

# Eco-pôle gare de Libercourt

**Porteur de projet :**

Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin

**Descriptif du projet :**

Projet de réaménagement de l'Eco-pôle gare de Libercourt

## **Enjeu, contenu du projet**

### **objectifs et enjeux du projet : description en texte**

- **La description du projet et notamment la dynamique , stratégie, ... de territoire dans laquelle il s'inscrit. : il s'agit de décrire les objectifs et enjeux du projet, c'est-à-dire la situation du territoire et quelles réponses le projet apporte aux questions observées**

Le quartier du Pôle Gare de Libercourt bénéficie d'une situation privilégiée à l'échelle régionale : gare importante (12ème rang) du réseau ferré régional au travers de son rôle de pôle d'échanges, elle se situe au niveau d'un nœud ferroviaire permettant de relier Lille, Lens et Douai.

Il s'agit donc au travers de cette opération d'aménagement, de restructuration et de requalification urbaine, d'affirmer les potentialités du territoire de l'agglomération en offrant un pôle d'échanges régional de transport digne de ce nom et une image urbaine de qualité à cette « porte d'entrée » sur l'agglomération d'Hénin-Carvin.

Le parti consiste donc à donner au quartier du Pôle Gare une identité homogène en affirmant ses différentes fonctionnalités : intermodalité et centre urbain ; permettant ainsi à la ville de Libercourt de construire sa centralité de commune, aujourd'hui inexistante, et de rendre accessible et attractif son territoire élargi.

- **Objet technique :...ce qu'est le projet**

#### Une nouvelle « place de la gare » tournée vers l'intermodalité.

Le projet du pôle gare est centré sur une nouvelle intermodalité qui se construit autour de la gare ferroviaire. De nouveaux espaces sont dédiés aux échanges entre le train et les différents modes de transport. Ces échanges sont renforcés d'une part par un meilleur cadencement des transports urbains (le réseau du Syndicat Mixte des Transports est en cours de restructuration), et d'autre part par une organisation des espaces publics claire, lisible et structurée.

La création d'un espace dédié au stationnement des véhicules permet de dégager de l'espace pour la création d'une véritable « place de la gare » qui accueille les principales fonctions dédiées à l'intermodalité, ainsi que des espaces pour les modes doux.

Cette réorganisation donnera à la gare de Libercourt une réelle identité en tant que pôle d'échanges régional et occasionnera peut-être une plus grande appropriation des usagers vis-à-vis des modes de déplacements en commun et/ou doux.

#### Un pôle dynamique et fédérateur autour de la gare.

Dans la partie Nord de l'opération, la volonté est de mettre en place un quartier attractif au niveau régional, à travers la réalisation de petits immeubles mixtes comprenant du logement collectif et un ensemble d'activités en rez de rue.

Une opération test et phare d'environ 1650m<sup>2</sup> aura pour but d'amorcer un pôle de bureaux. Des commerces et des services de proximité viendront animer ce pôle et les quartiers ouest de Libercourt très résidentiels.

**FICHE A REMPLIR ET RETOURNER A LA DRÉAL NORD PAS DE CALAIS**

Des îlots de bâtiments plurifonctionnels pourront abriter des cours intérieures semi-ouvertes en vue d'accueillir stationnements privés et espaces verts.

La partie Sud de l'opération consistera en la création d'un quartier résidentiel composé exclusivement de maisons individuelles groupées profitant d'un ensoleillement optimal grâce à leur orientation Sud-Ouest.

Il s'agit de permettre la couture urbaine ouest-est en réalisant logements - activités économiques et commerciales - transports qui sont les outils inhérents à la fonction de centre-ville.

Les intentions paysagères autour du projet

L'enjeu du projet de paysage est d'exploiter les qualités existantes du lieu comme la présence d'arbres plantés de manière libre à l'ouest du site, dans la cité jardin. Le paysage devient la trame centrale du projet.

Des alignements d'arbres sont introduits aux abords de la gare afin de signaler sa présence. La gare est aujourd'hui peu visible et sa présence peu lisible dans le tissu urbain.

La place de la gare fait l'objet d'un traitement particulier. La conservation de rails existants est l'occasion de créer un jardin. Au pied de ce jardin des Traverses, un canal planté est installé et assure la récupération de l'eau de pluie. Une végétation de lieu humide est plantée dans le même esprit coloré que le jardin sec.

Les autres espaces publics plantés sont traités de manière dense afin de créer rapidement une ambiance naturelle et d'en limiter l'entretien.

Il s'agit de créer une unité et lisibilité d'ensemble au quartier afin que les usagers et riverains s'en approprient les nouvelles fonctionnalités.

Le programme :

Le projet de requalification du Pôle Gare de Libercourt constitue le socle du projet urbain de la ville. Situé en cœur de ville, le projet répondra à 3 critères majeurs :

- la valorisation de l'identité régionale au regard de l'usage du transport ferroviaire, d'une identité locale au regard des spécificités propres du territoire (rôle économique, porte d'entrée du Bassin Minier, accessibilité au patrimoine minier et à la Trame verte communautaire) ;
- la gestion de la mobilité d'un territoire ;
- le renforcement des fonctions centrales de la commune et l'aménagement d'un maillage cohérent au sein de la commune.

La recomposition urbaine communale et l'affirmation d'un pôle de transport régional sont complémentaires et indissociables.

Les principaux éléments du programme de l'opération d'aménagement ont pour objectif de :

1. créer un pôle d'échange multimodal ;
2. amorcer le renouvellement urbain des quartiers Ouest de la ville ;
3. définir une trame viaire cohérente au nouveau fonctionnement du site ;
4. requalifier les espaces publics existants ;
5. dynamiser le secteur par l'apport de structures économiques et commerciales ;
6. densifier le quartier par la création de logements ;
7. valoriser le bâtiment gare et ses abords ;
8. promouvoir la qualité environnementale du futur quartier.

Le projet d'aménagement du Pôle Gare rassemblera les éléments de programmes suivants :

- un parking paysager (environ 160 places) + un parking provisoire à l'Est de la voie ferrée. Un parking en superstructure sera à étudier en variante ;
- un espace bus (6 places) ;
- un dépose-minute (10 places) ;
- un abri vélos (20 places) ;
- des programmes d'habitats (logements collectifs et maisons individuelles) ;

**FICHE A REMPLIR ET RETOURNER A LA DRÉAL NORD PAS DE CALAIS**

- des commerces et services de proximité ;
- des bureaux et activités tertiaires ;
- ...

Le programme prévisionnel global des constructions comprend : 14 558 m<sup>2</sup> SHON répartis comme suit :

- Logements :
  - ✓ collectifs : 7 176 m<sup>2</sup> ;
  - ✓ individuels : 4 200 m<sup>2</sup> ;
- Tertiaire : 1 667 m<sup>2</sup> ;
- Commerces : 1 515 m<sup>2</sup>.

Le projet de Zone d'Aménagement Concerté répond au besoin d'équiper et d'aménager des terrains en vue de permettre la construction de nouveaux logements, la création d'espaces verts et l'accueil de nouveaux services et commerces. La mise en place du tryptique logement-activités-commerces permettra ainsi de créer les fonctions régaliennes d'un centre-ville.

*En termes d'habitat :*

L'ensemble résidentiel comportera à terme environ 105 logements à dominante « collectifs » - soit 78% de la SHON total du projet. Ils se répartiront comme suit :

- 60 à 80 logements collectifs (49% de la SHON total),
- 35 maisons individuelles groupées (29% de la SHON total).

Le programme d'habitat respectera les orientations du PLH, notamment en terme de densité, de répartition typologique, et d'équilibre locatif/accession en favorisant le parcours résidentiel.

*En termes d'équipements :*

Le projet s'articulera également autour de la création d'activités tertiaires et de commerces. Pour cela, 3 182 m<sup>2</sup> de SHON sont réservés à la construction de ses fonctions, avec :

- 1 667 m<sup>2</sup> de tertiaire (soit 11,5% de la SHON total),
- 1 515 m<sup>2</sup> de commerces (soit 10,5% de la SHON total).

La programmation tertiaire fait actuellement l'objet d'une consultation pour réalisation d'une étude visant à définir les besoins en commerces et services induits par la réalisation de la ZAC. Le maître d'ouvrage fera connaître au futur concessionnaire, en temps utiles, les résultats de cette étude (date prévisible premier trimestre 2011). Le cahier des charges de consultation pour « l'étude programmatique des commerces et services liés au développement de l'éco-pôle gare » est joint en annexe pour information.

- **L'aspect « structurant » du projet sur le territoire, qui pourra par exemple prendre la forme d'une « aire d'influence » locale, intercommunale, métropolitaine, ...**  
***1. Au regard de sa place sur le territoire communal :***

Le parti consiste à donner au quartier du Pôle Gare une identité homogène permettant de coupler ses différentes fonctionnalités.

Il s'agit en premier lieu, par la création d'espaces dédiés, de donner une nouvelle place à la gare qui doit être résolument tournée vers l'intermodalité : dépose bus, dépose minute, développement du parc de stationnement, parc vélo, ...organisés et structurés.

Le rôle centrale de la gare, et son attractivité, devront être confortés par la réalisation d'un programme mixte de logements, services et commerces de proximité, créant ainsi une polarité dynamique.

**FICHE A REMPLIR ET RETOURNER A LA DRÉAL NORD PAS DE CALAIS**

Enfin, la valorisation des « espaces paysagers » sur l'ensemble du programme permettra de maintenir le caractère paysager du centre urbain et de raccrocher la cité Jardin au reste de la Ville, et de donner une continuité entre les espaces (gare-habitat-tertiaire).

Le projet urbain du Pôle Gare de Libercourt vise donc à :

- organiser et structurer les grandes fonctions d'un pôle d'échanges ;
- insérer et intégrer ces fonctions dans un quartier existant ;
- retisser l'accroche avec la ville de part et d'autre des voies ferrées.

**2. *Au regard de sa place sur le territoire communautaire :***

Le parti consiste à donner au quartier du Pôle Gare une identité homogène permettant de coupler ses différentes fonctionnalités.

Il s'agit en premier lieu, par la création d'espaces dédiés, de donner une nouvelle place à la gare qui doit être résolument tournée vers l'intermodalité : dépose bus, dépose minute, développement du parc de stationnement, parc vélo, ...organisés et structurés.

Le rôle centrale de la gare, et son attractivité, devront être confortés par la réalisation d'un programme mixte de logements, services et commerces de proximité, créant ainsi une polarité dynamique.

Enfin, la valorisation des « espaces paysagers » sur l'ensemble du programme permettra de maintenir le caractère paysager du centre urbain et de raccrocher la cité Jardin au reste de la Ville, et de donner une continuité entre les espaces (gare-habitat-tertiaire).

Le projet urbain du Pôle Gare de Libercourt vise donc à :

- organiser et structurer les grandes fonctions d'un pôle d'échanges ;
- insérer et intégrer ces fonctions dans un quartier existant ;
- retisser l'accroche avec la ville de part et d'autre des voies ferrées.

L'opération Pôle Gare Libercourt s'inscrit dans les documents cadre d'orientations et d'aménagement urbain du territoire de l'agglomération d'Hénin-Carvin.

Ainsi, le SCOT l'inscrit dans un contexte de régionalisation et de liaison avec la métropole lilloise. De plus, le Plan de Déplacement Urbain - PDU - le renseigne comme pôle d'échanges majeur à l'échelle régionale, venant le combiner au pôle d'échanges de Lens et de la gare de Lille. Enfin, l'aménagement en pôle d'échanges s'inscrit dans la volonté du Syndicat Mixte des Transports – SMT - d'organiser au mieux les rabattements et les échanges entre les différents modes (bus - train - automobiles - modes doux) en vue de développer l'usage des transports collectifs, tout particulièrement au niveau des interconnexions territoriales tout comme Lens.

Il s'agit donc, au travers de cette opération d'aménagement, de restructuration et de requalification urbaine, d'affirmer les potentialités du territoire de l'agglomération en offrant un pôle d'échange régional de transport et une image urbaine de qualité à cette « porte d'entrée » sur l'agglomération Hénin-Carvin.

- **Les interactions du projet avec les autres trames structurelles de la démarche si elles ont été examinées dans le cadre de l'élaboration du projet.**
- **La réalité de la faisabilité matérielle à l'horizon 2020 ou 2030, notamment au regard des procédures réglementaires d'autorisations, acquisitions foncières, ...**

**La phase 1** correspond à la reconversion des terrains situés aux abords de la gare. Le démarrage de sa réalisation est envisagé fin 2010 (signature de la concession d'aménagement objet de la présente consultation ).

A terme, cette phase a vocation :

- à créer un pôle dynamique régional et territorial autour de la gare ;
- à inciter à l'usage des transports publics en réalisant un pôle d'échanges (inter-modalité) intégrés à un quartier urbain qualitatif ;
- à constituer un effet de levier pour les phases ultérieures ;
- à favoriser le renouvellement urbain des quartiers situés face à la gare (Cité de la Gare) ;
- à atténuer la coupure urbaine avec les quartiers situés à l'est (Cité de la Forêt) et ainsi recréer le maillage urbain nécessaire

Cette phase nécessite d'une part des interventions lourdes sur la voirie existante, et d'autre part des aménagements d'espaces publics structurants.

#### **Planning prévisionnel**

Décembre 2009	Création de la Z.A.C.
Dernier trimestre 2010	Consultation des concessionnaires
1 <sup>er</sup> semestre 2011	Reprise des études de Maîtrise d'Oeuvre au stade PRO/DCE sur la base des études préalables et des observations formulées dans le cadre de la concertation
2 <sup>nd</sup> semestre 2011	Dossier de réalisation  Demandes d'autorisations (loi sur l'eau, DUP, Mise en compatibilité PLU...)
1 <sup>er</sup> semestre 2012	Consultation des entreprises  Début des travaux (à phaser sur trois années budgétaires).

**Les phases 2 et 3** correspondant aux terrains situés à l'est de la ligne ferroviaire, face au pôle administratif.

La 2<sup>ème</sup> phase a comme objectif la reconversion du parc urbain et du stade de football. Il s'agira de recentraliser les fonctions économiques et commerciales en appui sur la gare et le centre-ville, et de permettre la continuité du tissu urbain résidentiel. L'aménagement complémentaire accentuera l'affirmation du rôle du pôle gare (logements, activités économiques et commerciales).

La 3<sup>ème</sup> phase, située face au pôle administratif, prévoit l'aménagement des espaces publics « cœur de ville » (place publique, halle de marchés) et la densification résidentielle et commerciale pour l'affirmation du centre-ville (logements, activités économiques et commerciales).

La répartition des coûts des phases 2 et 3 a été estimée au stade AVP et donne la répartition suivante :

Ce déroulement en phase résulte d'une logique d'urbanisation spatiale mais aussi économique partagée par l'ensemble des acteurs.

En effet, la priorité est donnée à la valorisation des terrains situés face à la gare (phase 1), et ceci en vue de structurer l'offre économique face à l'équipement ferroviaire et de constituer un effet de levier pour les phases ultérieures

**FICHE A REMPLIR ET RETOURNER A LA DRÉAL NORD PAS DE CALAIS**

C'est donc dans un second temps que les terrains situés face au pôle administratif (phases 2 et 3) seront aménagés et construits ; ce secteur devant s'appuyer sur la dynamique urbaine et économique générée face à l'équipement ferroviaire.

- **La cohérence avec les capacités financières du maître d'ouvrage compte tenu des plans de financements prévus...**

**Phase 1** *Montant en € HT*

<b>Acquisitions foncières</b>	1 350 000
<b>Travaux d'aménagement</b>	6 500 000
<b>Etudes et Honoraires</b>	1 570 000
<b>Frais financiers et divers</b>	650 000
<b>Total Dépenses</b>	<b>10 070 000 €</b>

<b>Charges foncières</b>	2 770 000
<b>Subventions et Participations</b>	7 300 000
(dont participation de la CAHC à hauteur de 2 000 000 €)	
<b>Total Recettes</b>	<b>10 070 000 €</b>

<b>Phase 2 et 3</b>	<i>Montant en € HT</i>
<b>Acquisitions foncières</b>	375 570
<b>Travaux d'aménagement</b>	4 500 000
<b>Etudes et Honoraires</b>	1 225 124
<b>Frais financiers et divers</b>	550 000
<b>Total Dépenses</b>	<b>6 650 694 €</b>
Ventes de terrains et droits	2 233 440
Subventions	4 417 254
<b>Total Recettes</b>	<b>6 650 694 €</b>

Les éléments descriptifs des objectifs et enjeux du projet sont absolument nécessaires pour établir le scénario des dynamiques engagées

### Informations techniques nécessaires

#### Éléments prévisionnels

- Le projet sera-t-il réalisé en 2020 ? (une seule réponse)  
en partie

**FICHE A REMPLIR ET RETOURNER A LA DRÉAL NORD PAS DE CALAIS**

- Le projet sera-t-il réalisé en 2030 ? (une seule réponse)  
oui terminé

- le projet est il : (une seule réponse)  
1. une idée validée politiquement

Nature du projet : (choisir une seule nature)

Grand quartier

Connectivité transports

- Le lieu du projet est il connecté aux réseaux de transport en commun en site propre actuels ?  
NON

- Le lieu du projet est il connecté aux réseaux de transport en commun actuels ?  
OUI

- Localisation et point(s) d'accès - par quel modes ?

modes ferré, routier, doux et de transport en commun

Consommation d'espace

- le projet consomme t il des espaces agricoles NON ;
  - si le projet consomme des espaces agricoles, a-t-il aussi une part en renouvellement urbain ? (la requalification de friches industrielles, terrils..., est considérée comme renouvellement urbain)

Logement

- le projet produit il des logements ? OUI et si oui, combien ? 150

Repérage spatial du projet

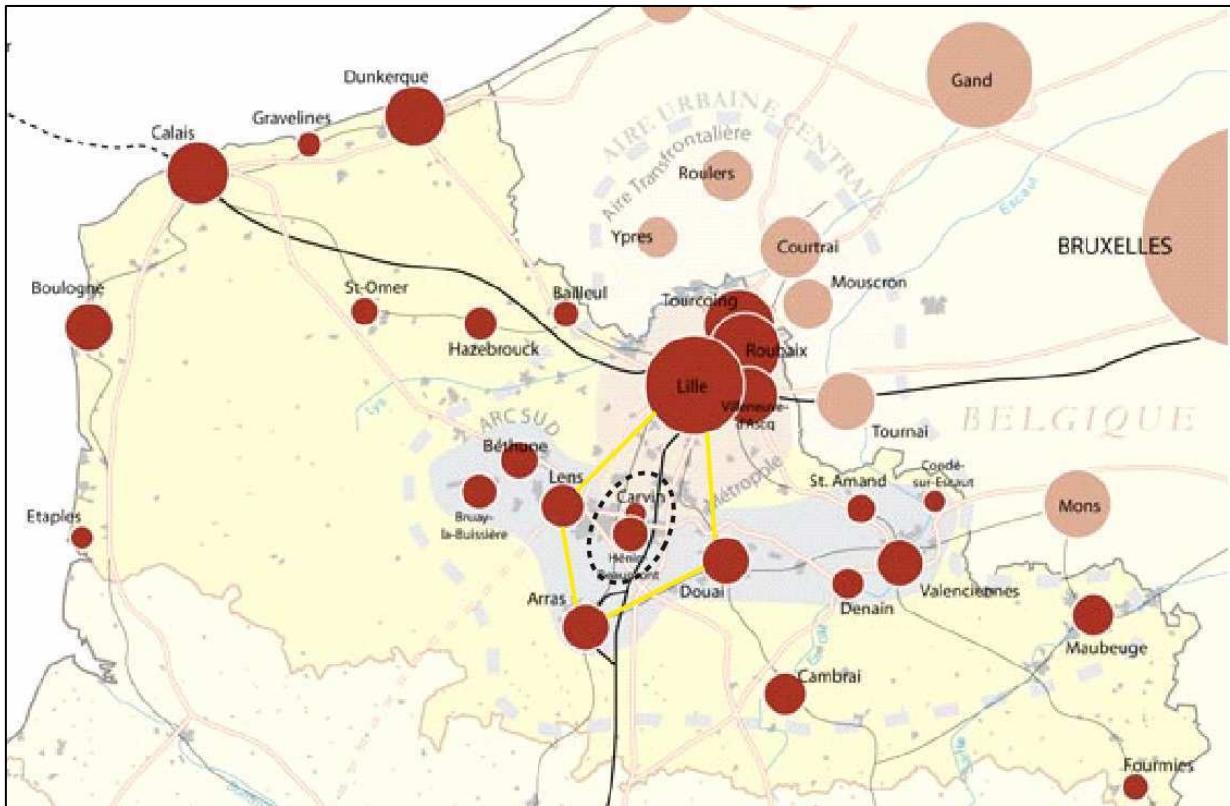
Une localisation précise du projet est demandée ; préférences pour l'obtention de données relatives à l'étendue des projets (liste par ordre de maniabilité pour la compilation) :

- Polygone géo référencé
- Polygone sur support vectoriel avec localisation
- Description graphique du projet (plan, format digital)
- Description graphique du projet (plan, format papier minimum A4 / A3)

les données SIG fournies doivent être en LAMBERT 93 , de préférence en format MAPINFO (.tab) ou compatible. On donnera la localisation à la principale commune concernée par le projet.

les données spatiales sont absolument nécessaires pour établir le scénario des dynamiques engagées.

Une commune aux portes de la métropole lilloise :



Localisation du projet sur le territoire communal :

