

DOUAI

# Révision du Plan Local d'Urbanisme

## Orientation d'aménagement et de programmation (OAP)

—  
Gare Scarpe Vauban

### ADOPTION

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil  
Municipal en date du 17 mars 2023

Le Maire



VERDI Designer de territoires



# SOMMAIRE

<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>Préambule</b> .....	<b>5</b>
<b>Le secteur 1 « Euradouai »</b> .....	<b>6</b>
<b>Le secteur 2 « Porte d'entrée du Grand Douaisis »</b> .....	<b>6</b>
<b>Le secteur 3 « Vauban »</b> .....	<b>7</b>
<b>Objectifs transversaux aux secteurs</b> .....	<b>8</b>
<b>Objectifs opérationnels par secteurs</b> .....	<b>14</b>
<b>Secteur 1 : Euradouai</b> .....	<b>14</b>
Les objectifs poursuivis.....	14
Les orientations d'aménagement.....	14
Carte de synthèse : secteur 1 – Euradouai .....	18
<b>Secteur 2 : Porte d'entrée de la ville de Douai</b> .....	<b>19</b>
Les objectifs poursuivis.....	19
Les orientations d'aménagement.....	19
Carte de Synthèse : secteur 2 – Porte d'entrée de ville de Douai .....	22
<b>Secteur 3 : Vauban</b> .....	<b>23</b>
Les objectifs poursuivis.....	23
Les orientations d'aménagement.....	24
Carte de synthèse : secteur 3 – Vauban .....	26

# PARTIE I

## POURQUOI CETTE OAP ?

### Introduction

Douai, en tant que ville-centre du Grand Douaisis, se doit de développer une politique d'aménagement exemplaire et des fonctions urbaines supérieures (enseignement, culture, tourisme, tertiaire à forte valeur ajoutée, etc.) qui contribuent à améliorer l'image du territoire et à renforcer son attractivité.

Le secteur de la gare et ses alentours offrent un potentiel particulier. C'est la porte d'entrée principale de la ville et du Douaisis au travers d'une gare d'envergure régionale et un secteur jouissant de la proximité :

- d'un ensemble patrimonial inscrit sur la liste du patrimoine mondial UNESCO ;
- d'un équipement culturel de loisirs majeur (Gayant Expo) ;
- d'espaces verts et de nature à rayonnement supraterritorial (Parc Jacques Vernier, bords de la Scarpe) ;

...et qui accueille de nombreuses friches et espaces urbains mutables.

Le SCoT reconnaît l'importance de la zone puisqu'elle a été identifiée comme un « territoire de projet » idéal pour capter des emplois et des résidents dans la ville-centre :

*« [Gare Scarpe Vauban] est un secteur dont les mutations à long terme seront déterminantes pour le territoire car il concentre des enjeux économiques (accueil d'entreprises et d'activités de recherche à forte valeur ajoutée et de nouveaux emplois...), urbains (image, usages, fonctionnalité, nouveaux habitants...) et d'intermodalité pour lesquels les réponses qui seront apportées conditionneront l'image du Grand Douaisis.*

*Les objectifs de réaménagement du [secteur] visent à développer un ensemble cohérent et partagé, (...) à de créer des synergies entre les différentes programmations visées avec un objectif affirmé de mixité fonctionnelle. Il s'agit de faire émerger un véritable quartier spécifique et identifiable, qui en plus d'être un lieu de flux et d'échange, puisse aussi constituer un lieu de vie et de destination (équipements publics...). »*

Sept objectifs ont plus particulièrement été inscrits dans le DOO du SCOT:

- Développer une **entrée d'agglomération qualitative** (espaces publics...) et **innovante** ;
- Accroître la **mixité fonctionnelle** en développant une programmation urbaine diversifiée comme :
  - un pôle tertiaire pouvant accueillir des entreprises à forte valeur ajoutée ;
  - de fonctions supérieures comme par exemple des activités de recherche ;
  - du résidentiel qualitatif qui tirera parti de sa localisation en bordure de voie d'eau, à proximité du centre-ville, de la gare et de leurs aménités ;
  - une offre hôtelière complémentaire à l'offre existante.
- Créer un **site d'excellence** répondant aux nouveaux besoins des entreprises ;
- Améliorer l'**accessibilité et développer l'intermodalité**, notamment par la création d'un Pôle d'Échange Multimodal comprenant des aménagements permettant :
  - de désengorger les boulevards et le pont de Lille aux heures de pointe ;
  - et d'améliorer l'accessibilité et la lisibilité du maillage viaire depuis la gare vers le centre de Douai ;
- Favoriser le **développement de la nature en ville et de la biodiversité** ;
- Développer les **Énergies Renouvelables et de Récupération** pour viser l'autonomie énergétique du site ;
- Veiller à une **cohérence des aménagements** aux abords du site, notamment ceux liés au programme « Action Cœur de Ville » ;
- **Encadrer le commerce** et interdire l'extension de l'emprise foncière du secteur d'implantation périphérique Pôle Leclerc Vauban figurant dans le DAAC.

Par ailleurs, en 2019, Gare Scarpe Vauban a été sélectionné comme l'un des lauréats de l'Appel à manifestation d'intérêt (AMI) « quartiers E+C- » lancée par l'Ademe, témoignant du potentiel supraterritorial du secteur pour expérimenter l'aménagement bas carbone.

Aujourd'hui, au travers de son PLU, la municipalité souhaite poser les outils concrets de la réalisation de toutes ces ambitions et objectifs.

# PARTIE II

## REGLEMENT OPPOSABLE

### Préambule

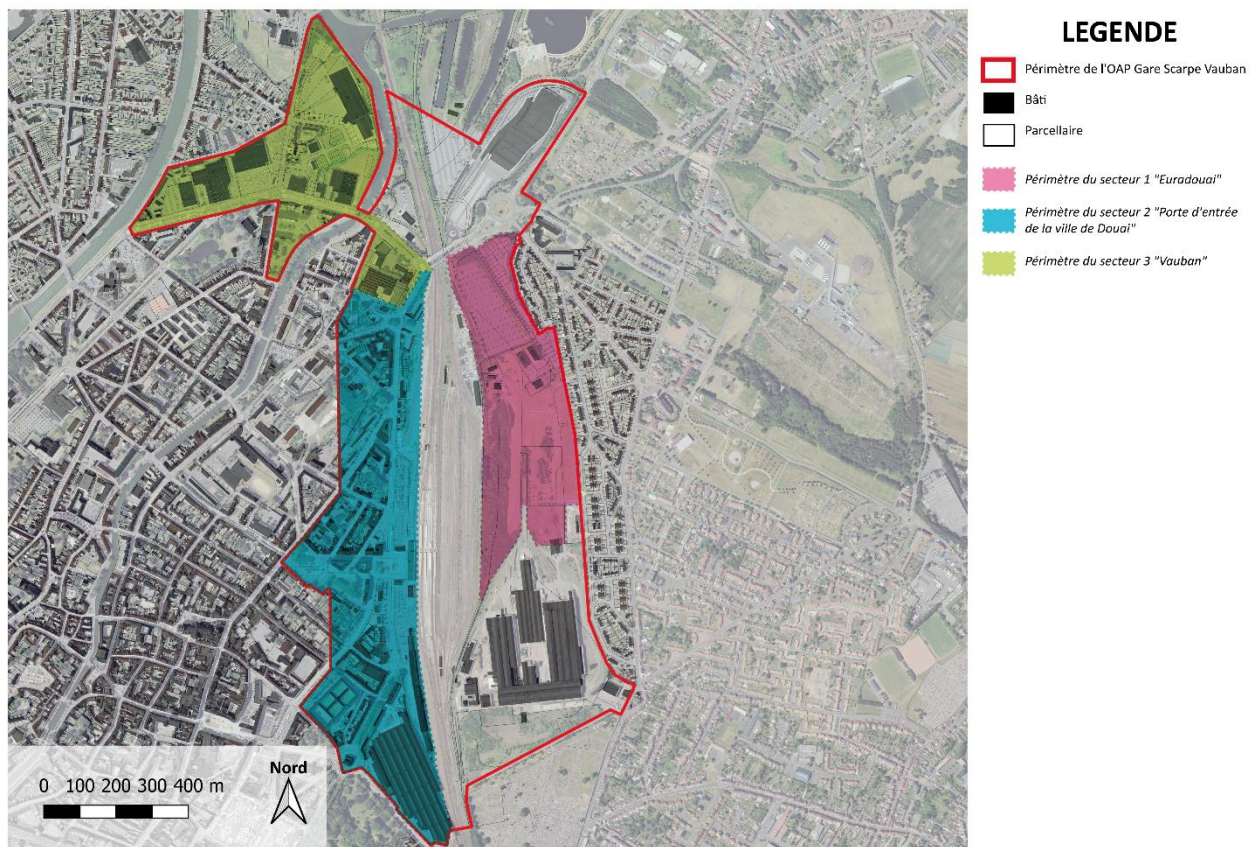
Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), et le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du Plan Local d'Urbanisme (PLU) priorise la mobilisation du foncier en renouvellement urbain pour assurer le développement de la ville.

A ce titre, le secteur Gare Scarpe Vauban est stratégique : en entrée de ville, dans un cœur urbain constitué, à proximité immédiate d'équipements de transports collectifs majeurs, et accueillant plusieurs friches et opportunités foncières.

La présente Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) vise à assurer la cohérence d'ensemble d'un périmètre aux identités diverses bien que complémentaires.

L'OAP qui régit ce secteur est donc **multi-sites**. Elle intègre **3 secteurs** :

- Secteur 1 : Euradouai ;
- Secteur 2 : Porte d'entrée du Grand Douaisis ;
- Secteur 3 : Vauban.



## Le secteur 1 « Euradouai »

Le secteur 1 « Euradouai », à l'est des voies ferrées, est totalement couvert par un périmètre de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) communautaire à vocation mixte. Douais Agglo a réalisé une étude urbaine pour déterminer l'avenir de la zone en 2021 et s'est depuis engagée activement dans l'aménagement de la zone (modification du dossier de ZAC, dossier loi sur l'eau...).

Ce futur quartier d'affaire s'accompagnera :

- d'une passerelle modes actifs reliant la gare et le centre-ville à la ZAC et au quartier de La Clochette ;
- d'un parking silo ;

... et devra s'articuler avec Gayant expo qui se trouve de l'autre côté du pont de Lille.

Le quartier donnera une place importante à la biodiversité avec notamment la création d'une colonne vertébrale végétale d'envergure via :

- un mail planté,
- l'aménagement de noues paysagères infiltrantes,
- un traitement paysager des espaces de stationnements ;
- et un traitement qualitatif de l'éclairage et des ambiances lumineuses.

Délai de mise en œuvre opérationnelle attendu : court terme.

## Le secteur 2 « Porte d'entrée du Grand Douaisis »

Le secteur 2 « Porte d'entrée du Grand Douaisis », à l'ouest des voies ferrées, comprend la gare et s'étend :

- de la rue de Lille au nord ;
- à la porte de Valenciennes au sud ;
- à la place Carnot à l'ouest.

Il présente des locaux voués à muter, de petites friches et logements vacants et des parkings de plein air liés à l'activité de la gare et aux besoins des riverains. Il s'agit d'y développer des projets innovants et hybrides, de (re)créer un front bâti qualitatif le long des boulevards et d'affirmer le rôle d'entrée de ville de ce secteur.

Délai de mise en œuvre opérationnelle attendu : moyen et long termes.

## Le secteur 3 « Vauban »

Le secteur 3 « Vauban » comprend l'îlot de Marchiennes, le front bâti du boulevard Vauban, la friche Leroy Merlin et l'emprise Engie/ donnant sur le boulevard Vauban, la rue Alphonse Hayez et le quai du Mariage.

Ces grandes surfaces de foncier et d'îlots mutables permettront de développer des programmes d'ensemble cohérents qui devront :

- répondre aux besoins des habitants actuels et futurs en termes de logements en proximité de la Gare et du centre-ville de Douai;
- conserver le pôle commercial secondaire autour de Leclerc ;
- veiller à l'intégration urbaine, paysagère et environnementale des constructions (proximité de la Scarpe, gestion des eaux de pluie et du risque inondation...).

Délai de mise en œuvre opérationnelle attendu : court, moyen et long termes.

*NB : Les dispositions du règlement s'appliquent sur le périmètre de l'OAP. Les orientations retenues dans l'OAP sont complémentaires aux règles inscrites dans le règlement.*

# Objectifs transversaux aux secteurs

Les interventions sur le secteur Gare Scarpe Vauban poursuivent plusieurs objectifs communs aux 3 secteurs. Il s'agit ainsi de...

## **...faire du quartier un moteur de développement du territoire**

Sa localisation et le potentiel de foncier mutable confèrent à ce quartier un caractère stratégique.

Porte d'entrée de la ville et de l'agglomération, le secteur Gare Scarpe Vauban devra adopter un **positionnement différenciant, une stratégie d'aménagement** qui sera **durable, innovante et vivante**, vectrice d'attractivité. Il s'agira de concevoir un quartier exemplaire, une véritable vitrine des valeurs et de la politique de développement du territoire : le Douaisis, « territoire d'excellence environnementale et énergétique » (cf. [SCoT Grand Douaisis](#)).

Ainsi, le secteur doit devenir un des lieux privilégiés pour les investisseurs que ce soit à des fins économiques ou résidentielles. L'**intensification des fonctions et des usages** participent globalement à la réanimation et à la redynamisation du quartier en :

- proposant une offre immobilière diversifiée qui permet de mixer différentes fonctions pour répondre aux besoins des habitants, des étudiants, des usagers, des salariés, des visiteurs et des entreprises présentes sur le secteur ;
- développant la mixité sociale et générationnelle à travers une offre immobilière renouvelée complémentaire à l'offre existante.

## **...faire muter le quartier pour répondre aux évolutions sociétales et structurelles**

La mise en « usages » de ce quartier doit permettre d'apporter des réponses différentes dans un environnement de marché standardisé.

Il s'agit d'accompagner l'évolution des modes de vie qui influe sur les modes d'habiter, de travailler, de consommer ou encore de se déplacer.

Pour s'assurer d'un aménagement complémentaire entre les différentes friches et grandes opérations immobilières de la ville (actions de lutte contre la vacance en centre-ville comprises) et optimiser la construction sur les friches qui seront reconquises, un **phasage** et des **densités** sont établis sur les différents espaces de mutation identifiés. (Cf. *détails et carte ci-après*)

- **Sur le secteur 1 « Euradouai »** : une densité résidentielle brute minimum de **60 logements à l'hectare** est imposée et la zone ne pourra accueillir de nouveaux logements (date d'achèvement de travaux faisant foi) qu'**après 2030 (Phase 3)** ;
- **Sur le secteur 2 « Porte d'entrée de la ville de Douai »** : une densité résidentielle moyenne<sup>1</sup> nette comprise **entre 140 à 200 logements par hectare** est imposée le long des boulevards Paul Phalempin et de Liège et la zone ne pourra accueillir de nouveaux logements (date d'achèvement de travaux faisant foi) qu'**après 2030 (Phase 3)** ;
- **Sur le secteur 3 « Vauban »** : sur l'ensemble des espaces de mutation repérés, une densité globale résidentielle moyenne<sup>2</sup> nette de **110 logements à l'hectare** devra être respectée et un

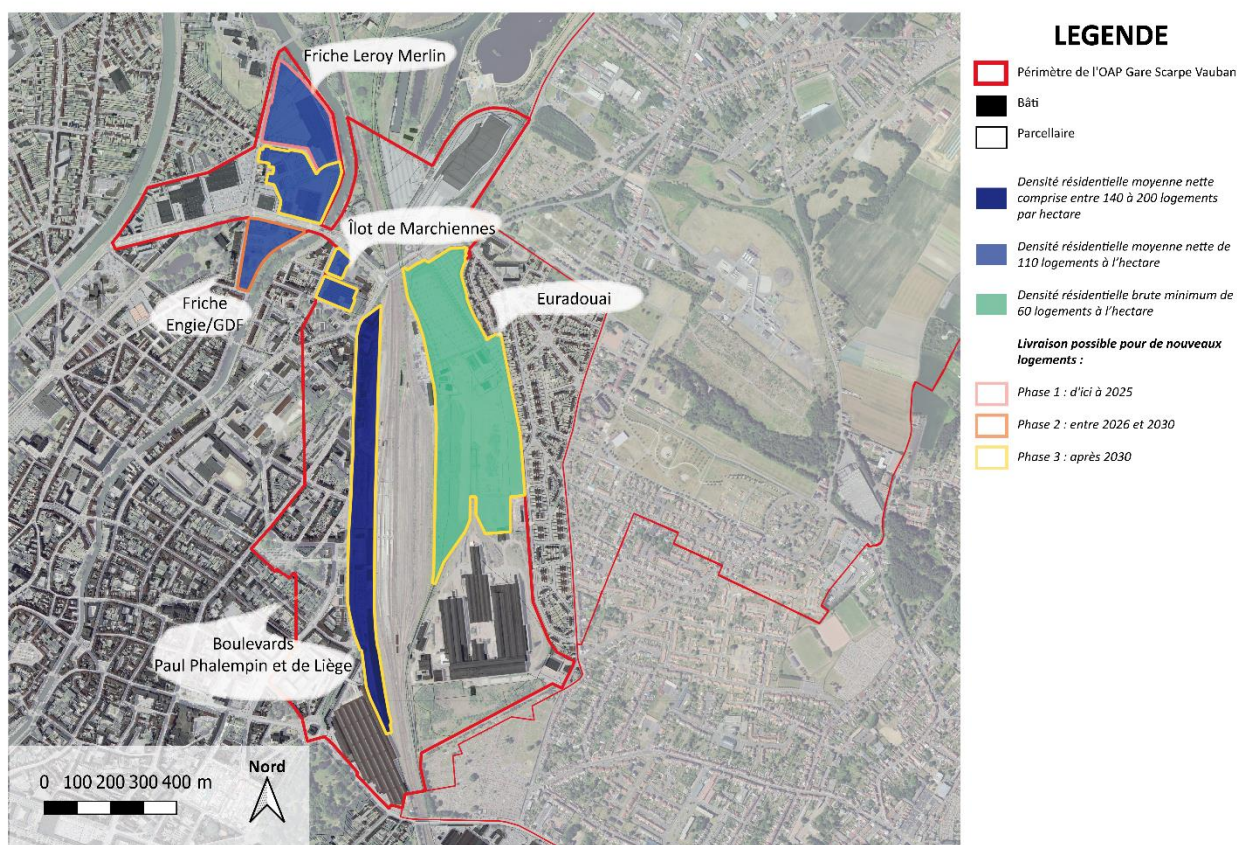
<sup>1</sup> Le ratio pourra varier jusqu'à 10% en dessous ou au-dessus des objectifs retenus.

<sup>2</sup> Le ratio pourra varier jusqu'à 10% en dessous ou au-dessus des objectifs retenus.



phasage différencié (date d'achèvement de travaux faisant foi) selon chaque espace a été défini comme suit :

- La friche Leroy Merlin pourra accueillir des logements d'ici à 2025 (Phase 1) ;
- La friche Engie/GDF pourra accueillir des logements entre 2026 et 2030 (Phase 2) ;
- L'îlot de Marchiennes et l'îlot de Vauban à recomposer ne pourront accueillir de nouveaux logements qu'après 2030 (Phase 3).



Ce quartier est conçu comme un **lieu d'expérimentation** offrant de **nouveaux services urbains**, intégrés au projet global.

Les programmations immobilières doivent **tenir compte** :

- **des trajectoires résidentielles<sup>3</sup>** qui se sont complexifiées : décohabitation<sup>4</sup>, familles recomposées, familles monoparentales, allongement de la durée de la vie, etc.
- **de l'évolution des besoins et pratiques des entreprises** : télétravail, coworking, téléconférences, espaces mutualisés...

Cela implique de concevoir des **constructions modulaires**, dont l'usage des espaces est **réversible et/ou transformable** en fonction de l'évolution des besoins des occupants. Il s'agit

<sup>3</sup> **La trajectoire résidentielle** correspond aux types de logements successivement occupé par un ménage au cours de sa vie, en fonction de son âge, de sa situation familiale, de sa santé, de ses revenus...

<sup>4</sup> **La décohabitation** : processus par lequel un individu quitte le logement qu'il partageait avec d'autres personnes, généralement un jeune adulte quittant le domicile parental pour habiter son propre logement.

aussi de rendre possible les besoins temporaires ou ponctuels, les nouvelles tendances (co-living<sup>5</sup>, habitat partagé<sup>6</sup> ...).

*Par exemple : Un rez-de-chaussée destiné à du stationnement (garage, parking) pourra se transformer en pièce à vivre s'il existe, dès la construction, une hauteur sous plafond suffisante.*

Cela implique également de **développer l'immobilier serviciel**. Il permet en effet de se positionner au plus près des occupants et usagers (habitants, entreprises, startup, visiteurs et touristes...) pour leur apporter une réponse sur-mesure, et améliorer le cadre de vie.

*Par exemple : Cela peut prendre la forme d'une conciergerie numérique : connexions numériques, services de mobilités (co-voiturage, auto-partage...), commandes des services à la personne, réservation de salles de réunion, bricothèque...*

– **du phénomène de la « solitude urbaine » :**

L'accélération du rythme de vie (et l'évolution des modes vies (réseaux sociaux, télétravail...) participent à rompre le lien social et favorisent l'anonymat. L'offre immobilière doit donc se réinventer pour faciliter l'entraide et le partage entre les usagers et les résidents.

Cela implique d'offrir des **espaces de convivialité et partagés**, des **équipements mutualisés** que ce soit à destination des habitants ou des entreprises : foisonnement<sup>7</sup> du stationnement, jardin commun, terrasses, potagers, cuisines ou cantines, salle de réunions, espaces de stockage...

Pour appréhender ces évolutions sociétales et anticiper les besoins induits dans la construction, il est nécessaire de **renouveler les méthodes** pour faire la ville.

Cela implique de développer la **coproduction citoyenne** de la ville et de multiplier les initiatives d'**urbanisme transitoire**<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> **Co-living** : L'habitation, meublée, se décompose en espaces privés (chambre d'une superficie de 20 à 30m<sup>2</sup>, salle de bain, petite cuisine) et partagés (salon, salle de sport, bibliothèque, SPA, espace de coworking, terrasse...). A cela s'ajoute un large panel de services mutualisés : Wifi, ménage, parking surveillé,...

<sup>6</sup> **L'habitat participatif** existe grâce à des personnes se regroupant pour réfléchir à un projet immobilier et de vie commune. Il est plus précisément défini à l'article L.200-1 de la loi ALUR : « une démarche citoyenne qui permet à des personnes physiques de s'associer, le cas échéant avec des personnes morales, afin de participer à la définition et à la conception de leurs logements et des espaces destinés à un usage commun (...) ».

<sup>7</sup> **Le foisonnement** : Phénomène selon lequel l'ensemble des usagers d'un parc de stationnement ne sont pas présents simultanément. Il s'explique par la non coïncidence des demandes en stationnement (sur la journée ou sur la semaine) des différentes catégories d'usagers potentiels (résidents, employés, visiteurs, clients, etc.). Ainsi, les places laissées libres à un moment donné de la journée ou de la semaine par les uns peuvent être occupées le reste du temps par les autres.

<sup>8</sup> **L'urbanisme transitoire** englobe toute initiative qui vise, sur des terrains ou bâtiments inoccupés, à réactiver la vie locale de façon provisoire, lorsque l'usage du site n'est pas déterminé ou que le projet urbain ou immobilier tarde à se réaliser.

### **...ouvrir le quartier**

La gare est au cœur de ce quartier. Les questions des mobilités doivent donc être traitées de manière cohérente, efficace et pragmatique.

Il s'agit de résorber les points de congestion, de fluidifier et d'apaiser les déplacements. Le développement d'une intermodalité<sup>9</sup> doit permettre de mettre en résonance et de faciliter l'accès :

- le réseau ferroviaire ;
- le réseau de transports en commun ;
- des espaces publics de qualités favorisant les déplacements en modes actifs et une offre de services permettant de répondre aux besoins des usagers ;
- une gestion optimisée du stationnement ;
- la poursuite du déploiement d'une offre de service à destination des véhicules électriques ;
- une signalétique appropriée permettant de se repérer et de s'orienter facilement, notamment vers le centre-ville.

Le réaménagement global du secteur devra aboutir :

- à la résorption de l'effet de coupure urbaine de la voie ferrée ;
- à la reconnexion physique du quartier de la Clochette au centre-ville ;
- à une connexion facilitée entre la gare et le centre-ville de Douai via la place Carnot ;
- et à la réalisation d'un hub de mobilité qui permettra de connecter le quartier au reste du territoire.

### **...développer un quartier démonstrateur de la neutralité carbone**

L'urgence écologique et la crise climatique poussent à accentuer les efforts pour atteindre l'objectif national retranscrit dans le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de neutralité carbone à l'horizon 2050. La neutralité carbone implique un équilibre entre les émissions d'un côté et, de l'autre, l'absorption du carbone de l'atmosphère par les puits de carbone (le sol, les forêts, les océans...).

Compte-tenu de la régression de ces puits de carbone à l'échelle mondiale (épuisement des sols par l'agriculture intensive, déforestation, pollution et acidification des océans...), l'objectif ne peut s'atteindre qu'au prix d'une **réduction drastique des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)** des sociétés humaines.

---

<sup>9</sup> L'**intermodalité** renvoie à l'utilisation successive de plusieurs modes de déplacement au cours d'un même trajet.

Aussi, à notre échelle, la requalification du quartier Gare Scarpe Vauban sera guidée par **des aménagements d'espaces publics et privés et des constructions qui répondront aux principes de :**

- **Sobriété<sup>10</sup> des usages individuels et collectifs :**
  - en identifiant les besoins essentiels des habitants et usagers actuels et futurs, notamment en évitant un suréquipement au sein de la construction (qui suppose une plus grande consommation énergétique) ;
  - en permettant la réversibilité, la modularité, la mutabilité et la mutualisation des espaces.
- **Sobriété structurelle :**
  - en privilégiant la mixité fonctionnelle et en mettant en place des équipements, services et aménagements qui facilitent le recours à des alternatives à la voiture et, de manière générale, qui favorisent les déplacements décarbonés – y compris pour le transport de marchandises.
  - en privilégiant le recours à des matériaux de construction respectueux de l'environnement et/ou produits le plus proche possible du site de construction.
- **Sobriété foncière :** en menant une action prioritaire sur le foncier en renouvellement urbain, en particulier les friches et les délaissés urbains;
- **Efficacité énergétique :** en appliquant les principes de l'architecture et de l'aménagement bioclimatiques, en ayant une attention particulière sur la qualité de l'isolation et en régulant l'éclairage public (puissance, durée,...)...

*NB : L'architecture bioclimatique est une discipline dont l'objectif est de tirer parti des caractéristiques et particularités propres au lieu d'implantation - son climat, son microclimat, sa géographie et sa géomorphologie - pour améliorer les conditions de vie des usagers et habitants.*

*Par exemple : La conception d'une maison bioclimatique peut se décliner brièvement par:*

- *Des espaces "tampons" au nord (buanderie, rangements, escalier, cellier etc.) ;*
- *Des pentes de toits orientés selon les vents dominants ;*
- *De larges ouvertures au sud ;*
- *Des apports solaires passifs directs et stockés dans des murs masse (murs capteurs) permettant une économie d'énergie de 30 à 50% ;*
- *Un confort d'été assuré par des pergolas végétalisées, brise-soleil ou débord de toit.*

*Dans la maison bioclimatique, l'énergie solaire est une composante essentielle.*

- **Production d'Énergies Renouvelables et de Récupération (EnRR) :** en systématisant le recours aux EnRR et/ou les projets permettant la mutualisation des apports en chaleur lorsque c'est techniquement possible.

NB : En cas d'installation de dispositifs solaires (panneaux/ tuiles solaires thermiques ou photovoltaïque) :

- Ceux-ci devront être non visibles depuis l'espace public (vue d'un piéton, depuis le bas de l'immeuble faisant face au bâtiment concerné) ;
- S'ils sont implantés sur rue, les dispositifs solaires devront être encastrés dans la couverture (une implantation en surépaisseur de toiture est interdite),
- Il s'agira de veiller à une implantation sur la toiture qui assure une intégration harmonieuse avec le bâti existant.

---

<sup>10</sup> **La sobriété :** La recherche de modération dans la production et la consommation de produits, de matières, ou d'énergie.

**...améliorer la qualité de l'air et la santé des habitants et construire un quartier résilient face au changement climatique**

La requalification du quartier doit :

- Garantir la **préservation quantitative et qualitative de la ressource en eau** par :
  - l'utilisation de techniques de gestion alternative des eaux pluviales ;
  - le recours à des dispositifs de récupération des eaux pluviales ;
  - le choix d'une occupation du sol compatible avec la vulnérabilité de la ressource (quantité et qualité) ;
  - une gestion adéquate des sites et sols pollués.
- Participer au **développement de la biodiversité** (cf. OAP paysage et biodiversité):
  - en préservant les réservoirs de biodiversité ;
  - en favorisant la nature en ville ;
  - et en connectant le quartier avec la trame verte et bleue.
- Contribuer au **rafraîchissement de l'espace urbain** :
  - en limitant dès que cela est possible l'imperméabilisation des sols ;
  - en accompagnant les surfaces artificialisées de plantations diverses et adaptées ;
  - en favorisant la ventilation naturelle du quartier (orientation et hauteurs des bâtiments, des voiries par rapport au vent, au soleil...).
- Favoriser le **rafraîchissement des bâtiments** :
  - en privilégiant les matériaux à fort albédo<sup>11</sup> ;
  - en recourant à des techniques constructives qui permettent de lutter contre la surchauffe des bâtiments (protections solaires, dalle thermique...)
  - et en développant la végétalisation des constructions.
- Anticiper les nouveaux **aléas issus du changement climatique** (augmentation des épisodes de canicule ou de pluie intense).
- Améliorer la **qualité de l'air intérieur et extérieur** en favorisant la ventilation naturelle des espaces et des constructions et en privilégiant les matériaux et les produits peu émissifs.
- Profiter de la requalification des friches existantes ou à venir et des délaissés urbains pour résorber les **sites et sols pollués**. Dans ce cadre, le principe de précaution s'appliquera :

Dans les secteurs pour lesquels une pollution avérée et/ou présumée existe, une étude de risque sanitaire sera réalisée pour tout projet d'aménagement ou de construction.

Les conclusions et les recommandations issues de l'étude devront trouver une traduction dans le/les projet(s) urbain(s).

Les activités et fonctions urbaines qui s'implanteront sur les sites concernés devront être compatibles avec l'état des terres, une fois les actions de dépollution réalisées.

**NB :** Afin d'identifier les secteurs susceptibles d'être concernés, se référer aux bases de données actualisées de l'état, disponibles sur internet : <https://www.georisques.gouv.fr/risques/sites-et-sols-pollues/donnees#/>

---

<sup>11</sup> **L'albédo** est le pouvoir réfléchissant d'une surface ou en d'autres termes, la fraction de l'énergie solaire qui est réfléchiée vers l'espace.

# Objectifs opérationnels par secteurs

## Secteur 1 : Euradouai

### LES OBJECTIFS POURSUIVIS

- Améliorer la qualité de l'entrée de ville et d'agglomération qui est la 1<sup>ère</sup> vitrine du Grand Douaisis depuis l'extérieur en développant un lieu emblématique de la qualité urbaine et architecturale ;
- Reconnecter ce quartier périphérique au centre-ville de Douai, en faire un lieu de vie au service de l'attractivité de la ville de Douai et du Douaisis ;
- L'attractivité de ce nouveau quartier passe par la qualité de ses espaces publics et privés, notamment par la création d'un mail végétalisé sur un axe nord-sud ;
- Concevoir le réaménagement de cette zone comme un incubateur d'écosystèmes économiques et y promouvoir la diversité des fonctions à même de répondre aux besoins des entreprises, des salariés et des étudiants.

### LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

#### 1. Ouvrir et connecter le site Euradouai

##### Créer une passerelle pour les modes actifs<sup>12</sup> :

La création d'un ouvrage d'art de franchissement du faisceau ferré (passerelle), trait d'union entre deux espaces :

- le parvis de la gare, à l'ouest ;
- et le parking silo, à l'est...

...doit permettre de :

- créer un ensemble architectural symbolisant **la porte d'entrée du Douaisis**. La passerelle participe de créer une **identité visuelle** qui permette de démarquer le site Gare Scarpe Vauban d'un autre site gare ;
- **relier le quartier de la Clochette au centre-ville** de Douai ;
- réduire fortement le temps et la facilité de franchissement du faisceau ferré y compris pour les usagers quotidiens du train travaillant ou non sur la zone ;
- **diminuer les congestions pendulaires** à l'entrée nord de la gare (franchissement du pont de Lille). Grâce aux parkings au sud du quartier Euradouai et à la passerelle, les usagers de la gare, et notamment du TER (pour les déplacements domicile-travail), auront une alternative au stationnement et au dépose-minute situés aujourd'hui sur les boulevards de Liège et Paul Phalempin.

Sa mise en œuvre doit permettre **un passage sécurisé, abrité et confortable** par les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite (seniors, voyageurs chargés, personnes porteuses d'un handicap, parent avec une poussette...).

---

<sup>12</sup> Avec les **modes actifs** l'utilisateur utilise sa force physique : vélo (classique ou à assistance électrique), marche, trottinette... pour se déplacer.

## Créer des perméabilités entre les quartiers

Le nouveau quartier Euradouai doit participer au **désenclavement de la cité de la Clochette et être conçu pour réaliser une véritable couture urbaine**. Aussi, les aménagements de voiries et des bâtiments seront conçus pour créer de nouvelles transversalités est-ouest, favorables au développement des modes actifs. Les activités développées à Euradouai et l'aménagement des **franges urbaines** et espaces publics faisant la transition entre le quartier d'affaire et le quartier de la Clochette devront s'assurer du **respect de la qualité de vie des riverains** : qualité paysagère, cohérence urbaine, évitement des nuisances sonores...

Les hauteurs bâties des nouvelles constructions sur Euradouai ne pourront obstruer les **cônes de vue existants vers l'église Notre-Dame-des-Mineurs**.

L'**entrée nord du site**, sur le pont de Lille, sera conçue comme une véritable porte d'entrée de ville. Il s'agira d'améliorer la lisibilité et la qualité urbaine et paysagère du secteur. Pour ce faire, une grande esplanade marquera l'entrée du site. Cette esplanade sera aménagée de manière à :

- assurer pour les véhicules un accès fluide et sécurisé au quartier sans entraîner de congestion supplémentaire sur l'axe du pont de Lille ;
- offrir une traversée piétonne et cycle depuis le nouveau quartier vers Gayant Expo, dans la continuité de la « colonne vertébrale verte » du secteur, notamment en donnant la priorité à un passage piéton élargi et des aménagements paysagers et urbains différenciant et de qualité ;
- Elle sera bordée, du côté Euradouai, par une programmation architecturale marquante ; des bâtiments, dont la forme, la qualité énergétique et environnementale et/ou la densité feront office de « totems » d'entrée du quartier.

## Apporter une réponse innovante aux besoins de stationnement :

Le stationnement automobile développé sur le site Euradouai contribuera à répondre aux besoins plus larges du secteur ; il devra s'inscrire dans la politique globale de la gestion du stationnement douaisien.

Aussi, chaque projet impliquant la création de stationnement devra **justifier ses choix** au regard des objectifs suivants :

- Développer la **mutualisation** de l'offre (entre les entreprises, ...) et favoriser le **foisonnement** ;  
*Exemple de foisonnement possible : les places de parking occupées le jour et en semaine par les actifs et navetteurs (trains, covoiturage...) sont libérés le soir et le week-end pour les habitants des quartiers adjacents.*

*Cela implique : les projets présentés devront analyser les capacités de foisonnement environnantes. Il s'agit de définir les besoins quantitatifs de chaque catégorie d'utilisateurs (bureaux, hébergements touristiques et hôteliers, activités de services accueillant de la clientèle, habitat...) et de dimensionner le parc de stationnement, en tenant compte des possibilités de mutualisation.*

- **Inciter au développement des modes actifs** en prévoyant pour chaque projet un contingent de places de stationnement voiture justement proportionné aux besoins et en développant une offre de stationnement cycles et de services associés en complémentarité avec l'offre existante sur le parvis de la gare (la maison du vélo) ;

Pour aider le principe de foisonnement, réduire les consommations foncières liées au stationnement, éviter les dysfonctionnements urbains et les conflits d'usages liés au stationnement sauvage, sont prévus :

- deux aires de stationnement au sol (nord-est et sud-ouest) ;
- un parking silo.

Le lieu d'implantation du parking silo, à proximité immédiate de la passerelle est stratégique et directement lié aux usages liés à la gare. Il vise également à concentrer au maximum le stationnement nécessaire au sud de la zone en un espace unique, économe en foncier (cf. politique de foisonnement expliquées ci-dessus).

*Cela implique : Que ce soit pour le parking silo ou les aires de stationnement au sol précitées, les porteurs de projet devront prioriser, avant la réalisation de stationnement sur leurs parcelles, d'utiliser les parkings existants pour tout ou partie des besoins induits par leurs activités.*

**Les aires de stationnement sont paysagées et plantées** sur l'ensemble de l'aire.

Pour une gestion des eaux de pluie au plus près du point de retombée et afin de lutter contre les îlots de chaleur urbains, le **revêtement des places et aires de stationnements** doit :

- être de type modulaire : pierres naturelles, pavés en terre cuite, modules engazonnées...
- permettre la pousse d'herbe ou autre couvert végétal ;
- faciliter dans le moyen / long terme l'évolution vers d'autres usages et fonctions.

Une dispense de végétalisation de tout ou partie d'une aire de stationnement peut être accordée sur les surfaces couvertes par des ombrières photovoltaïques.

## **2. Développer un programme mixte**

Pour faire d'Euradouai un **quartier dynamique, vivant et vécu**, le site est destiné à avoir une **programmation mixte** permettant l'implantation prioritaire d'activités économiques du secteur tertiaire, touristiques, de bureaux mais aussi d'équipements et services publics et d'habitations.

La répartition des fonctions au sein du site est libre. Toutefois, l'implantation d'habitations devra être étudiée avec vigilance aux abords des voies ferrées afin d'éviter l'exposition des populations futures aux nuisances sonores générées par le trafic : il sera nécessaire de prévoir les techniques constructives suffisantes pour assurer l'isolation phonique des futurs logements.

Outre cette mixité, c'est la qualité de la programmation qui sera recherchée : il s'agit de créer un **quartier d'affaire innovant et attractif**. Pour cela, seront privilégiées l'implantation :

- d'activités du secteur tertiaire supérieur (siège d'entreprises par exemple), notamment celles liées aux « métiers du savoir » ;
- de nouvelles entreprises dans une pépinière et/ou un hôtel d'entreprises ;
- de centres de formation ;
- d'activités de services aux entreprises (conciergerie...);
- d'une offre hôtelière permettant de compléter et diversifier les capacités d'accueil existantes à Douai ;
- d'équipements d'intérêt collectif structurant, d'influence supraterritoriale.



### 3. Faire d'Euradouai un espace de nature participant au rafraîchissement de la ville

**Le nouveau quartier se structurera autour d'un mail vert et bleu**, qui viendra en continuité du Rivage Gayant et s'étendra jusqu'au pied de la future passerelle. **Les espaces publics** joueront un rôle structurant dans l'accompagnement de la nouvelle identité urbaine du quartier ; **ils devront concourir à renforcer de la trame végétale locale** en mettant en relation la darse du Rivage Gayant, le parc Jacques Vernier, la friche Arbel, le cimetière de Douai et le parc Charles Bertin.

Véritable épine dorsale du quartier, il s'agira donc **développer un corridor écologique central** sur un axe nord-sud répondant aux objectifs suivants :

- **Créer un espace de nature en ville fonctionnel.**

*Cela implique de planter des essences :*

- *diversifiées ;*
- *qui seront à même de survivre aux effets du changement climatique, de participer à la prévention du risque inondation et à la gestion alternative des eaux de pluie ;*
- *majoritairement locales et mellifères.*
- *Les essences exotiques invasives sont strictement interdites.*

- **Favoriser sa connexion avec les réservoirs de biodiversité** aux abords du site, en particulier avec la darse, les rivages de la Scarpe et les autres espaces verts et nature environnant.

*Cela implique de s'appuyer, pour tout ou partie, sur la création d'alignements d'arbres, de haies, d'espace privées et publics végétalisés (parkings...), la végétation spontanée des voies ferrées, le maintien et la création de continuités douces, la pratique de gestion écologique (gestion différenciée...) etc. ;*

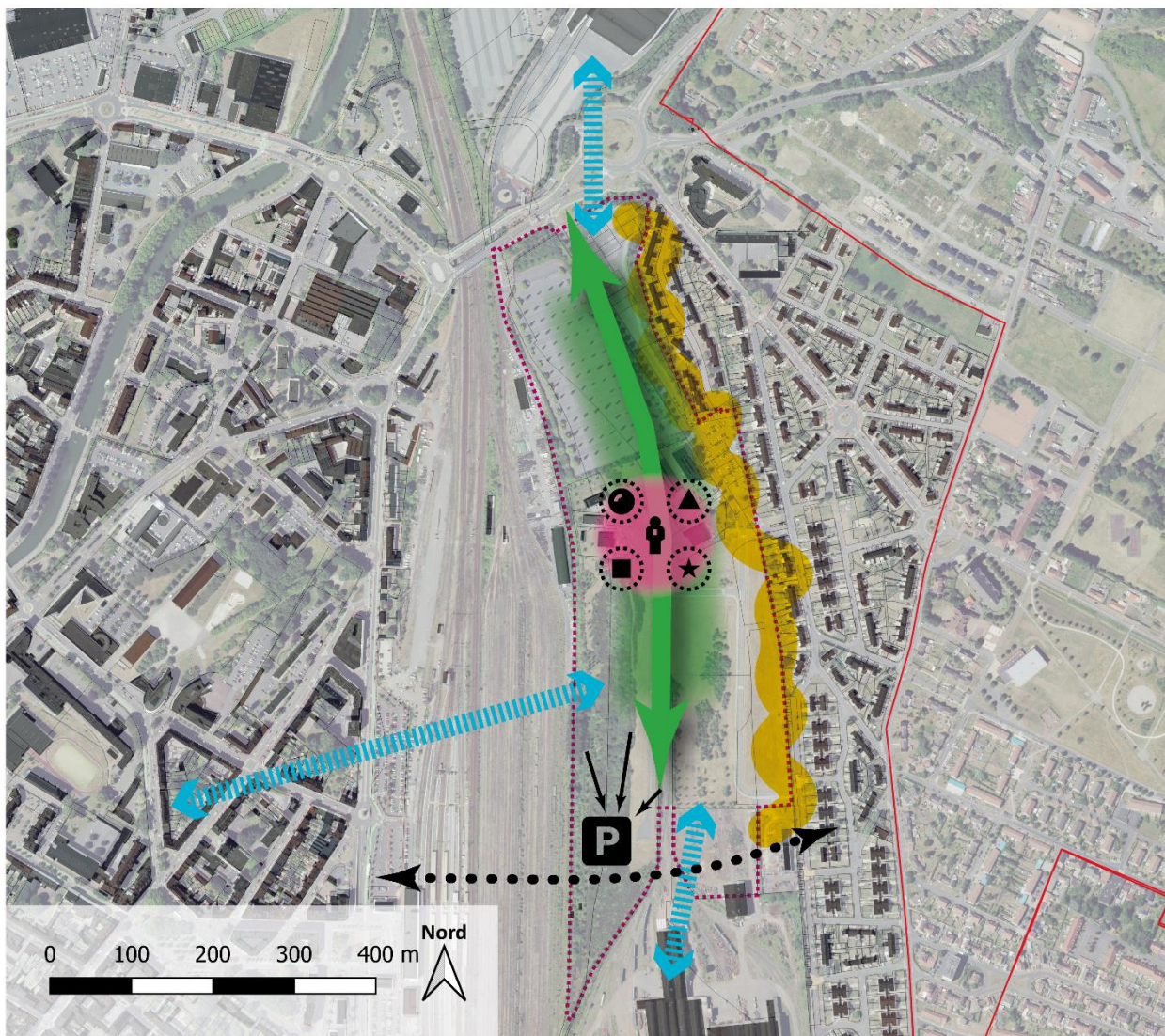
- **Favoriser la multifonctionnalité de cet espace en intégrant les besoins de loisirs et d'espaces verts** des populations riveraines.

**Les abords du site, le long de la voie ferrée et de la Cité de la Clochette, feront l'objet d'un traitement paysager spécifique** permettant à la fois une meilleure intégration du site dans son environnement, notamment pour préserver le caractère patrimonial et paysager de la cité inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO et limiter les nuisances sonores liées au trafic ferroviaire.

Véritable poumon vert, chaque construction participe à créer cette ambiance d'écrin de verdure en favorisant notamment :

- L'innovation dans la qualité architecturale et paysagère des constructions et des aménagements : par le choix des matériaux, la végétalisation des espaces et infrastructures (façade, toiture, espace privé extérieur, clôtures, ...) ;
- Des perméabilités visuelles dans les constructions (halle vitrée, absence de clôture...) vers l'espace de nature.

# CARTE DE SYNTHÈSE : SECTEUR 1 – EURADOUAI



Source du pictogramme pour la mixité des fonctions : Nithinan Iatah from noun project

## LEGENDE

- Limites communales
- Bâti
- Parcellaire
- Périmètre du secteur 1 : "Euradouai"

### Objectifs :

- Penser la complémentarité du quartier avec les activités voisines*
- Relier les quartiers Euradouai et de La Clochette avec la gare et le centre-ville :  
- Créer une passerelle sécurisée, abritée et confortable pour les piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite.*
- Assurer une frange urbaine permettant une transition harmonieuse et cohérente avec le quartier de La Clochette pour respecter la qualité de vie des riverains*
- Apporter une réponse innovante aux besoins en stationnement en développant la mutualisation et en favorisant le foisonnement et une dynamique de P+R (parking + transports collectifs ou mobilités douces)  
- notamment en créant un parking silo ouvert aux futurs travailleurs du quartier, aux habitants, aux navetteurs etc. à proximité de la passerelle desservant la gare de Douai et son centre-ville.*
- Développer un programme mixte pour créer un véritable quartier d'affaires innovant et attractif (hôtellerie, équipements et services, activités économiques tertiaires...).*
- Structurer le quartier autour d'un mail végétal et diffuser la part de végétal dans tout le quartier (clôtures, espaces libres, aménagements autour du stationnement, ...) pour renforcer la trame verte locale et ses réservoirs de biodiversité.*

## Secteur 2 : Porte d'entrée de la ville de Douai

### LES OBJECTIFS POURSUIVIS

- Affirmer le rôle de porte d'entrée du territoire et de la ville Douai ;  
*Cela implique* d'améliorer sa qualité urbaine, paysagère et architecturale, en particulier les espaces publics ;
- Saisir l'opportunité des friches urbaines pour reconstruire la ville sur elle-même ;  
*Cela implique de*
  - *veiller à des réaménagements en accord avec le rôle d'interface que joue ce secteur entre le centre-ville de Douai et l'extérieur du territoire ;*
  - *réanimer ce secteur en lien avec le projet Action Cœur de Ville ;*
  - *de diversifier l'offre de logements pour répondre aux attentes des familles souhaitant vivre en centre-ville ;*
- Favoriser le développement des modes actifs<sup>13</sup> et le transport en commun.

### LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

#### 1. Faire du parvis de la gare un hub de mobilité pour tous les douaisiens et les visiteurs

Le parvis de la gare, les boulevard de Liège, Paul Phalempin et Faidherbe ainsi que l'avenue George Clémenceau, jusqu'à la place Carnot doivent être aménagés de manière à promouvoir une offre multimodale<sup>14</sup> efficace et confortable qui relie Douai à son agglomération, à sa Région et au-delà.

Il s'agit de diversifier l'offre de transport offerte aux usages, de faciliter les échanges entre modes de déplacement (train, vélo, voiture, bus...) et de réduire les effets de rupture de charge<sup>15</sup>.

Ainsi les aménagements de ces espaces publics visent à :

- Affirmer le rôle de la gare et de ses abords comme première polarité de transport au sein de l'agglomération douaisienne et troisième gare du Nord en nombre de voyageurs (après Lille Flandres et Lille Europe) ;
- Améliorer l'intermodalité<sup>16</sup> en y favorisant le rabattement en transport collectif (c'est-à-dire encourager son usage) ;
- Optimiser les liaisons en transport en commun, cycles et piétons et améliorer l'intermodalité entre les trois réseaux de transport collectif : évéole, TER, arc-en-ciel.

---

<sup>13</sup> Avec les **modes actifs** l'utilisateur utilise sa force physique : vélo (classique ou à assistance électrique), marche, trottinette... pour se déplacer.

<sup>14</sup> **La multimodalité** désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux. On parle de multimodalité entre deux lieux si on peut les relier par des trajets empruntant des modes de transport différents ; par exemple la multimodalité entre deux villes renvoie à l'existence à la fois d'une ligne de chemin de fer et d'une autoroute.

<sup>15</sup> **La rupture de charge** : Dans le domaine des transports, la rupture de charge est une étape pendant laquelle des marchandises ou des personnes transportées par un premier véhicule changent de véhicule ou de mode de déplacement.

<sup>16</sup> **Intermodalité** : Utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet, pour les marchandises ou les voyageurs

Le parvis de la gare doit donc être conçu comme un pôle d'échange apaisé qui offre un environnement urbain et paysager soigné.

Cela implique de créer un espace :

- *sécurisé quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit (éclairage, structuration de la voirie...)* ;
- *permettant une cohabitation sûre et lisible entre les modes actifs et les véhicules motorisés ;*

*En effet, il s'agit de donner la priorité aux modes alternatifs (cycles et piétons) :*

- *en consolidant le réseau qui leur est affecté ; Cela est d'autant plus stratégique sur le secteur, qui est à la confluence entre le réseau de véloroutes développé par le Département et la Mission Bassin Minier (MBM) et les itinéraires de rabattement prévus dans le Schéma Directeur des Modes Doux du Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD).*
- *en facilitant l'accès à la passerelle et aux quais ;*
- *et en développant les services nécessaires (garages à vélos, ateliers de réparation...).*

Afin de favoriser le report modal vers les transports en commun, la création d'un axe de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur le boulevard de Liège doit être étudiée pour évaluer ses incidences sur le trafic routier (décongestion).

## **2. Recréer le lien avec le centre-ville**

**La place Carnot et l'avenue George Clémenceau** sont les traits d'union entre le centre-ville et la gare. Elles doivent être réaménagées pour :

- Faciliter l'orientation vers le centre-ville (traitement paysager, matérialité des espaces publics, signalétique ludique et lisible...) ;
- Rendre plus lisible le partage de l'espace public entre les différents modes de transport et assurer la sécurité des usagers ;
- Rendre plus esthétique et attrayante cette avenue qui est la porte d'entrée du centre-ville ;
- Améliorer la qualité des espaces publics notamment la place Carnot pour en faire un espace de vie agréable et de convivialité agréable.

### 3. Réanimer le quartier

Le quartier de la gare doit devenir un lieu animé. Le secteur est donc destiné à accueillir une **programmation mixte** d'habitations, d'équipements et de services publics et d'activités économiques.

Le développement d'une offre immobilière tertiaire, de services, de commerces, de restauration et hôtelière participera au développement de l'animation du quartier tout au long de la journée.

Les friches existantes sur le périmètre sont autant d'opportunités pour proposer un projet d'aménagement global à l'échelle de l'îlot, voire du quartier. Pour assurer leur **intégration harmonieuse** dans le tissu urbain, les choix d'aménagement et constructifs devront tenir compte :

- des **enjeux environnementaux** : préservation de la ressource en eau (quantité et qualité), renforcement des corridors écologiques (trames verte, bleue, sombre et brune) et réservoirs de biodiversité... ;
- des **enjeux patrimoniaux** (patrimoine paysager avec la Scarpe et ses abords et patrimoine bâti, notamment avec la présence de la maison des Templiers).

Le long des boulevards, les projets proposés devront conserver ou recréer un front bâti continu le long de la voie.

Physiquement connecté au périmètre de l'Opération de Revitalisation de Territoire (ORT)<sup>17</sup> du programme Action Cœur de Ville de Douai, **ce secteur doit devenir emblématique**. Il doit **révéler le dynamisme et l'ambition de la ville en termes d'innovation et de différenciation** par rapport aux autres grandes agglomérations de la région.

En ce sens, **l'accueil d'un équipement à fort rayonnement** aux abords direct de la gare de Douai sera favorisé. Ce lieu structurant, tant dans ses fonctions que dans sa conception, devra permettre de répondre aux objectifs suivants :

- La programmation devra tirer profit des flux et de la visibilité offerte par la Gare ;
- Être un lieu hybride qui puisse répondre aux besoins actuels et futurs des habitants du quartier mais aussi de tous les Douaisiens, des usagers de la gare et des bus, et qui bénéficie aux entreprises et services implantés sur le site d'Euradouai.

*Par exemple : le lieu qui sera développé pourra prendre la forme d'une médiathèque couplée avec un café, un fablab, du coworking, une conciergerie, un tiers-lieu...*

La réanimation du quartier passe également par **l'accueil de nouveaux habitants**. Aussi, les **nouveaux logements** implantés sur le secteur devront :

- permettre de diversifier l'offre existante ;
- s'inscrire en complémentarité avec l'offre existante mais aussi avec les programmes qui seront concomitants ;

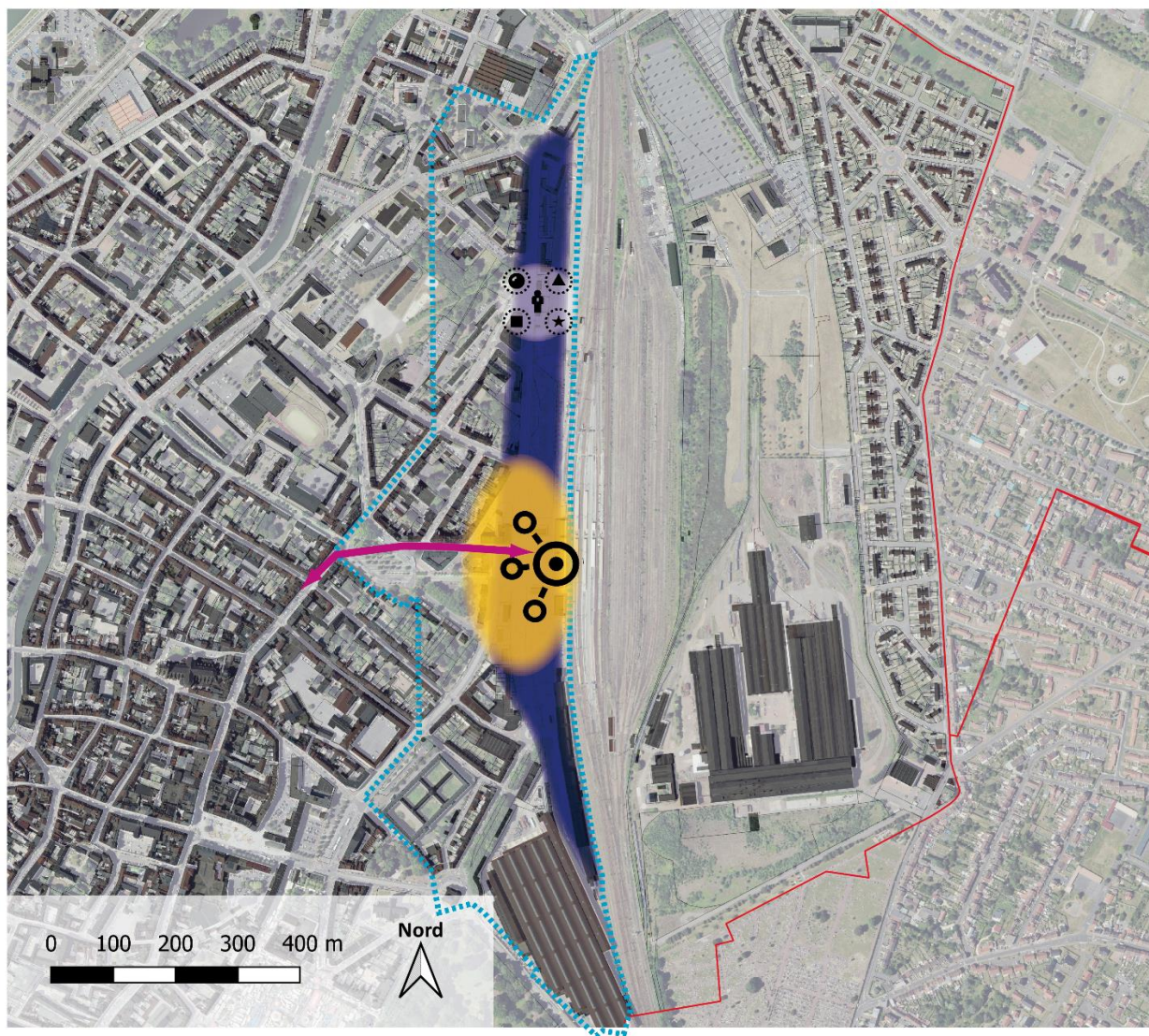
Il s'agit bien de diversifier les typologies proposées à Douai afin de répondre aux besoins des ménages tout au long de leur parcours résidentiel<sup>18</sup> et permettre plus de mixité sociale à Douai.

---





<sup>17</sup> **L'ORT** : Créée par la loi ELAN, l'ORT est un outil nouveau à disposition des collectivités locales qui vise une requalification d'ensemble d'un centre-ville. Elle facilite la rénovation du parc de logements, de locaux commerciaux et artisanaux, et plus globalement le tissu urbain, pour créer un cadre de vie attractif propice au développement à long terme du territoire.

<sup>18</sup> **Le parcours résidentiel** : Les ménages passent par plusieurs étapes au fil de leur vie (célibataire, en couple, famille avec enfant, famille recomposée, seniors...). A chaque étape, les besoins en logement évoluent (nombre de pièce, collectif ou individuel, de plain-pied ou non, avec services ...). Les choix au cours de la vie d'un ménage de vivre dans tel ou tel logement selon ses besoins du moment correspondent au « parcours résidentiel ».

## CARTE DE SYNTHÈSE : SECTEUR 2 – PORTE D'ENTRÉE DE VILLE DE DOUAI



### LEGENDE

-  Limites communales
-  Bâti
-  Parcellaire
-  Périmètre du secteur 2 : "Porte d'entrée de la ville de Douai"

#### Objectifs :

*Faire du parvis de la gare un hub de mobilité pour tous les douaisiens et les visiteurs :*

- conforter le positionnement de la gare (TER et TGV) de Douai comme polarité de transport collectif au sein de l'agglomération et du Département.
- Améliorer l'intermodalité et favoriser les liens avec les autres offres en transport collectif.

*Renforcer le lien avec le centre-ville :*

- améliorer la lisibilité et la qualité de l'espace public pour faciliter l'orientation vers le centre-ville et permettre un meilleur partage de l'espace entre les différents usagers et modes de transport.

*Mettre en oeuvre une programmation urbaine mixte : habitations, équipements et services, activités économiques, lieux hybrides... à même de ranimer le quartier.*

Sources du pictogramme - pour la notion d'hub : NaMaria from Noun Project  
- pour la mixité des fonctions : Nithinan Taha from Noun Project

## Secteur 3 : Vauban

### LES OBJECTIFS POURSUIVIS

Le site Vauban joue un rôle d'interface entre :

- le quartier du Faubourg de Béthune ;
- le quartier de Dorignies ;
- le quartier de l'entre les deux Scarpe ;
- Gayant Expo et le Parc Jacques Vernier.

Il est également à proximité du centre-ville historique, s'inscrit sur le boulevard Vauban et jouit de la proximité de la Scarpe et de ses aménités. Ce secteur est donc d'intérêt majeur ; il doit tirer profit de ses atouts.

Aussi, la requalification de ce secteur doit poursuivre les objectifs suivants :

- Résorber une importante friche commerciale (Leroy Merlin) et qualifier des réserves foncières (Norevie) – rue du Docteur Lequien ;
- Renouveler l'offre de logements sociaux (Norevie) – rue du Docteur Lequien et rue d'Auby ;
- Requalifier la friche Gaz de France, Engie ... – quai du Mariage, rues des Dames et Alphonse Hayez, boulevard Vauban.
- Recomposer l'îlot de Marchiennes – rues de Marchiennes, d'Orchies, Augustin Boutique, de Flandre
- Développer l'offre résidentielle en proximité du cœur de Ville (10 min à vélo) et de la gare (5 min à 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 magasin Leclerc.

## LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

### 1. Diversifier l'offre résidentielle et réanimer le quartier

Le secteur Vauban présente une **mixité fonctionnelle** qu'il faut conserver car elle est vectrice de dynamisme et de vie locale. Aussi, il s'agit de développer prioritairement des fonctions urbaines résidentielles, de commerces et d'activités de service et de bureaux.

Les friches présentes sur le secteur offrent des îlots entiers à restructurer, proches ou au bord de la Scarpe. Les programmes résidentiels qui y seront développés devront proposer :

- proposer une écriture architecturale et urbaine cohérente à l'échelle de l'îlot ;
- tirer parti des aménités des bords de Scarpe : vues, espaces de nature et de rafraîchissement, cheminements dédiés aux modes actifs...
- offrir une diversité de typologies et de formes urbaines qui participe à attirer de nouveaux ménages en ville – en particulier des familles – et favorise une plus grande mixité de la population douaisienne.

*Par exemple, les typologies et formes urbaines choisies pourront être des lots libres ou petits collectifs de type 2, 3 ou 4 qui proposent des extérieurs (jardins privatifs ou partagés, terrasses, balcons, ...) et des finitions architecturales soignées et différenciantes par rapport aux autres offres résidentielles de la ville.*

De manière générale, l'occupation du sol devra être compatible avec la sensibilité environnementale du site, en particulier avec les enjeux de préservation quantitative et qualitative de la ressource en eau. Une attention particulière sera portée sur la végétalisation des projets et des aménagements favorables à l'épanouissement de la biodiversité (cf. OAP patrimoine paysager et biodiversité).

Dans les secteurs concernés par le passage d'une ligne à haute tension, les aménagements tiendront compte du tracé du réseau pour éviter d'exposer les personnes à risque aux pollutions électromagnétiques. Une bande inconstructible de 20 mètres sous l'emprise de la ligne Haute tension est à respecter.

**Le réseau viaire au sein des îlots** résidentiels veillera à ne pas créer d'impasse, ni de trafic de transit.

**Sur le boulevard Vauban**, une façade commerciale sera reconstituée et fera le trait d'union avec le renouvellement urbain de la zone Leclerc-Conforama. Afin de garantir la qualité urbaine et architecturale de la requalification du boulevard, il faudra veiller à ce que les éventuelles aires de stationnements de plein air soient peu ou pas visibles depuis le boulevard principal (implantation en arrière du bâti privilégiée ; dans le cas contraire, traitement paysager avec des haies vives de densité et de hauteur suffisante...).

**Rue du Docteur Lequien** : La desserte de la friche Leroy Merlin devra s'assurer d'une connexion sécurisée avec la rue du Docteur Lequien (carrefour lisible et visible, fluidité de l'insertion dans le trafic).



## 2. Diffuser le paysage de la Scarpe au cœur de Vauban

La Scarpe et son paysage façonnera le nouveau quartier Vauban, qui participe directement à valoriser les parcours de la Scarpe. A ce titre, le réaménagement du quartier Vauban répondra aux objectifs suivants :

- Relier le quartier Vauban à la darse et au parc Jacques Vernier par la création d'une passerelle cycle et piétonne permettant de franchir la Scarpe ;
- Aménager les bords de Scarpe pour accueillir des activités de loisirs du quotidien (sport, promenade, pique-nique...) et favoriser les connexions avec le corridor écologique de la Scarpe (cf. OAP patrimoine paysager et biodiversité) ;

*Cela implique notamment de créer un véritable espace public de rencontre et de vie, à l'aménagement paysager (plantations, mobilier urbain, matérialité des sols...) cohérent tout au long de la Scarpe et avec les quartiers traversés.*

- Végétaliser les espaces publics et privés (jardins, parkings...) afin de créer une ambiance naturelle et un nouvel espace de respiration à proximité immédiate du cœur de ville ;
- Favoriser les constructions à haute performance environnementale pour affirmer l'identité du quartier (toitures et façades végétalisées, matériaux de construction naturel...) ;
- Les dispositifs de gestion des eaux pluviales et de lutte contre le risque inondation participeront à offrir un cadre de vie de qualité (usages mixtes, noues plantées...) :
  - Pour les friches Leroy Merlin et Engie/GDF et les projets situés sur l'îlot de Marchiennes, joindre à la demande d'autorisation d'urbanisme une notice de prise en compte du risque inondation.

## 3. Apaiser le quartier

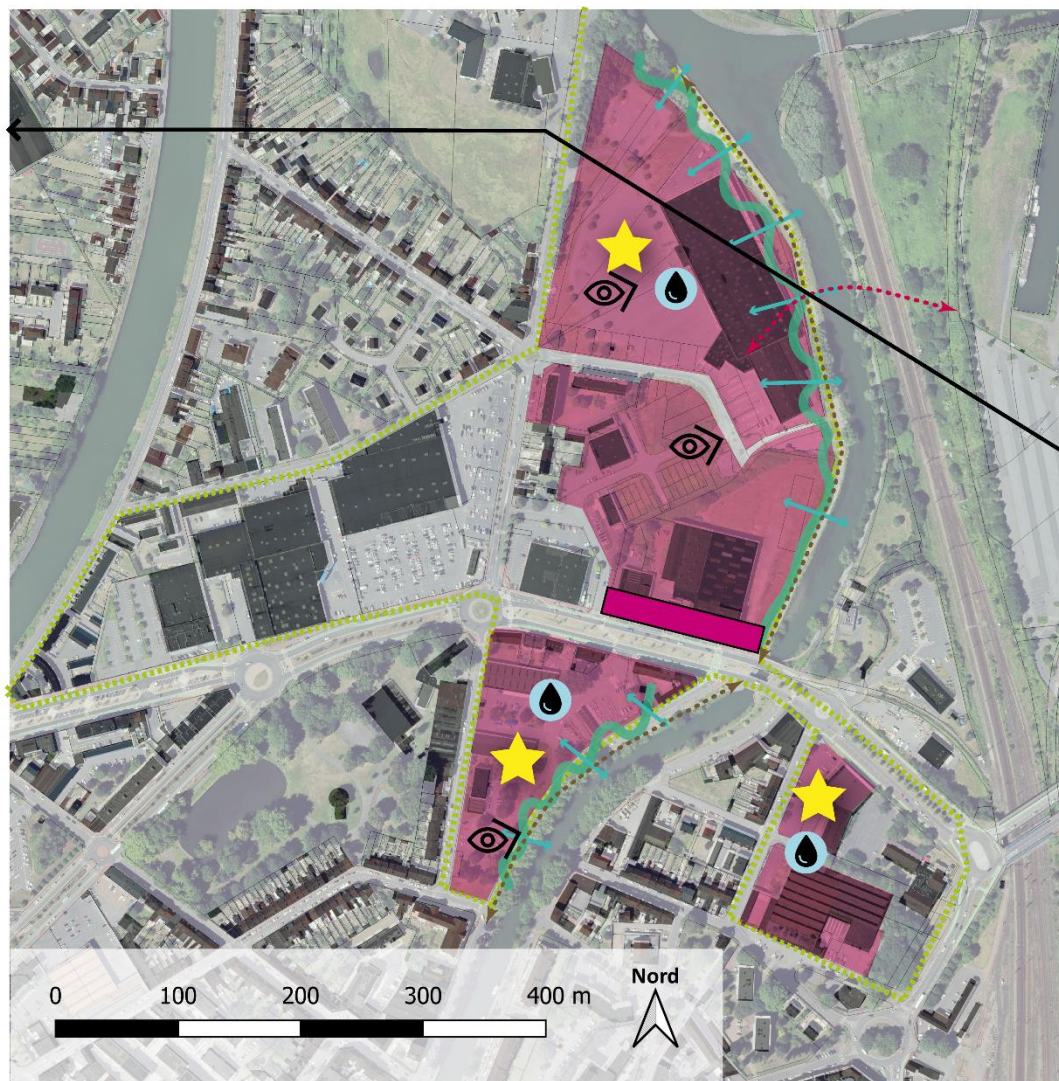
Pour créer un lieu de vie accueillant, la voiture retrouvera sa juste place. Les circulations seront repensées et les capacités de stationnement seront strictement proportionnées aux besoins des habitants et des entreprises (une recherche de foisonnement du stationnement sera menée). **La priorité sera donnée aux déplacements alternatifs à la voiture particulière : les modes actifs<sup>19</sup>** et le recours aux **transports collectifs** seront encouragés en renforçant les liaisons douces existantes aux abords et à l'intérieur des sites mutables, permettant ainsi de se rendre facilement (linéaires sécurisés et continus) dans le centre-ville, dans les quartiers voisins, à la gare et aux arrêts de bus les plus proches.

Afin de réduire les conflits d'usages (mobilité des riverains, trafic lié aux commerces [clients, livraisons, ...] piétons, cycles) et de promouvoir les déplacements actifs, le **réaménagement du boulevard Vauban et de la rue du Dr Lequien en boulevards urbains paysagers** est rendu nécessaire. Actuellement la structuration de ces voies donne la part belle à l'automobile ; demain, elle devra offrir une atmosphère plus apaisée plus propice à une pratique accrue, confortable et agréable des modes actifs.

---

<sup>19</sup> Avec les **modes actifs** l'utilisateur utilise sa force physique : vélo (classique ou à assistance électrique), marche, trottinette... pour se déplacer.

## CARTE DE SYNTHÈSE : SECTEUR 3 – VAUBAN



### LEGENDE

- Périmètre du secteur 2 "Porte d'entrée de la ville de Douai"
- Bâti
- Parcellaire

#### Objectifs :

- Îlots urbains à recomposer...
- ...et friches à résorber :
  - Y développer une nouvelle offre résidentielle en proximité du centre-ville,
  - Y favoriser des constructions à haute performance environnementale,
  - Y repenser la place de l'automobile, notamment :
    - \* pour répondre aux besoins des habitants et employés des entreprises locales, veiller à une capacité de stationnement adéquate pour éviter le report sur l'espace public et rechercher le foisonnement de l'offre.
    - \* en mettant en place des cheminements doux reliant le secteur aux aménités des transports collectifs (gare, bus...) et, de manière générale, en favorisant des mobilités différentes.
- Mettre en oeuvre tous les dispositifs adéquats de gestion des eaux de pluie, de lutte contre le risque inondation et de préservation de la ressource en eau.
- Prendre en compte la présence d'une ligne haute tension sur le site et veiller à l'adéquation des constructions et usages à proximité, en s'inspirant des préceptes de l'urbanisme favorable à la santé.
- Aménager les bords de Scarpe pour accueillir des activités de loisirs du quotidien et favoriser les connexions avec les corridors écologiques.
- Etudier la possibilité de créer un franchissement entre l'îlot Vauban au nord du boulevard éponyme et Gayant expo et son parc.
- Valoriser les rives de la Scarpe et diffuser ses caractéristiques paysagères (plantations...) vers le coeur de Vauban.
- Créer des continuités visuelles vers la Scarpe (points de vue)
- Conserver ou recréer une façade commerciale sur le boulevard Vauban.

Sources des pictogrammes : From Noun project - pour la goutte d'eau : Adrien Coquet - pour l'œil : AlePio

