



Spl de l'Artois

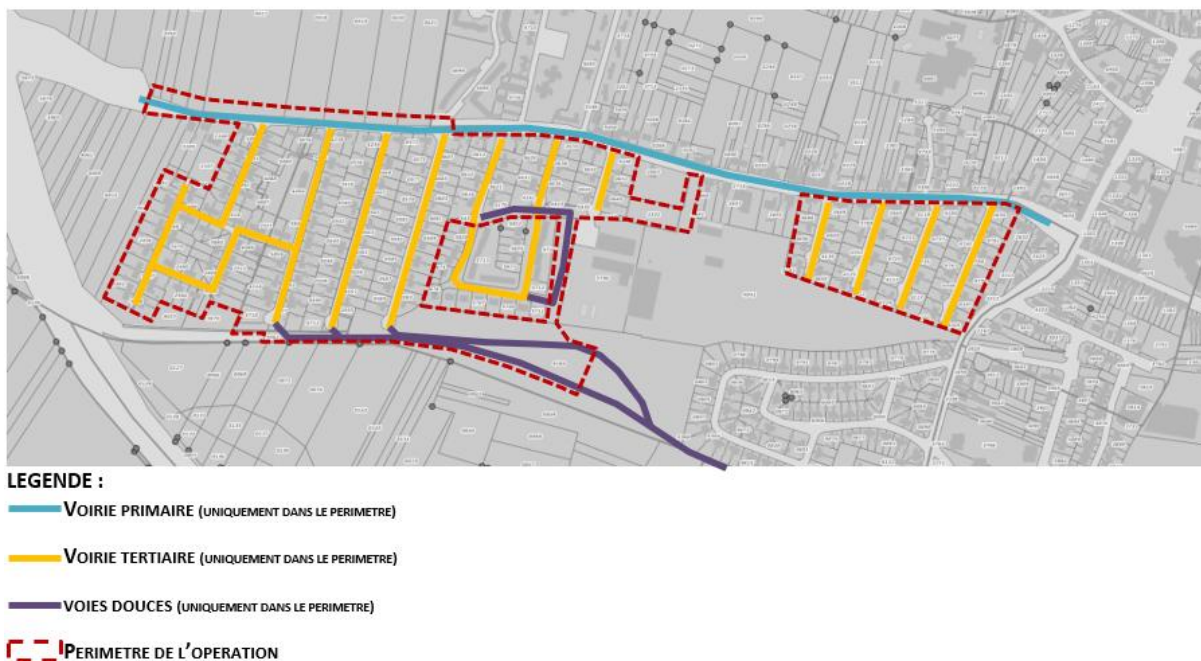
OPERATION D'AMENAGEMENT
Requalification d'espaces publics
ERBM – Cité Justice
AUBY 59950

**ANNEXE SUPPLEMENTAIRE 1.2 : EXTRAITS DE LA
NOTICE PAYSAGERE (AVP) POUR LE DOSSIER CAS
PAR CAS**

ETAT DES LIEUX

HIERARCHISATION DES VOIES

La Cité de la Justice, à Auby, s'organise autour d'un axe primaire principal desservant des axes secondaires.

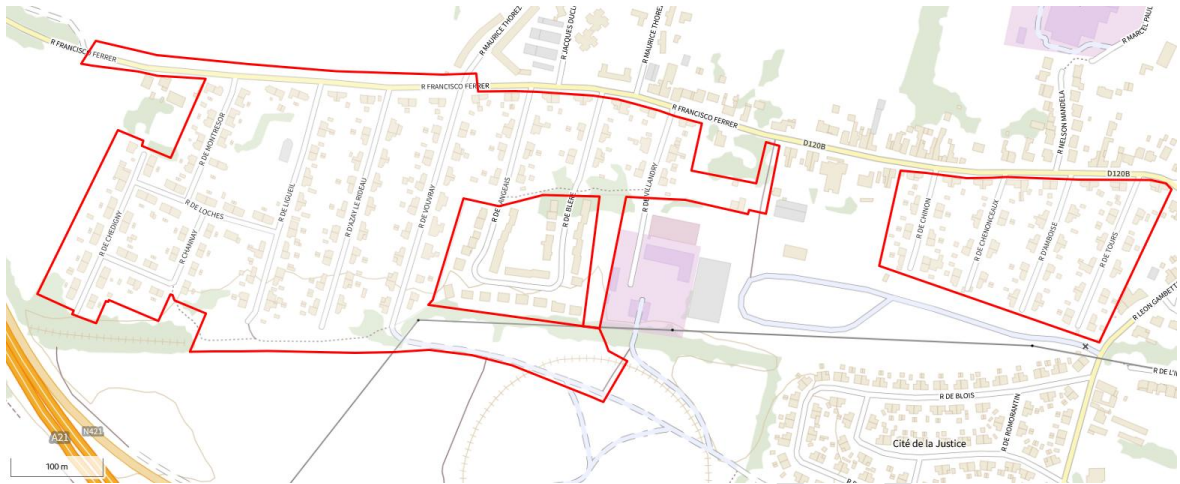


Hiérarchisation des voiries, février 2025

Le périmètre d'étude de la Cité de la Justice inclut les rues suivantes :

- Voirie primaire :
 - ▶ Rue Francisco Ferrer (D120 B) ;
- Voiries tertiaires :
 - ▶ Rue de Montrésor ;
 - ▶ Rue de Chédigny ;
 - ▶ Rue de Loches ;
 - ▶ Rue de Montbazou ;
 - ▶ Rue Channay ;
 - ▶ Rue de Ligueil ;
 - ▶ Rue d'Azay le Rideau ;
 - ▶ Rue de Vouvray ;
 - ▶ Rue de Langeais ;
 - ▶ Rue de Bléré ;
 - ▶ Rue de Villandry ;
 - ▶ Rue Francisco Ferrer ;
 - ▶ Rue de Chinon ;

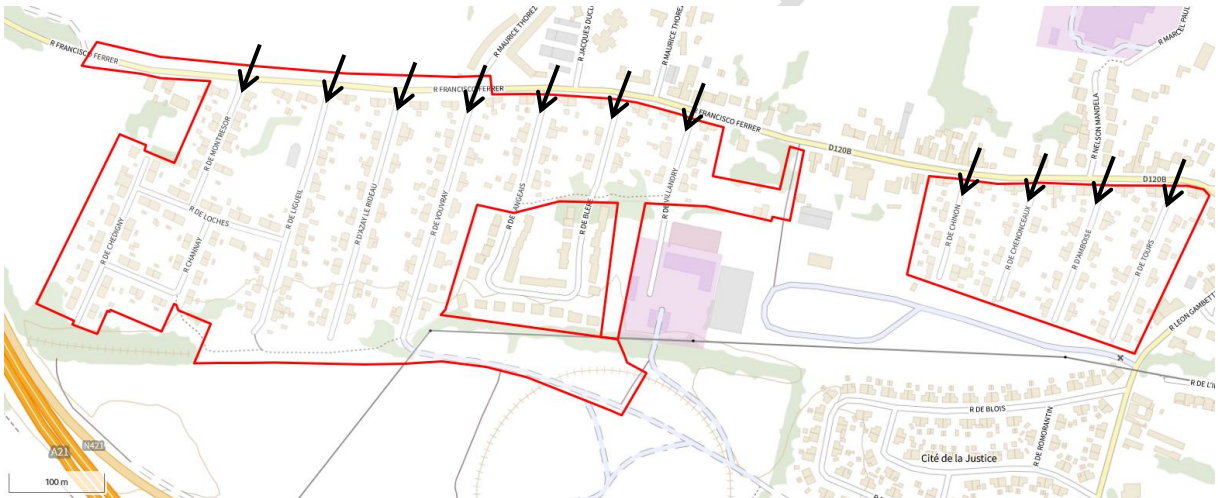
- ▶ Rue de Chenonceaux ;
- ▶ Rue d'Amboise ;
- ▶ Rue de Tours.



Périmètre opérationnel, Plan IGN, février 2025

LES ENTREES DE LA CITE DE LA JUSTICE

En raison de son tissu urbain, la Cité de la Justice possède onze entrées principales. Le projet de requalification prévoit la mise en valeur de la cité minière par ces différents accès.



Les entrées de la cité, Plan IGN, 2026

L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

Une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHSN) et une ligne de service à la demande (TAD) desservent la Cité de la Justice.



Extrait de la cartographie des lignes Eveole

■ Ligne B – BHSN :

La ligne de bus relie les grands centres urbains, les quartiers denses et les grands pôles d'intérêt du territoire. Cette ligne circule régulièrement de 6h à 20h toute l'année, avec des passages toutes les 20 à 30 minutes en heures de pointe. Elle permet de rejoindre la Gare de Leforest vers le nord (temps de parcours : 8 minutes) et Douai vers le sud (temps de parcours : 16 minutes).

Liste des arrêts de la ligne 2 dans le périmètre de la Cité de la Justice :

- ▶ Arrêt Place du 8 mai 1945 ;
- ▶ Arrêt République.

■ Ligne TAD 100 :

Il s'agit d'une ligne secondaire, à la demande. Elle rallie les secteurs ouest du site d'étude à la ligne 2 Eveole, permettant d'irriguer la Cité et le quartier de la Vallée. Cette ligne circule régulièrement de 6h à 20h toute l'année, avec des passages toutes les 20 à 30 minutes en heures de pointe. Elle emprunte la rue Ferrer et permet de rejoindre l'arrêt Place du 8 mai 1945 vers l'est (temps de parcours : 2 minutes).

Liste des arrêts de la ligne 2 dans le périmètre de la Cité de la Justice :

- ▶ Arrêt Meloni ;
- ▶ Arrêt La Vallée ;
- ▶ Place du 8 mai 1945.

Le périmètre d'étude est desservi de manière inégale, au travers d'une ligne de bus n'empruntant que la rue Ferrer et la rue de Ligueil jusqu'au square Meloni. Cela offre aux riverains la possibilité d'une correspondance au niveau de la place du 8 mai 1945.

Au vu des caractéristiques des rues et des connexions absentes entre elles, les destinations principales des habitants souhaitant quitter la Cité de la Justice sont rejointes via de multiples intermédiaires (notamment correspondances entre les lignes de bus, fréquences longues), rallongeant le temps de trajet.

LA PLACE DES MODES ACTIFS

La Cité dispose de trottoirs relativement larges dans chacune des rues appartenant au périmètre d'étude. Les liaisons douces au bout des rues de Ligueil, d'Azay le Rideau et de Vouvray sont existantes mais sont cependant peu aménagées.

La rue Ferrer dispose de bandes cyclables unidirectionnelles sur trottoir avec marquage et sur voirie par endroits. Ces aménagements cyclables existants sont inégaux et parfois non réglementaires.

Le partage entre les bandes cyclables et les trottoirs est parfois inadapté :

- ▶ Largeurs insuffisantes des bandes cyclables (moins de 1,50 m ponctuellement) et des pistes cyclables sur la partie ouest de la rue Ferrer ;
- ▶ Espace restant pour le trottoir piéton : restreint ponctuellement à moins de 1,40 m de largeur ;
- ▶ Marquages des bandes sur trottoir effacés ;
- ▶ Transitions avec passages sur chaussée réalisées de manière non conforme ;
- ▶ Interfaces piétons/cycles au droit des traversées piétonnes pas aménagées, créant discontinuités des tracés et incohérences de lisibilité ;
- ▶ Aucune traversée n'est dotée de marquages ou aménagements pour les cycles ;
- ▶ Interruption des aménagements en entrée de ville sur la partie ouest de la rue Ferrer induisant des questionnements sur leur continuité vers Courcelles-lès-Lens.

Plusieurs débouchés pourraient également être créés afin d'assurer des continuités et des accès nouveaux vers le Parc du Terril. Les liaisons douces du Parc sont par ailleurs faiblement aménagées et peu valorisées, entraînant des mésusages et une gêne pour les riverains (deal, déchets). Le seul lien vers l'extérieur se fait via le chemin des 25 (chemin agricole au sud du site). Ces discontinuités impliquent donc un renvoi des flux piétonniers et cycles vers la rue Ferrer, dotées d'aménagements peu confortables voire inadaptés ponctuellement en termes de largeurs.

Des manquements en termes de traversées piétonnes sont aussi observées en amont des intersections entre les rues secondaires et la rue Ferrer.

STATIONNEMENT PUBLIC ACTUEL

Le diagnostic a révélé une situation inégale du partage de la rue, en faveur des véhicules légers. Les aménagements actuels ne permettent pas de garantir une continuité piétonne et cycliste.

L'absence de stationnement est formalisée sur les trottoirs génère un stationnement anarchique, au détriment des piétons.

Cette situation met en danger les piétons qui doivent prendre la route pour éviter les voitures. De plus, le déplacement des Personnes à Mobilité Réduite est impossible à l'état actuel.

	ETAT EXISTANT
Stationnements sauvages décomptes	72
Stationnements PMR	10
Stationnements officiels	11
TOTAL	93

SOLUTIONS PROPOSEES

UNE REDUCTION DE LA VITESSE

Le projet d'aménagement conserve la zone 30 de la rue Francisco Ferrer (RD120 B) et prévoit le passage des voies de dessertes locales en zone de rencontre.

Le placement de statut de zone de rencontre contraint les véhicules à ralentir et à tenir compte des piétons sur l'ensemble de la chaussée : le piéton est prioritaire sur tous les véhicules.

On gomme les obstacles et l'ensemble des aménagements devient accessible aux PMR. Ce statut de voirie permet de maintenir l'emprise globale de la chaussée tout en rendant l'espace aux piétons, et en permettant aussi la circulation des cycles.

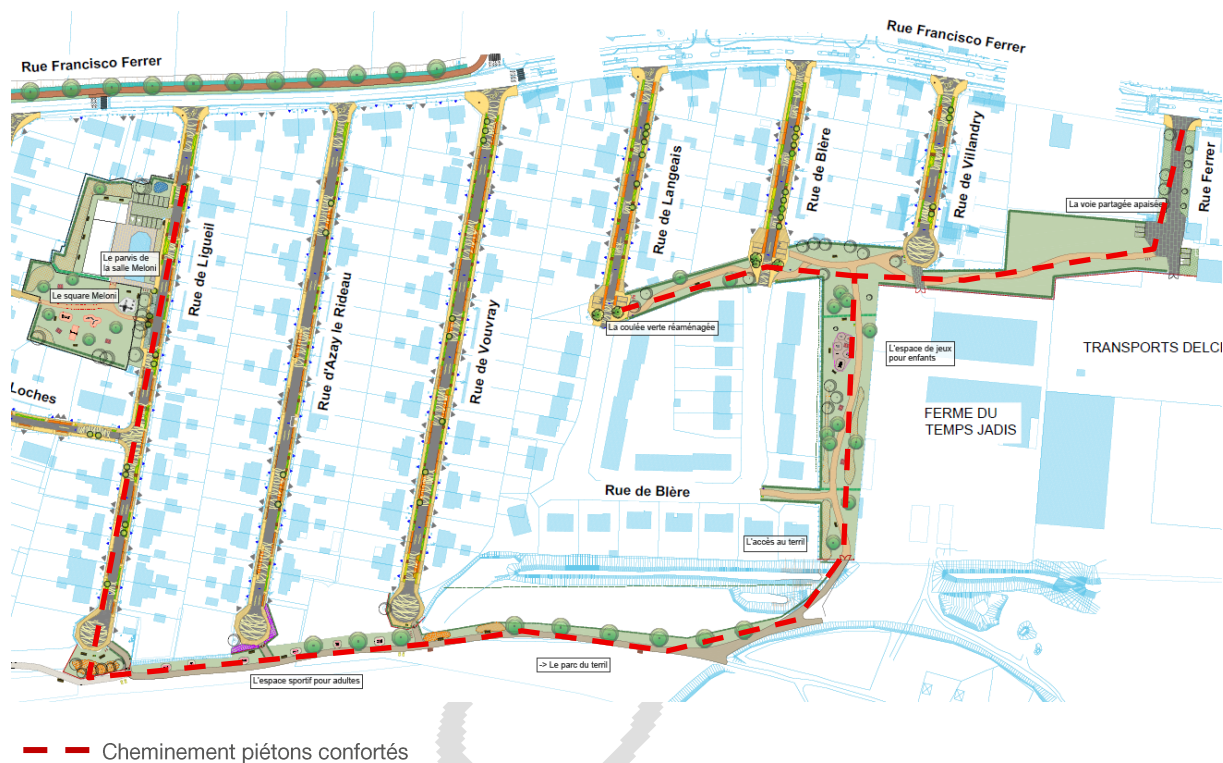
La réduction de vitesse induit un apaisement du trafic et la limitation du bruit. De même, la réduction de l'espace circulaire (sur l'espace public) devient une opportunité pour la végétalisation.



LE DEVELOPPEMENT DES MODES DOUX

La requalification des espaces publics de la Cité de la Justice met l'accent sur le développement des modes doux.

En complément de la mise en place d'une zone de rencontre dans la globalité de la cité minière, les liaisons douces existantes sont confortées, balisées et aménagées pour permettre aux usagers d'emprunter ces chemins.



AMELIORATION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT

Dans toutes les rues, une offre de stationnement réaliste est matérialisée, de manière à redonner la place au piéton sur les trottoirs. De plus, des entrées charretières sont prévues sur les habitations avec jardin sur rue, de manière à permettre le stationnement à la parcelle, et ainsi désengorger l'espace public.

En conséquence, l'offre de stationnement est adaptée au besoin relevé dans la Cité de la Justice.

	ETAT EXISTANT	ETAT PROJETE
Stationnements sauvages décomptes	72	0
Stationnements PMR	10	9
Stationnements délimités	11	34
Stationnements dans les écluses	0	59
TOTAL	93	102