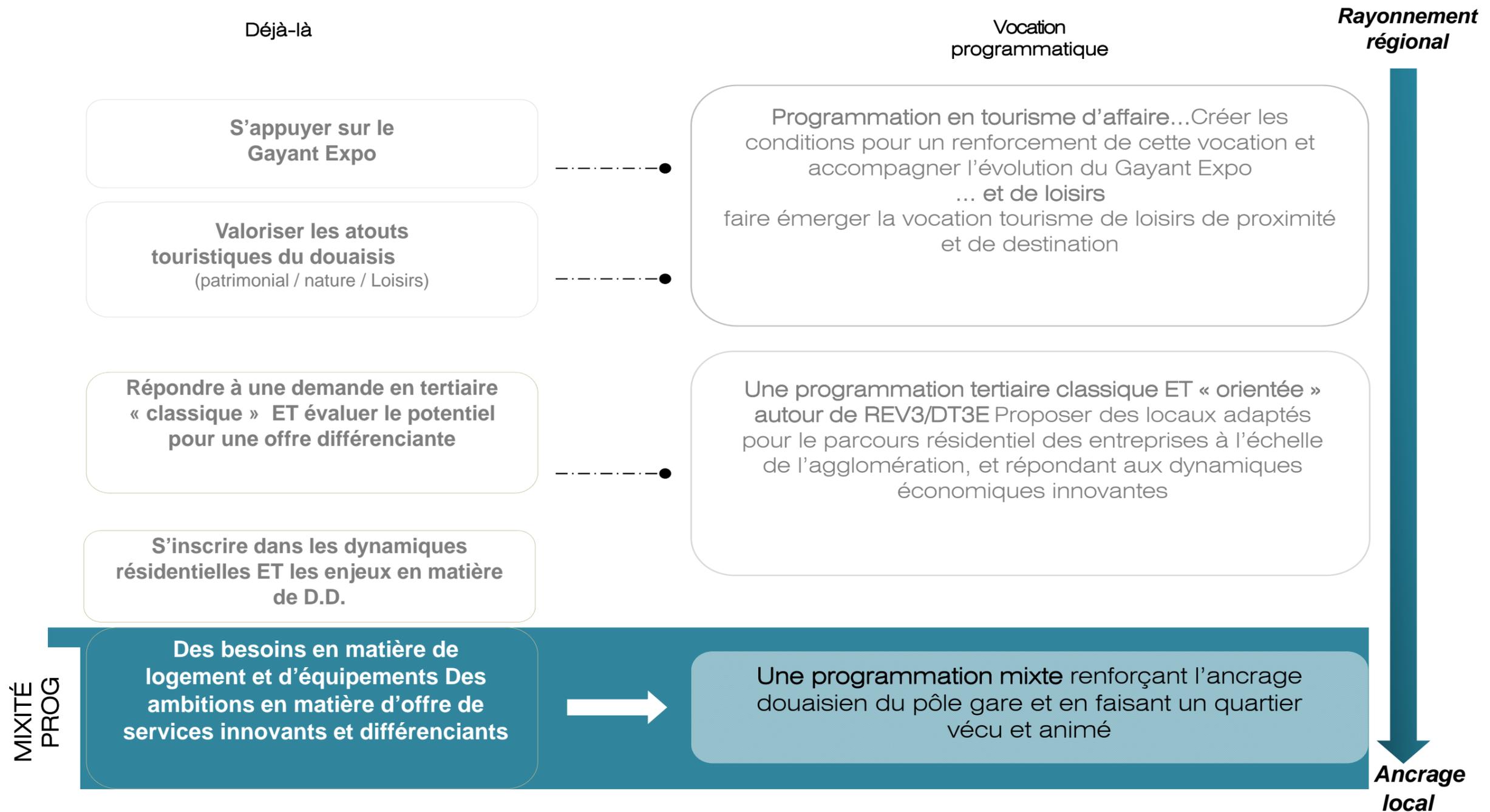


Des leviers à mobiliser









## Développement économique

> Développer la vocation tertiaire / artisanat classique ET « orientée »



Une offre de locaux tertiaire et d'activité



Un centre d'apprentissage



Un écosystème DT3E à valoriser

## Tourisme d'affaire et loisirs

> Renforcer la vocation de tourisme d'affaire et de loisirs de Douai



Une nouvelle offre hôtelière



évolution du Gayant Expo sur le segment Centre de Congrès

## Mixité fonctionnelle

> une programmation mixte pour faire du pôle gare un quartier vécu et animé



un équipement culturel hybride proposant une nouvelle offre de services, vecteur d'intensité et d'animation



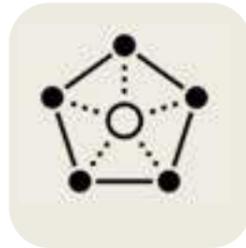
De nouveaux logements

Une programmation tertiaire / artisanat classique ET  
« orientée » autour de la thématique REV3



Une offre de locaux tertiaire et d'activité

- > offre en tertiaire non spécialisé
- > locaux d'activité pour filières et entrepreneurs locaux



Un écosystème économique REV 3

- > tertiaire supérieur et alternatif en lien avec la thématique REV3
- > un réseau d'acteurs à structurer
- > R&D DT3E, neutralité carbone



Un Centre d'apprentissage

- > un CFA dédié à l'écoconstruction, bâtiment intelligent. et ENR ?
- > Accueil CMA?

Une programmation mixte pour faire du pôle gare un quartier vécu



Logements

- > une nouvelle offre de logements pour les jeunes actifs primo-accédants, cadres sup et les jeunes retraités et seniors [maison de courée, 60-80 m<sup>2</sup>, mitoyenneté]
- > logements pour salariés



Un équipement phare

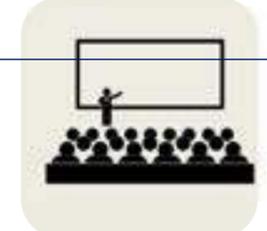
- > créer un nouvel équipement multi-usage (médiathèque, tiers lieux, espaces coworking)
- > tirer profit des flux et de la visibilité permise par l'immédiate proximité de la gare
- > Attirer de jeunes entrepreneurs

Une programmation destinée à renforcer la vocation de tourisme d'affaire et de loisirs de Douai



Hôtellerie

- > Une offre pour répondre au besoin d'hôtels moyenne gamme de grande capacité (au moins 70 chambres)
- > Une offre à destination des clientèles d'affaires et familiales
- > Une localisation à proximité immédiate de la gare



L'évolution du Gayant Expo sur le segment Centre de Congrès

Localisations :

S9 SERNAM  
S10 (Nord)  
S11 Gare Sud  
S 13 Clochette

Localisations :

S6 IMT Douai  
S8 Gare  
S10 Bvd des Belges  
S13 ZAC Clochette

Localisation :

S15 Clochette  
Emprise requise :  
1,75\* à 3,75 ha  
\* CFA BTP Bretigny sur Orge

Localisations :

S2 Vauban Est  
S4 Station Service  
S3 Marchiennes  
S10 Bvd des Belges  
S13 Clochette

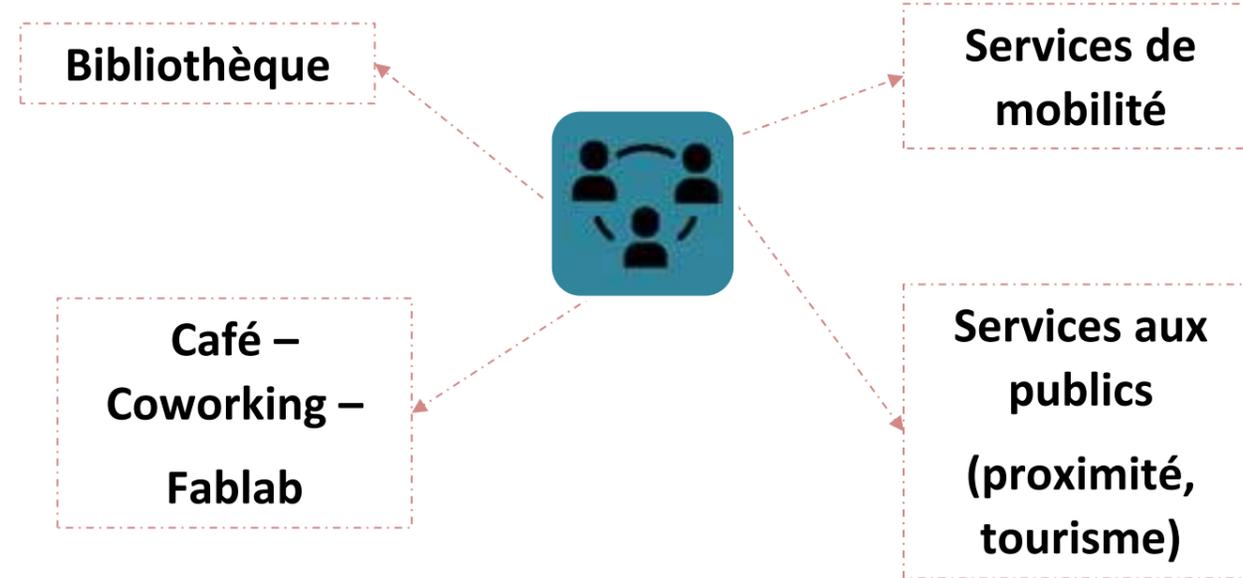
Localisations :

S9 SERNAM  
S12 Gare Nord

Localisations :

S3 Marchiennes  
S4 Station service  
S5 Speedy

Le pôle gare comme lieu d'implantation d'un nouvel équipement hybride



Des sources d'inspiration pour une équipement structurant



L'ESTAMINET, GRENAY

1 500 m<sup>2</sup> comprenant :  
Espace médiathèque  
Garderie  
Accueil de loisirs  
PMI  
Relai d'Assistants Maternelles  
Espaces publics numériques  
Point d'information jeunesse  
Centre d'animation jeunesse



IDEA STORE DE CHRISP STREET,  
LONDRES

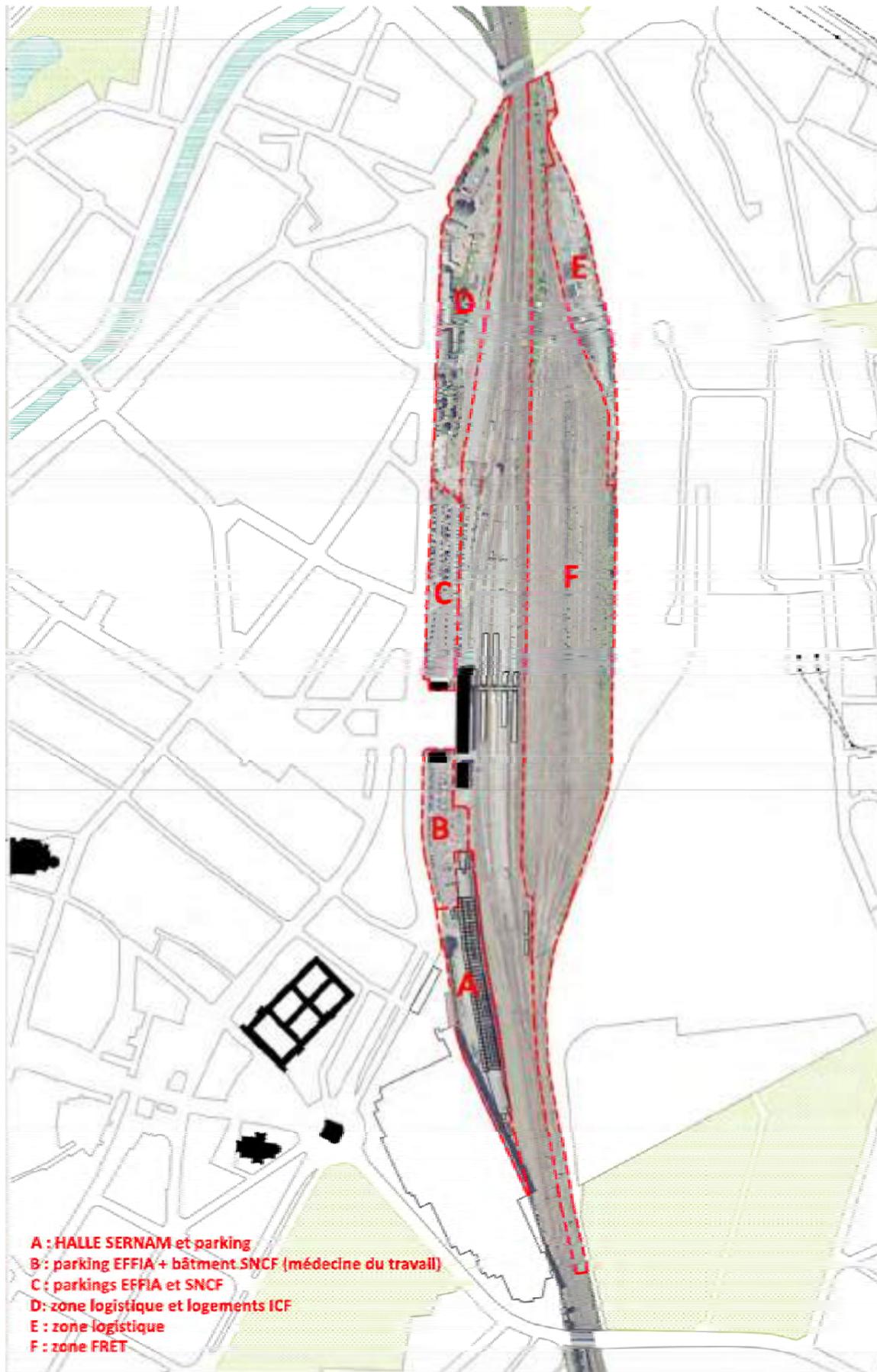
1 100 m<sup>2</sup> sur foncier de 400 m<sup>2</sup> comprenant :  
Bibliothèque  
Centre communautaire  
Salle de formation  
Salle de pratique sportive  
Café



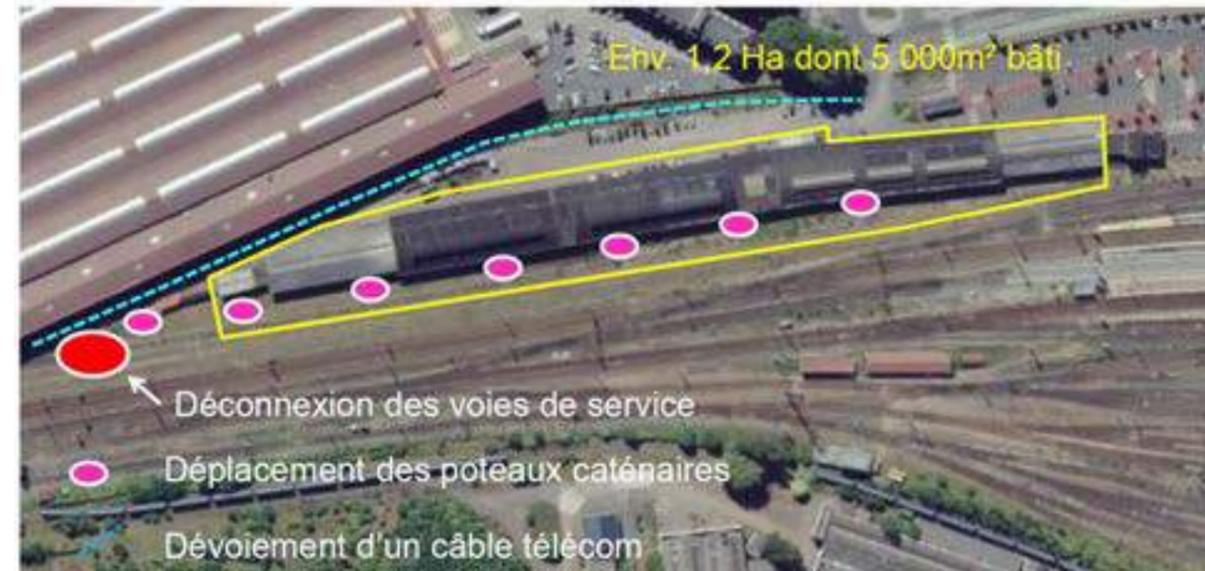


# **LA MUTABILITÉ DU FONCIER SNCF**

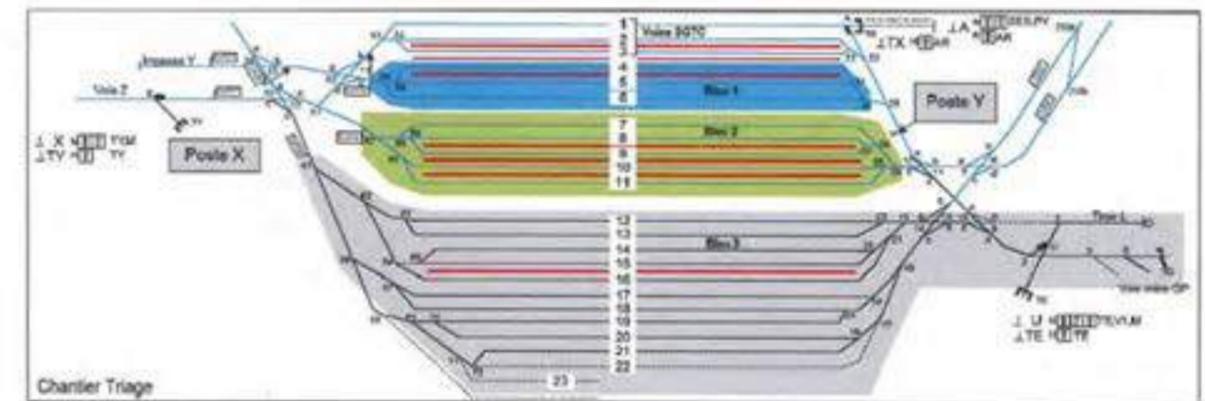




## SECTEUR 1 : HALLE



## SECTEUR 2 : TRIAGE



- Voies de service 1 à 11 : voies réservées au fonctionnement d'exploitation des trains voyageurs et au garage / dégarage des trains travaux  
Faisceau électrifié
- Voies de service 12 à 19 : voies revendiquées par les entreprises ferroviaires Fret  
Faisceau non électrifié
- Voies 20 à 23 : voies cessibles  
Faisceau non électrifié

**PREMIÈRES CONCLUSIONS des caractères mutables (sous réserve acceptation SNCF et filiales)**

**Une mutabilité non négligeable.**

Les premières conclusion de l'étude de mutabilité des emprises ferroviaires menée par la SNCF fait part de possibilités de mutation relativement importantes pour ce qui concerne les emprises vouées aux activités de support.

Cette mutabilité est moindre pour ce qui concerne le faisceau ferroviaire et les voies de service.

La SNCF distingue les 4 secteurs d'étude suivant :

1. Secteur halle (SERNAM)
2. Secteur triage
3. Secteur infrapole
4. Secteur infralog

Sur le secteur 1 d'une emprise de 1,2 ha, occupé par les anciennes halles de messagerie, Il sera à prendre en compte ;

- Le déplacement de poteaux supports de caténaires implantés en rive du bâtiment de la halle
- Le dévoiement d'un câble télécom
- La déconnexion des voies de service

Il a été envisagé lors des échanges de relocaliser sur ce secteur tout ou partie des activités SNCF présentes sur les autres secteurs . La SNCF en précisera la faisabilité .

Le secteur 2 triage pourrait être en partie mutable. Seules 4 voies de service pourraient être supprimées,

Le secteur 3 Infrapole comprend 3 emprises distinctes.

- La partie Nord, d'une superficie de 11500m<sup>2</sup>, est mutable hormis une emprise à préserver pour la réalisation d'un équipement SNCF
- La partie centrale d'une superficie de 8000 m<sup>2</sup> est mutable,
- La partie Sud, d'une superficie de 12200m<sup>2</sup>, n'est pas utilisée par la SNCF mais sa mutation est grevée par la localisation d'un « quai militaire »

Le secteur 4 Infralog d'une superficie de 1000m<sup>2</sup> est mutable sous réserve d'une relocalisation des activités présentes (stockage),

Les logements situés boulevard de Liège , en vente , relèvent de la compétence 'ICF

**SECTEUR 3 : INFRAPOLE**



**SECTEUR 4 : INFRALOG**



**Boulevard de liège - ICF**





## **LES PROPOSITIONS MOBILITÉS**



## PROPOSITIONS MOBILITÉS

### LE FRANCHISSEMENT DES VOIES

#### OUVRAGE D'ART :

##### Passerelle Fournier à Tours

- Longueur 114m (2x57m) / largeur 2,4m
- Rampes d'accès PMR et vélos
- Fréquentation environ 800 personnes/jour
- Cout Travaux 6,8 M€ (2017)

##### Passerelle de la gare de Saint Briec \*

- Longueur 150 m(2x57m) /
- Accès PMR et vélos par ascenseur
- Desserte des quais SNCF (2)
- Cout Travaux 5,2 M€ (2017)

#### Points forts

- Ouvrage simple, faisabilité bien maîtrisée
- Absence de temps d'attente
- Temps trajet connu : 5mn
- Accès PMR et vélos par rampe (ascenseur éventuel)
- Au-delà de la mise en service, pas d'impact sur SNCF
- Gratuité du trajet
- Cout d'investissement relativement réduit
- Cout de gestion réduits (absence de frais de fonctionnement)l.

#### Points de vigilance ou contraintes

- Points d'ancrages sur SNCF (hors voies principales)
- Coupure SNCF lors des travaux (pose du tablier)

\* Pole d'échange multimodal avec parking silo de 250 places



## PROPOSITIONS MOBILITÉS

### LE FRANCHISSEMENT DES VOIES

#### TÉLÉCABINE :

Téléphérique d'Orléans ZAC Interives \*

- Longueur : 400 m (à 25 m au dessus du sol)
- Durée trajet : 2,30 minutes
- Fréquence 2 à 5mn
- Capacité : cabine 56 pers (1500 pers /h)
- Cout travaux évalué à 12,5 m€.
- Coût fonctionnement évalué à 600 000€/an
- Ouverture prévisionnelle fin 2018 (report)

#### CABLE A/TELEVAL Créteil (métro) / Villeneuve-Saint-Georges

- Longueur : 4,5 km environ avec 5 stations \*\*
- Temps de trajet total : 17 mn
- Capacité : 1 600 personnes/heure /direction en pointe (évolution possible à 2000 pers)
- Cout travaux évalué à 12,5 m€.
- Fréquence arrivée cabines : 22,5 secondes
- 20 heures d'exploitation par jour, 355 jours par an (fermeture annuelle maintenance d'une dizaine de jours)
- Coût total du projet 120 M € HT environ
- Ouverture prévisionnelle : 2020-2022

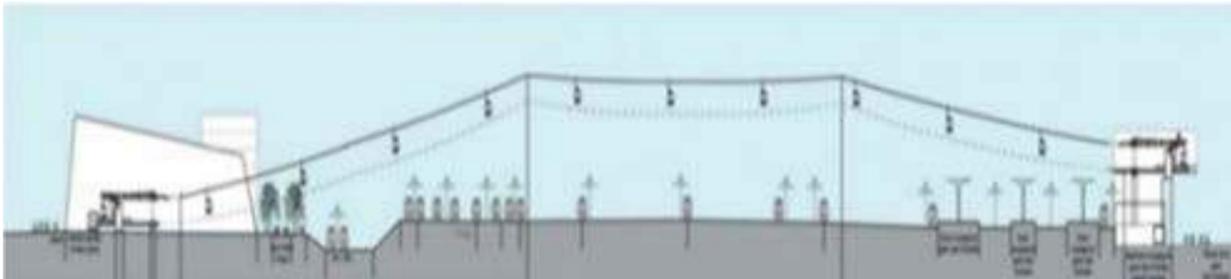
#### Points forts

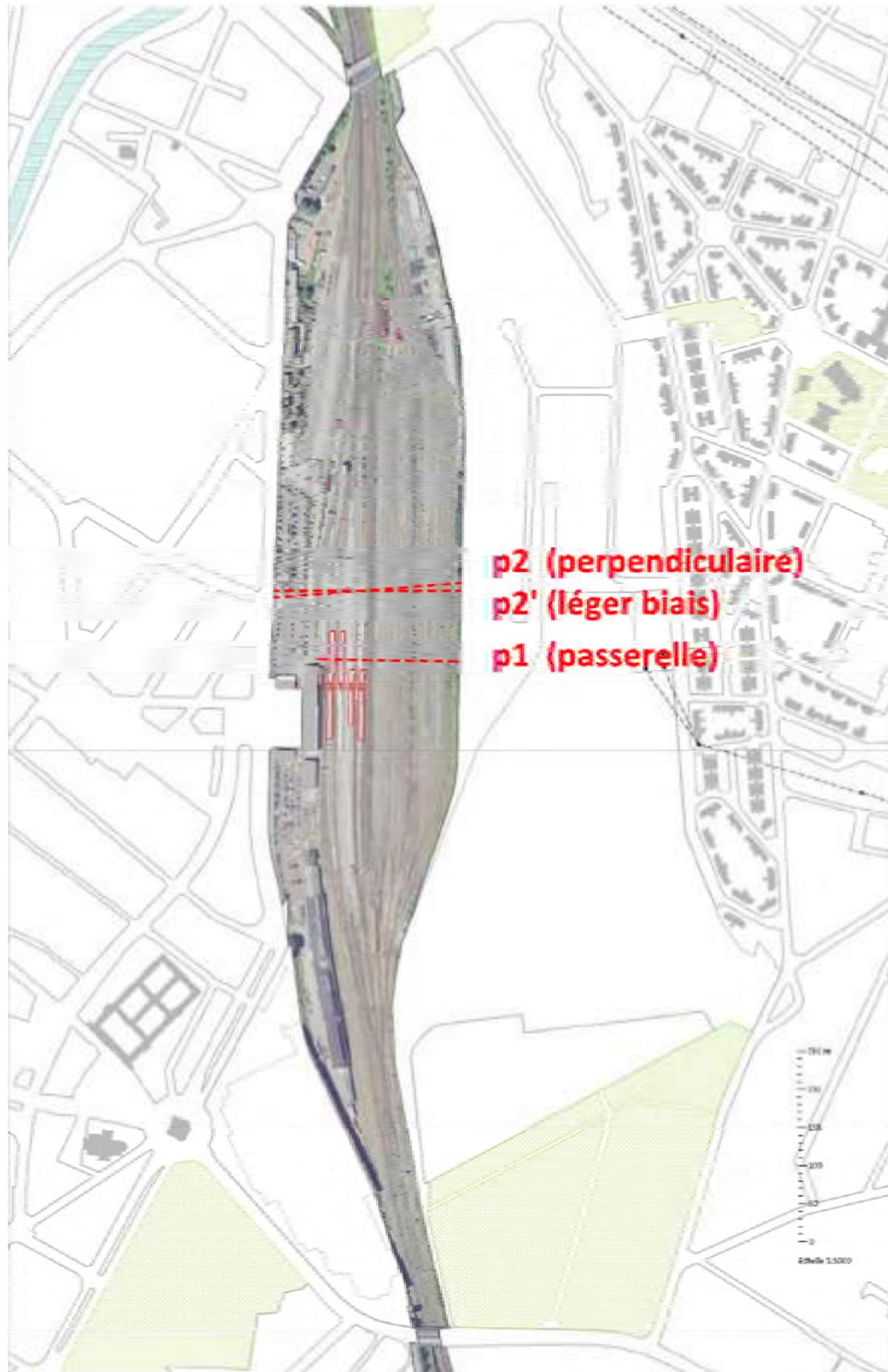
- Ouvrage original (Cf. Brest, Orléans et Créteil)
- Possibilité de réseau > Gayant Expo, Parc Vernier, ...
- Absence de points d'ancrage sur domaine SNCF
- Trajet assis

#### Points de vigilance ou contraintes

- Encombrement des stations
  - Durée trajet variable ( + attente selon fréquence)
  - Discontinuité trajet cyclable et PMR (ascenseur)
  - Interruptions temporaires de service (nuit, entretien)
  - Cout d'investissement relativement important
  - Cout de gestion (frais de personnels, ...)
  - Cout du trajet (1 ticket de bus à Brest)
  - Ouvrage complexe, faisabilité encore mal maitrisée
- 
- ZAC Interives : pôle économique notamment tertiaire de 350 000 m<sup>2</sup> avec 3 000 logements et aménagement d'un cœur de quartier à horizon 2020-2022

\*\* Dimensions des stations : environ 17m de large pour 30m de long pour une station terminus ; environ 20m de large pour 60m de long pour une station intermédiaire





#### ENJEUX

- Désenclavement de la Clochette
- Liaison gare /nouveau parking Est / ZAC
- Création d'un lien urbain attractif et animé
- Raccordement au maillage espace public
  - à l'ouest : Cœur de Ville
  - à l'est : rue et église de la Clochette

#### Distance à franchir \*

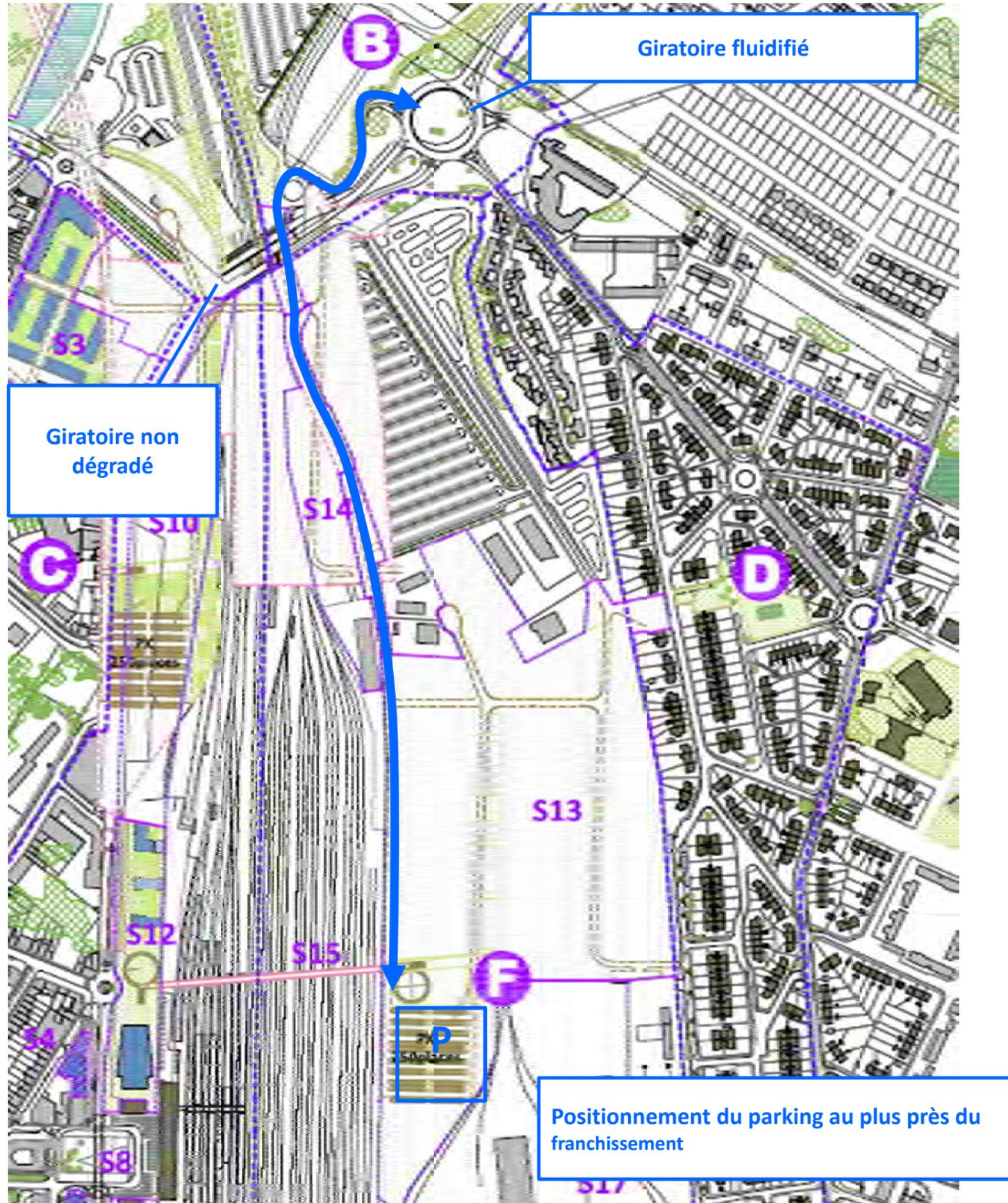
- P1: 70 + 115 m
- P2 : XX + 65 + 115 m

\* voies principales + voies FRET (réduction du faisceau FRET en cours)

***L'étude sur les conditions et contraintes de la réalisation d'une passerelle piétonne urbaine au dessus du faisceau ferré en gare de Douai" a été lancée auprès de la SNCF en 2018. Les conclusion seront rendues en 2019***

## PROPOSITIONS MOBILITÉS LA GESTION DU STATIONNEMENT

### CRÉATION PARKING EST DE LA GARE



#### Capacité

- 500 places
- Les flux captables estimés à 200-250 véhicules (soit environ 30% à 35% du flux de rabattement).

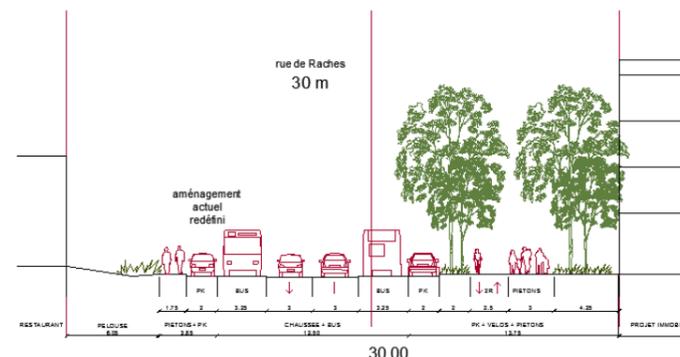
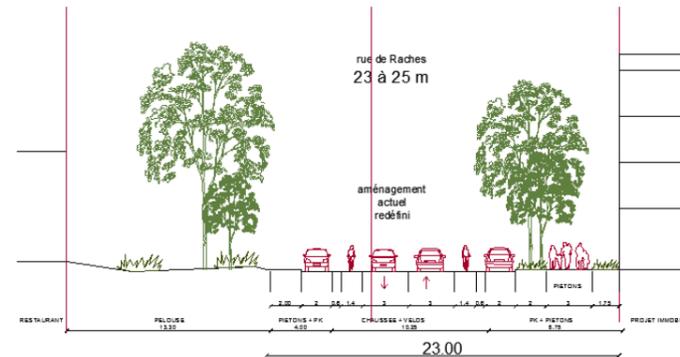
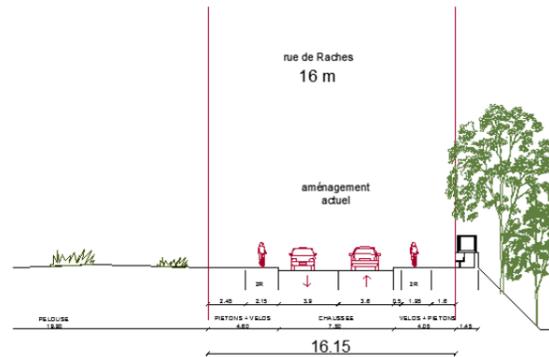
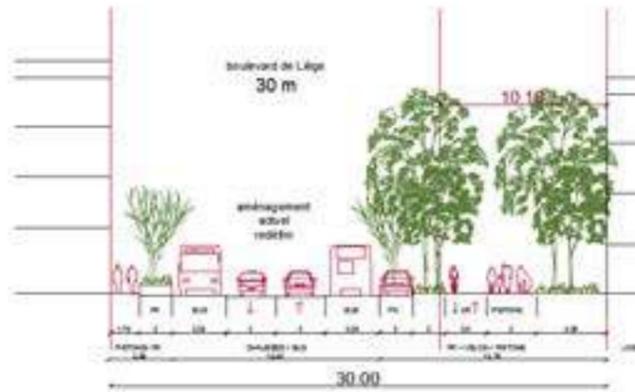
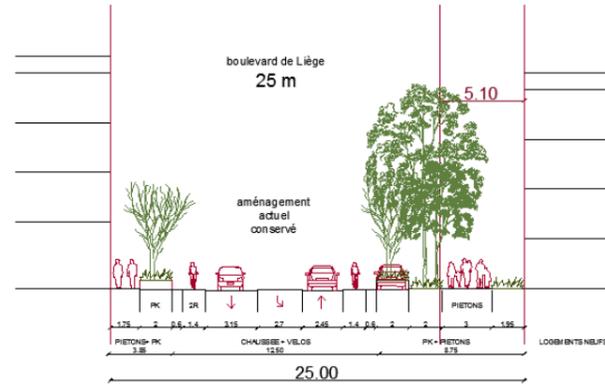
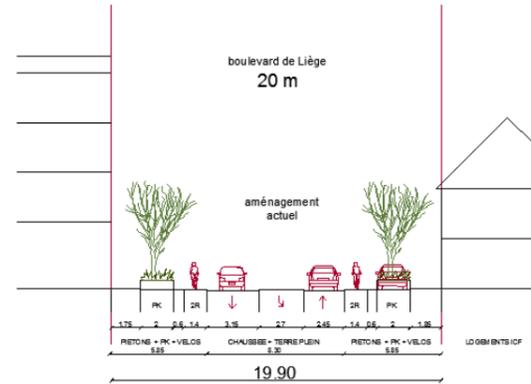
#### Accès

- Rond point Est du Pont de Lille <=> Au plus près de la passerelle
- Lier le parking à la RD413 et désenclaver la Clochette

#### Impact sur la circulation

- L'accès créé ne dégraderait pas la capacité du giratoire RD917 X Pont de Lille.
- Les conditions de circulation sur le giratoire Pont de Lille X Raches seraient elles nettement améliorées, le trafic supporté par le pont de Lille diminuant de **10%** en heure de pointe, du fait du report vers le nouvel accès au parking





## PROPOSITIONS MOBILITÉS LE LIAISONNEMENT NORD-SUD

### BOULEVARD DE LIEGE / RUE DE LILLE

Le positionnement du parking silo à l'Est de la gare permet de réduire la circulation à l'Ouest sur le boulevard de Liège.

Il y a une opportunité à saisir pour accompagner l'urbanisation S10/S12 par une requalification du boulevard de Liège pacifié, avec un site propre pour desservir cette nouvelle urbanisation, Gayant expo et le nord-est de l'agglomération

### Programmation

- Requalifier le parcours entre la gare et Gayant
- Intégrer à long terme un BHNS ? (avec parking relais périphérique)

### Création promenade piétonne

- Aménagement d'une promenade piétonne et modes doux Gare-Gyant – coulée verte. Cheminement sécurisé
- Nécessité une réserve foncière

### BHNS reliant Gare et Gayant

- aménagement compatible avec l'existant au niveau du pont de Lille
- Permet de réduire la circulation : diminuer le flux de **300-350** véhicules (soit environ **14%** du trafic du pont à l'heure de pointe).
- L'opportunité d'une telle ligne est très lié à la création réussie d'un P+R au niveau de la rocade.
- une **réserve foncière plus conséquente.**

### Positionnement attendu dans projet GSV :

- Des liaisons Nord Sud douces et en transports en commun, renforcées et facilitées
- Un boulevard requalifié et pacifié



## PROPOSITIONS MOBILITÉS

### LA RUE DU DOCTEUR LEQUIEN

#### INCIDENCE DE LA LIVRAISON DU QUARTIER VAUBAN

##### Circulation VP

- flux généré par le développement du quartier Vauban sans impact significatif sur les carrefours à proximité (Lequien X Baillencourt et Vauban X Breguet) qui présentent des réserves de capacité
- capacité des voies peu impacté en termes de passage sud

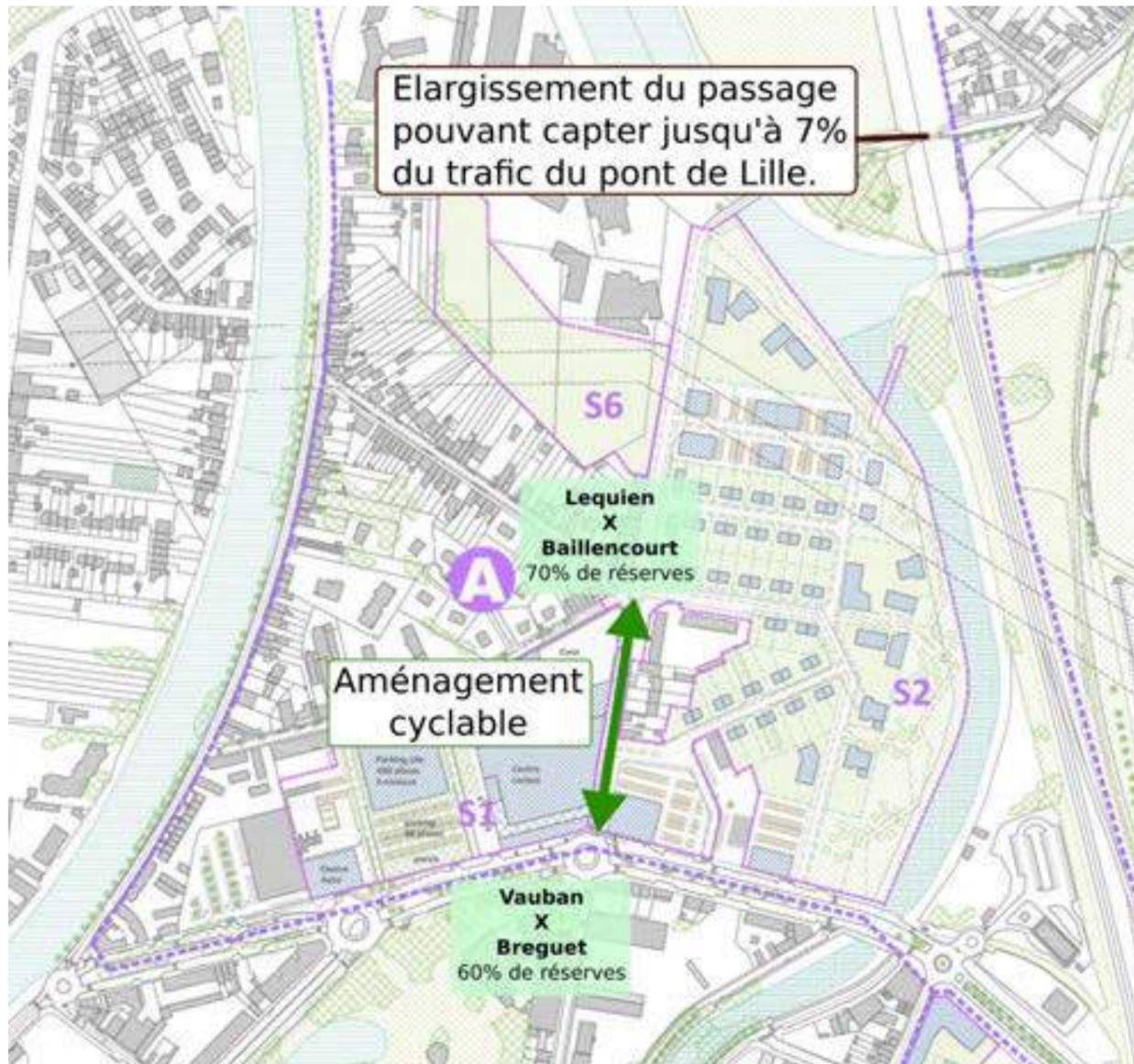
#### OUVRAGE SNCF DOCTEUR LEQUIEN

Passage sous le pont semble une opportunité pour l'intégration d'un cheminement vélo et d'un branchement plus clair afin de connecter le futur quartier au maillage structurant des boulevards

- L'élargissement du passage sous voies offre une petite opportunité de désengorger le pont de Lille
- Le report estimé est au maximum de 150 véh/hp soit 1 800 véh/j (environ 7% du trafic total du pont de Lille).
- Concernant le coût, l'ouvrage réalisé à Louvres Puiseux (95)\* constitue un premier cadrage des coûts de travaux

\* Remplacement de deux ouvrages avec circulation en double sens, trottoirs et piste cyclable, réalisé dans le cadre d'une opération d'aménagement portant sur la construction d'un ECOQUARTIER de 3340 logements, réalisé sur les communes de Louvres et Puiseux-en-France en 4 phases de 2016 à 2028

**Montant des travaux : 10M€HT, Conseil Régional (2,8M€), le Conseil Départemental Val d'Oise (2,8M€) et l'EPA Plaine de France (4,38M€)**

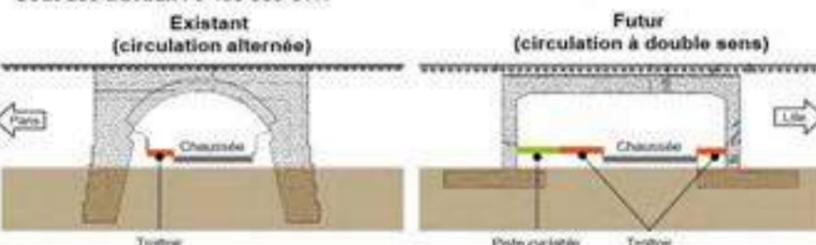


Porteurs de projet : RFF et SNCF, CG95 (pour la RD 184)

##### Calendrier prévisionnel :

- 1<sup>ère</sup> convention de financement des études : août 2011
- Phase étude en cours : de 2012 à juillet 2014
- 2<sup>ème</sup> convention de financement des études : fin 2012/début 2013
- Début du chantier : juillet 2014
- 2 week-end d'interruption du trafic ferroviaire :
  - 23-25 mai 2015 : remplacement de l'ouvrage maçonné
  - 27-28 juin 2015 : remplacement des tabliers à poutrelles enrobées
- Fin du chantier : août 2015

Coût des travaux : 8 400 000 € HT

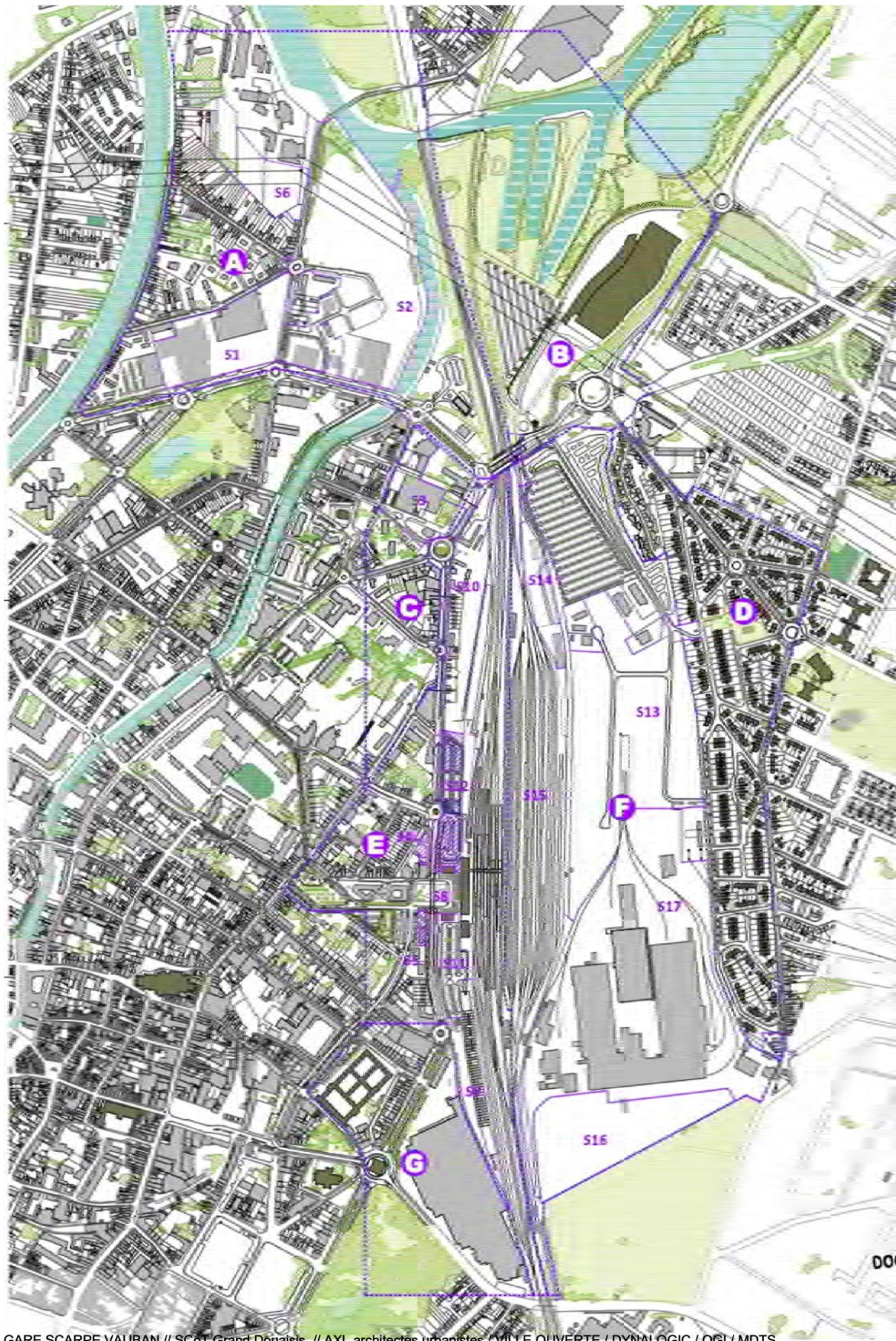






## **LES PROPOSITIONS**





## LES PROPOSITIONS

### LES SECTEURS DE PROJETS

*Les propositions faites par sous-secteurs sont des études de capacité de chaque emprise et permettent de se rendre compte des surfaces aménageables et des envergures de projets possibles - Elles ont été élaborées au regard des informations en notre possession et dans l'objectif de donner une cohérence au projet et qu'il soit complémentaire des projets adjacents dont Action Coeur de Ville et Le Raquet.*

#### Zonage et secteurs étudiés en programmation

##### **ZONE A Vauban**

S1 Vauban Ouest  
S2 Vauban Est  
S6 IMT Douai

##### **ZONE B Rivage Gayant**

##### **ZONE C Entrée Nord**

S3 Ilôt Marchiennes

##### **ZONE D La Clochette**

##### **ZONE E Gare Ouest**

S4 Station-service  
S5 Speedy  
S8 Bâtiments Gare  
S9 SERNAM \*  
S10 Rive des rues de Lille et de Râches\*  
S11 Parking Sud Gare\*  
S12 Parking Nord Gare \*

##### **ZONE F Gare Est**

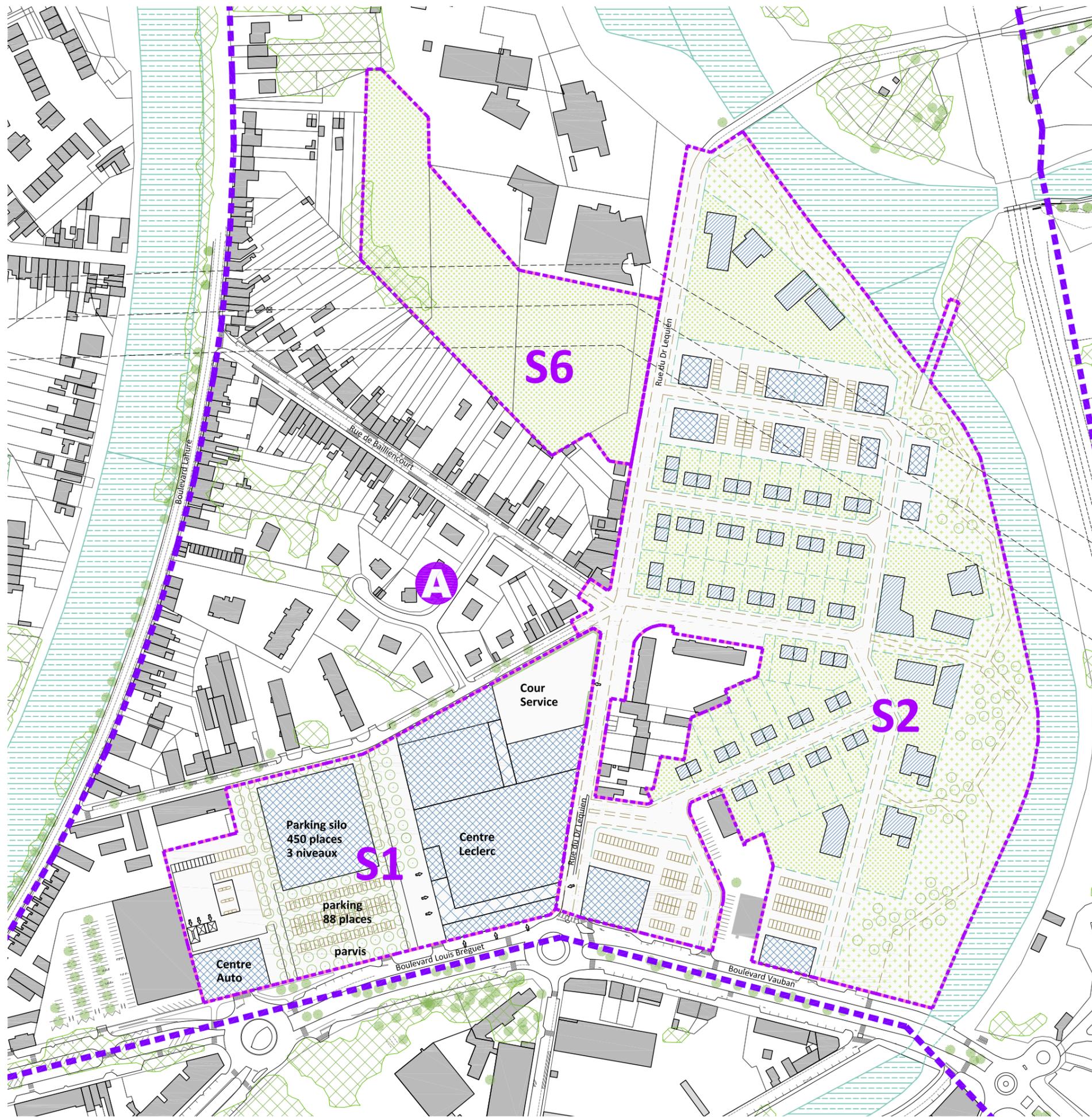
S13 ZAC Clochette  
S14 Zone logistique Est SNCF \*  
S15 Faisceau FRET SNCF \*  
S16 Friche ATW  
S17 ARBEL

##### **ZONE G Entrée Sud**

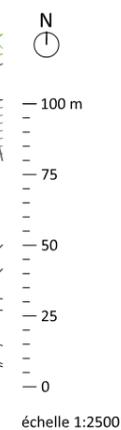
*\* en attente des conclusions étude de mutabilité SNCF*

# PROPOSITION D'AMENAGEMENT\* SECTEUR VAUBAN

\* propositions prospectives préalables à l'étude de mutabilité SNCF

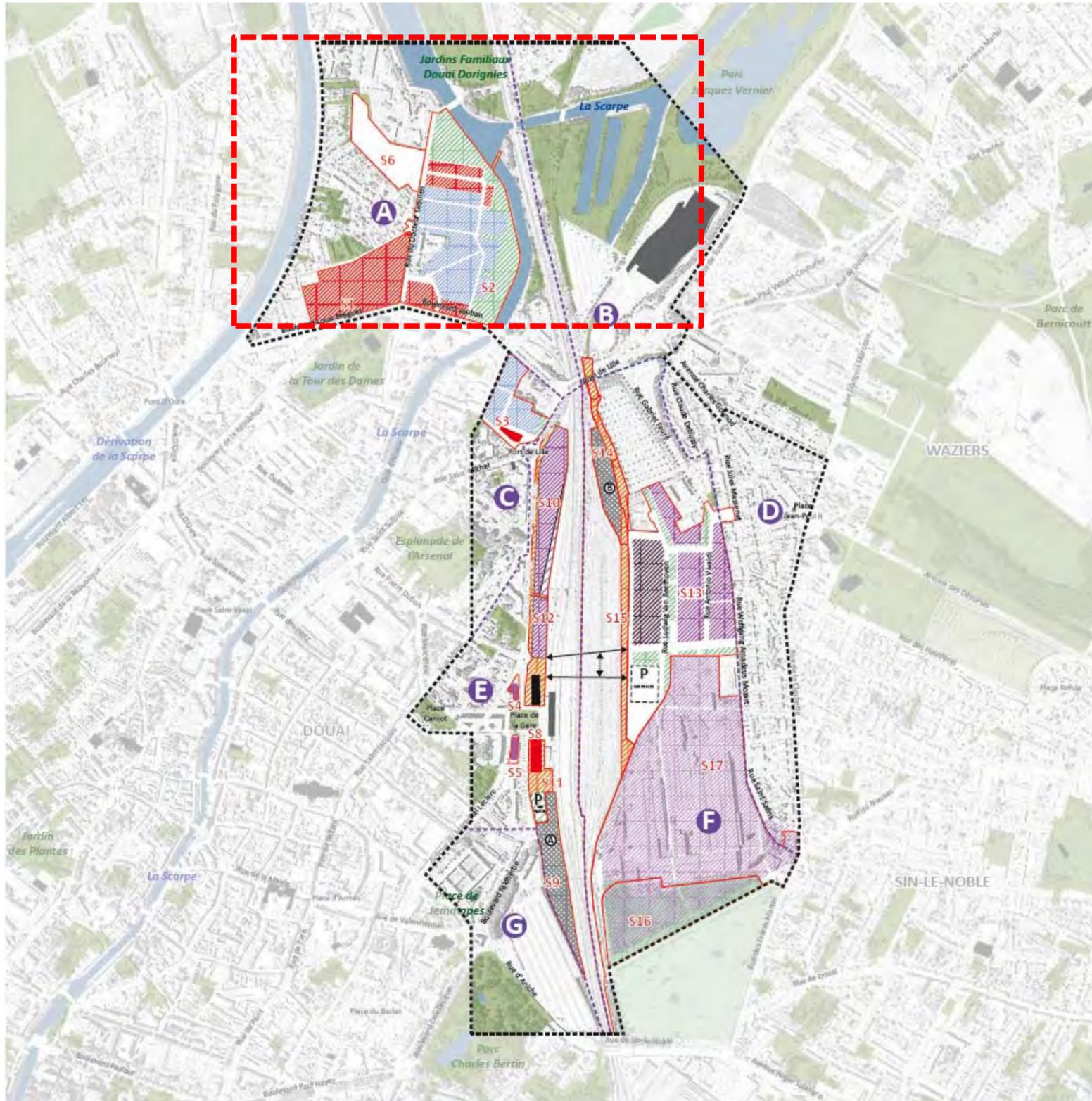


- Légende
- A
  - Limite de Zone
  - Limite de Secteur



# LES PROPOSITIONS SECTEUR VAUBAN

## S1-VAUBAN OUEST Domanialité et occupation :



- Leclerc – Actuel Centre Leclerc et ancien Conforama (32 848 m<sup>2</sup>) **Disponibilité / conditions de mise à disposition :**
  - Reconstruction sur site du Centre Leclerc (échanges en cours sur l'implantation, les parkings silo/aérien, le programme)
- Programmation envisageable :**

- doublement du Centre Leclerc + galerie commerciale dito existant + parking (+ station-service et centre Auto à discuter)

### Observations :

- échanges en cours Leclerc / Ville / SCOT
- privilégier densification maximale de la parcelle avec parking silo, station et Centre Auto
- privilégier la qualification du boulevard Vauban (façade valorisante et de la rue Lequien
- s'inspirer du cinéma boulevard de la République

## S2-VAUBAN EST (à partir étude Fabrique Urbaine)

### Domanialité et occupation :

- Leclerc (Ex Boulanger), Leroy Merlin, NOREVIE, Douais SA, Ville de Douai (louée à Douais SA), Rimatho (Centre Auto), Halz (contrôle technique), Boulangerie Marie-Blachère

### Disponibilité / conditions de mise à disposition :

- Parcelle ville de la SA Douais
- Parcelle Leclerc, prévue pour accueillir le Centre-Auto Parcelles NOREVIE, devenir du bâti existant et aménager les réserves foncières

### Programmation envisagée :

- Aménagement paysagé des rives de de la Scarpe (entrée d'agglomération par le train)
- logements individuels en priorité et petits collectifs (programme LFU : 256 logements dont 63 individuels – densité 36 logt /ha) + petits immeubles d'activités : 4270 m<sup>2</sup> SP)
- démolition reconstruction de l'existant Norevie

### Observations :

- Constructibilité grevée par la ligne HT 225 000 (activités, parking, espaces paysagés)

## S6-IMT DOUAI Domanialité et occupation :

- Etat sans affectation (18 500 m<sup>2</sup>)
  - réserve foncière pour extension de l'école – ou autre programme ?
- Disponibilité / conditions de mise à disposition :**

- En attente de projet

### Programmation envisageable :

- En attente de projet

### Observations :

- Absence de projet de l'Ecole des Mines

### Positionnement attendu dans projet GSV :

- Qualifier la rive nord du boulevard Vauban (regroupement de Leclerc sur S9 avec parking silo)
- Valoriser les bords de Scarpe

**Points de vigilance** Intégration de la ligne HT 225 000 (activités, parking, espaces paysagés)



**Un nouveau quartier commercial et résidentiel à la porte du centre ville**



## LES PROPOSITIONS

### SECTEUR MARCHIENNES

#### S3-MARCHIENNES

#### Domanialité et occupation :

- Ville de Douai – ex garage houlières (7 307 m<sup>2</sup>) et friche rue de Flandres (900 m<sup>2</sup>)
- Privée Ex LIDL local commercial en RDC et parking (4 044m<sup>2</sup>)
- Privée - ex ANPE immeuble de bureaux en vente (1 321 m<sup>2</sup>)
- Privée - boxes copropriété voisine (687 m<sup>2</sup>)

#### Disponibilité / conditions de mise à disposition :

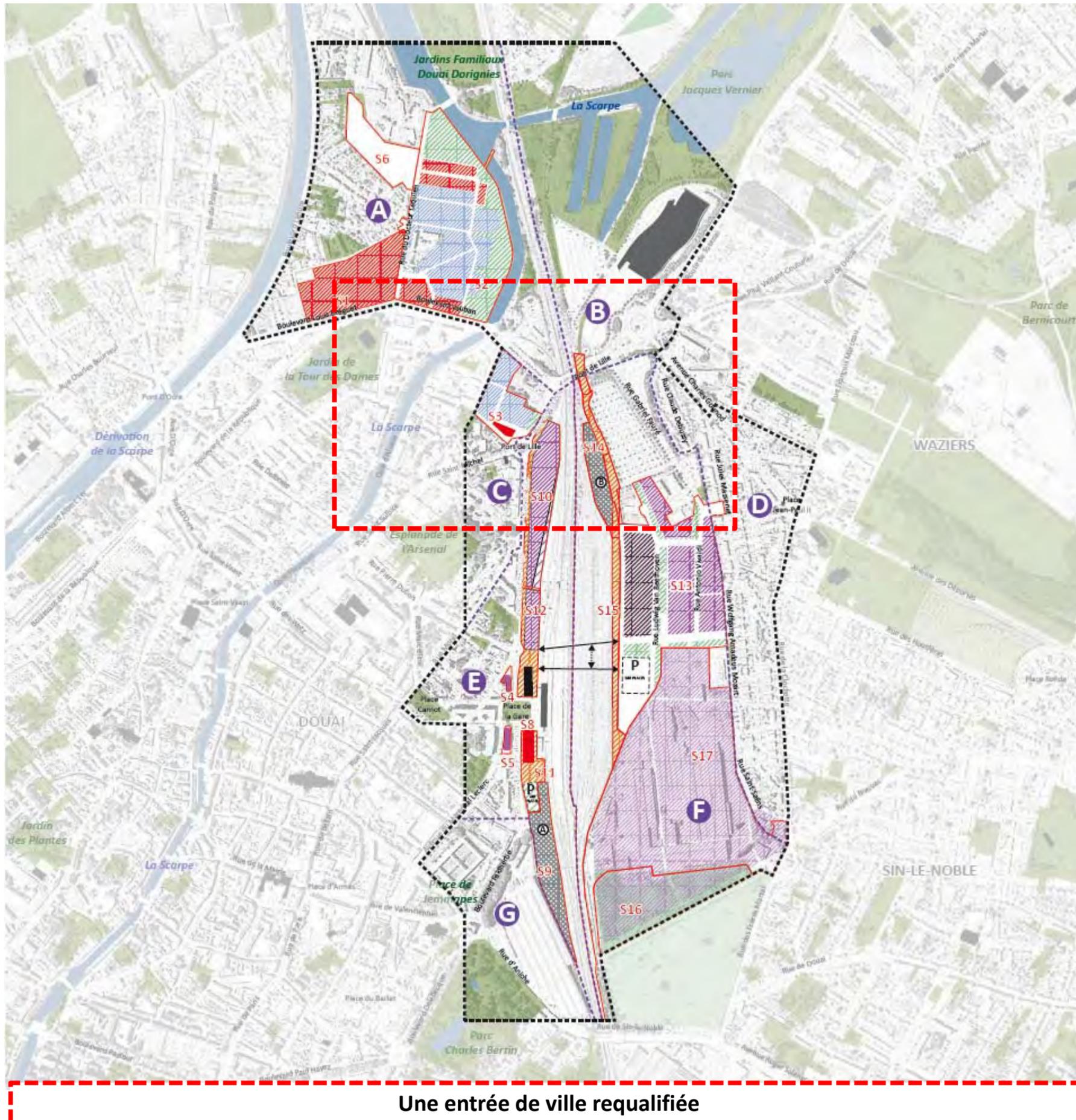
- Parcelles Ville immédiate sous condition de relocalisation des boulistes, Croix Rouge, ...
- ex LIDL à acquérir Ville ou projet privé à encadrer
- négociation sur boxes (si DUP, motivation à définir)

#### Programmation envisageable :

- Hôtellerie à moyen/long terme en fonction du développement de Gayant Expo et en complémentarité de l'hôtellerie centre-ville
- Logements

#### Observations :

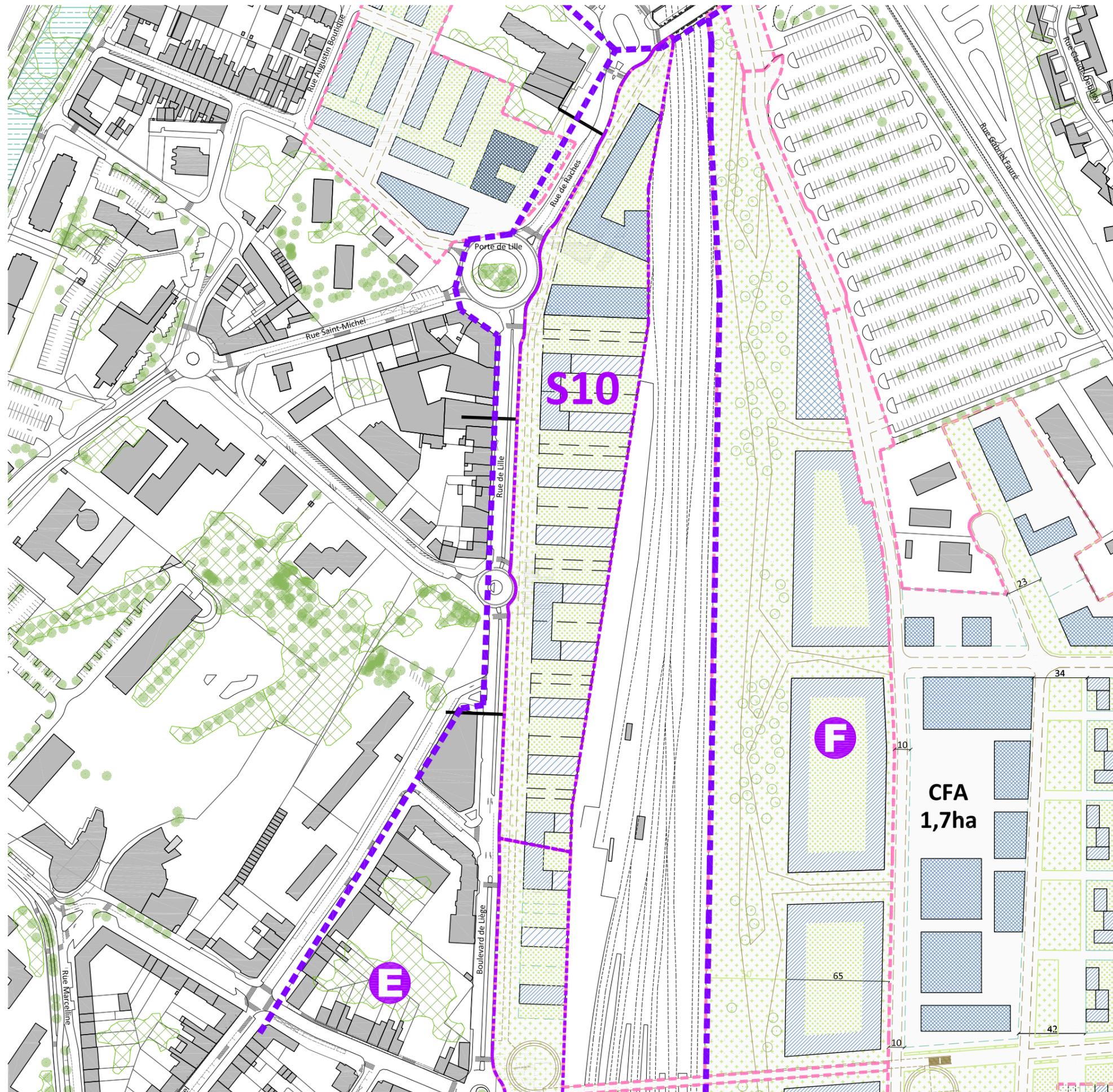
- conserver tout ou partie du couvert arboré en « entrée de ville »
- Préserver qualité paysagère de l'ensemble long rue Râches
- Valoriser les adressages multiples sur la porte de Lille, la Scarpe, le boulevard Vauban, la rue de Râches
- Secteur facilement valorisable
- Valoriser l'entrée de ville – Porte de Lille
- Qualifier la rive sud du boulevard Vauban
- Conforter le maillage viaire
- S'appuyer sur les emprises arborées
- Mettre à profit les proximités de la Scarpe, de Gayant et de la Gare, de Gayant



Une entrée de ville requalifiée

# PROPOSITION D'AMENAGEMENT SECTEUR GARE-NORD

\* propositions prospectives préalables à l'étude de mutabilité SNCF



**Légende**

- Limite de Zone
- Limite de Secteur

N

100 m  
75  
50  
25  
0

échelle 1:2500



## LES PROPOSITIONS SECTEUR GARE-NORD

### S10-Rive des rues de Lille et de Raches\*

#### Domanialité et occupation :

- Foncier SNCF / emprises techniques, voies et parking personnel (0 à 25 000 m<sup>2</sup>) 8+4 maisons ICF (1906 + 1798 m<sup>2</sup>)
- privée, immeuble de logement cession par ICF en 07/2018 (1340m<sup>2</sup>)

#### Disponibilité / conditions de mise à disposition :

- Etude disponibilité SNCF en cours

#### Programmation envisageable :

- Emplacement Réservé pour élargissement à 25 ou 30 m du boulevard de Liège – création d'une promenade et/ou TCSP
- logement collectif et/ou intermédiaire
- tertiaire et/ou hôtellerie à envisager au Nord de S10

#### Observations :

- enjeu majeur de qualification du boulevard de Liège – liens gare/Gayant Expo
- la totalité du foncier doit être maîtrisée (emplacement réservé à prévoir dans le cadre de la révision en cours du PLU)
- créer les conditions –cadre paysager – d'attractivité permettant la construction d'une rive bâtie de qualité

#### S12-Parking Gare Nord Domanialité et occupation :

- Foncier SNCF (10 123 m<sup>2</sup>)
- parking minute 58 places et parking vert 173 places

#### Disponibilité / conditions de mise à disposition :

- maintient des dépose minutes voyageurs et station taxis
- reconstitution de l'offre de stationnement (silo au sud ou aérien au Nord de la gare)

#### Programmation envisageable :

- Emplacement Réservé pour élargissement à 25 ou 30 m du boulevard de Liège – création d'une promenade et/ou TCSP
- parvis de la passerelle
- Equipement public – Lieux Hybride
- logements (à l'Ouest de la passerelle)
- Tertiaire (avec stationnement en sous-sol)

#### Observations :

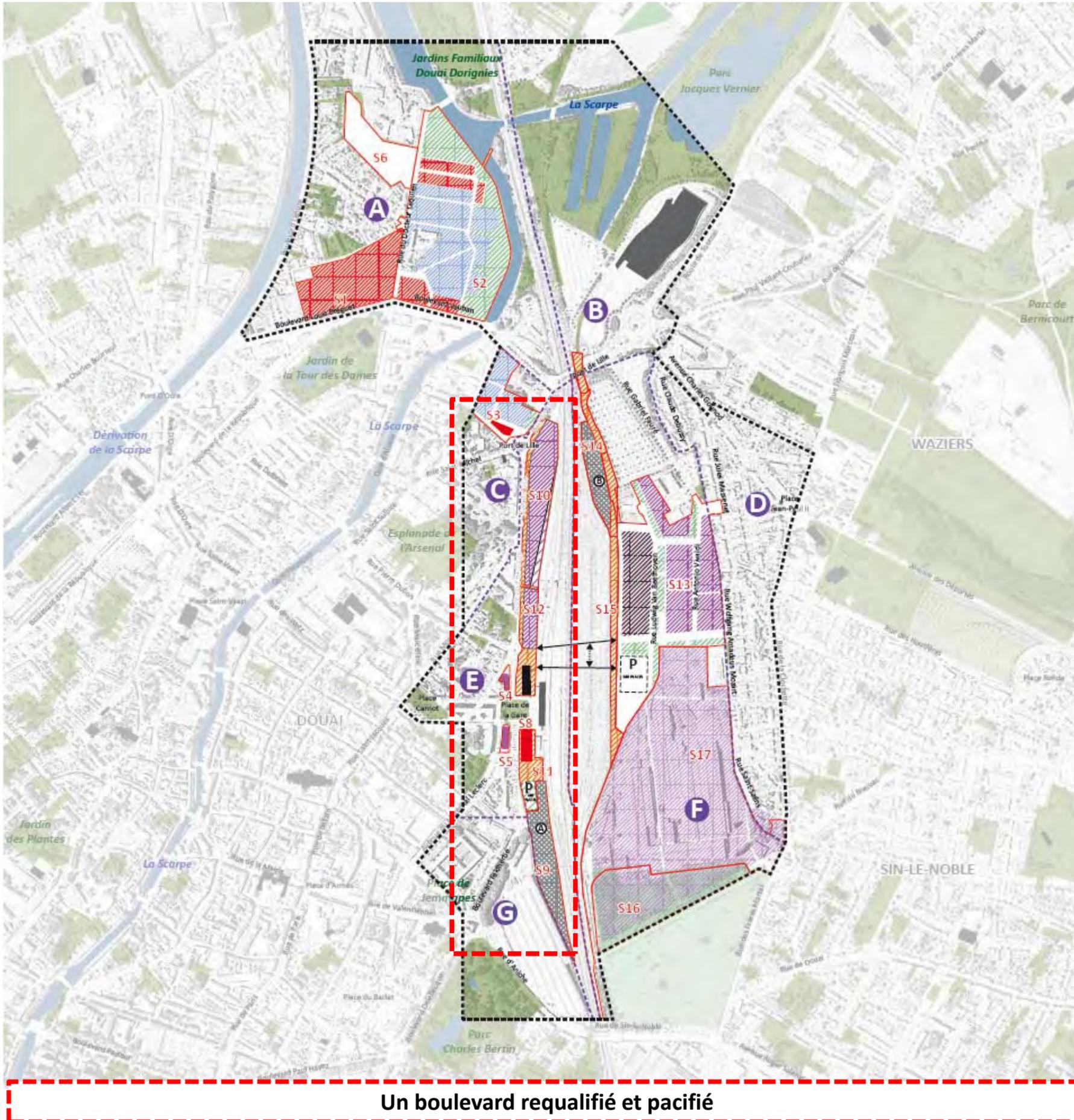
- localisation préférentielle de la passerelle (à valider avec SNCF) et sa rampe d'accès
- Localisation préférentielle pour l'équipement hybride (médiathèque, tiers-lieux, coworking) dans le secteur gare

#### Positionnement attendu dans projet GSV :

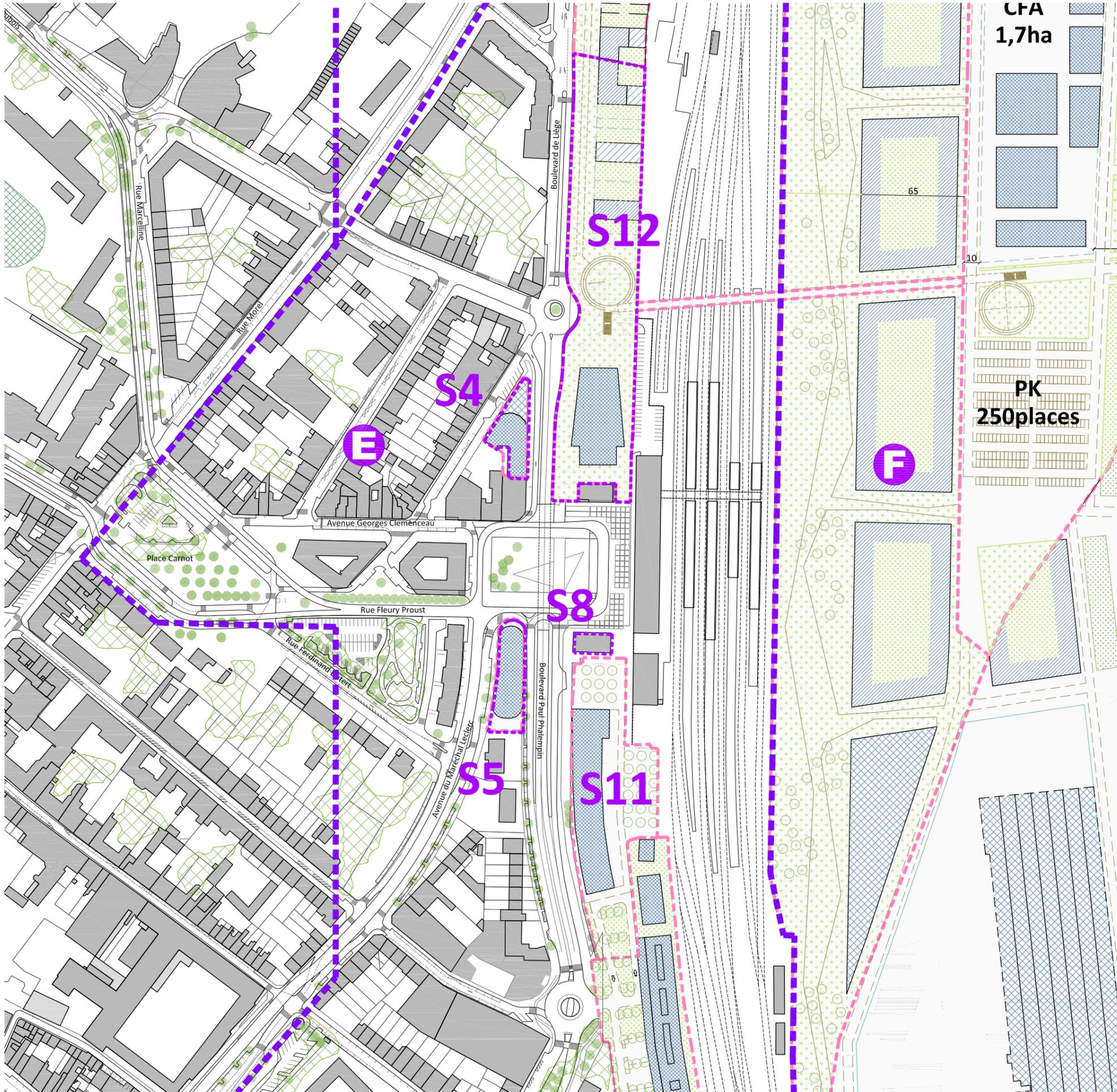
- Créer une liaison piétonne confortable Gare - Gayant
- Créer les conditions – cadre paysager – d'attractivité permettant la construction d'une rive bâtie de qualité

#### Points de vigilance:

- Précision des besoins foncier SNCF (quai militaire)
- Maitrise des cession en cours (ICF)
- Voisinage (nuisances sonores) emprises ferroviaires



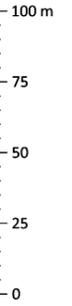
**Un boulevard requalifié et pacifié**



**PROPOSITION D'AMENAGEMENT  
SECTEUR GARE-CENTRE**

*\* propositions prospectives préalables à l'étude de mutabilité SNCF*

- Légende
- Limite de Zone
  - Limite de Secteur



échelle 1:2500



## LES PROPOSITIONS SECTEUR GARE-CENTRE

### S8-BATIMENT GARE

#### Domanialité et occupation :

- Parcelle SNCF 280m<sup>2</sup> au sol (R+1)
- Locaux SNCF (médecine du travail, ...)

#### Disponibilité / conditions de mise à disposition :

- disponibilité éventuelle sous condition de relocalisation / Conservation de bâtiments à envisager

#### Programmation envisageable :

- Pôle numérique, espace co-working
- Vitrine techno IMT ?
- Vitrine de présentation des savoirs-faire du douaisi s?
- Autre ?

#### Observations :

- Opération d'ampleur réduite mais fortement visible
- Enjeu très fort de visibilité de parcours en sortie de gare pour relier la gare à Carnot et au centre-ville de Douai

#### S4-Station service Domanialité et occupation :

- Parcelle privée (525 m<sup>2</sup>)

#### Disponibilité / conditions de mise à disposition :

- acquisition à négocier
- cuves non dépolluées

#### Programmation envisageable :

- Logement + commerces/services en RDC
- Tertiaire

#### Observations :

- permettrait d'achever la composition bâtie face à la gare (R+3)
- envisager le devenir du domaine public attenant

#### S5-Speedy

#### Domanialité et occupation :

- Parcelle privée (713 m<sup>2</sup>) + square Ville de Douai (480m<sup>2</sup>)
- garage en service + bureaux en étage vacants

#### Disponibilité / conditions de mise à disposition :

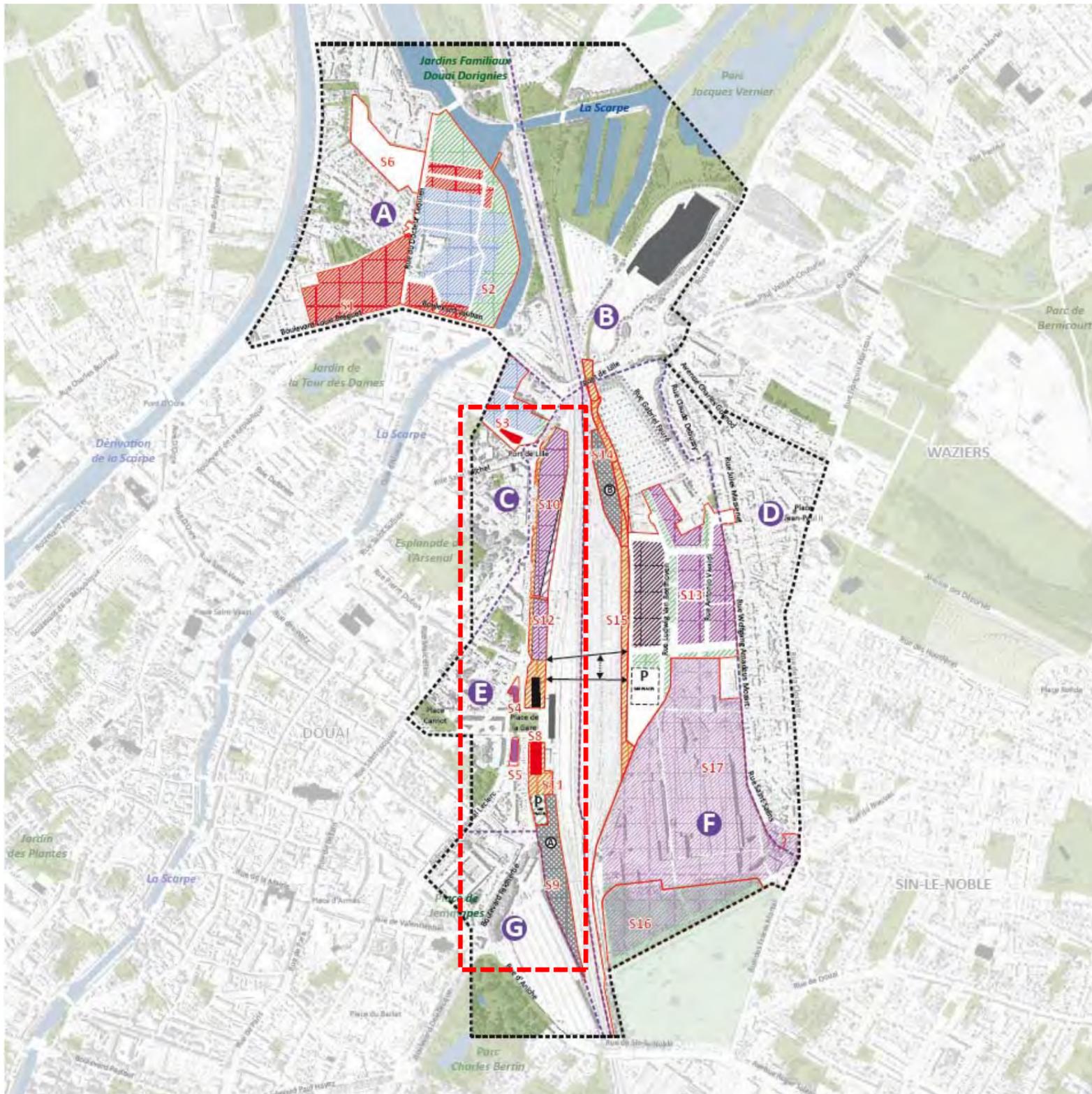
- disponibilité possible à court ou moyen terme sous condition de relocalisation préalable du garage (emplacement de qualité similaire)

#### Programmation envisageable :

- Logement + commerces/services en RDC (Proximité de la trémie routière)
- Tertiaire (avec stationnement en sous-sol – capacité limitée)
- position intéressante face à la gare

#### Positionnement attendu dans projet GSV :

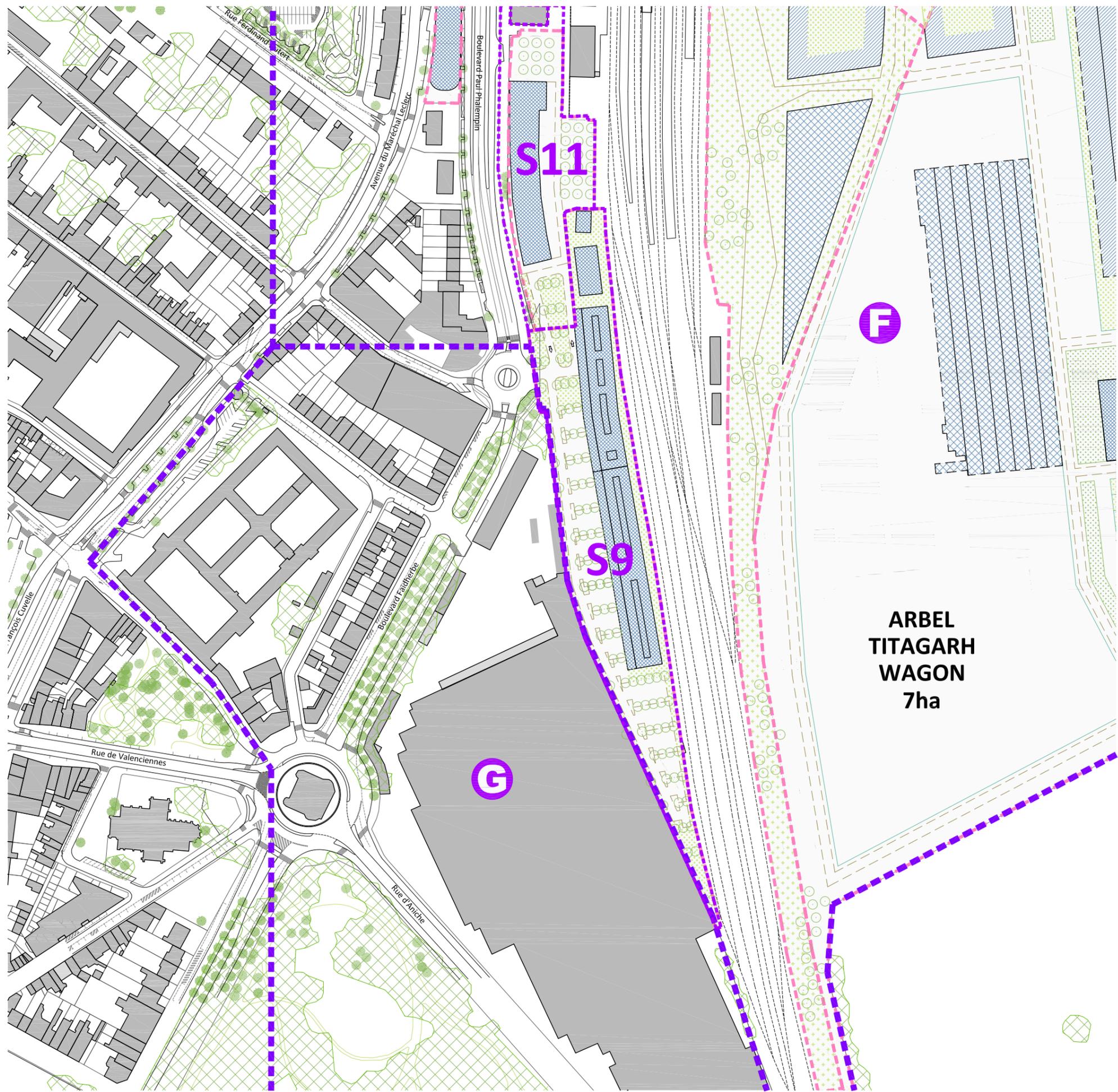
- Contribuer à l'intensification du pôle gare
- Qualifier les rives des boulevards



### Un pôle gare intensifié et animé

# PROPOSITION D'AMENAGEMENT SECTEUR GARE-SUD

\* propositions prospectives préalables à l'étude de mutabilité SNCF



- Légende
- Limite de Zone
  - Limite de Secteur



## LES PROPOSITIONS SECTEUR GARE-SUD

### S11-PARKING GARE SUD de la gare Domanialité et occupation :

- Parcelle SNCF-EFIA (7 217 m<sup>2</sup>) Etude en cours
  - Foncier SNCF / parking longue durée 273 places
- Disponibilité / conditions de mise à disposition :**
- sous condition de reconstitution de l'offre de stationnement (silo au sud ou aérien au Nord de la gare)

**Programmation envisageable :**

- Ensemble tertiaire avec une partie du stationnement sur parcelle SERNAM
- Equipement public - médiathèque

**Observations :**

- adressage intéressant sur la place de la gare (envisager l'intégration ou la démolition du pavillon en R+1)
- qualifie la rive du boulevard
- projet conditionnée par la construction de la passerelle et la création d'un PK longue durée coté Clochette

### S9-SERNAM

**Domanialité et occupation :**

- Parcelle SNCF (16 700 m<sup>2</sup>) – Etude disponibilité SNCF en cours
- Foncier SNCF / anciennes messageries / halle métallique, halles en béton semblant de différentes époques de construction

**Disponibilité / conditions de mise à disposition :**

- disponibilité immédiate / acquisition à négocier / Conservation de bâtiments à envisager

**Programmation envisageable :**

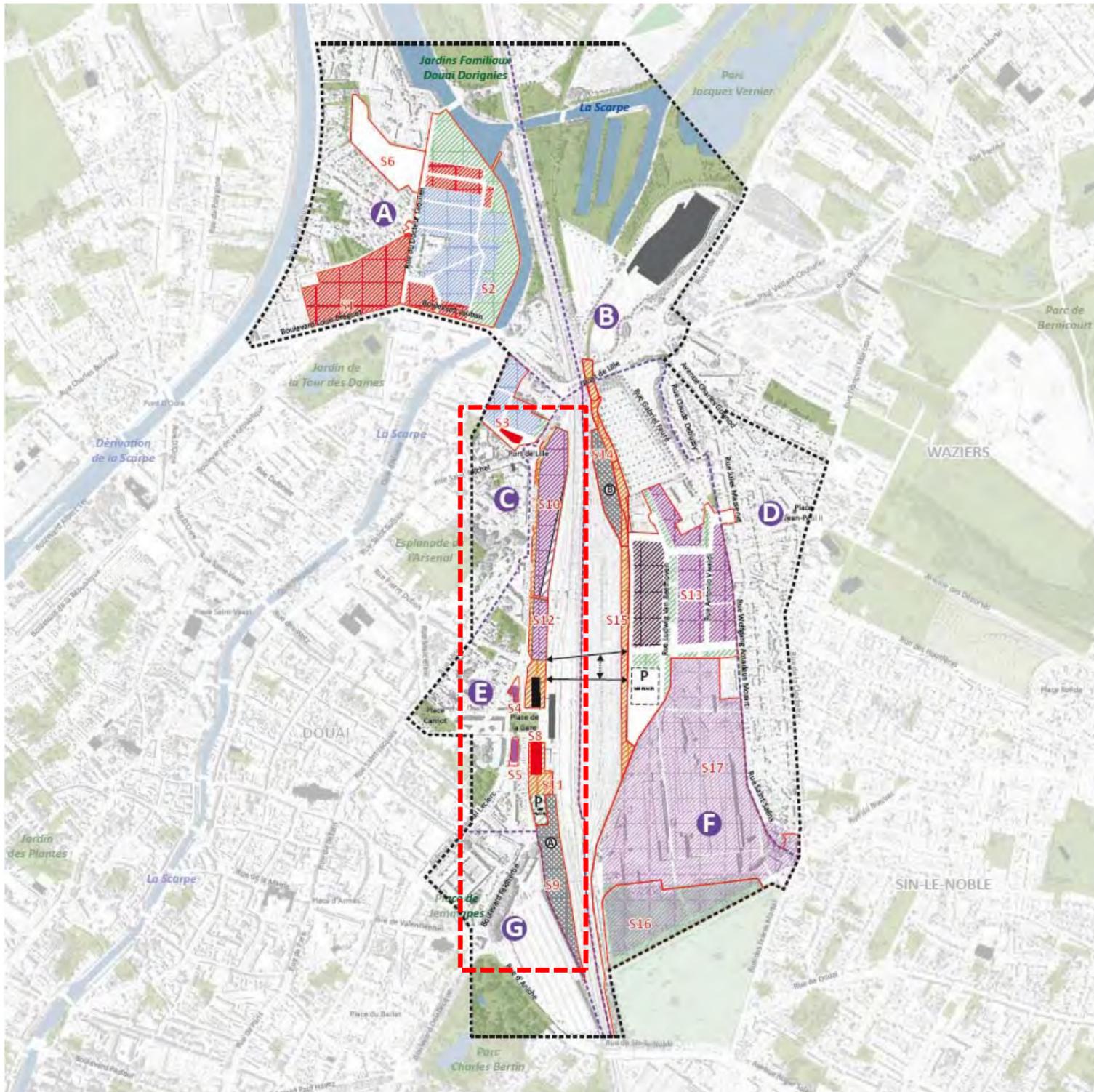
- Ensemble tertiaire et son stationnement
- Relocalisation des activités SNCF

**Observations :**

- adressage intéressant sur le carrefour des boulevard Faidherbe et Phalempin
- voisinage de l'usine SNVM
- géométrie linéaire
- emprise rapidement aménageable donc privilégier programme actuellement identifié
- emprise pour stationnement à réserver pour opération Parking Gare Est
- peu opportun pour logement (nuisances)
- peu opportun pour équipement (emprise parking voisine préférable)

**Positionnement attendu dans projet GSV :**

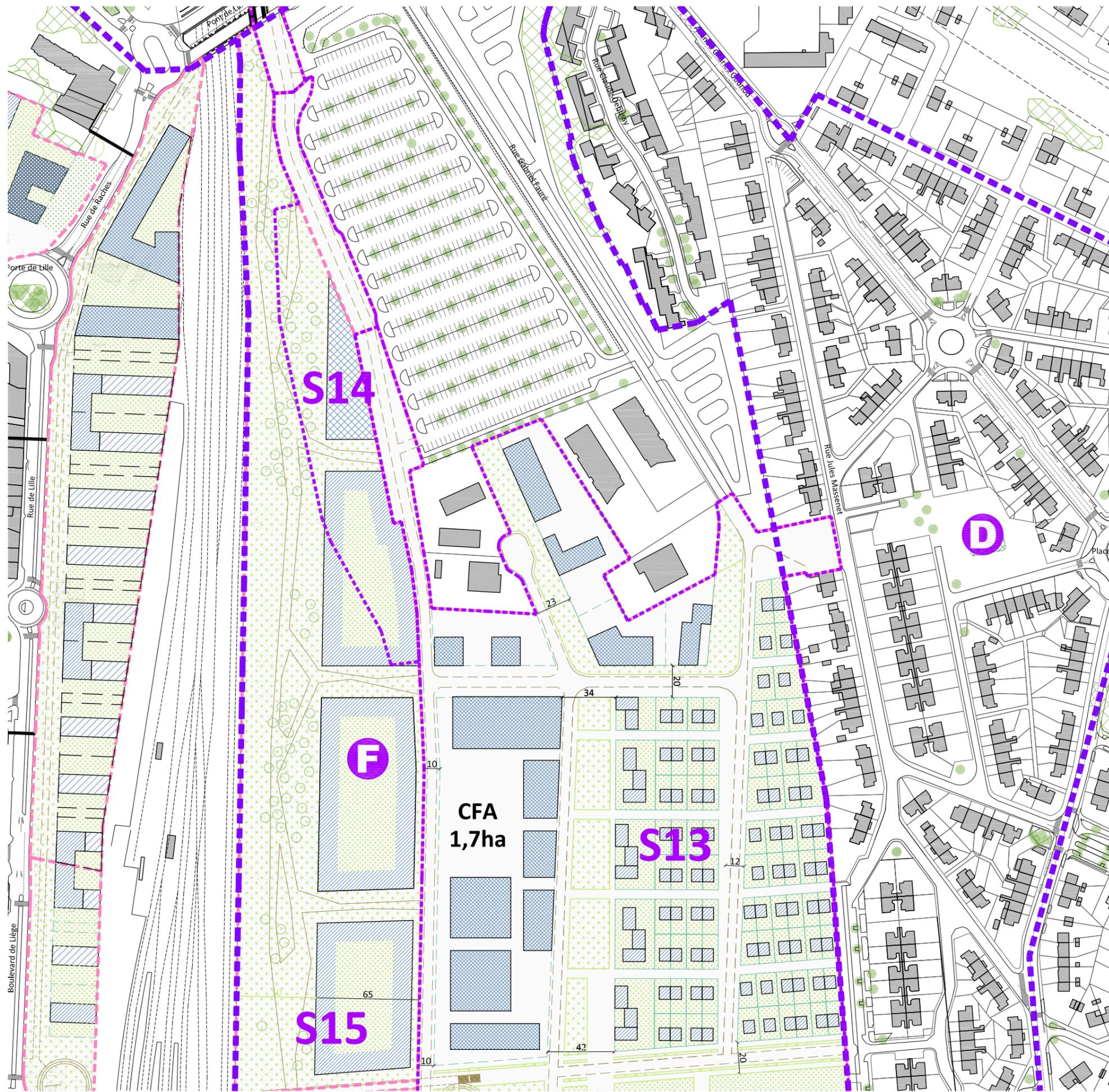
- Permettre le regroupement des activités SNCF
- Privilégier la réhabilitation des tout ou partie des halles
- Qualifier les rives du boulevard et du faisceau ferroviaire



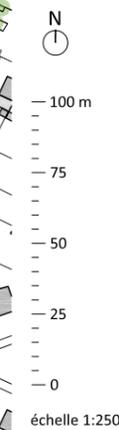
Un quartier actif en centre-ville

# PROPOSITION D'AMENAGEMENT SECTEUR CLOCHETTE-NORD

\* propositions prospectives préalables à l'étude de mutabilité SNCF



- Légende
-  Limite de Zone
  -  Limite de Secteur



## LES PROPOSITIONS

### SECTEUR CLOCHETTE NORD

#### S13-ZONE ÉCONOMIQUE DE LA CLOCHETTE

(propositions d'évolution de la programmation suite à la création de la passerelle)

##### Domanialité et occupation :

- Foncier CAD
- Foncier cessible et voies de desserte

##### Disponibilité / conditions de mise à disposition :

- Foncier disponible 90 500 m<sup>2</sup>
- Dont emprise de 27 500 m<sup>2</sup> réservé pour CFA

##### Programmation envisageable :

- CFA
- Activités économiques
- parking silo ou aérien + parvis passerelle
- espaces public connexion passerelle place de l'église

##### Observations :

- La construction de la passerelle redéfinit l'accessibilité au centre ville et à la gare à moins
- La programmation de ce secteur est à interroger en lien avec l'évolution de la programmation de la ZAC du Raquet (transfert des activités économiques)
- L'attractivité résidentielle de ce secteur ne demeure pas moins dépendante d'un cadre de vie de qualité qui reste à fabriquer (espaces paysagés, ...)
- Une redéfinition des morphologies, plus compactes, est à prévoir **S14 / S15**

#### EQUIPEMENT SNCF ET FAISCEAU FRET

Foncier SNCF - étude mutabilité en cours

##### Domanialité et occupation :

- Base logistique équipement
- Voies FRET (tout ou partie à préciser)

##### Disponibilité / conditions de mise à disposition :

- Foncier SNCF cf. étude mutabilité
- Foncier valorisé par la création de la passerelle
- Qualité des sols à préciser ( pollution)

##### Programmation envisageable :

- Relocalisation des activités SNCF (localisation alternative A ou B)
- voie verte, parc urbain,....

- Activités économiques,

##### Observations :

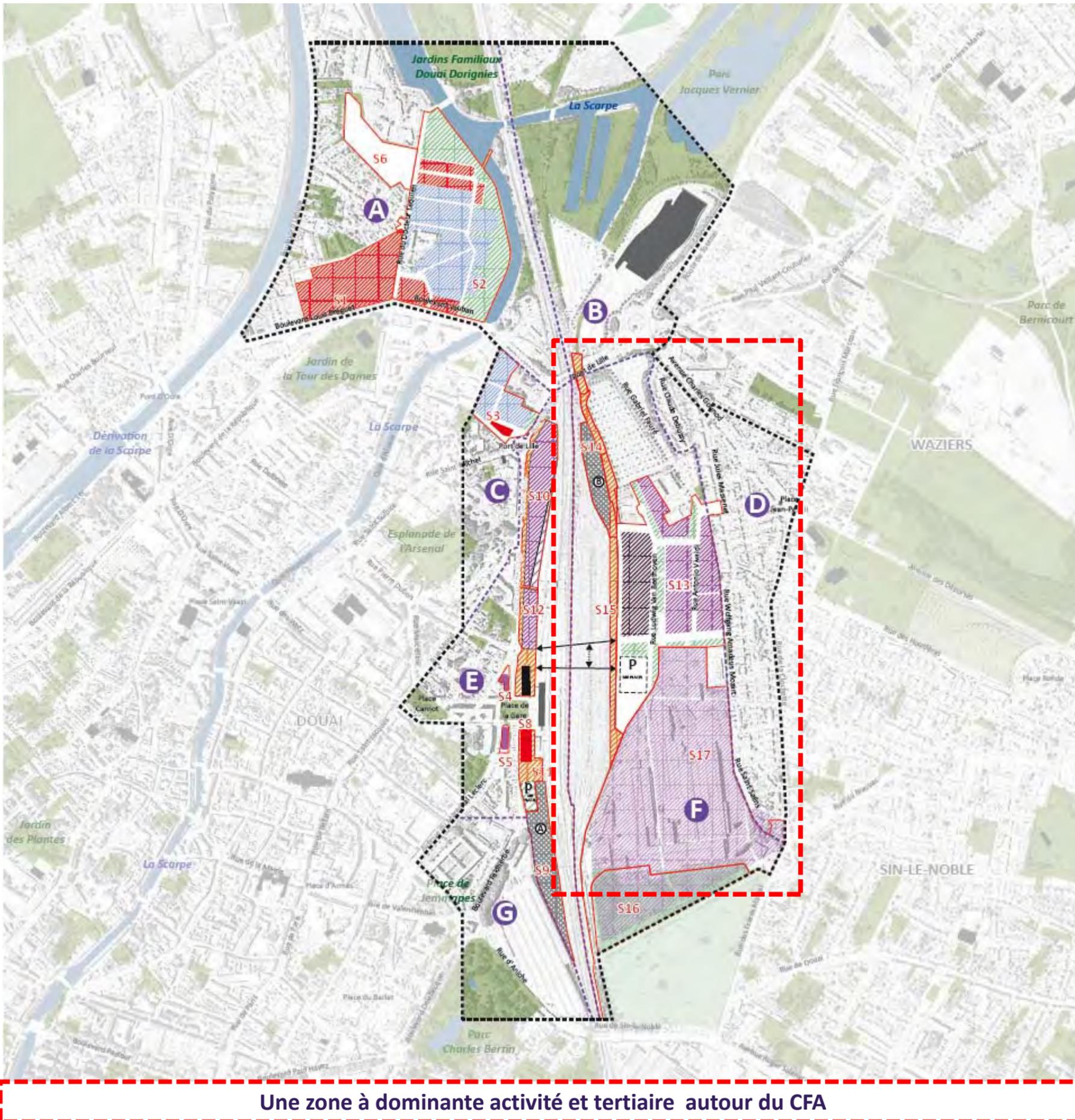
- Projet présentant un intérêt sous condition qu'une part importante de ce secteur soit aménagée (création d'espace public qualifiants + construction)

##### Positionnement attendu dans projet GSV :

- Favoriser les synergies entre programmes (CFA-Eco de part et d'autre de la gare)
- Aménager un lien urbain entre le franchissement et le quartier de la Clochette
- Réduire le besoin de franchissement auto du Pont de Lille et compléter l'offre de stationnement pour Gayant
- Qualifier la rive Est du faisceau ferroviaire

##### Points de vigilance:

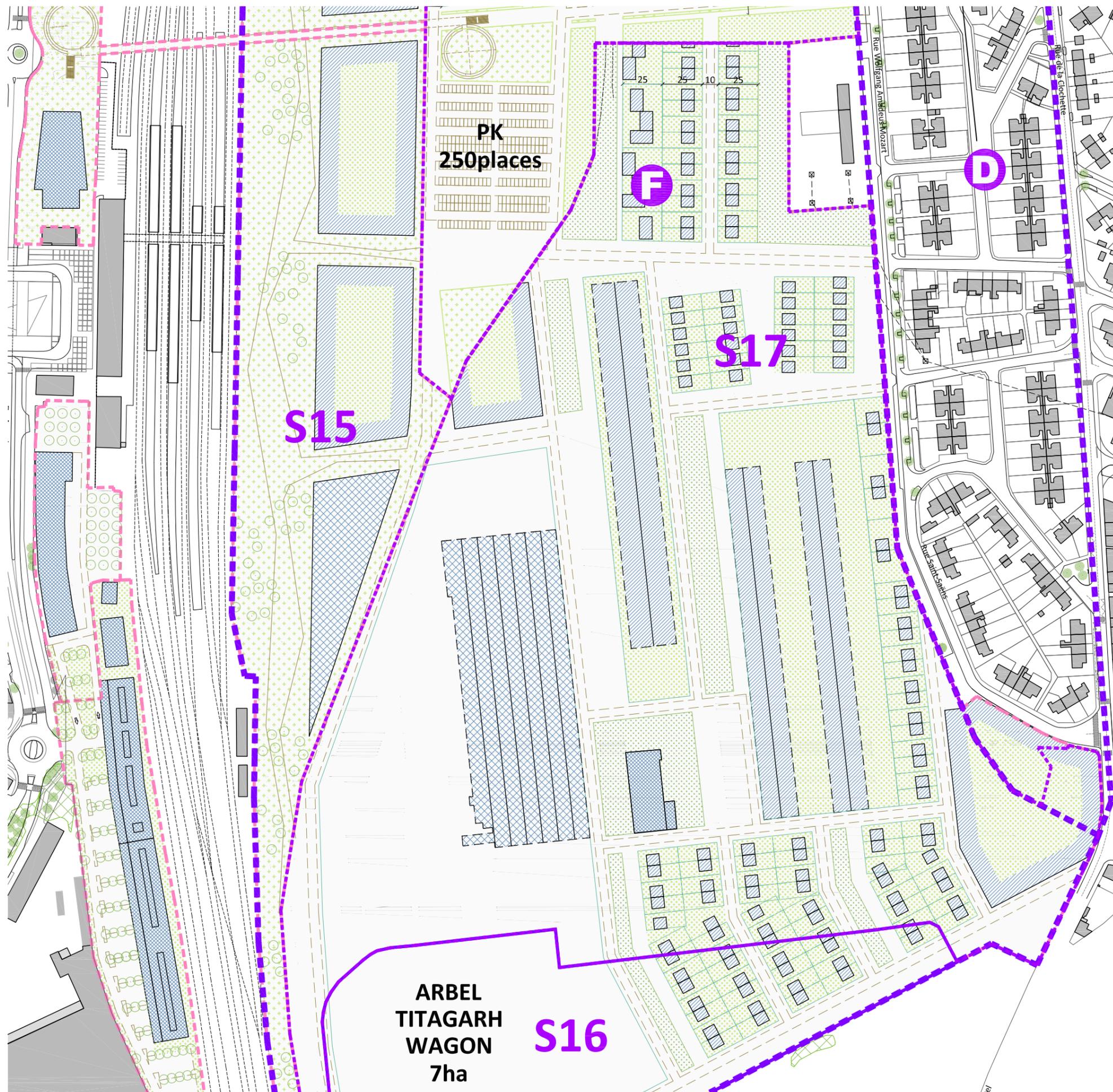
- Constitution d'un cadre de vie de qualité (espaces paysagés)
- Redéfinition des formes bâties (activités), plus compactes, à envisager



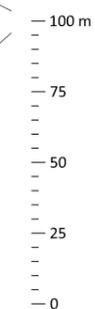
Une zone à dominante activité et tertiaire autour du CFA

# PROPOSITION D'AMENAGEMENT SECTEUR CLOCHETTE-SUD

\* propositions prospectives préalables à l'étude de mutabilité SNCF



- Légende
- Limite de Zone
  - Limite de Secteur



échelle 1:2500



## LES PROPOSITIONS SECTEUR CLOCHETTE SUD

**S16-FRICHE ATW** (*prospective de long terme*) **Domanialité et occupation :**

- Foncier CAD 44 500 m<sup>2</sup>
- Friche en cours de rémédiation (pré-verdissement)
- Inclus dans périmètre de la ZAC Clochette

**Disponibilité / conditions de mise à disposition :**

- Foncier disponible
- Qualité des sols à préciser ( pollution)
- Foncier actuellement enclavé

**Programmation envisageable :**

- Restructuration site ARBEL
- Extension du cimetière
- Espace public et paysagement

**Observations :**

- Mutation à envisager à long terme

**S17-ARBEL** (*prospective de long terme*)

**Domanialité et occupation :**

- Foncier CAD (ou privé ?) 180 000 m<sup>2</sup>
- Activité industrielle
- Foncier largement dimensionné pour activité en cours
- Inclus dans périmètre de la ZAC Clochette

**Disponibilité / conditions de mise à disposition :**

- Restructuration des activités envisageable à moyen/log terme (en connection avec faisceau ferroviaire)
- Foncier valorisé par la création de la passerelle
- Aménagement lié à devenir des emprises FRET

**Programmation envisageable :**

- Activités industrielles sur une emprise à redéfinir
- Réserve foncière
- Logements (prenant en compte le voisinage activité industrielle)
- Espace public et paysagement

**Observations :**

- Mutation à envisager à long terme

**Positionnement attendu dans projet GSV :**

- Réserve foncière de long terme

**Points de vigilance:**

- Préserver les possibilités d'un développement cohérents de la rive Est des voies SNCF
- Préserver des possibilités de connexion vers la rue de la Clochette et la RD413

Un quartier multifonctionnel paysagé ?

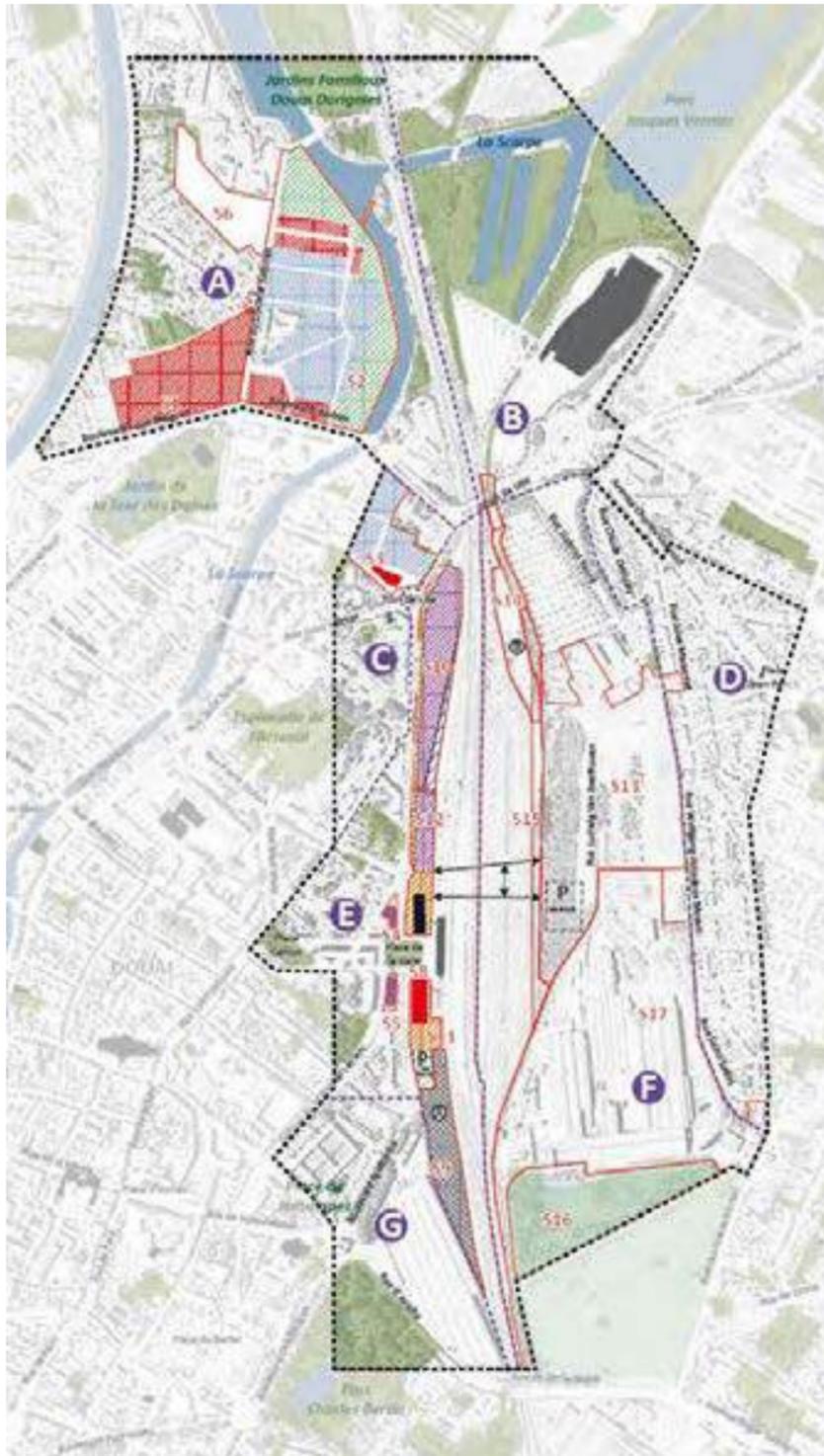




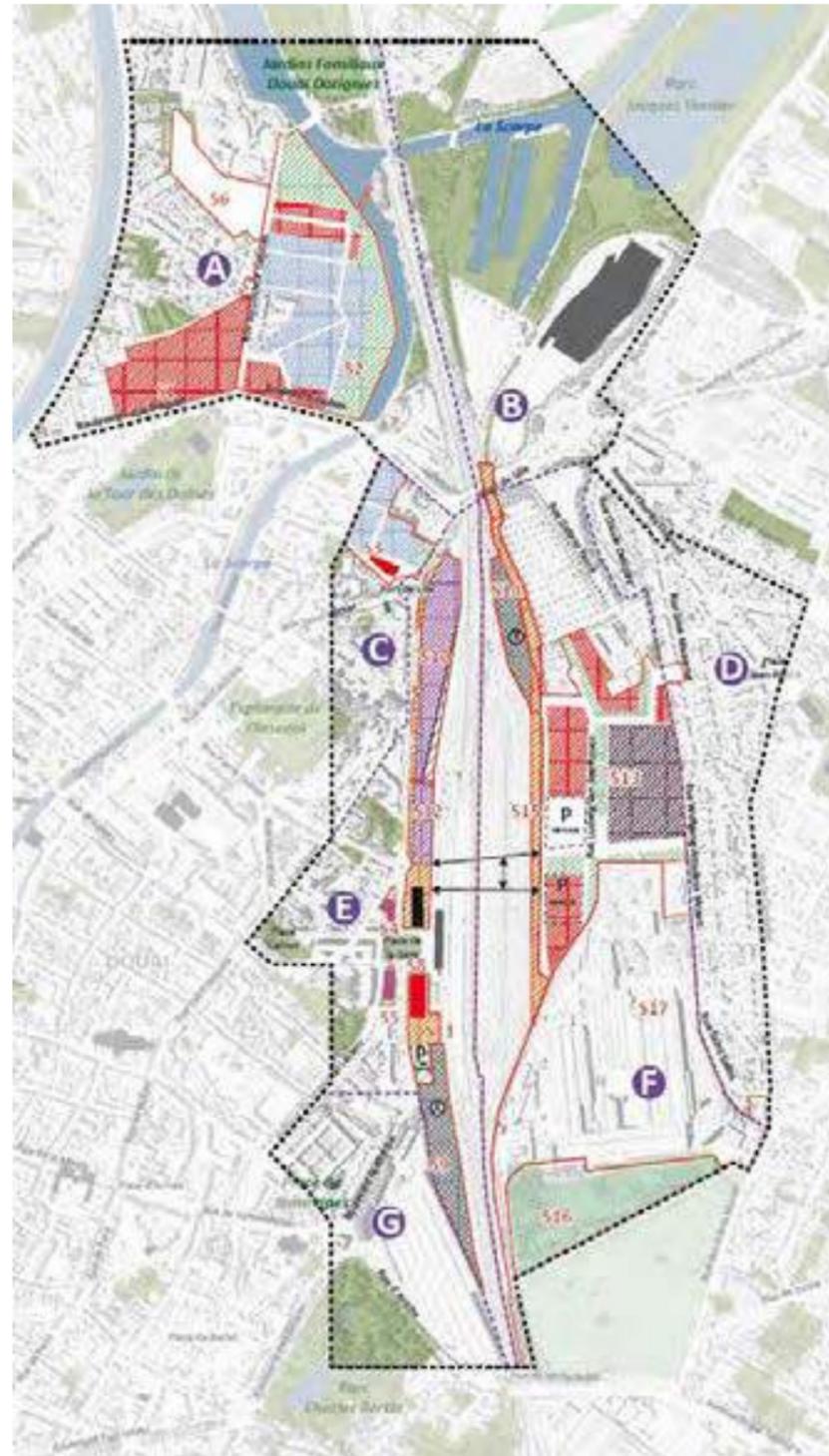
**LA PRÉ-OPERATIONNALITÉ**

# LA PRÉ-OPÉRATIONNALITÉ UN PROJET EN PLUSIEURS TEMPS

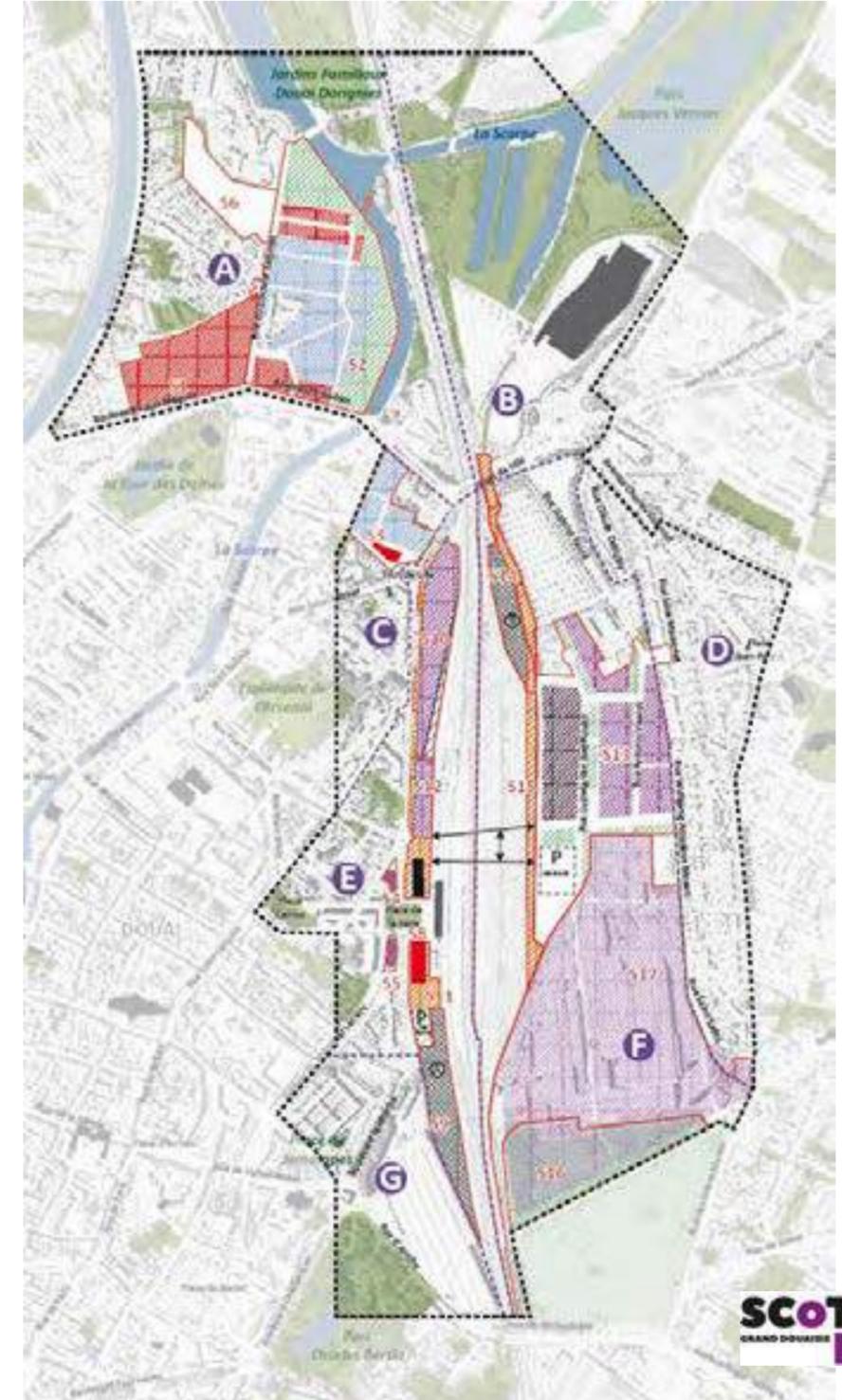
1 / Développements Ouest  
(Vauban mixte, pôle gare  
intensifié) **Franchissement et  
Parking gare Est**



2 / Développements Est "Fil de l'eau"  
(CFA + zone économique)  
**+ Connexion fonctionnelle -  
Cœur de Ville / Clochette**



3 / Développements Est "Prospectifs"  
(CFA + Clochette mixte)  
**+ Connexion urbaine Cœur de Ville /  
Clochette Clochette t**



# LA PRÉ-OPÉRATIONNALITÉ OPÉRATION PUBLIQUES ET PRIVÉES

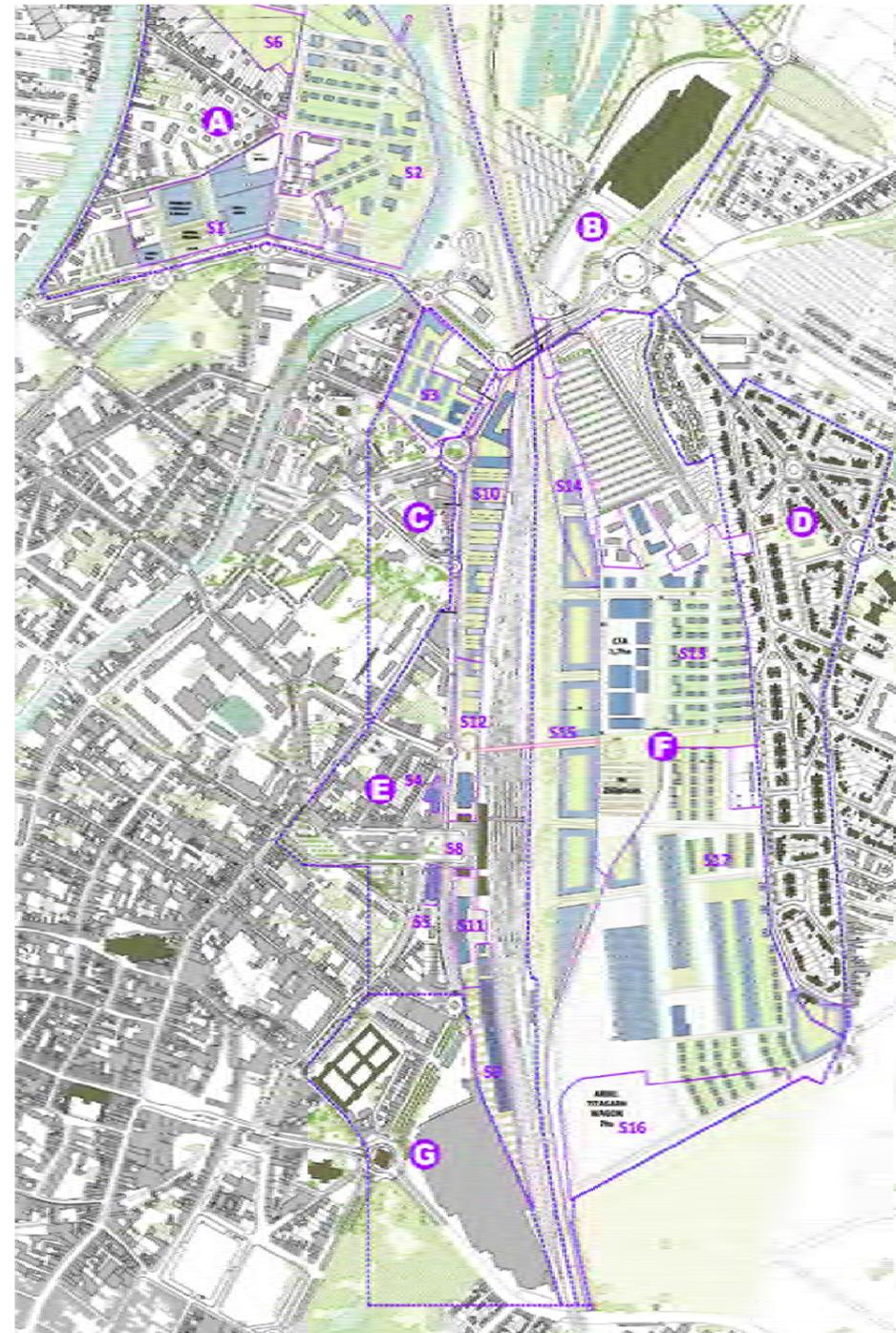
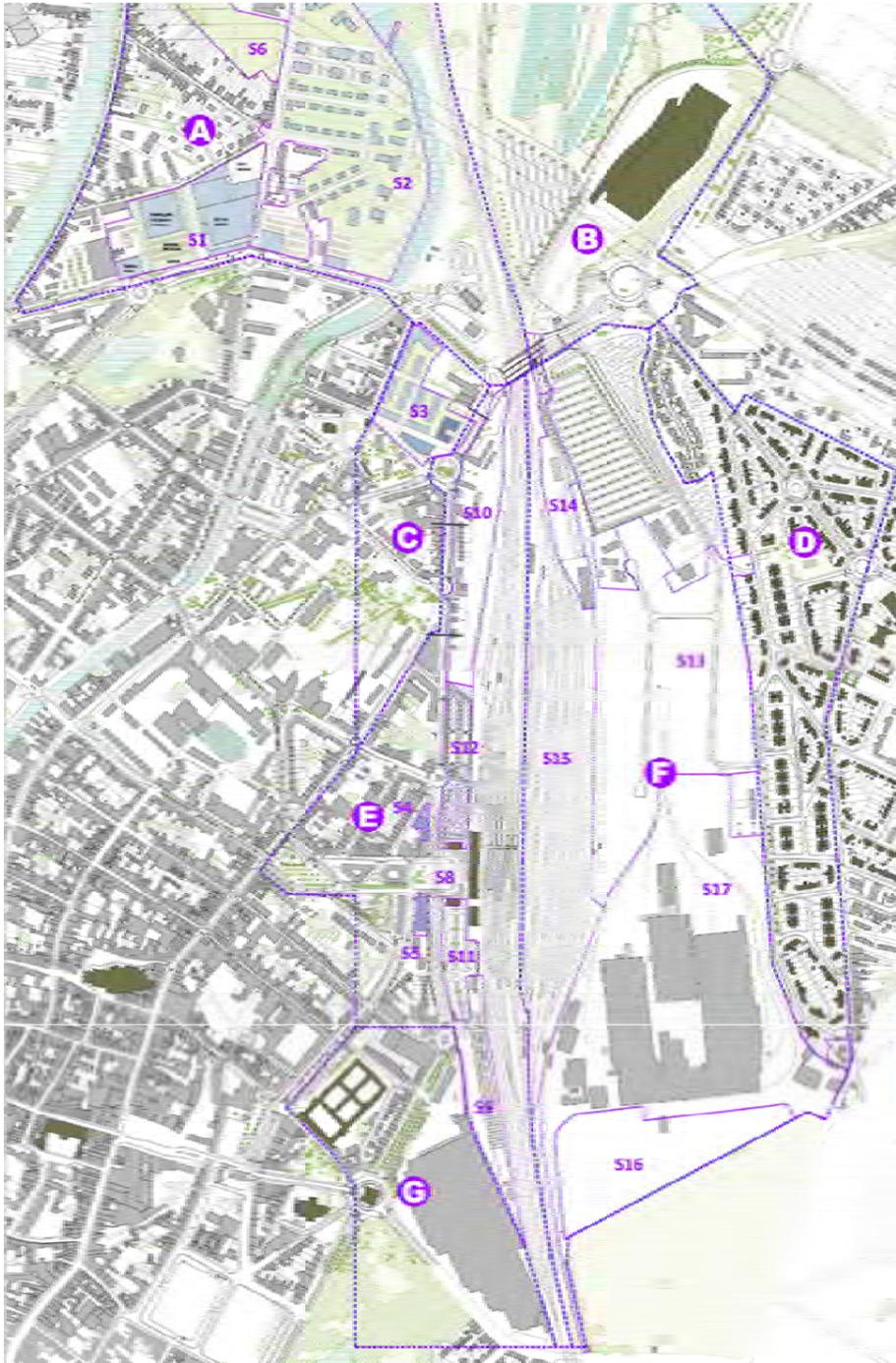
## Des opérations privées à encadrer

- S1 Vauban Ouest
- S3 Marchiennes
- S4 Station-service
- S5 Speedy
- S6 Ecole Centrale

## Des opérations d'initiative publiques (ou privées) à initier

- S8 Gare
- S9 SERNAM \*
- S10 bvd de Liège
- S11 Pk Gare Sud\*
- S12 Pk Gare Nord\*
- S13 ZAC Clochette
- S14 Logistique SNCF \*
- S15 FRET SNCF \*
- S16 Friche ATW
- S17 ARBEL

\* Attente étude SNCF





**AXL - VILLE OUVERTE - DYNALOGIC - OGI - MDTS**  
**Décembre 2018**