

SOMMAIRE

<u>SOMMAIRE</u>	<u>1</u>
<u>Chapitre 1 : Introduction / Situation</u>	<u>2</u>
<u>Surface totale couverte par l'OAP : environ 2024 ha</u>	<u>2</u>
<u>Contexte</u>	<u>3</u>
<u>Objectifs poursuivis par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables</u>	<u>3</u>
<u>Champ d'application</u>	<u>3</u>
<u>Chapitre 2 : Orientations et objectifs transversaux</u>	<u>5</u>
<u>1 : Gérer un héritage, vecteur d'identités à préserver</u>	<u>5</u>
<u>2 : Accompagner un potentiel de transformation urbaine, de revitalisation sociale et de renaturation</u>	<u>6</u>
<u>2.1 Densité et application du coefficient de densité minimale</u>	<u>6</u>
<u>2.2 Enjeux environnementaux</u>	<u>7</u>
<u>2.3 Soutenir la place des activités économique sur le territoire</u>	<u>9</u>
<u>2.4 Habitat et mixité sociale</u>	<u>10</u>
<u>3 : Favoriser un système de liens et de lieux</u>	<u>10</u>
<u>3.1 Stationnement dans les opérations nouvelles :</u>	<u>10</u>
<u>3.2 Qualité des espaces publics au service des modes actifs:</u>	<u>11</u>
<u>3.3 Perméabilité des grands îlots / grands tènements le long du tramway</u>	<u>12</u>
<u>3.4 Accessibilité logistique des grands secteurs économiques</u>	<u>12</u>
<u>4 : Faire du tramway un révélateur de la diversité urbaine et sociale des quartiers desservis</u>	<u>13</u>
<u>Chapitre 3 : Déclinaison par séquences</u>	<u>16</u>

Chapitre 1 : Introduction / Situation

Surface totale couverte par l'OAP : environ 2024 ha



Contexte

L'OAP globale *Dessiner la ville autour du tramway Roubaix-Tourcoing* vient accompagner les transformations urbaines attendues par le déploiement d'un nouveau mode de transport lourd traversant les 5 communes de Neuville en Ferrain, Tourcoing, Roubaix, Wattrelos, Hem. Si le tramway induit des changements profonds de l'espace public là où il circulera, la transformation du tissu urbain dans l'épaisseur prendra plus de temps. L'objectif de la présente OAP est de poser un cadre permettant d'accompagner ces transformations pour qu'elles viennent amplifier l'effet du tramway en matière de programmation urbaine, de pratiques de mobilité, de formes urbaines et architecturales et d'exemplarité environnementale.

Le périmètre de l'OAP est découpé en 12 séquences détaillées dans le sommaire en infra, reflétant le croisement d'entités urbaines très contrastées.

Objectifs poursuivis par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

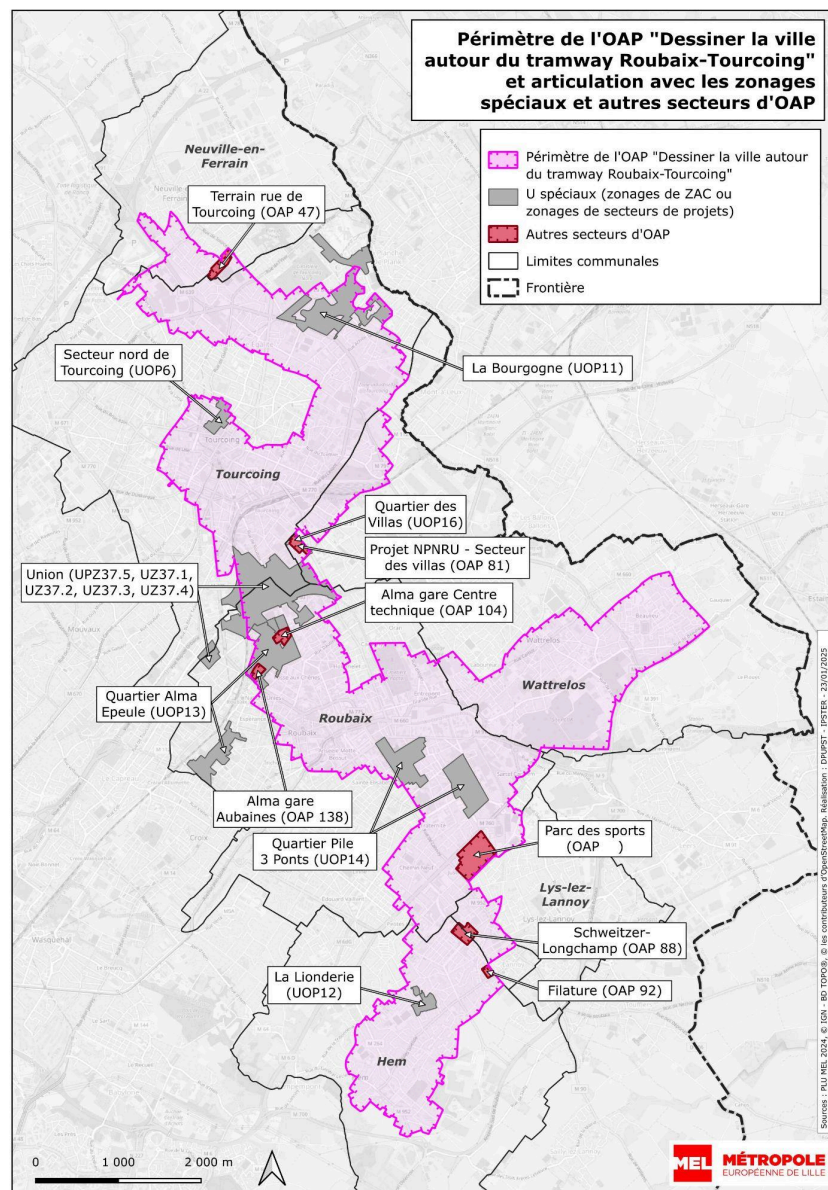
Conformément aux orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), le projet urbain poursuit notamment les objectifs suivants :

- Optimiser les pratiques de mobilité en faveur des modes de transport durables
- Développer un maillage des espaces publics à l'échelle du quotidien pour tous les modes de transports et pour tous les usages
- Inciter à la pratique des modes actifs par des aménagements adaptés
- Se doter des conditions de valorisation des grands équipements existants
- Favoriser la mobilisation du foncier en renouvellement urbain
- Promouvoir la mixité fonctionnelle, facteur de praticité de la vie quotidienne
- Accompagner les entreprises par le maintien et le développement d'une offre économique diversifiée
- Développer la métropole des proximités, notamment en rapprochant lieu d'habitation et de travail
- Développer la ville animée et productive
- Dynamiser la production de logements et promouvoir la qualité d'habiter pour tous
- Développer les dispositifs favorisant la place du végétal dans les zones urbaines

Champ d'application

La carte ci-dessous reprend le périmètre global de l'OAP *Dessiner la ville autour du tramway Roubaix-Tourcoing* qui comprend les 5 communes traversées, mais aussi Lys-Lez-Lannoy, qui est impactée dans l'épaisseur du tracé. Elle précise les secteurs qui, bien qu'inclus en tout ou partie dans le périmètre global, sont soumis à une réglementation spécifique (secteurs de projets "UOP", secteurs de ZAC "UZ" ou secteurs régis par une OAP de projet urbain dédiée).

Dans ces secteurs, en cas de concurrence avec les dispositions de la présente OAP, c'est la réglementation spécifique qui prime.



Chapitre 2 : Orientations et objectifs transversaux

Modalités d'aménagement d'ensemble

L'aménagement du secteur se fera au fur et à mesure des équipements de la zone (différemment permis peuvent être déposés).

Ambitions du projet

Le projet dans toutes ses composantes répond à quatre grandes ambitions en termes de qualification et d'aménagement :

1 : Gérer un héritage, vecteur d'identités à préserver

Un paysage en séquences

Le tramway Roubaix-Tourcoing traverse des quartiers avec des formes urbaines et des histoires différentes. L'objectif est de conforter les traces et les atouts de cet héritage constitué à la fois d'un patrimoine industriel, social et résidentiel, marqueur aujourd'hui encore, d'un socle d'identités reconnues. Les vecteurs d'identités relèvent tout à la fois d'une dimension urbaine, culturelle et économique et, selon l'histoire et leur contexte, ils donnent forme à des grandes typologies de séquences paysagères caractéristiques :

- Les paysages ruraux : Ils se distinguent par une faible densité de constructions. La végétation y occupe une place principale, sous diverses formes : alignements d'arbres, haies brise-vent, cultures céréalières et maraîchères. Cette séquence n'est présente que de manière très ponctuelle dans le périmètre. Tout projet qui y sera développé devra mettre en valeur et développer la qualité paysagère du secteur.
- Les paysages urbains récents : Ils se caractérisent par la présence de nouvelles constructions, la transformation d'anciennes friches industrielles ou le remplissage de vides dans un tissu urbain existant. Bien qu'ils puissent parfois être en rupture totale avec leur environnement, ils nécessitent une attention particulière quant à la manière de (re)créer de nouveaux espaces et usages. Ils contribuent de manière significative au renouveau de la ville.
- Les paysages urbains anciens : Il s'agit des anciens centres-villes, des bourgs historiques et des vestiges des cités d'autrefois. Ces zones se caractérisent par un tissu urbain relativement dense, avec des constructions en matériaux authentiques qui témoignent d'une époque historique spécifique. Cette séquence paysagère concerne principalement les anciennes villes intra-muros, sur lesquelles s'est développée la ville actuelle, ainsi que les faubourgs qui s'organisent autour des principales artères historiques de la ville. Ces espaces présentent un enjeu fort de préservation et de valorisation, en lien avec les dispositions des Sites Patrimoniaux Remarquables (SPR) dans lesquels ils s'insèrent.

- Les paysages urbains végétalisés : Cette séquence concerne les espaces ouverts de la ville, offrant des zones de respiration. Ces espaces servent de lieux de rassemblement, de passage et d'usage multiple. Ces espaces peuvent inclure divers éléments tels que des alignements d'arbres remarquables ou des arbres isolés, et sont souvent associés à des paysages urbains historiques. Il conviendra de soutenir leur appropriation par les habitants pour en faire des lieux de destination et tirer partie des aménités qu'ils peuvent offrir.
- Les paysages d'infrastructures : Ces espaces se distinguent par la présence de grandes infrastructures qui dominent le paysage. Il peut s'agir de ponts, de réseaux ferroviaires et routiers, ainsi que de zones économiques, artisanales, industrielles ou commerciales. La végétation, souvent présente de manière résiduelle (sous les ponts, le long des routes, etc.), joue un rôle crucial dans la perception de ces infrastructures, et contribue largement à leur intégration harmonieuse dans le paysage global, il conviendra donc d'y soutenir son développement.
- Les paysages industriels : Cette typologie paysagère est largement répandue à l'échelle de la métropole. Le riche patrimoine industriel local constitue majoritairement ces paysages. Symbole de mutation, ils accueillent aujourd'hui de nouveaux usages. Ces espaces constituent des repères importants dans le réseau et nécessitent un traitement particulier, tant par les usages que par les aménagements proposés, afin de les valoriser davantage. Considérés comme des repères puissants dans le paysage, ils doivent continuer à se renforcer et à s'affirmer.

Un patrimoine protégé

Les villes de Tourcoing et de Roubaix sont concernées chacune par un périmètre de Site Patrimonial Remarquable (SPR) et émaillées de plusieurs périmètres de protection autour des monuments historiques : le pétitionnaire de tout projet de construction ou installation concerné par ces périmètres et monuments devra prendre en compte les obligations afférentes dans la réalisation de son projet.

2 : Accompagner un potentiel de transformation urbaine, de revitalisation sociale et de renaturation

La ligne de tramway Roubaix-Tourcoing soutient les processus de mutations spatiales et sociales, sur un territoire où les sites potentiels de renouvellement urbain sont nombreux dans un périmètre de 500 m de part et d'autre de la ligne. Ils représentent un volume estimatif de 127 ha de foncier (mutations, friches, vacance, délaissés...), qui invite à réactiver les processus de transformation. L'enjeu réside non seulement dans la dynamique urbaine amplifiée par l'arrivée du tramway mais aussi dans le renversement de l'effet spirale d'appauvrissement du territoire. Son tracé, traversant de nombreux quartiers résidentiels aujourd'hui à la marge des polarités communales et des dessertes de métro, a en effet pour objectif d'œuvrer à leur désenclavement ainsi qu'à leur développement.

2.1 Densité et application du coefficient de densité minimale

À proximité des transports très performants : Un objectif de densité minimale de 0,7

Afin d'optimiser l'usage du foncier sur la métropole, le PLU fixe des ambitions de densité qui sont reprises dans le PADD et dans l'OAP thématique aménagement. Afin de favoriser l'usage des transports en commun sur le territoire, les ambitions de densité sont renforcées en cohérence avec le

Plan de Mobilité Métropolitain sur les secteurs proches des transports en commun très performants (métro, tramway et Bus à Haut Niveau de Service). Ces ambitions concernent aussi bien les transports en commun existants que ceux programmés, afin de préparer la ville de demain et de favoriser leur usage futur.

Ainsi, les projets compris dans le périmètre de la présente OAP doivent concourir à cette ambition en respectant un objectif de densité minimale équivalent à 0.7 en respectant les principes ci-dessous :

La densité doit inclure des espaces de respiration

Afin de ne pas opposer densité et nature en ville, et ne pas pénaliser les projets comprenant des espaces communs, l'assiette prise en compte pour l'application des ambitions de densité minimale est la surface du projet d'aménagement sans compter ces espaces communs (espaces verts, stationnement, voirie).

La densité concerne toutes les vocations de la ville

L'ambition de densité concerne toutes les vocations, quelle que soit leur destination, (habitat, activités économiques, ...). Seuls les équipements publics et les entrepôts et industries ne sont pas concernés par cet objectif.

Des ambitions modulées selon le contexte

L'ensemble du périmètre de la présente OAP est concerné par cet objectif. Le coefficient de densité minimale de 0,7 du PLU s'applique au sein du périmètre de l'OAP selon les modalités prévues dans le livre 1 du règlement écrit. Ce coefficient est en application depuis l'entrée en vigueur du PLU3 le long des axes de transports en commun existants. Pour les lignes futures, dont la ligne de tramway Roubaix-Tourcoing, il s'appliquera de manière échelonnée, dès la prise de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique concernant les lignes.

Comme précisé dans le règlement écrit, les projets d'aménagement faisant l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation ou d'un zonage urbain spécifique doivent également concourir à cette ambition en respectant l'objectif de densité minimale équivalent à 0,7. Cet objectif peut être contextualisé afin de rechercher une densité plus importante dans les projets dont le contexte le permet, en adéquation avec les densités d'occupation du sol existantes aux alentours. Cette contextualisation peut aussi permettre une modulation de l'objectif en cas d'existence d'un risque naturel ou technologique connu, ou afin de préserver la valeur environnementale, paysagère ou patrimoniale de secteurs protégés par un outil réglementaire de protection du PLU. Cet objectif, modulé en fonction du contexte, est traduit directement dans les dispositions spécifiques contenues dans les OAP « projet urbain » et les règlements du livre IV encadrant les sites repris dans un zonage urbain spécifique.

2.2 Enjeux environnementaux

Le développement de la nature en ville est un objectif prégnant qui devra être recherché partout et sous toutes ses formes, que ce soit dans les espaces privés ou les espaces publics.

Corridors écologiques

Les projets d'aménagement permettront de rechercher les opportunités de créer des corridors écologiques en lien avec les trames vertes et bleues. Le domaine public pourra utilement servir de support pour tisser ces liens.

Une attention particulière sera portée sur les possibles actions en gestion intégrée des eaux pluviales, notamment sur les secteurs ou les STEP dysfonctionnent (notion de ville éponge).

Lutte contre les îlots de chaleur urbains

Des secteurs traversés présentent une forte exposition à un potentiel Îlot de Chaleur Urbain (ICU). Dans les lieux concernés, il est recommandé d'associer :

- la strate arborée avec les arbres de moyen et grand développement (supérieur à huit mètres de haut), pouvant être utilisés comme individus isolés ou en mélange pour former haies et boisements,
 - la strate arbustive pour former haies et lisières ou composer des massifs mixtes,
 - la strate herbacée pour composer les prairies et gazons,
- en construisant les palettes végétales du projet avec les essences adaptées au sol et au climat issues de l'annexe documentaire.

Prise en compte des habitats

Le périmètre de l'OAP comprend des habitats à enjeux écologiques modérés à fort. Dans ces secteurs, les grands arbres et les arbres têtards sont à préserver. Leur abattage est à éviter, sauf :

- si la sécurité des biens et des personnes est compromise
- en cas de maladie irréversible de l'arbre
- en cas d'impossibilité technique d'évitement par le projet
- en cas de nécessité liée à une autre réglementation (code civil).

Zones de bruit

Les secteurs traversés sur Neuville-en-Ferrain, Tourcoing, Roubaix et Wattrelos sont caractérisés par une zone de bruit élevé. Le pétitionnaire de tout projet de construction ou installation devra prévoir des aménagements ou dispositifs constructifs prenant en considération les niveaux sonores dans ces secteurs.

Phénomènes d'inondations

A l'échelle du périmètre global de l'OAP, des secteurs sont susceptibles d'être concernés par des phénomènes d'inondation peu caractérisés. Le pétitionnaire de tout projet de construction ou installation devra vérifier la vulnérabilité du projet avec le niveau d'aléa connu.

Plantation d'arbres et compensation des arbres abattus

Conformément aux objectifs du PADD en termes de préservation et de développement de la nature, l'application de l'OAP Climat Air Energie Risques Santé (CAERS) pour un projet déclaré d'utilité publique dans le périmètre de la présente OAP est précisée comme suit. Afin de garantir l'objectif de développement de la nature en ville et de la biodiversité décliné dans la prescription P2.3.2-d de l'OAP CAERS, les maîtres d'ouvrages pourront procéder à la compensation des arbres dont l'abattage a été rendu nécessaire, dans les conditions suivantes :

- Soit par la recomposition en numéraire (règle de 3 arbres replantés pour 1 arbre abattu) sur des parcelles incluses à l'intérieur du périmètre de la présente OAP, qu'elles soient directement voisines ou non du projet d'aménagement ou de construction ;
- Soit par la reconstitution escomptée à maturité de la superficie de la canopée existante avant travaux (surface globale occupée par les feuillages ou les houppiers des sujets), sur un ou plusieurs secteurs inclus à l'intérieur du périmètre de la présente OAP, qu'ils soient directement voisins ou non du projet d'aménagement ou de construction.

Cette recomposition doit contribuer aux objectifs de revégétalisation des différentes séquences de la présente OAP.

Sont qualifiés d'arbres les végétaux ligneux, à l'exception des lianes, ayant une tige nue et non ramifiée dès la base, d'une hauteur supérieure ou égale à 7 mètres.

En cas de concurrence avec d'autres législations qui poursuivent ces mêmes objectifs, et notamment pour les projets concernés par une autorisation d'abattage d'arbres d'alignement, pour lesquelles des modalités de compensation particulières sont prévues par l'État, les obligations précitées sont présumées respectées par l'application des mesures de compensation ordonnées par l'autorité administrative compétente, dont par exemple l'arrêté préfectoral autorisant l'abattage.

2.3 Soutenir la place des activités économique sur le territoire

Ce territoire porte la trace et l'héritage d'une intense activité industrielle passée, avec encore aujourd'hui une diversité d'activités économiques existantes et une place importante dans le paysage et l'occupation foncière. Ces activités économiques prennent des formes urbaines variées, entre des grandes implantations sur d'anciennes friches industrielles ou des zones d'activités plus modernes, et une dissémination dans le tissu urbain mixte. L'enjeu pour le territoire, où le revenu médian est inférieur à la moyenne métropolitaine et le taux de chômage supérieur à la moyenne métropolitaine, est de maintenir cette activité économique pourvoyeuse d'emplois et de favoriser son développement et l'implantation de nouvelles activités en renouvellement urbain, tant dans le tissu urbain mixte que sur les zonages économiques dédiés.

L'objectif est que le tramway puisse venir soutenir cette dynamique et faciliter notamment l'accès des salariés à leurs emplois et de renforcer l'attractivité de sites économiques existants ou à fort potentiel de redéploiement en améliorant l'intégration dans la trame urbaine, en renforçant les

modes d'accès, en reconsidérant les typologies d'activités et de fonctions. C'est aussi un enjeu de reconversion des friches pouvant alors disposer d'une évolution de leur visibilité et accessibilité.

2.4 Habitat et mixité sociale

Les communes de Tourcoing et Roubaix ont été fortement affectées par la dynamique de désindustrialisation de leurs territoires. Cet impact se ressent encore aujourd'hui avec une concentration importante de précarité économique et de fragilité sociale. Cette concentration transparaît dans les indicateurs socio-démographiques des IRIS le long du tracé du futur tramway (voir les PLH du Tourquennois et du Roubaisien), certains dominés par des quartiers NPNRU, ainsi que par de l'habitat ancien indigne.

O

L'enjeu de l'arrivée du tramway Roubaix-Tourcoing est de permettre un regain d'attractivité par la desserte en transport public en vue d'une amélioration du cadre de vie existant et d'un rééquilibrage socio-démographique. Les secteurs en QPV et NPNRU ont déjà pour objectifs de répondre à ces enjeux, il s'agira ainsi de les conforter dans leur réaménagement et leur vocation programmatique en lien avec l'arrivée d'une ligne de transport lourd. La production d'habitat de qualité ainsi que la réhabilitation de logements insalubres dans le cadre de programmations mixtes et de la desserte par la ligne de tramway contribueront à reconnecter ces quartiers à leurs communes et à les rendre plus attractifs.

3 : Favoriser un système de liens et de lieux

La ligne tramway Roubaix-Tourcoing renforce les conditions de proximité des habitants avec les équipements, les services au sein des communes et des quartiers desservis, mais crée également de nouvelles interconnexions avec les pôles d'emplois, les centralités voisines de Lille, de Villeneuve d'Ascq ou de Courtrai.

Il s'agit par ailleurs de réduire la dépendance à la voiture pour les habitants et usagers en portant un effort complémentaire en faveur des mobilités douces. Sécuriser et qualifier l'espace public revient à renforcer l'identification des continuités et des parcours, et donc à favoriser le vélo et la marche.

3.1 Stationnement dans les opérations nouvelles :

La modulation des règles pour la création de places de stationnement est un levier pour l'adaptation au changement climatique et à la transition énergétique, pour la baisse de l'usage automobile et le rééquilibrage de la place de l'automobile sur l'espace public. Autour d'un axe de transports en commun comme le tramway, qui constitue un secteur de très bonne desserte et de densité minimale, l'objectif à terme est donc que les projets urbains prévoient moins de places de stationnement, pour favoriser l'usage du tramway par les habitants et prioriser la production de surface de logements, d'activités ou d'espaces naturels attendus dans ce type de secteur.

Ces ambitions sont reprises dans le PADD et dans l'OAP thématique transport / déplacements / stationnement, et en tant que secteur de très bonne desserte et de densité minimale, les dispositions en matière de stationnement seront opposables à compter de l'arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne ou de la portion de ligne concernée. Une évolution du règlement de stationnement (prévoyant des règles allant du S0 au S6) sera également à envisager pour définir des plafonds adaptés aux différents contextes urbains du périmètre de l'OAP.

Par ailleurs, le projet d'aménagement du tramway viendra réduire sur certaines séquences l'offre de stationnement existant sur l'espace public et appelle à une réflexion globale sur la manière de le compenser. Il conviendra donc de préciser cette vision avant de faire évoluer les règles.

Par anticipation, il sera recherché une conception réversible du stationnement en structure de façon à faciliter sa reconversion vers d'autres usages : dimensions superficielles, hauteurs de chaque niveau, rapport rez-de-chaussée/espaces extérieurs...

Le stationnement lié aux nouveaux programmes pourra par ailleurs faire l'objet d'une mutualisation ou d'un foisonnement.

3.2 Qualité des espaces publics au service des modes actifs:

La charte de l'espace public définit les ambitions de la MEL en faveur d'espaces publics de qualité. L'espace public est le support multimodal de déplacements et la charte porte l'ambition d'une réorganisation de l'espace public en faveur d'une mobilité bas-carbone. Cette ambition se décline à travers des objectifs d'un meilleur partage de l'espace public en faveur des mobilités actives, d'une intégration des transports en commun dans l'espace public et d'une ville apaisée. La ligne de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing participe de ces projets majeurs de transformation de l'espace public. Une vigilance toute particulière sera dès lors opérée sur les points suivants :

Aménagements en faveur de l'intermodalité

Sur les espaces publics situés à des noeuds de jonction entre plusieurs lignes de transports collectifs, l'intermodalité sera recherchée au travers de l'aménagement : confort des déplacements à pied, proximité et co-visibilité entre les arrêts, services favorisant l'intermodalité (bancs, abris, aides à l'orientation...).

Favoriser la marche et le piéton

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public, les cheminements piétons seront rendus confortables, tant par les matériaux utilisés que dans leur dimensionnement : cheminement continu d'une largeur de 1,5 mètre minimum (sans émergence ni stationnement), dévers faible, revêtement de sol confortable, etc.

Gestion du stationnement

L'objectif général dans ce secteur de très bonne desserte est de favoriser le développement de mobilités alternatives à la voiture. Il sera donc attendu de l'aménagement de l'espace public qu'il contribue à cet objectif en cherchant à limiter le développement du stationnement automobile.

Dès lors que le projet comporte une création de places de stationnement (y compris longitudinal), il conviendra de planter 1 arbre pour 4 places de stationnement nouvellement créées ou, en cas d'impossibilité technique avérée, prévoir des surfaces éco aménageables à hauteur de 20 % de la superficie des surfaces supplémentaires dévolues au stationnement.

Limitation de l'imperméabilisation

Toutes les opportunités seront recherchées pour limiter l'imperméabilisation des sols et augmenter la part d'espace public déconnectée du réseau unitaire d'assainissement par l'emploi de revêtements poreux et/ou l'utilisation des espaces verts pour recueillir, stocker et infiltrer les eaux pluviales « à la source ».

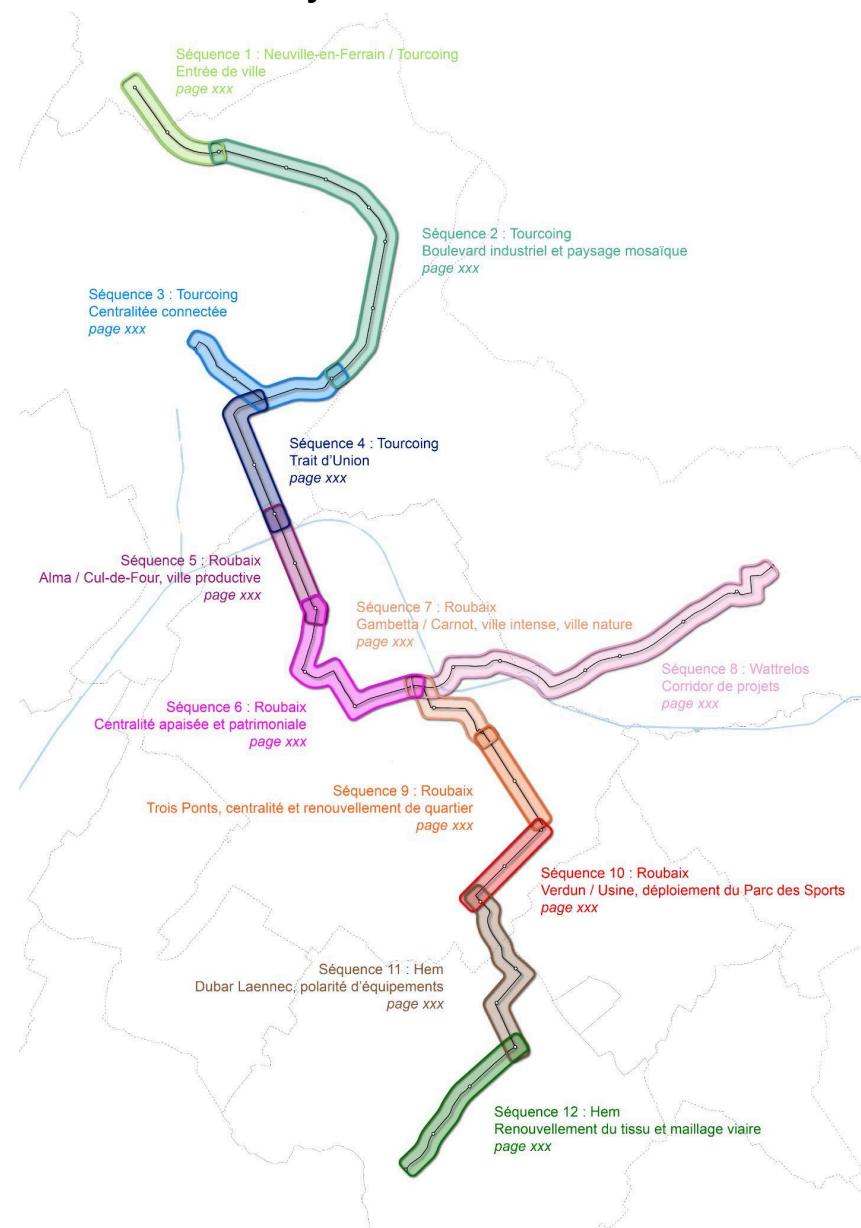
3.3 Perméabilité des grands îlots / grands tènements le long du tramway

L'aménagement des espaces communs des opérations devront assurer la traversée des grandes parcelles ou grands sites en modes doux, afin de faciliter l'accès au tramway.

3.4 Accessibilité logistique des grands secteurs économiques

Dans une logique de préservation et de développement de l'activité économique dans le périmètre global de la présente OAP, l'accessibilité des grands secteurs économiques et commerciaux devra être préservée pour le transport de marchandises

4 : Faire du tramway un révélateur de la diversité urbaine et sociale des quartiers desservis



Carte récapitulative : les 12 séquences urbaines du tramway

La ligne de tramway traverse 12 séquences urbaines complémentaires, dotées de marqueurs spécifiques.

- Séquence 1 : Neuville-en-Ferrain / Tourcoing - Entrée de ville
- Séquence 2 : Tourcoing / Wattrelos - Boulevard industriel et paysage mosaïque
- Séquence 3 : Tourcoing - Centralité patrimoniale et intermodale
- Séquence 4 : Tourcoing / Roubaix - Trait d'Union
- Séquence 5 : Roubaix - Alma, Cul de Four, ville productive
- Séquence 6 : Roubaix - Centralité apaisée et patrimoniale
- Séquence 7 : Roubaix - Gambetta / Carnot, ville intense, ville nature
- Séquence 8 : Wattrelos - Corridor de projets
- Séquence 9 : Roubaix - Trois ponts, centralité et renouvellement de quartiers
- Séquence 10 : Roubaix - Verdun / Usine, déploiement du parc des sports
- Séquence 11 : Hem - Dubar Laennec, polarité d'équipements
- Séquence 12 : Hem - Renouvellement du tissu et maillage viaire

Précisions sur la légende cartographique

Dans chaque séquence, on retrouve sur la cartographie le tracé de la ligne de tramway et les limites du périmètre de l'OAP.

Le positionnement et le nom des stations sont réalisés "à date" et sont susceptibles d'évoluer en fonction de l'avancée des travaux d'Extramobile.

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) sont représentés et classés en 3 catégories : PEM majeurs, PEM de proximité et points de connexion.

Des couleurs différentes figurent les types d'usages et de fonctions existants ou projetés : équipement/commerce/service, activité économique, secteur de projet, parc et jardin ou ensemble paysager à valoriser.

Les lieux singuliers représentés correspondent à des lieux à haute intensité d'usages, et font l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la conception du projet de tramway.

Légende des cartes :

-  Périmètre OAP
-  Ligne et stations tramway TRT
-  PEM majeur
-  PEM de proximité
-  Point de connexion
-  Métro existant
-  Tramway existant
-  Vélo +
-  Vélo + variante
-  Connexion à valoriser
-  Connexion à créer
-  Centralité
-  Lieu singulier
-  Signal urbain
-  Façade urbaine
-  Equipement / commerce / service
-  Activité économique
-  Secteur de projet
-  Parc et jardin
-  Ensemble paysager à valoriser

Chapitre 3 : Déclinaison par séquences

Séquence 1 : Neuville-en-Ferrain / Tourcoing - Entrée de ville de la station “Schuman Hauts-de-France” à la station “Rue de Gand”

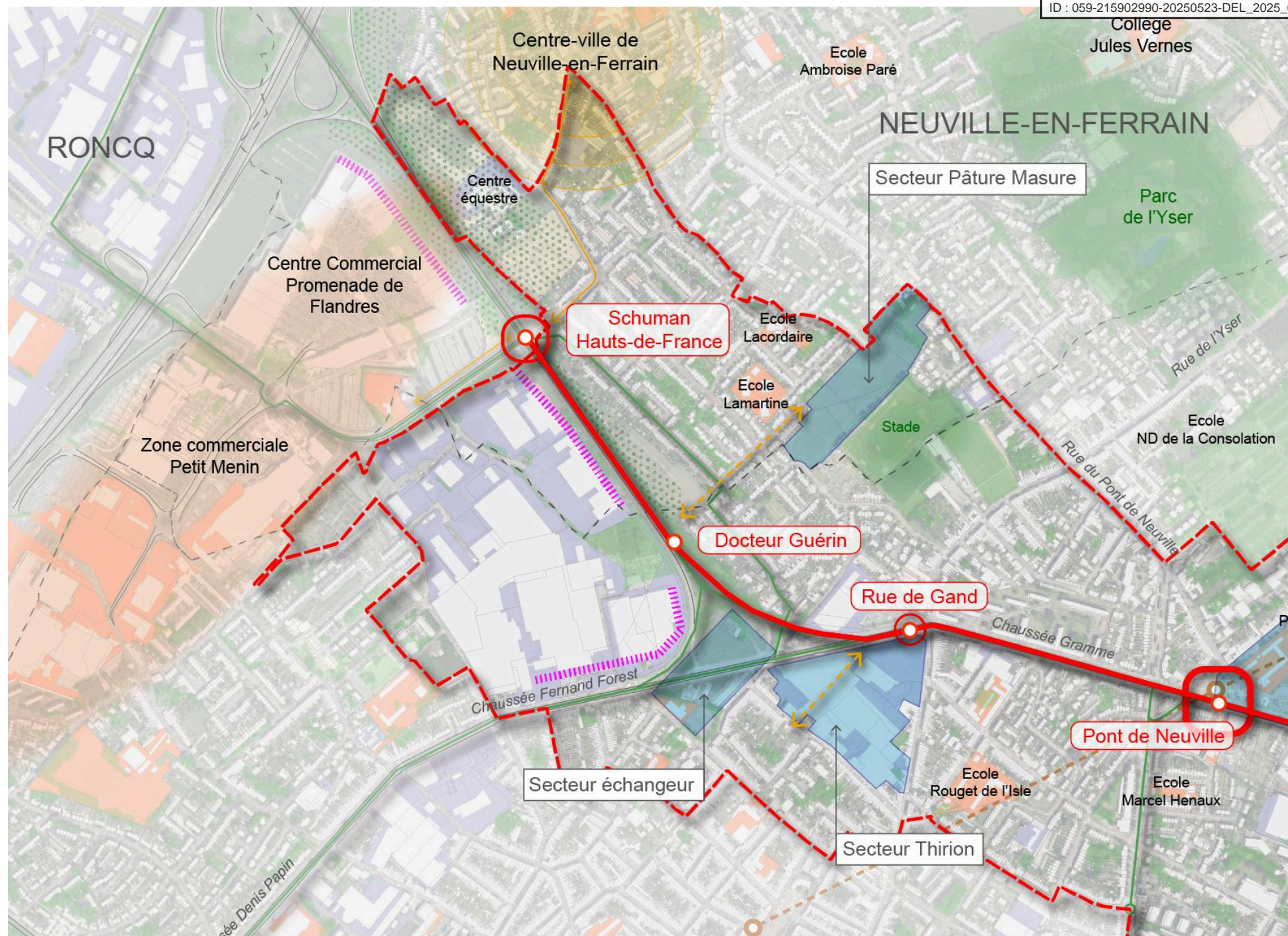
Contexte :

Plusieurs pièces urbaines distinctes s'organisent de part et d'autre du Boulevard des Hauts-de-France : secteur agricole autour du centre équestre / tissu de maisons individuelles avec jardins / espace commercial rayonnant à une échelle Nord métropolitaine et transfrontalière (promenade de Flandres et la zone du Petit Menin) / zone d'activités économiques. Le caractère très routier du Boulevard des Hauts-de-France accentue l'effet rupture entre ces différentes pièces urbaines

Orientations :

PROGRAMMATION	MOBILITÉ	MORPHOLOGIE – TYPOLOGIE	ENVIRONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> - Diversifier l'offre de logements et proposer une densité plus forte sur les secteurs “Pâturé Masure” et “Thirion” - Redynamiser la zone d'activités économiques au croisement Boulevard des Hauts-de-France / Chaussée Fernand Forest - Maintenir la présence d'immobiliers productifs sur de grands tènements - Intensifier le tissu de maisons existantes côté Neuville-en-Ferrain tout en préservant “l'esprit village” de la commune 	<ul style="list-style-type: none"> - Identifier une offre de stationnement au niveau de la station “Schuman Hauts-de-France” pour assurer le rabattement - Améliorer le parcours des différents usagers (clients et salariés de la zone commerciale, salariés de la zone d'activités, résidents du secteur élargi) : . Faciliter les connexions modes doux depuis et vers le centre-ville de Neuville-en-Ferrain . Faciliter les connexions modes doux depuis et vers le secteur “Pâturé Masure” . Faciliter les connexions modes 	<ul style="list-style-type: none"> - Marquer une urbanité sur les abords du Boulevard des Hauts-de-France (aujourd'hui on est sur l'arrière) - Eviter l'effet coupure du Boulevard des Hauts-de-France en modifiant son aspect routier pour le rendre plus urbain - Préserver “l'esprit village” dans l'épaisseur du tissu urbain au Nord du boulevard - Requalifier le secteur de l'échangeur à Tourcoing pour en faire une entrée de ville. Le tracé du tramway offrira des opportunités d'espaces à urbaniser. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sanctuariser le corridor vert autour du Boulevard des Hauts-de-France (zone agricole et centre équestre, alignements d'arbres...) - Préserver le caractère vert de la commune de Neuville-en-Ferrain (maisons avec jardins...)

<p>- Préserver la vocation agricole de l'espace autour du centre équestre</p>	<p>doux depuis et vers la polarité commerciale (Promenade de Flandres, Petit Menin...)</p> <p>. Faciliter les connexions modes doux depuis et vers la zone d'activité économique</p>		
--	--	--	--



Séquence 2 : Tourcoing / Wattrelos - Boulevard industriel et paysage mosaïque de la station “Rue de Gand” à la station “Levant”

Contexte :

Cette séquence est marquée par un environnement très hétérogène : logements collectifs plus ou moins récents en R+3 - R+4 / maisons individuelles type 1930 / friches industrielles sur de grands tènements / zones d'activités et de commerces...

C'est un secteur dynamique en pleine mutation : projets immobiliers de petits collectifs déjà en cours (notamment vers le parc de la Cotonnière) et grands tènements industriels à l'étude (Thirion, Lepoutre, Caulliez, Potente, Vertbaudet...)

Orientations :

PROGRAMMATION	MOBILITÉ	MORPHOLOGIE – TYPOLOGIE	ENVIRONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> - Conforter la mixité des fonctions autour du Boulevard industriel (logements, activités économiques, commerces, équipements) - Maintenir et consolider la vocation productive de cette séquence, les zones UE et encourager la densification des espaces économiques dédiés - Renforcer les polarités existantes (polarité commerciale Place de la Bourgogne, polarité d'équipements scolaires Place de la Croix Rouge, pôle d'échanges multimodal de Pont de Neuville"...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la perméabilité des grands tènements industriels en mutation (Thirion, Lepoutre, Caulliez, Potente...) - Améliorer la qualité et le confort des espaces publics en donnant plus de place aux piétons. - Renforcer le statut de PEM majeur de la station “Pont de Neuville” avec une qualité de traitement de la correspondance tramway / métro 	<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser l'héritage industriel du Boulevard à travers la mise en valeur du patrimoine bâti (quelques bâtiments totems comme le bâtiment Vertbaudet...) - Marquer une urbanité sur les abords du Boulevard (alignement, front urbain...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Requalifier les espaces verts sur les secteurs de projets et développer des îlots de fraîcheur. - Poursuivre le principe de ceinture verte du Boulevard industriel en végétalisant de manière significative le boulevard et ses abords





Séquence 3 : Tourcoing - Centralité patrimoniale et intermodale de la station “Levant” à la station “Tourcoing Centre”

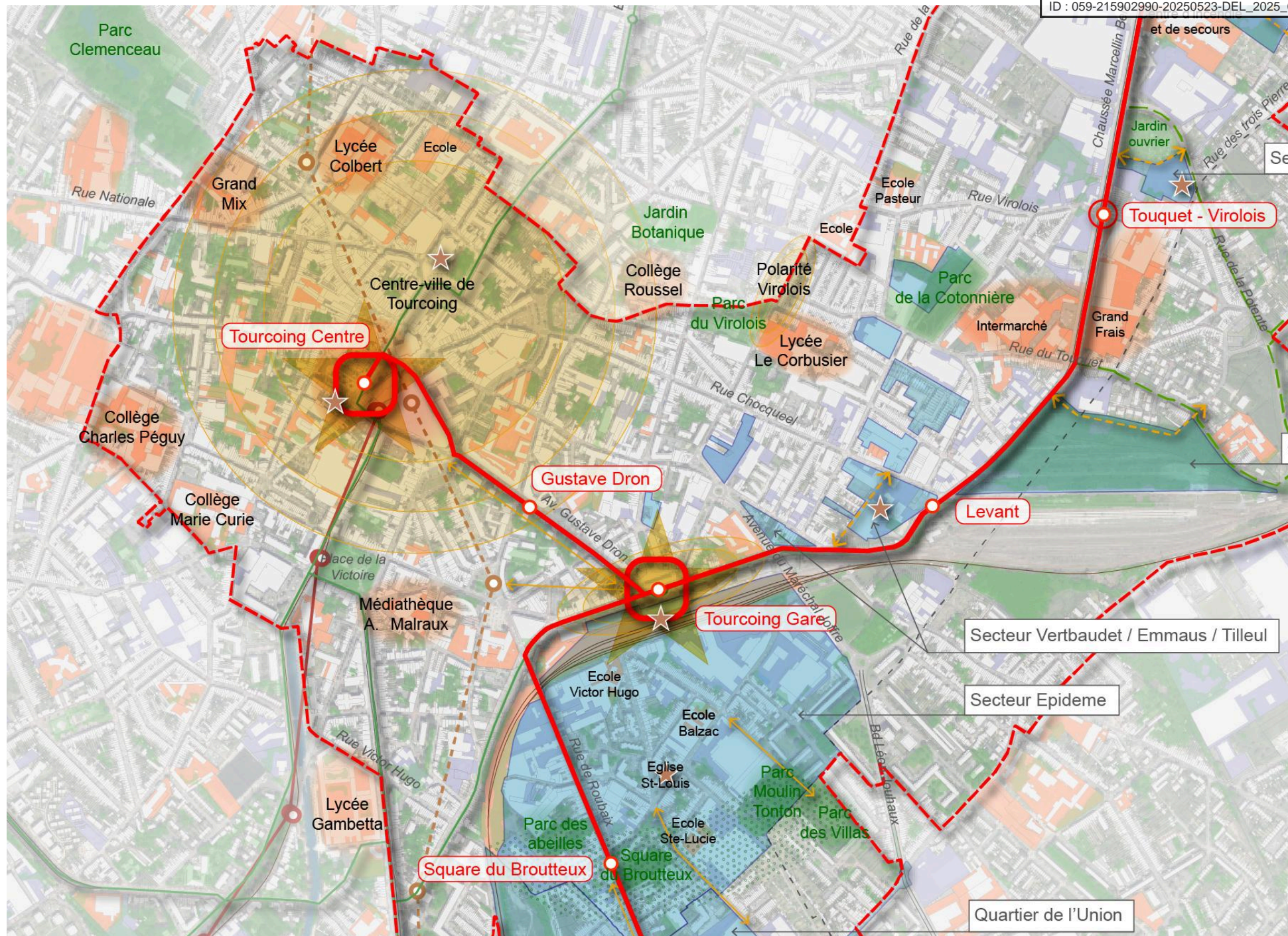
Contexte :

Le centre-ville de Tourcoing, secteur dense et urbain, présente des lieux d'attractivité majeurs et une bonne desserte en transports en commun : centre commercial St-Christophe, présence de commerces et d'équipements publics, gare ferroviaire de Tourcoing, métro, ligne de tramway...

Orientations :

PROGRAMMATION	MOBILITÉ	MORPHOLOGIE – TYPOLOGIE	ENVIRONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer l'intensité d'usages des abords des stations “Tourcoing Gare” et “Tourcoing Centre”, identifiées comme des “lieux singuliers” (lieux à haute intensité d'usages) - Concentrer les services de mobilités autour de la gare SNCF - Développer et consolider la programmation en rez-de-chaussée (rez-de-chaussée actifs), notamment commerciaux ou serviciels sur l'ensemble de la séquence et des polarités constituées - Maintenir et amplifier les fonctions économiques urbaines, notamment tertiaires 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer le statut de PEM majeur des stations “Gare de Tourcoing” et “Tourcoing centre” - Améliorer certaines connexions piétonnes (continuité, lisibilité, confort) : <ul style="list-style-type: none"> . raccrocher la Gare de Tourcoing à son Centre-ville ; . raccrocher la Gare de Tourcoing au métro (situé à environ 150m) - Améliorer la lisibilité et le traitement des correspondances tram / métro / bus / gare SNCF avec également la perspective du Service Express Régional Métropolitain (SERM) - Favoriser la mise en lien du “chapelet” de places publiques (Place Charles et Albert Roussel / 	<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser le patrimoine bâti historique (Gare sncf, Eglise St Christophe, Beffroi de la Chambre de commerce et Hotel de ville de Tourcoing) 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer la végétalisation sur les places et espaces publics dans le respect du patrimoine bâti en vue de créer des refuges de fraîcheur

<p>- Favoriser la réhabilitation d'habitat insalubre et le développement des dents creuses en lien avec l'existant</p>	<p>Parvis St Christophe / Place de la Résistance / Grande Place / Place Victor Hassebroucq...)</p>		
---	--	--	--



Séquence 4 : Tourcoing / Roubaix - Trait d'Union

de la station "Tourcoing gare" à la station "l'Union"

Contexte :

La séquence Trait d'Union est située entre les voies ferrées d'un côté et le canal de Roubaix de l'autre côté. Elle est marquée par la juxtaposition de deux quartiers aux dynamiques bien distinctes : le quartier de l'Epidème et de l'Union.

Cette séquence est par ailleurs bien pourvue en espaces verts : parc du Moulin Tonton, parc des Villas, parc des Abeilles, square du Broutteux, parc de l'Union,...

Orientations :

PROGRAMMATION	MOBILITÉ	MORPHOLOGIE – TYPOLOGIE	ENVIRONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> - Conforter la mixité de fonction du secteur Epidème (logements et activités économiques) - Affirmer la vocation productive de cette séquence, en favorisant l'émergence de formes immobilières économiques, y compris mutualisées, tout en consolidant les opportunités de développement de logements - Programmer des usages diversifiés sur les parcs et squares existants 	<ul style="list-style-type: none"> - Désenclaver le secteur Epidème : <ul style="list-style-type: none"> . Améliorer les connexions vers les grands axes Av. Maréchal Joffre, Bd Léon Jouhaux, Rue de Roubaix... . Retrouver des perméabilités piétonnes dans les tissus existants (grands îlots, cul-de-sac...) - Créer du lien entre le quartier de l'Epidème et le secteur de l'Union - Maintenir les besoins d'accès logistique des entreprises - Développer un lieu d'intermodalité au niveau de la station l'Union 	<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser le patrimoine ordinaire existant (diversité architecturale et urbaine de cette séquence) - Valoriser les éléments de patrimoine singulier (église, patrimoine industriel...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en réseau les parcs existants, notamment le parc du Moulin Tonton à Tourcoing et le parc des Villas à Wattrelos : chercher les opportunités de créer des corridors pour permettre le déplacement de la biodiversité de parc en parc. - Améliorer la visibilité et l'accès aux parcs existants et à venir - Végétaliser les quartiers pour participer à la qualité du cadre de vie et à la lutte contre les îlots de chaleur urbains - Valoriser le Canal de Roubaix et ses abords, qui est un axe stratégique de la trame verte et bleue du secteur et qui assure des

			fonctions écologiques et de promenade
--	--	--	---------------------------------------



Séquence 5 : Roubaix - Alma / Cul-de-Four, ville productive de la station “l’Union” à la station “Fosse aux Chênes”

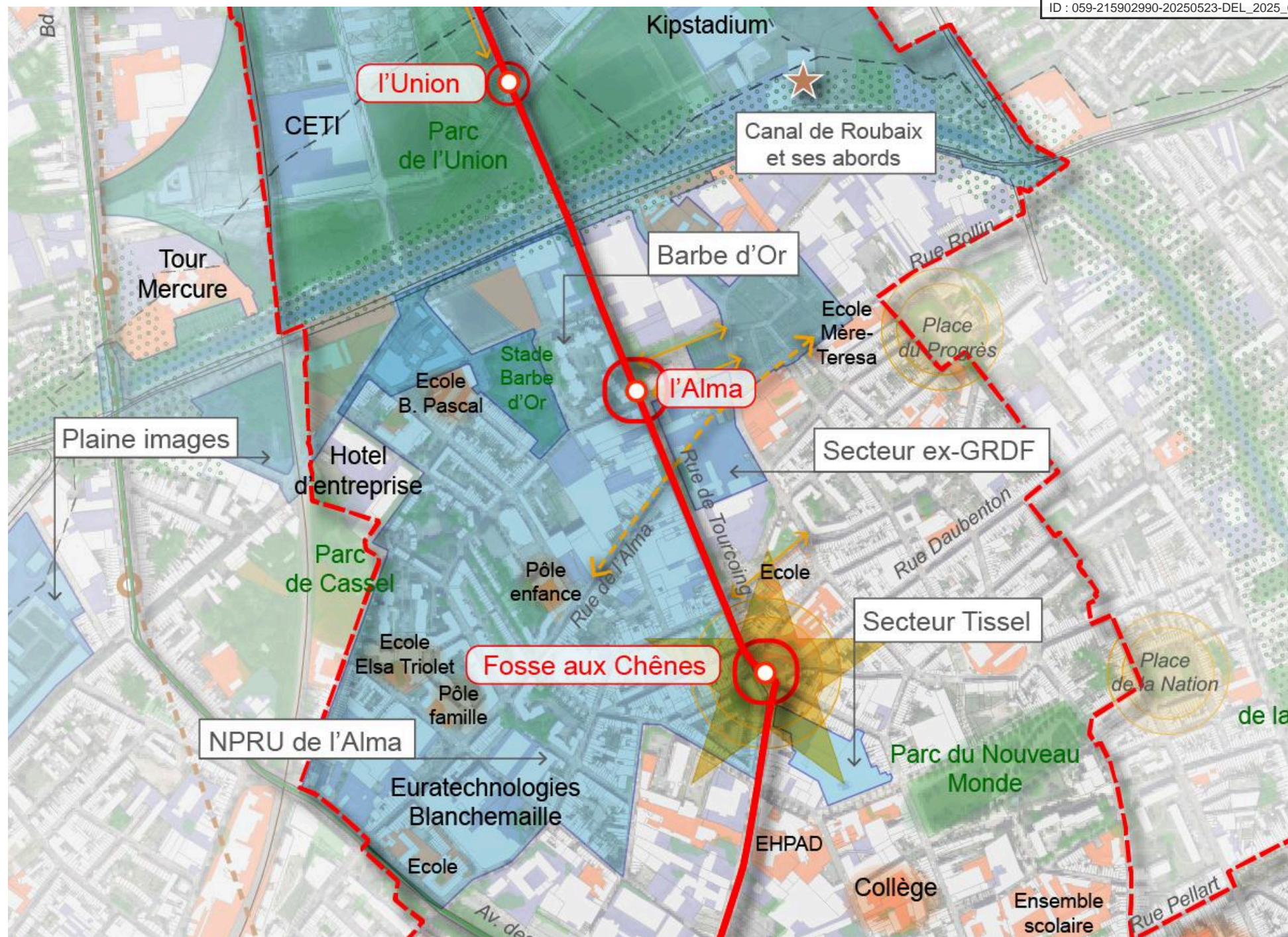
Contexte :

La séquence 5 est marquée par la juxtaposition de deux quartiers : le quartier Cul-de-four qui souffre d’un certain enclavement et le quartier de l’Alma avec son programme de rénovation urbaine.

Orientations :

PROGRAMMATION	MOBILITÉ	MORPHOLOGIE – TYPOLOGIE	ENVIRONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> - Conforter la mixité des fonctions du quartier Cul-de-four (logements et activités économiques) - Maintenir la vocation productive du quartier Cul-de-four en favorisant la possibilité d’emprises de grande jauge et les polarités de services - Poursuivre la dynamique de rénovation urbaine du NPRU de l’Alma : <ul style="list-style-type: none"> . Ouvrir le quartier sur son environnement, . Améliorer le cadre de vie, développer la présence végétale . Améliorer la lisibilité urbaine et le fonctionnement du quartier . Ouvrir et connecter les grandes entreprises avec le quartier 	<ul style="list-style-type: none"> - Désenclaver le quartier Cul-de-four en créant des connexions vers la Rue de Tourcoing - Définir et rendre lisibles les cheminements vers les centralités existantes (Place du Progrès et Place de la Nation) et futures (coeur de quartier de l’Alma) - Développer un lieu d’intermodalité au niveau de la station Alma 	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en valeur le patrimoine bâti existant 	<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser le Canal de Roubaix et ses abords, qui est un axe stratégique de la trame verte et bleue du secteur et qui assure des fonctions écologiques et de promenade

<p>. Développer l'aménagement transitoire sur les espaces en friche</p> <p>. Restructurer l'habitat ancien dégradé</p> <p>- Reconstruire des logements qualitatifs sur l'îlot Barbe d'or, dans un enjeu d'interface avec la ligne de tramway</p> <p>- Renforcer l'intensité d'usages de la centralité de quartier au niveau de la Place de la Fosse aux Chênes. La station "Fosse aux Chênes" est identifiée comme un "lieu singulier" (lieu à haute intensité d'usages)</p>			
--	--	--	--



Séquence 6 : Roubaix - Centralité apaisée et patrimoniale

de la station “Fosse aux Chênes” à la station “Galon d’eau”

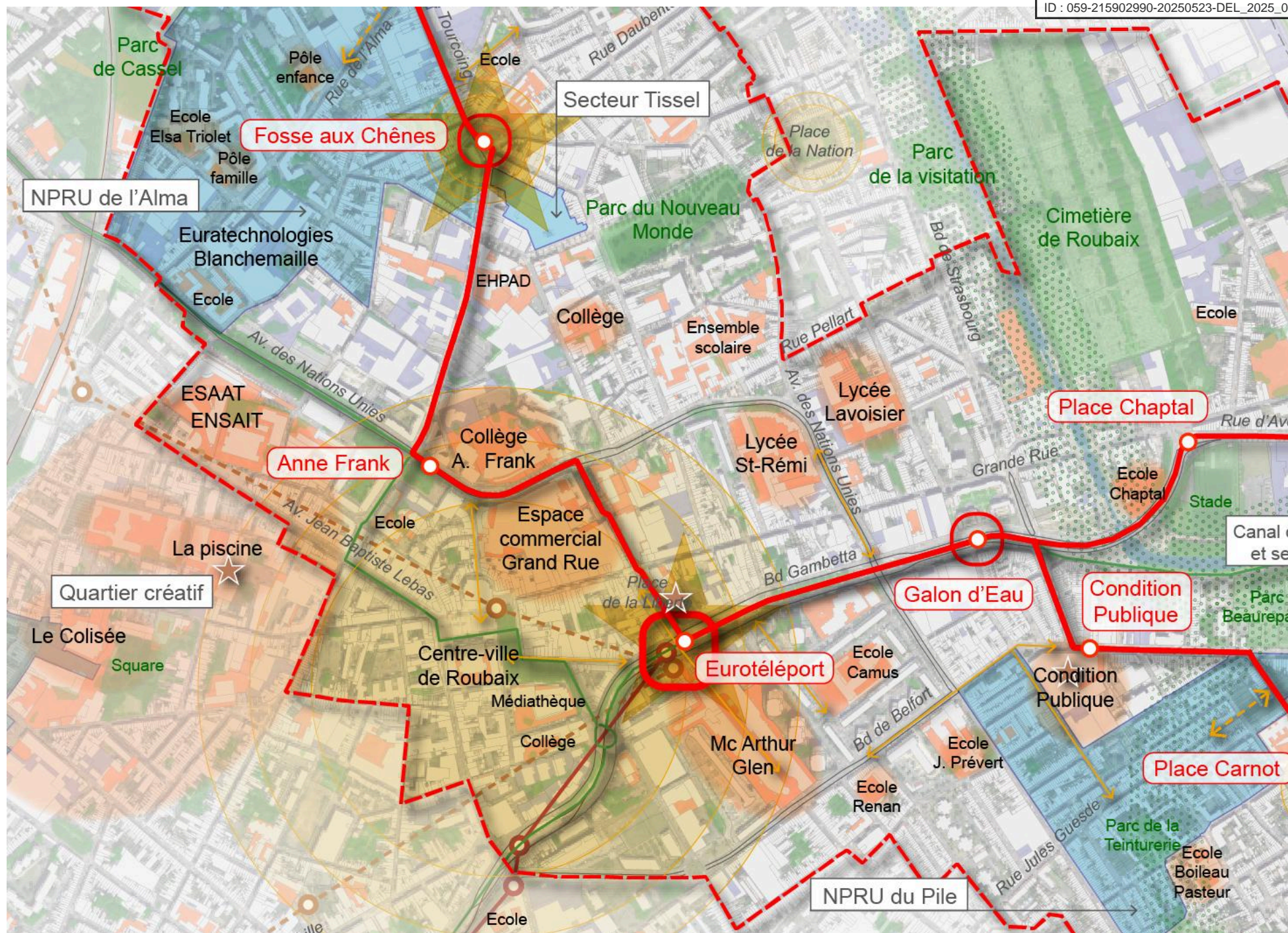
Contexte :

Il s’agit d’un secteur urbain dense jalonné de nombreux équipements à proximité du centre-ville de Roubaix.

Orientations :

PROGRAMMATION	MOBILITÉ	MORPHOLOGIE – TYPOLOGIE	ENVIRONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer l’intensité commerciale de la Place de la Liberté (place commerçante de la commune) - Favoriser la dynamique commerciale des rez-de-chaussée mais aussi du grand pôle commercial (Mc Arthur Glen) et son interface avec les espaces publics - Réhabiliter l’habitat insalubre, mettre en valeur le patrimoine bâti et maîtriser les dents creuses pour un développement urbain cohérent - Renforcer l’activité économique et l’attractivité touristique de Roubaix dans le secteur périphérique “quartier créatif” en faisant de la création et de la culture un levier de revitalisation et 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer le statut de PEM majeur de la station “Eurotéléport” (hiérarchisation et visibilité), identifiée comme un “lieu singulier” (lieu à haute intensité d’usages) - Renforcer le lien au centre-ville de Roubaix depuis les stations “Anne Frank” et “Eurotéléport” - Renforcer la liaison Nord / Sud entre la Place de la Liberté et McArthurGlen (le boulevard Gambetta constitue une rupture) - Apaiser la Place de la Liberté (piétonnisation) - Mettre en lien les stations de tramway avec les équipements existants (collèges, lycées, groupes scolaires...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en valeur le patrimoine bâti existant 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer la végétalisation sur les places et espaces publics dans le respect du patrimoine bâti en vue de créer des refuges de fraîcheur - Développer les espaces verts publics et privés pour répondre aux enjeux de carence.

de développement territorial.	-Requalifier l'avenue Jean Lebas pour générer un centre dynamique sur la place des Martyrs, recréer un lien entre les rives de l'avenue, mais aussi avec le quartier de la Gare et Plaine Images.		
-------------------------------	---	--	--



Séquence 7 : Roubaix - Gambetta / Carnot, ville intense, ville nature de la station “Galon d’eau” à la station “Place Carnot”

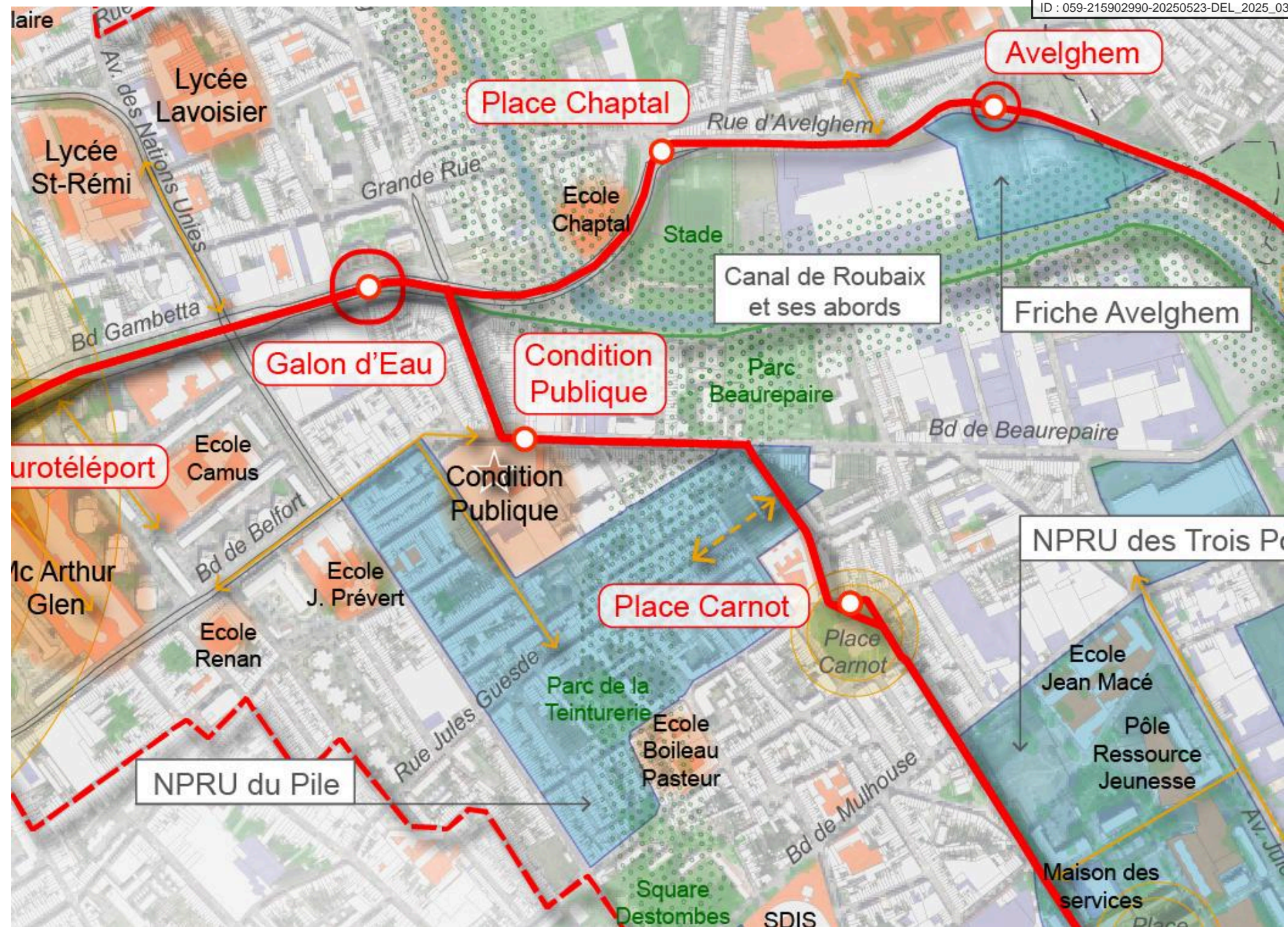
Contexte :

La séquence 7 est marquée par une présence d’activités économiques dans le quartier Bearepaire et une dynamique de rénovation urbaine avec le NPNRU du Pile.

Orientations :

PROGRAMMATION	MOBILITÉ	MORPHOLOGIE – TYPOLOGIE	ENVIRONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer la polarité de quartier autour de la Place Carnot par une programmation d’espaces publics adaptée aux attentes des résidents et permettant d’en faire un lieu fédérateur des deux côtés du tracé du tramway (en intégrant également les opportunités foncières dans l’épaisseur du quartier). - Renforcer la polarité autour de la Condition publique - Poursuivre la réhabilitation des logements et la diversification de l’habitat sur le quartier NPNRU du Pile en vue d’un regain d’attractivité du secteur - Maintenir la vocation productive du quartier 	<ul style="list-style-type: none"> - Ouvrir le quartier du Pile sur son environnement en créant des perméabilités - Retrouver le lien entre la ville et le canal en développant majoritairement les modes actifs - Requalifier l’espace public entre le boulevard de Belfort et la Condition publique pour en valoriser l’accès 	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en valeur le patrimoine ordinaire (typologie de maisons individuelles denses accolées du Pile...) - Mettre en valeur les éléments architecturaux singuliers qui ponctuent le quartier (bâtiment de la Condition Publique...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser le Canal de Roubaix et ses abords, qui est un axe stratégique de la trame verte et bleue du secteur et qui assure des fonctions écologiques et de promenade - Mettre en réseau les parcs existants, du square Destombes jusqu’au Canal de Roubaix en passant par le Parc Bearepaire : chercher les opportunités de créer des corridors pour permettre le déplacement de la biodiversité de parc en parc.

Beaurepaire et assurer le maintien et la densification des activités en zone UE			
---	--	--	--



Séquence 8 : Wattrelos - Corridor de projets de la station “Galon d’eau” à la station “Beaulieu”

Contexte :

La séquence 8 est marquée par de grands espaces ouverts situés de part et d’autre du Boulevard Mendès France (équipements sportifs, friches industrielles, espaces agricoles..). On y retrouve une intensité économique faible, avec des zones d’activités vieillissantes ponctuelles sans interface avec l’espace public sur le Boulevard Mendès France, et des maisons individuelles sur les rues perpendiculaires.

Des mutations sont à l’œuvre : la friche des filatures du Sartel, la transformation d’une partie du site PCUK en parc urbain, projet de déchetterie et d’extension du cimetière. Le quartier de Beaulieu, quartier prioritaire de la politique de la ville, est assez enclavé.

Orientations :

PROGRAMMATION	MOBILITÉ	MORPHOLOGIE – TYPOLOGIE	ENVIRONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> - Développer la ville autour du tramway : <ul style="list-style-type: none"> . Promouvoir la mixité des fonctions urbaines (secteur Tannerie) . Asseoir les équipements publics le long de la ligne (projet de collège, musée,...) - Accompagner la requalification urbaine, la régénération immobilière des secteurs d’activités économiques vieillissants - Maîtriser le renouvellement de certains grands tènements (ex : grandes halles entre Bd Mendès 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer les liaisons piétonnes entre les stations de tramway et les équipements d’enseignement + le Centre Hospitalier - Créer des porosités entre le Boulevard Pierre Mendès France et le Canal de Roubaix : <ul style="list-style-type: none"> . liaison modes doux rue Berthelot . liaison modes doux et véhicules dans le prolongement de la rue Stephenson - Favoriser l’intermodalité Bus / Tramway au terminus Beaulieu pour rallier le centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Retrouver une cohérence urbaine dans l’aménagement autour du Boulevard Mendès France (façade urbaine...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Préserver le patrimoine arboré existant - Développer les espaces verts publics et privés pour répondre aux enjeux de carence. - Valoriser le parc urbain du site PCUK en tant qu’îlot de fraîcheur et afin qu’il réponde à un usage du quotidien tout en assurant un rayonnement plus large. - Valoriser le Canal de Roubaix et ses abords, qui est un axe stratégique de la trame verte et bleue du secteur et qui assure des

<p>France et Stalingrad) en vue d'une programmation et d'un aménagement cohérent avec l'arrivée du tramway.</p> <p>- Consolider les polarités existantes (rue Albert Premier + rue Stephenson + rue Jean Marais + esplanade Beaulieu)</p>	<p>- Aménager un espace de stationnement pour favoriser le report modal.</p>		<p>fonctions écologiques et de promenade</p>
--	---	--	--



Séquence 9 : Roubaix - Trois Ponts, centralité et renouvellement de quartier de la station “Place Carnot” à la station “Vélodrome”

Contexte :

Ce secteur est marqué par une dynamique de rénovation urbaine avec le NPNRU des Trois Ponts, et par la présence de grands tènements représentant un fort potentiel de développement (SODIFAC, Camaïeu / La poste...)

Orientations :

PROGRAMMATION	MOBILITÉ	MORPHOLOGIE – TYPOLOGIE	ENVIRONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer l'intensité d'usages de la polarité de quartier existante au niveau de la Place de la citoyenneté (Développer des usages sur la Place de la Citoyenneté pour en faire un véritable lieu de vie que les habitants peuvent s'approprier) - Penser l'aménagement du site Camaïeu / La Poste en lien avec l'arrivée du tramway (continuité urbaine), tout en préservant sa vocation économique (passer d'un immobilier logistique mono-acteur à un parc d'activités multi-entreprises) - Penser la vocation et la programmation de l'ancienne Maternité au service du quartier et de la ville et en lien avec une 	<ul style="list-style-type: none"> - Assurer des connexions piétonnes confortables entre les quartiers environnants et la ligne du tramway - Assurer la porosité du secteur Camaïeu / La Poste vers la ligne de tramway Roubaix-Tourcoing et vers le sud en encourageant une accessibilité pour les modes actifs - Assurer la porosité du quartier des Trois Ponts 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l'ouverture du site Camaïeu / La poste sur la ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Site Camaïeu / La Poste : <ul style="list-style-type: none"> . Préserver et valoriser la liaison verte traversant le site Camaïeu vers le sud . Veiller à assurer les continuités écologiques du secteur et son ambiance paysagère - Reconnecter le secteur des Trois Ponts au Canal de Roubaix. - Créer des petits espaces de fraîcheur au coeur des tissus urbains

desserte améliorée grâce au tramway - Favoriser le développement de l'offre de logements en mobilisant les tènements en friche. - Mettre en synergie l'arrivée du tramway avec la programmation du quartier Trois Ponts			
---	--	--	--



Séquence 10 : Roubaix - Verdun / Usine, déploiement du Parc des sports de la station “Vélodrome” à la station “l’Usine”

Contexte :

Au sud de l’Avenue Roger Salengro, cette séquence est marquée par une présence d’équipements importants, générateurs de flux : la Cité scolaire Van Der Meersch, le Parc des Sports, l’Usine de Roubaix. Au nord de l’Avenue Roger Salengro, se trouve un tissu de maisons individuelles avec une végétation largement visible depuis l’espace public.

Orientations :

PROGRAMMATION	MOBILITÉ	MORPHOLOGIE – TYPOLOGIE	ENVIRONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser l’identité sportive du secteur grâce aux équipements et événements sportifs telle la course Paris-Roubaix - Accompagner les nouvelles fonctions économiques et commerciales envisagées sur le Parc des Sports, permettant d’animer et dynamiser le quartier 	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer le réseau des mobilités douces, notamment cycle sur le quartier, et aménager les aménités nécessaires à proximité des arrêts du tramway - Faciliter les circulations pour les lieux générateurs de flux piétons spécifiques : Parc des Sports, hôpital, école, stade,... - Veiller à la bonne coexistence entre le tissu résidentiel et les flux d’usagers vers les équipements sportifs et ces nouvelles fonctions 	<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser les éléments architecturaux singuliers de cette séquence (usine de Roubaix, ...) - Préserver et conforter le front bâti au nord de l’Avenue Roger Salengro 	<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser la forte présence du végétal dans les tissus urbains existants (et notamment dans le domaine privé)



Séquence 11 : Roubaix / Hem - Dubar / Laennec, polarité d'équipements de la station "l'Usine" à la station "Blanchisserie"

Contexte :

Cette séquence est constituée d'un tissu résidentiel mixte : secteurs pavillonnaires entourant des habitations collectives sur espaces verts. On y retrouve une concentration d'équipements scolaires et sociaux.

Orientations :

PROGRAMMATION	MOBILITÉ	MORPHOLOGIE – TYPOLOGIE	ENVIRONNEMENT
<p>- Assurer le maintien de polarités de proximité :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Conforter la petite centralité du Centre Commercial Schweitzer . Conforter le mail d'équipements au niveau de l'Avenue Henri Dunant 	<p>- Améliorer le réseau des mobilités douces, notamment cycle intra-quartier et aménager les aménités nécessaires à proximité des arrêts du tramway</p> <p>- Travailler la lisibilité et l'accessibilité entre les divers équipements et les arrêts du tramway pour favoriser la mobilité en modes doux</p> <p>- Valoriser la fonction de Pôle d'échanges de proximité au niveau de la station Blanchisserie</p>	<p>- Réaménager l'espace public autour du Centre Commercial Schweitzer pour améliorer la visibilité de l'espace et assurer un confort d'usages pour les modes doux</p>	<p>- Chercher à mettre en œuvre, dans un tissu pavillonnaire verdoyant, une intention végétale et eau dans les espaces publics pour permettre des itinéraires piétons confortables</p>



Séquence 12 : Hem - Renouvellement du tissu et maillage viaire de la station “Blanchisserie” à la station “Franchomme”

Contexte :

La rue Jules Guesde fait le lien entre les quartiers Nord, plus denses, et le cœur de ville situé au sud de la commune.

Elle est bordée par un habitat individuel continu caractérisé par une organisation en impasses, donc peu perméables aux piétons, avec une densité relativement forte, ainsi que quelques commerces.

Orientations :

PROGRAMMATION	MOBILITÉ	MORPHOLOGIE – TYPOLOGIE	ENVIRONNEMENT
<p>- Renforcer les polarités existantes par l'élargissement de l'aire de chalandise :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Assurer le maintien de polarités de proximité, avec notamment des rez-de-chaussée actifs . Conforter le centre-ville de Hem (de la Grand'Place jusqu'à la mairie) 	<p>- Éviter les impasses et créer des perméabilités pour fluidifier la circulation</p> <p>- Créer des connexions piétonnes vers la rue Jules Guesde et le tramway et rendre le tissu pavillonnaire plus perméable</p> <p>- Sécuriser les parcours piétons vers les équipements scolaires</p>	<p>- Préserver la typo-morphologie des bâtiments de la rue Jules Guesde.</p>	<p>- Améliorer l'accessibilité du Jardin des Perspectives en créant des connexions depuis la rue Jules Guesde</p>

