

## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale		
Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
11 septembre 2019	11 septembre 2019	2019-0166

### 1. Intitulé du projet

Réaménagement de parking aux abords de la gare d'Orchies

### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Communauté de Communes DE PEVELE-CAREMBAULT

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

JEAN-LUC DETAVERNIER

RCS / SIRET

2 0 0 0 4 1 9 6 0 0 0 0 1 0

Forme juridique EPCI

*Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1*

### 3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
41.a) aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités ou plus	Réaménagement de 2 parkings de 92 et 114 places situées de part et d'autre de la rue Kennedy d.

### 4. Caractéristiques générales du projet

*Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire*

#### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Ce projet concerne l'extension de l'aire de stationnement du pôle d'échanges multimodal d'Orchies et la requalification d'une partie du parking existant afin d'y aménager des places de stationnement dédiées et d'augmenter la capacité du parking VL existant en raison d'une saturation pesante sur les espaces publics environnants.

**4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?**  
*La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).*

Ce projet fera l'objet

- d'un dépôt de permis d'aménager
- d'une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale (art R122-3 du CE)

**4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées**

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Parking A (nord): 92 places de stationnement,	4500 m <sup>2</sup>
Parking B (sud) : 114 places de stationnement	5000 m <sup>2</sup>
Longueur du projet	200m environ
Largeur du projet	65 m environ

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Rue Kennedy / Rue Languette  
59310 ORCHIES

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 50° 28' 32" N Lat. 03° 15' 10" E

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), b) 9°a), b), c), d), 10°, 11°a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ "

Point d'arrivée :

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ "

Communes traversées :

**Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6**

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui  Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui  Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-le site d'importance Communautaire (SIC)FR3100507"Forêt de Raismes /St Amand/ Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe " situés à 1.6km au sud est de l'Aire Localisé en plein bourg, il n'aura pas d'impact sur un habitat ou une espèce protégée du site
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En limite extérieur du périmètre des 500m de l'hôtel Waroquier (PA59000127) A 870 m de la Tour à Diable (PA00107769)

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet prévoit de réaménager une friche délaissée de la SNCF. Il ne s'accompagne pas d'une consommation d'espace naturel, agricoles, forestiers ou maritimes. Il s'agit de la requalification d'espaces déjà urbanisés et en partie utilisés.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le parking va accueillir des véhicules supplémentaires dont une grande partie se rendait dans le centre ville ou se garait déjà sur le terrain non aménagé. Le renforcement de l'attractivité du pôle d'échanges induite, devrait provoquer un report d'une partie du trafic routier actuel vers le transports ferroviaire notamment pour les flux à destination de la métropole lilloise qui s
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Phase chantier : nuisances sonores induites par les engins de chantier mais temporaires Bruit généré par les véhicules entrant et sortant des parkings à vitesse très modérée (<20km/h). Nuisances générées par la circulation des trains

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet prévoit de réaménager une friche en partie utilisée par du stationnement anarchique et de réaliser un parking paysager. Le projet se situe en zone UB au PLU.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

## 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

## 9. Engagement et signature

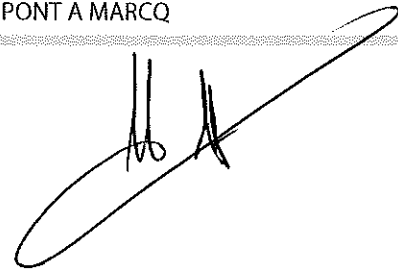
Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à PONT A MARCQ

le, 01/07/2019

Signature





Base reportage photographique - Cadastre



0- Giratoire de la RD938



1- Avenue Kennedy depuis le RD938



2- Avenue du president Kennedy depuis le RD938



9- Avenue du president Kennedy



10- Avenue du president Kennedy / Francois Herbo



11- Avenue du president Kennedy



12- Rue Languette



13- Rue Paul Otlet





14- Avenue du président Kennedy et accès PK gare



15- Avenue du président Kennedy et friches Départementales



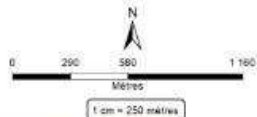
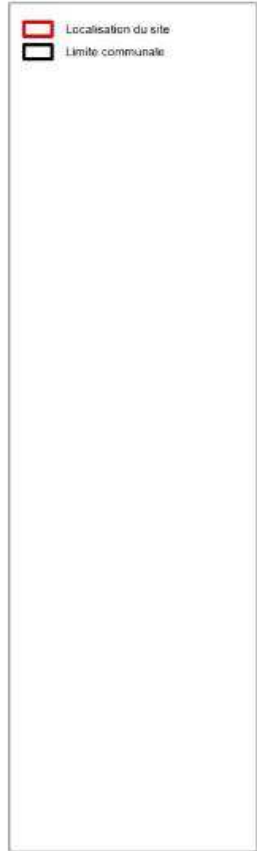
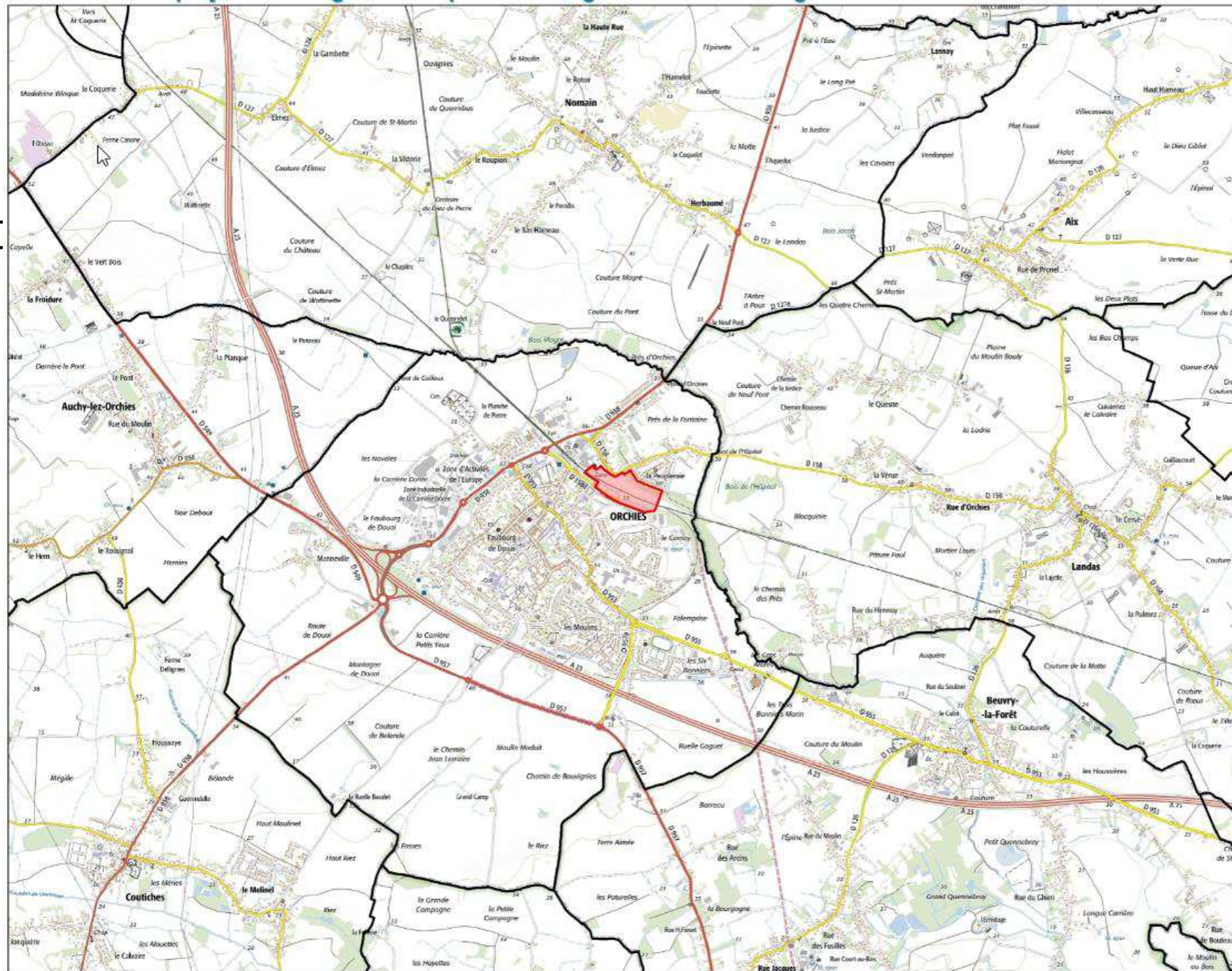
16- Avenue du président Kennedy et friches Départementales



17- Parking rue des capucines

# Localisation du projet d'aménagement du pôle d'échange multimodal de la gare d'Orchies

Winc



Realisation: ADGUM / CCPE (mars 2010)  
Sources: BD TOPONOM (2017), SCAN 25 Express (mars 2014), IGN (2018), PPIE (2018), CCPE (2019)

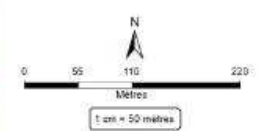
# Pôle d'échange multimodal de la gare d'Orchies : plan de situation élargi



- Localisation du site
- Limite parcellaire
- Zonage du PLU

### Détail des zones du PLU :

- 1AU :** La zone 1AU est une zone à caractère naturel destinée à une urbanisation mixte à court ou moyen terme.
- A :** La zone A est une zone à vocation exclusivement agricole.
- Ah :** Ah reprenant les constructions existantes situées en zone rurale.
- N :** La zone N est une zone naturelle protégée.
- Ne :** le secteur Ne lié à l'exploitation d'un centre équestre.
- Nj :** le secteur Nj réservé aux jardins familiaux.
- UA :** La zone UA correspond au centre de la commune.
- UB :** La zone UB correspond à une zone urbaine à vocation mixte de moyenne densité.
- UC :** La zone UC correspond à une zone urbaine à vocation mixte de faible densité, périurbaine.
- UE :** La zone UE correspond à une zone urbaine à vocation économique.
- UH :** La zone UH correspond à une zone d'équipements d'intérêt collectif pouvant comporter des activités économiques liées à l'exploitation des équipements.



Realisation : ADELUM / CCPC (avril 2018)  
Sources : BD TOPONOM (2017), PCI Waters (2014), G1910, Orthodépartement PPAE (2018), SCAN Espace, Banière (2018), PPAE (2018), CCPC (2018)

# Pôle d'échange multimodal de la gare d'Orchies : plan de situation



- Localisation du site
- Limites parcellaire
- Zonage du PLU

**Détail des zones du PLU :**

**1AU :** La zone 1AU est une zone à caractère naturel destinée à une urbanisation mixte à court ou moyen terme.

**A :** La zone A est une zone à vocation exclusivement agricole.

**N :** La zone N est une zone naturelle protégée.

**Nj :** le secteur Nj réservé aux jardins familiaux.

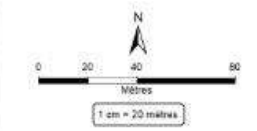
**UA :** La zone UA correspond au centre de la commune.

**UB :** La zone UB correspond à une zone urbaine à vocation mixte de moyenne densité.

**UC :** La zone UC correspond à une zone urbaine à vocation mixte de faible densité, périurbaine.

**UE :** La zone UE correspond à une zone urbaine à vocation économique.

**UH :** La zone UH correspond à une zone d'équipements d'intérêt collectif pouvant comporter des activités économiques liées à l'exploitation des équipements.



Réalisation : ADULM - CCPC (mars 2010)  
Sources : BD TOPONOMIE (2011), IGN (4-degré IGN® (2018)), Orthophotographie PPAGE (2018), SCAN Express Scanline®-334 (2018), PPAGE (2018), CCPC (2019)



SNCF

### Détail arbustes Echelle 1/100

Plantation en bosquet  
2u/m<sup>2</sup>

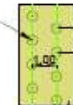


Paillage ep: 10cm  
minimum

Essences :  
Groseiller  
Cassissier  
Franboisier

### Détail haie diversifiée Echelle 1/100

1 plan tous les mètres  
sur 2 rangs en quinconce



Paillage ep: 10cm  
minimum

Essences :  
Fusain d'Europe  
Noisetier  
Vierne mancienne  
Bourdaïne  
Cornouiller sanguin

Tuteur et filet  
anti-rongeur à prévoir



D158D

BASSIN PROJET  
CONTOURNEMENT  
383m<sup>3</sup>

BASSIN EXISTANT  
250m<sup>3</sup>

Rue Languette

A1021  
64  
A2278

## Notice d'aménagement

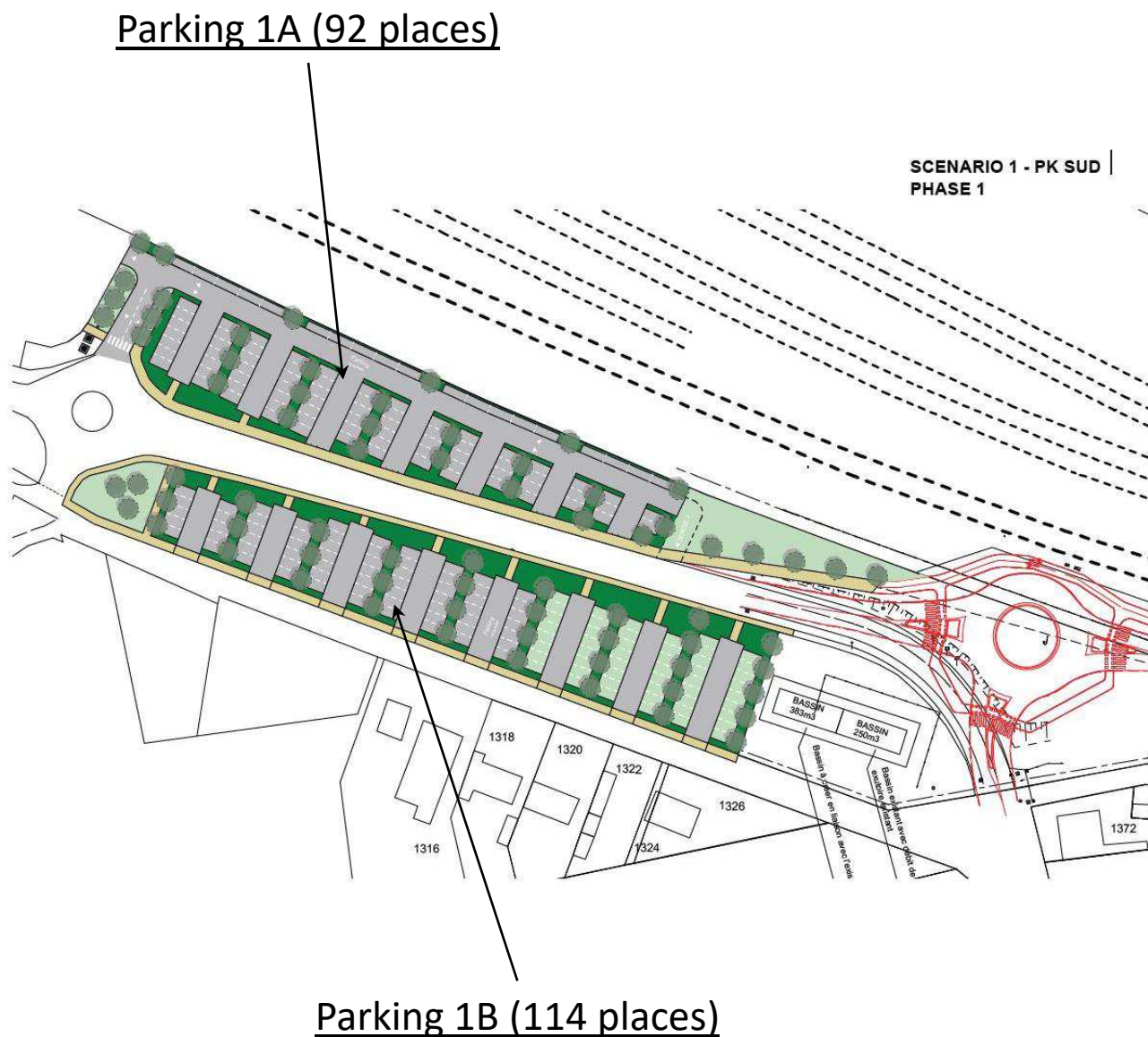
Ce projet apporte une solution globale de requalification des espaces publics aux abords de la gare d'Orchies avec pour objectif premier d'augmenter la capacité du parking existant en raison de sa saturation débordant sur les voiries adjacentes.

Le projet concerne la **création de deux parkings au sud des voies ferrées de part et d'autre de la voie départementale** (rue Kennedy) sur une ancienne friche aujourd'hui déjà occupé par du stationnement mal organisé.

Ils proposeront 206 places organisées en baïonnette accessibles depuis le giratoire et la rue Languette mise en sens unique.

L'accessibilité piétonne s'effectuera par des trottoirs sur la rive sud de la voie départementale.

Le parking bénéficie d'un aménagement paysager de qualité (végétalisation et éclairages LED)



# Principe d'assainissement

L'emplacement des réseaux est donné à titre indicatif



- Assainissement EP - Ø300
- Grille avaloir
- Calsson

## NOTICE D'EXPLICATION / examen au cas par cas / réalisation d'un parking / Pôle d'échanges d'Orchies

### Présentation du pôle d'échanges

La gare d'Orchies se situe au cœur de la Pévèle urbanisée à équidistance des pôles de Lille, Valenciennes, Douai et Tournai en Belgique. Il s'agit d'une gare périurbaine qui a fait l'objet d'un réaménagement en pôle d'échanges multimodal train/cars/vélos/voiture en 2006.



Illustration 168: La gare d'Orchies – photo : CETE Nord Picardie

Elle constitue un nœud important du réseau routier régional de transport avec six lignes interurbaines y convergeant.



Illustration 169: organisation de l'intermodalité cars/train sur le pôle d'échanges d'Orchies (situation à gauche de la gare)- photo : CETE Nord Picardie



Elle est située sur l'axe ferroviaire Lille-Valenciennes et est desservie par trois services TER : les liaisons régionales Lille-Orchies-Valenciennes et Lille-Valenciennes-Aulnoye-Jeumont (lignes 16bis et 16 du réseau), ainsi que la liaison régionale assurant également une desserte sur les régions voisines (Lille-Valenciennes-Aulnoye-Hirson-Charleville-Mézières).

En 2017, la gare d'Orchies accueillait en moyenne 2637 voyageurs par jour (montées-descente).

L'aire d'influence élargie de la gare d'Orchies s'exerce sur une trentaine de communes périurbaines : 70% des abonnés SNCF montant en gare d'Orchies résident sur des communes extérieures.

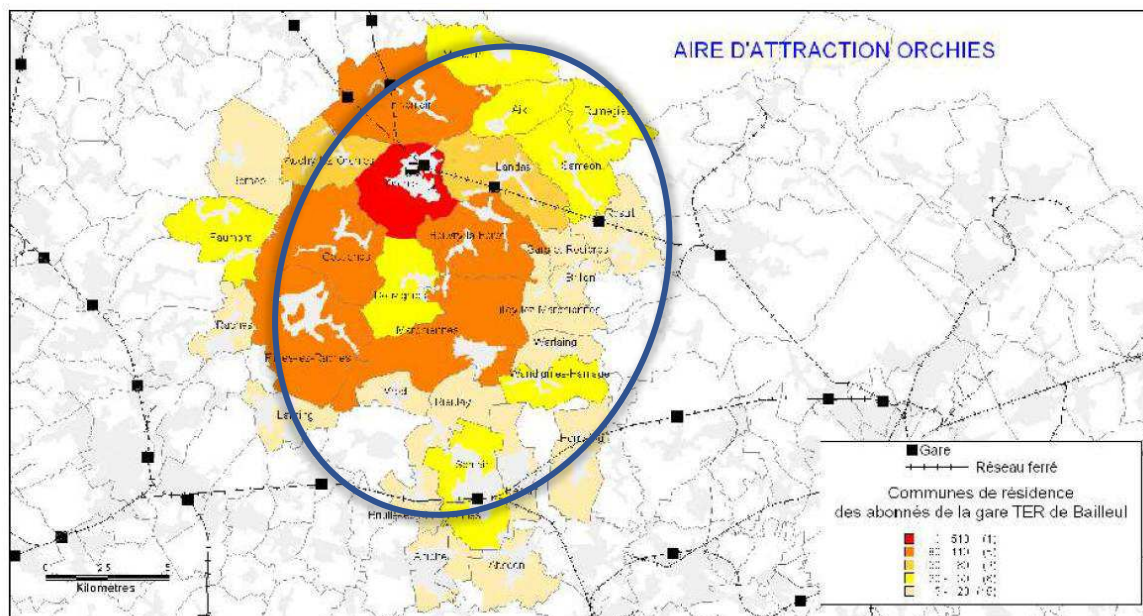
Les limites de l'aire se situent au nord avec la frontière belge et au sud sur les communes de l'espace interstitiel délimité par les deux corridors ferrés (axe Valenciennes-Lille et Valenciennes-Douai).





*Illustration 170: parking de rabattement implanté à l'est de la gare d'Orchies - photo : CETE Nord Picardie*

Au regard de la part relative d'usagers émise par les communes, l'attractivité de la gare est concentrée sur 5 communes principale : Orchies, Marchiennes, Nomain, Coutiches et Beuvry-la-Forêt qui représentent 20 680 habitants et 61 % des usagers montant en gare d'Orchies en période de pointe du matin et se rendant à Lille résident à 5 ou 6km à vol d'oiseau de la gare. Il est a noté que ces communes sont desservies par des lignes routière régionale en rabattement sur la gare et bénéficient d'une offre de bonne facture qui mérite d'être valorisée auprès des usagers de la gares. La CCPC qui n'a pas la compétence transports s'emploie à communiquer et informer ses habitants sur cette alternative intéressante à la voiture.



*Illustration 176: Aire d'influence de la gare d'Orchies - source : données abonnés 2007 Région*

La position géographique de la gare assez centrale par rapport au bassin de vie orchésien, l'offre TER premium dont bénéficie la gare avec 74 trains quotidiens, le rôle pivot de la gare située à égale distance/temps de Lille et de Valenciennes, les épisodes récurrents de congestion sur l'A23 et les difficultés quotidiennes de circulation dans la métropole lilloise ainsi que la hausse du prix des carburants expliquent l'attractivité grandissante de la gare d'Orchies et la saturation des parkings existants.

## **Un projet global**

Le projet d'agrandissement des capacités de stationnement doit permettre de répondre à une demande déjà existante qui a déjà commencé à coloniser les délaissés qui seront aménagés et future qui accompagnera la croissance du trafic voyageurs.

Mais l'action de la CCPC ne se limitera pas à une simple mais nécessaire augmentation de la capacité de stationnement. L'intercommunalité souhaite également valoriser les alternatives à la voiture individuelle.

Le projet prévoit ainsi de requalifier 18 places existantes pour les dédier au covoiturage.

Il prévoit également des emplacements pour des bornes de recharges électriques. La CCPC a d'ailleurs adhéré au dispositif « pass pass électrique » porté par la Région des Hauts de France pour équiper son territoire.

La CCPC s'est engagée dans l'élaboration d'un schéma cyclable qui vise à déployer un maillage d'itinéraire cyclable afin de développer et d'encourager la pratique du vélo pour les déplacements de courte et moyenne portée. La ville d'Orchies est en train parallèlement de réaliser un plan d'action en faveur du vélo. La CCPC a mis en place un dispositif d'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique pour les habitants du territoire à hauteur de 25% du prix d'achat. Et la commune d'Orchies a emboité le pas en octroyant une aide également. La cible visée au travers de cette opération est clairement les actifs et les trajets de moyenne portée. Le pôle d'échange occupe bien évidemment une place prépondérante dans ces différentes politiques cyclables aussi bien au niveau des itinéraires que des équipements et notamment du stationnement.

Par ailleurs, une étude est en cours pour réfléchir au devenir de la ligne à voie unique entre Orchies et Ascq fermée à la circulation depuis 2015. Plusieurs scénarios sont à l'étude et quels que soient la solution et le mode choisis, ils contribueront à renforcer l'attractivité de la gare.

## **Les besoins de stationnement**

L'étude réalisé par TTK a confirmé que seulement 30% des abonnés TER montant à la gare d'Orchies étaient originaires de la commune et que 70% résidaient dans les communes périphériques dans un rayons jusqu'à 15 kilomètres. Sachant que la gare enregistre 2600 montées et descentes quotidiennement, soit 1300 voyageurs on peut en déduire que les extra-communaux représentent 900 voyageurs. En prenant comme hypothèse que la part des covoitureurs et des usagers des transports collectifs n'excède pas les 15%, ce sont plus de 750 voitures qui viennent stationner aux abords de la gare sans compter les véhicules des habitants les plus éloignés de la gare qui peuvent habiter à plus de 2 kilomètres. Rappelons que le parking existant offre 220 places et que le parking annexe propose 180 places environs ce qui représente 400 places. On comprend alors aisément que la capacité de stationnement actuelle est insuffisante pour répondre aux besoins des voyageurs extérieurs à la commune d'Orchies. D'où la pression qui s'exerce sur le stationnement aux abords de la gare sur les voiries riveraines et sur les délaissés voués à être aménagés. Les 210 places envisagées par le projet d'extension permettront de desserrer cette pression en accompagnement de toutes les autres mesures mais ne couvriront pas l'ensemble des besoins.

## AXES DE FLUX

Les routes départementales supportent les flux principaux en connectant les communes entre elles et notamment dans le cas présent Orchies, qui est traversée par les routes Départementales n°938 (axe Nord/Sud structurant à fort trafic), n°953 traversant le centre ville et se raccordant sur la n°938 et la départementale n°158 au Nord de la commune qui se raccorde également sur la n°938.

La gare est accessible depuis la Départementale n°158d (Avenue du président Kennedy) et le site au nord des voies par la Départementale n°158 (rue Jean Lagache).

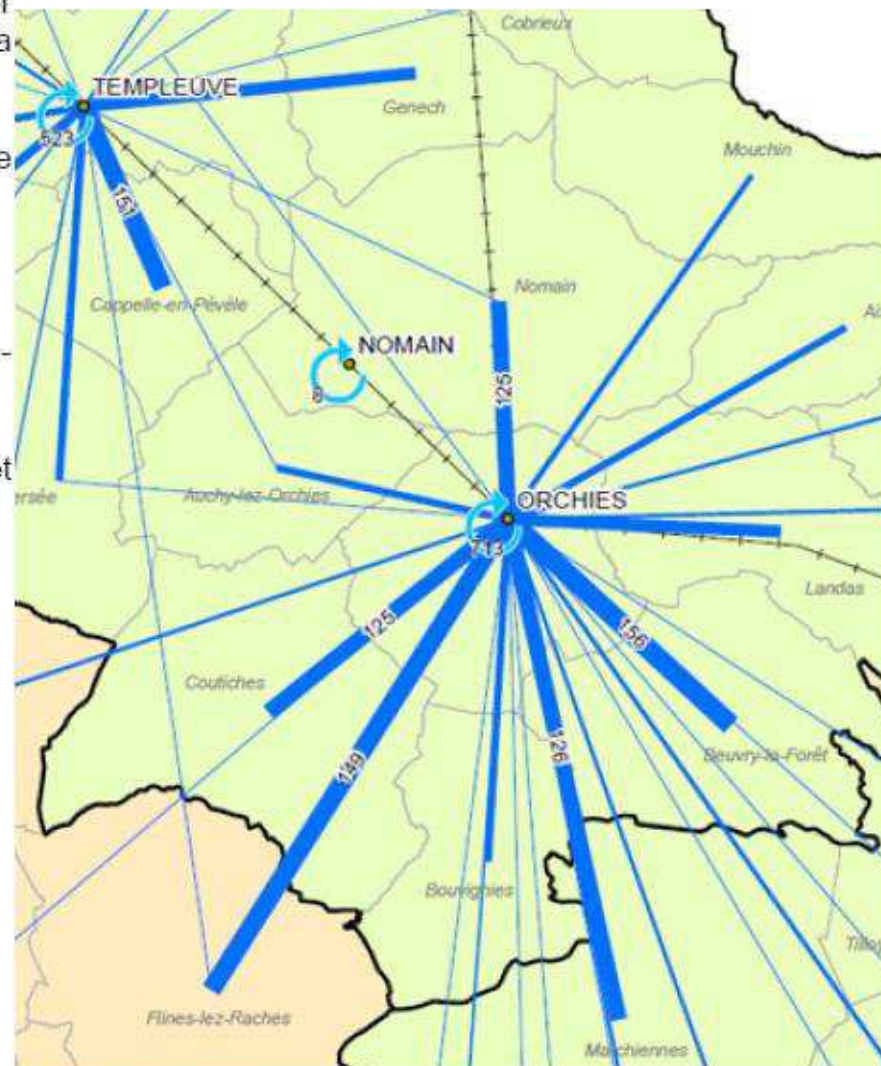
Un réseau de desserte communale vient compléter le dispositif routier.

La commune d'Orchies est implantée au Nord de l'autoroute A23 avec un échangeur sur la commune.

La ligne SNCF relative au TER traverse la commune sur l'axe Est/Ouets avec comme point d'arrêt la gare.



Carte IGN



Carte des trajets des usagers de la gare

## RÉSEAU VIAIRE



## VEHICULES

L'accès à la gare d'Orchies et au parking actuel s'effectue par l'avenue du président Kennedy (RD158d) qui se raccorde directement sur le giratoire de la RD938.

La RD938 traversant les voies SNCF est un axe de circulation important à l'échelle du territoire communautaire et communal pour la desserte de l'autoroute A23, la gare et le centre ville d'Orchies.

La circulation est d'autant plus compliquée sur le secteur aux heures de pointes en raison de son implantation en centre ville avec ces activités journalières propre à la commune (écoles, gare, commerces, habitat ...)

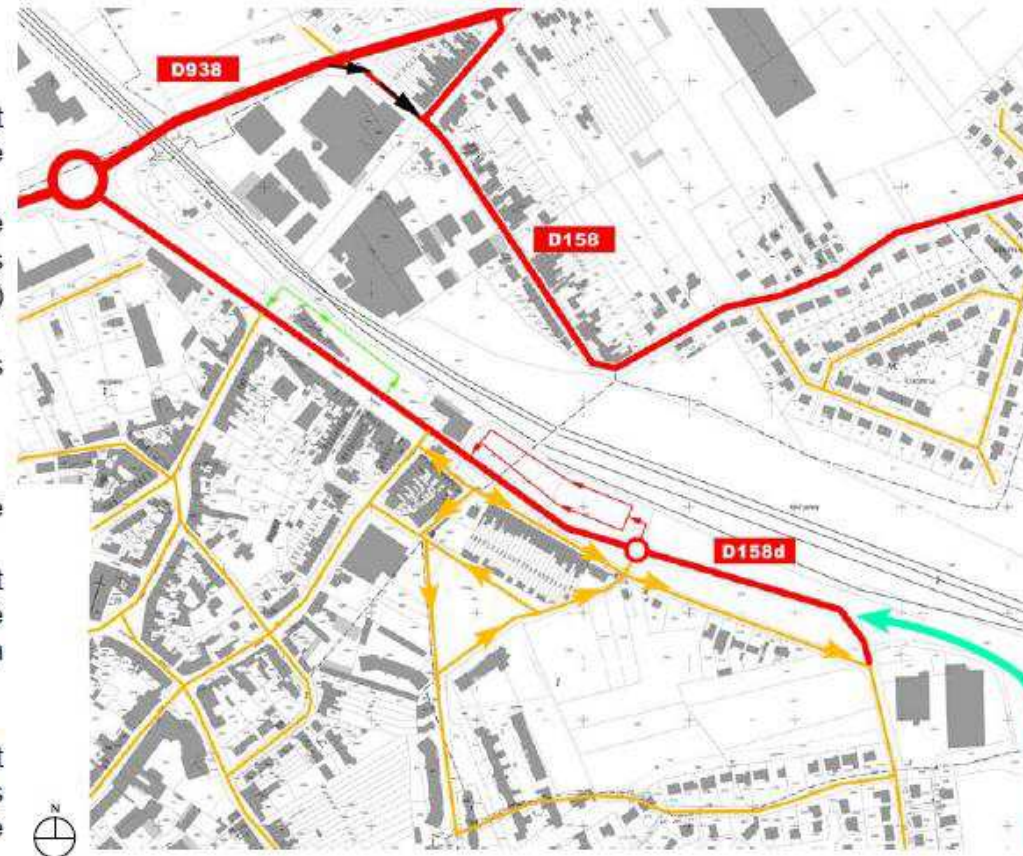
L'ensemble des voies sont en doubles sens de circulations aux abords de la gare à part les latérales à l'avenue du president Kennedy, rue Languette, rue Paul Otlet, rues des capucines, rue des bleuets.

Au Nord des voies, la RD158 rue Jean Lagache dessert l'entreprise «Chicorée Leroux» et le quartier de «l'Hôpital» (Cours d'eau).

A noter que pour des questions de sécurité, à l'angle du bâtiment «Chicorée Leroux» la rue Jean Lagache est en sens unique entrante depuis la RD938 en venant du giratoire. Les autres flux de la rue Jean Lagache sont reportés sur le carrefour en direction de Nomain.

Le parking de la Gare est situé après le bâtiment de la gare en venant du giratoire de la RD938. La circulation au sein du parking est en sens unique avec une entrée à son extrémité par un giratoire et une sortie proche du bâtiment, ce qui induit une bonne fluidité du trafic.

Un projet de contournement de la commune par l'Est est esquissé depuis la gare d'Orchies jusqu'à l'Arena. Ce projet est induit par l'inscription de réserve foncière au PLU et aura pour impact de densifier le trafic sur les abords de la gare.



Plan de voirie - Cadastre

La carte ci-contre relate le rayonnement important de la gare d'Orchies avec un flux d'usager en direction de la gare arrivant plus massivement du Sud de la commune.



Continuités piétonnes



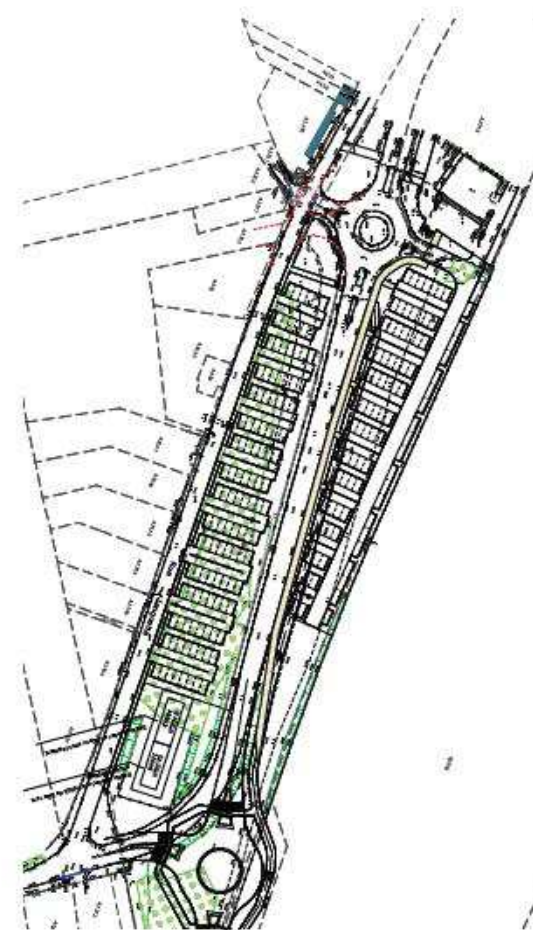
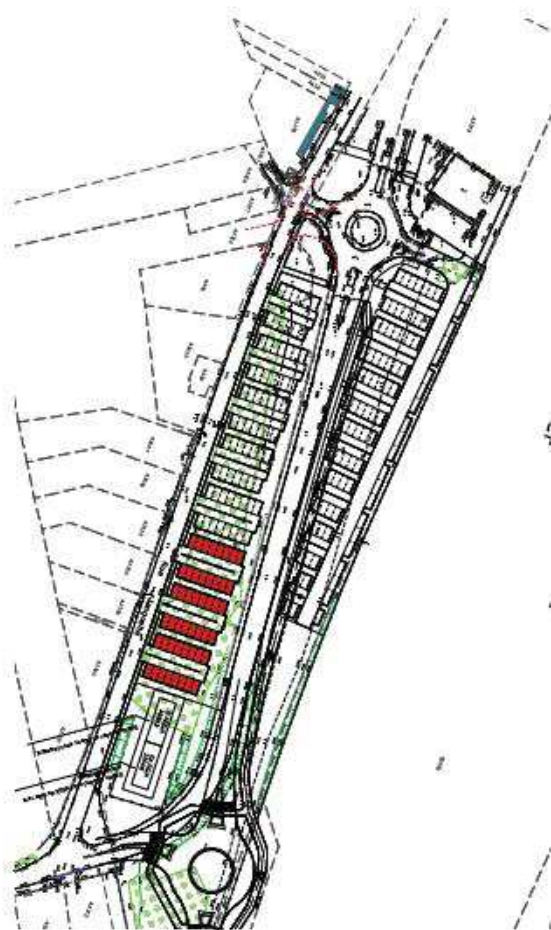
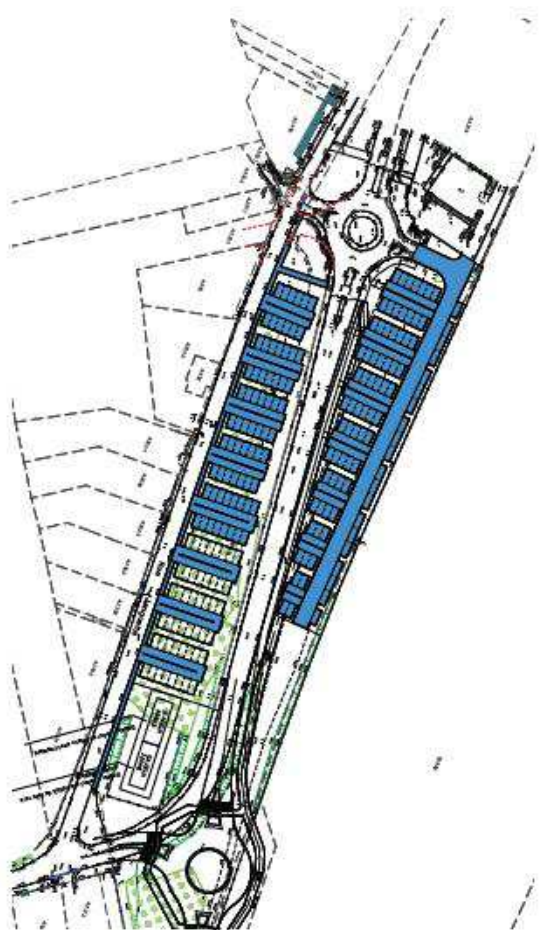
**ENROBE NOIR**  
Voirie & Parking 0/10  
Trottoir 0/6



**PAVE JOINT GAZON**  
ou Dalle TTE



**Sable stabilisé**



Bonjour,

Je n'ai en effet pas vérifié le document scanné et vu qu'il n'était pas recto verso. Je vous prie de m'en excuser. Je vous transmets le document en recto verso.

Aux différentes questions que vous m'avez posées, je peux apporter les réponses suivantes (en bleu)

Par ailleurs, au regard de sa description, le projet semble faire partie d'un projet d'ensemble, celui du pôle d'échange multimodale d'Orchies. Auriez-vous des informations à apporter sur ce projet ?

Au début des années 2000, devant l'attractivité croissante de la gare d'Orchies, le département du Nord a décidé de procéder au réaménagement complet des abords de la gare permettant d'améliorer, d'organiser et d'accroître la capacité de stationnement et d'organiser l'intermodalité avec la réalisation d'une gare routière. En effet jusqu'alors, les usagers de la gare stationnaient leur véhicule sur des terrains en friche de la SNCF, sur un parking public de 200 places situé à 200 m vers le centre, et sur les voiries existantes suscitant l'exaspération des riverains. A l'issue de ces travaux, le pôle d'échanges disposait d'une gare routière de 6 quais, et d'un parking de 224 places d'un abri à vélo.

Afin de protéger les voiries riveraines, la commune a instauré la zone bleue.

Pour autant, dans le but de mieux éclairer le projet, quelques précisions pourraient être apportées sur un certain nombre de points :

**- Mobilité - Déplacement**

x Le cerfa mentionne qu'une saturation pesante est présente dans les espaces publics environnants. Serait-il possible d'étayer cette phrase et les mettre en évidence ?

Voir document annexe « Stationnement »

Serait-il possible de préciser la variation du nombre de places avant le projet et après le projet (espaces publics compris) ?

Le projet consiste à aménager deux Parkings (92+114 places) situés sur des friches départementales de part et d'autre de la rue Kennedy. Ces espaces sont aujourd'hui déjà partiellement occupés par du stationnement sauvage. Un comptage a permis de recenser 65 véhicules.

x Serait-il possible de justifier l'offre de stationnement ?

Le parking de la gare et le parking annexe sont actuellement à saturation avec 100% de remplissage et environ 90 véhicules qui stationnent sauvagement sur le parking actuel en double file et sur les parcelles en friches. Les 2 places minutes ne sont pas suffisantes avec de l'arrêt en double file sur l'avenue Kennedy. Cela implique du report de stationnement sur le domaine public périphérique.

Des études de circulation ont-elles été réalisées ? voir document annexe « circulation »

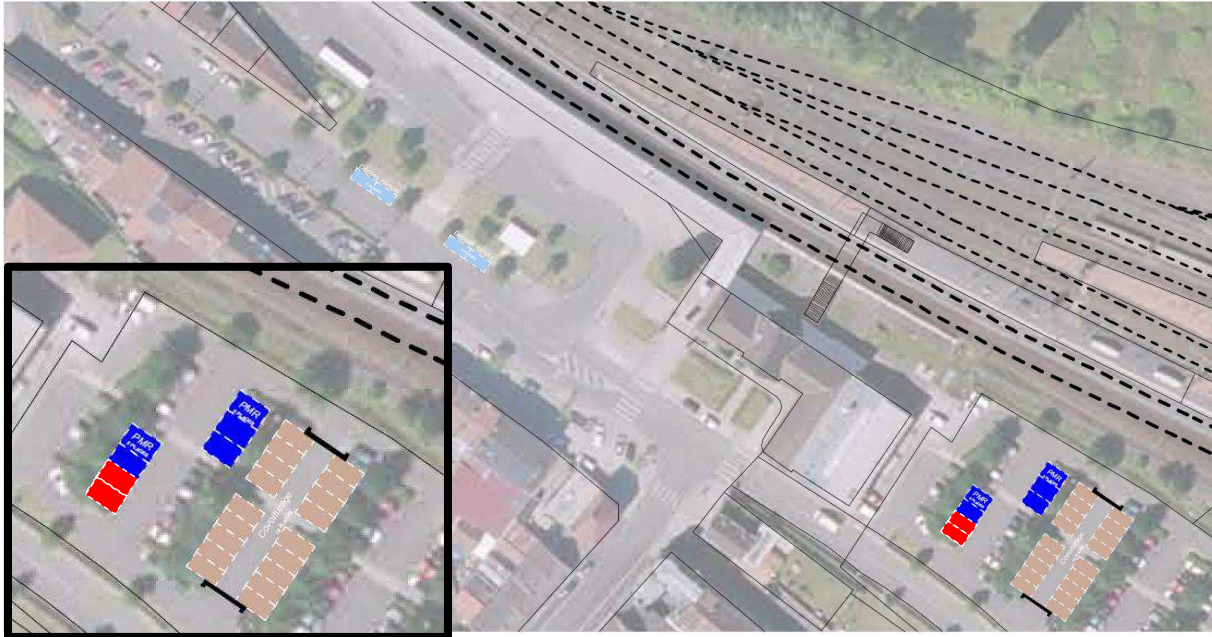
x Les places de stationnement sont-elles perméables ?

Partiellement. 48 places (soit un peu moins de 25% des places créées) seront réalisées en pavés - joint gazon. L'intensivité de l'utilisation prévisibles nous a conduit à ce choix pour assurer la pérennité des aménagements.

Pourriez-vous préciser leurs caractéristiques (PMR, famille, voitures électriques) ?

L'ensemble des places seront dédiées aux voitures particulières. Mais l'accroissement de la capacité de stationnement permettra de requalifier une partie des places situées sur le parking existant et de

les spécialiser. Ainsi, les places les plus proches de la gare seront réservées aux PMR (5 pl) et au covoiturage (18 pl). Une réflexion est en cours pour l'implantation de 2 bornes de recharge, la CCPC vient d'adhérer au groupement de commande initié par la Région Hauts de France.



x Serait-il possible de préciser la connectivité du projet avec la gare ? Des aménagements spécifiques vont-ils être réalisés ?

Les parkings réalisés seront connectés aux trottoirs de la voie départementale et permettront de regagner l'itinéraire aménagé qui traverse le parking existant. Voir document annexe « Continuité piétonne »

#### - Gestion des eaux

x Pourriez-vous préciser les modes de gestion des eaux ?

Nous avons opté pour un mode de gestion par infiltration et tamponnement avec rejet à débit régulé. Voir document annexe « Assainissement »

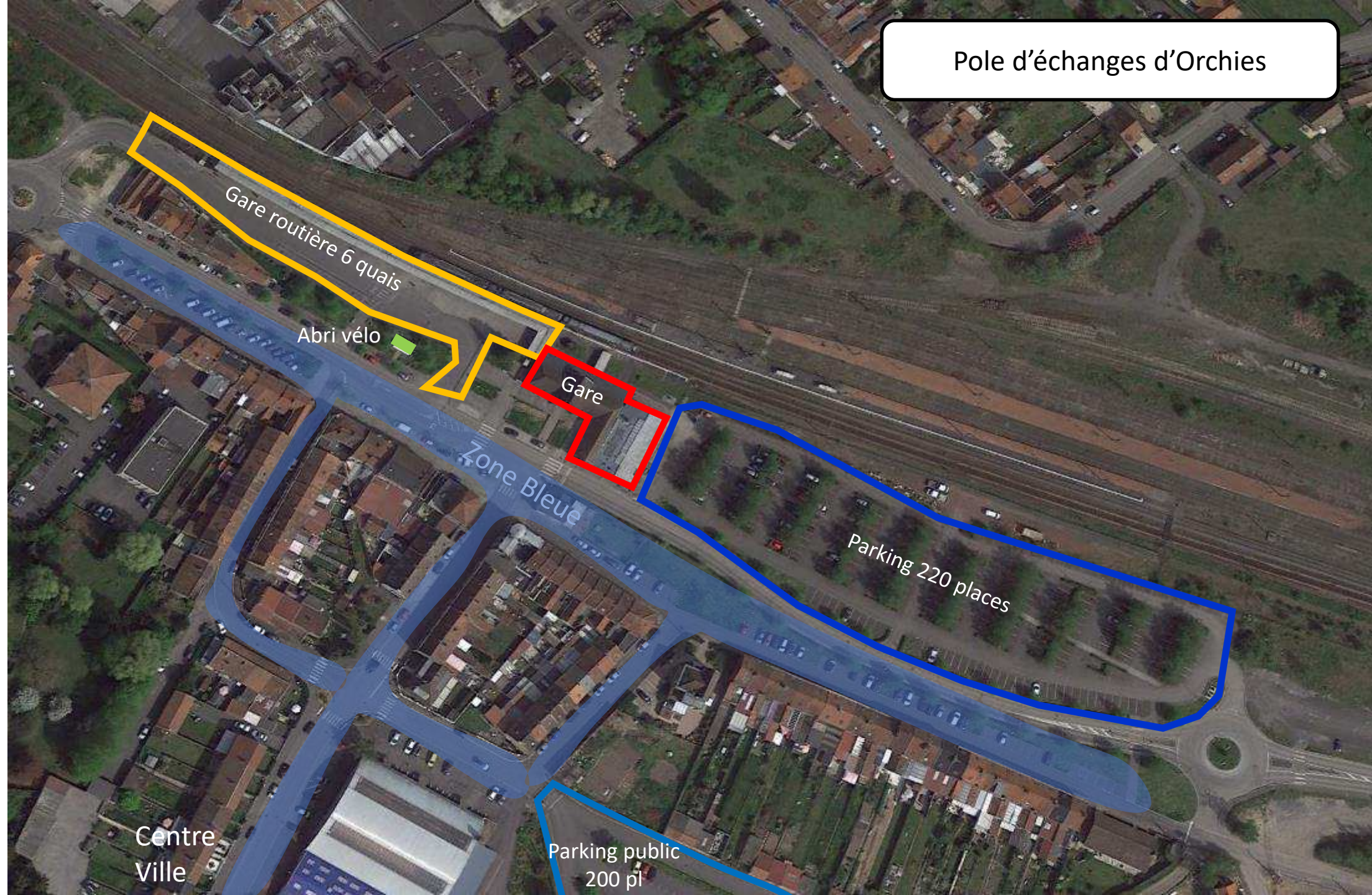
#### - Traitement paysager

x Serait-il possible de décrire l'aménagement paysager ?

Les parkings seront séparés des voiries par des haies végétales (Fusain d'Europe, Noisetier, Viorne Mancienne, Bourdaine, Cornouiller sanguin) afin d'en diminuer l'impact visuel. A l'intérieur, les emplacements seront séparés de haies composées d'essences fruitières (Groseiller, cassissier, framboisier). Les parkings seront plantés d'arbres de hautes tiges (Tilleul et Aulne) afin de favoriser la biodiversité et d'apporter de l'ombre. Les espaces délaissés seront herborisés (gazon, prairie fleurie,) où des arbres fruitiers prendront place.



# Pole d'échanges d'Orchies



Gare routière 6 quais

Abri vélo

Gare

Zone Bleue

Parking 220 places

Centre  
Ville

Parking public  
200 pi

## LE STATIONNEMENT

Voici la moyenne des comptages effectués sur la période du 25 juin au 19 juillet 2018 :

Parking paysager de la gare :

- 220 Places de stationnement : 220 véhicules
- 6 stationnement PMR : 6 véhicules
- Stationnement sauvage : 25 véhicules

Avenue du Président Kennedy :

- Stationnements en zone bleue
- 2 Arrêts minutes devant la gare : 2 véhicules
- Arrêt minute sauvage en voirie : 2 véhicules

Friche Départementale au Sud des voies :

- Stationnement sauvage : 65 véhicules

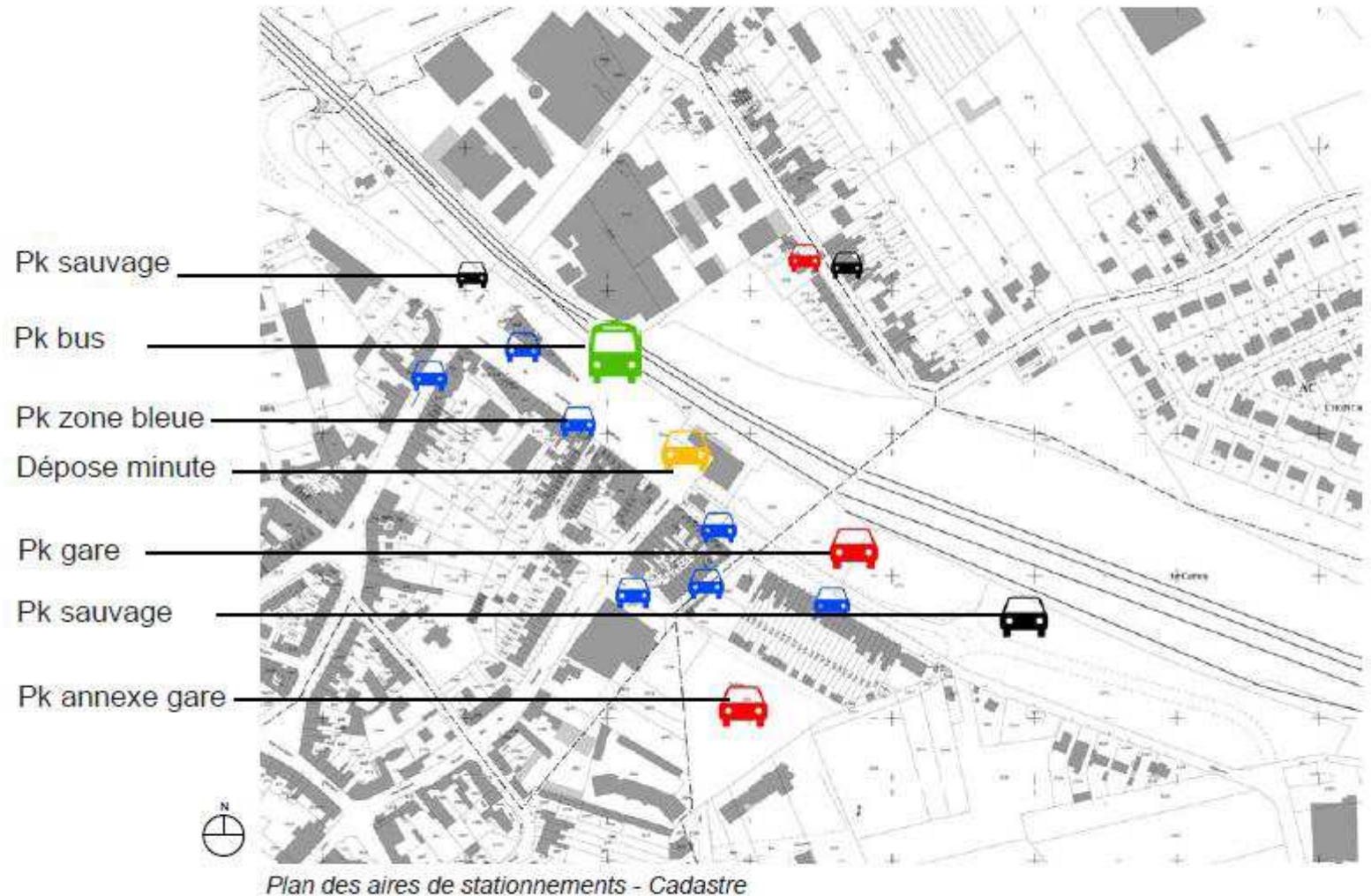
Rue Jean Lagache :

- 31 Places de stationnement unilatéral : 14 véhicules
- Stationnement sauvage de l'autre côté de la rue : 15 véhicules

Parking annexe gare :

- 200 Stationnements : 180 véhicules
- 4 Stationnements PMR : 0 véhicule
- Stationnement sauvage : 0 véhicule

**530 Véhicules stationnant en moyenne sur le périmètre d'étude (hors zone bleue)**



Le parking de la gare et le parking annexe sont actuellement à saturation avec 100% de remplissage et environ 90 véhicules qui stationnent sauvagement sur le parking actuel en double file et sur les parcelles en friches. Les 2 places minutes ne sont pas suffisantes avec de l'arrêt en double file sur l'avenue Kennedy. Cela implique du report de stationnement sur le domaine public périphérique.



*Parking sauvage sur friche départementale*



*Parking sauvage sur parking gare*



*Parking PMR sur parking gare*



*Dépose minute en lien avec le parvis gare*



*Parking sauvage sur friche départementale*



*Parking sauvage sur parcelle privée*



*Parking sur trottoir rue Jean Lagache*



*Parking zone bleue sur Av President Kennedy*



*Parking sauvage des agents SNCF*



*Parking sauvage aux abords du bâtiment gare*



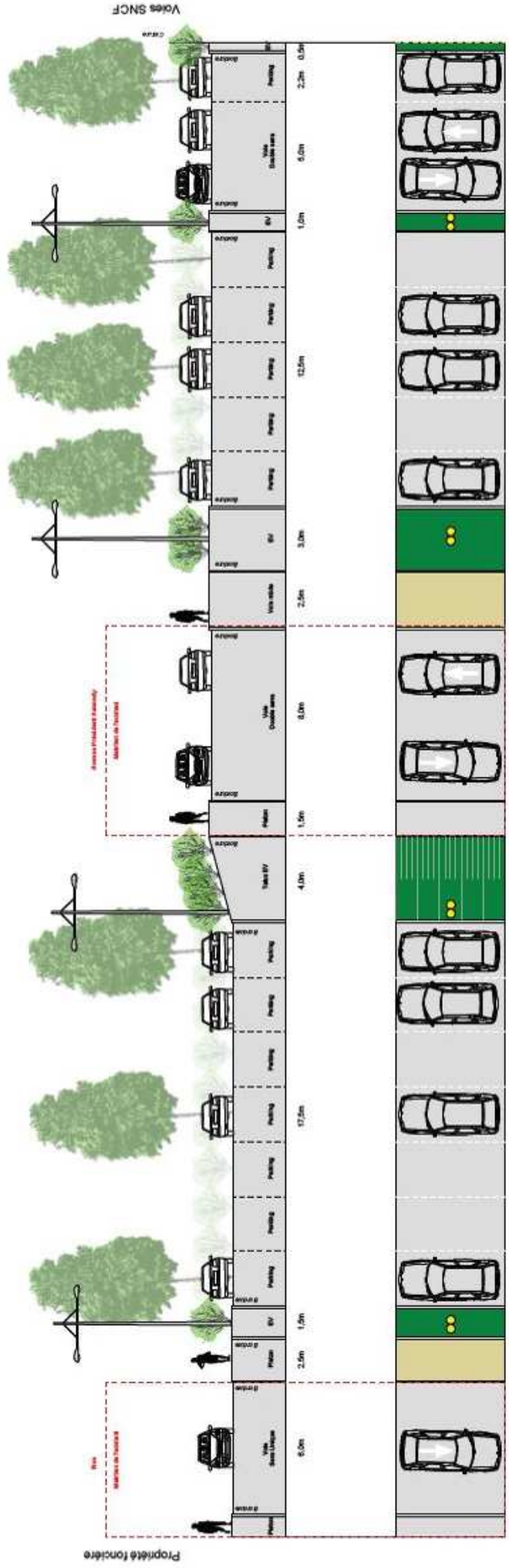
*Parking rue Jean Lagache*



*Parking annexe gare*



Or





Or

