

## Aménagement de la rue du général Leclerc (Hem, Nord-Pas-De-Calais)





# **Aménagement de la rue du général Leclerc de la ville de Hem (Nord)**

VAN LOYE simon  
Ingénieur 1<sup>ère</sup> année  
Département Aménagement  
Ecole polytechnique de l'université de Tours

Projet individuel  
Année 2006/2007

# Sommaire

<b>Remerciements</b> .....	3
<b>Introduction</b> .....	4
<b><u>Première partie</u></b> : Cadre général et caractéristique de la commune de Hem (59) .....	5
I- Présentation du territoire communal.....	6
A) Localisation géographique.....	6
B) Un peu d'histoire.....	7
C) Situation actuelle .....	8
II- Equipements et infrastructures du territoire.....	14
A) Des équipements diversifiés .....	14
B) Des infrastructures concourantes à un trafic dense.....	14
III- Synthèse : Atouts et faiblesses du territoire .....	17
<b><u>Deuxième partie</u></b> : Constat de la rue du général Leclerc .....	18
I- Situation géographique et incorporation au tissu urbain.....	19
A) Localisation de l'avenue .....	19
B) Une avenue conditionnée par deux des entrées de ville .....	19
C) La planification urbaine à proximité de la rue du général Leclerc.....	23
II- Etat des lieux de la rue du général Leclerc : Un aménagement nécessaire .....	25
A) Le découpage de la rue du général Leclerc en séquence .....	25
B) Etat des lieux des différentes séquences .....	27
B) Synthèse de la rue du général Leclerc .....	36
<b><u>Troisième partie</u></b> : Proposition d'aménagement pour la rue du général Leclerc.....	38
I- Discernement des objectifs et lignes directrices d'un tel aménagement.....	39
A) Les objectifs de l'aménagement .....	39
B) Lignes directrices de l'aménagement .....	39
II- Propositions détaillées pour les rues du général Leclerc et du docteur Coubronne .....	40
A) Les aménagements applicables à toute la rue .....	40
B) L'aménagement, séquence par séquence.....	42
<b>Conclusion</b> .....	50

## Remerciements

Je tiens à remercier **Mr Demaziere**, mon tuteur, pour ses conseils avisés.

Des remerciements sont adressés, aussi, aux personnes suivantes :

- **Mr Benabdallah**, professeur à l'université Polytech'Tours, pour m'avoir aidé dans le choix des personnes à consulter.

- **Mr Decourcelle**, conseiller municipal délégué à l'aménagement, aux travaux et infrastructures, pour m'avoir conseillé dans le choix du sujet et pour sa disponibilité.

- **Mme Fourmestraux**, responsable du service urbanisme de la commune de Hem, pour m'avoir fourni des informations sur la commune de Hem.

- **L'ensemble du service urbanisme** de la commune de Hem pour leur gentillesse et leurs conseils avertis. Un remerciement particulier ira aux responsables du service voirie.

- **Mr Allou**, responsable du service voirie et espaces publics de la LMCU, pour m'avoir donné des données chiffrées sur le trafic Hémois.

Je remercie, de même, toutes les personnes avec qui je me suis entretenu de près ou de loin et qui m'ont apportés leur aide, ainsi que ma famille et mes amis.

## Introduction

Hem est une commune du Nord-Pas-de-Calais. Située dans la périphérie nord de la ville de Lille, elle doit faire face à une demande et une attente de plus en plus accrue de ses habitants en matière, s'il ne faut citer que, de logements, de loisirs et d'emplois. Cependant, même si un effort a été fait pour améliorer le cadre de vie des citoyens en leur offrant de nouvelles structures, la ville connaît un certain nombre de dysfonctionnements qui ne peuvent être ignorés. En effet, la qualité de la voirie du centre ancien et du centre dynamique porte les stigmates d'une voie délaissée et peu attractive. Dès lors, les rues du général Leclerc et du docteur Coubron ont à être réaménagées en priorité afin de les revaloriser fonctionnellement et qualitativement.

Ces rues, conditionnées par deux entrées de ville dont l'une d'elle nécessitera une requalification, présente de nombreuses caractéristiques. Longue de 1,5 km, elles permettent d'atteindre aisément le maillage routier de la ville et portent en leur sein une partie du dynamisme économique de la commune avec le parc d'activité « le rivage » et une grande partie de ce que l'on appelle communément « commerces de proximité ». Néanmoins, les rues se doivent d'être des vitrines attractives de la ville et mériteraient d'être mises en valeur. Ainsi, pour répondre aux problèmes de vitesse, du manque de places de stationnement, du manque de sécurité et pour répondre aux lacunes paysagères, toute notre attention sera retenue pour faire de ces rues, des rues ambitieuses.

Dès lors, bon nombre de questions s'offrent à nous. Comment sécuriser cet espace ? Comment rendre accessible ces rues au plus grand nombre sans entraîner des phénomènes d'encombrement ? Comment rendre cet espace des plus attrayants ?...

Pour répondre à ces questionnements, l'étude se définira en trois parties. Nous nous efforcerons de préciser le cadre général dans lequel s'inscrit la commune, de dresser un diagnostic fonctionnel et paysager des rues du général Leclerc et du docteur Coubron et de proposer et dégager les grands principes d'aménagement répondant au mieux aux dysfonctionnements constatés.

**Première partie : Cadre général et caractéristique de  
la commune de Hem (59)**

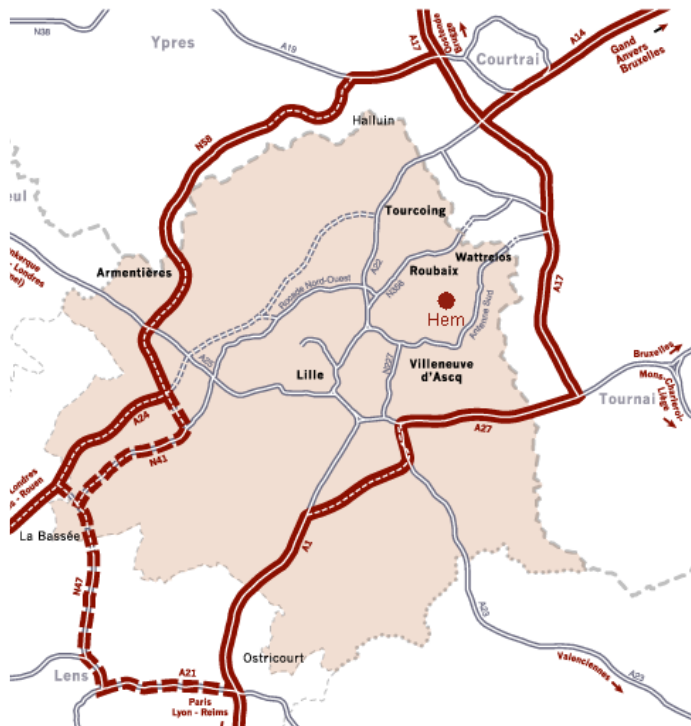
## I- Présentation du territoire communal

## A) Localisation géographique

Hem se situe au nord-est de la ville de Lille, à 12 kilomètres du chef lieu de la région du Nord Pas de calais. Située dans la vallée de la Marque, elle est à la lisière de la zone très densément peuplée de Roubaix ou Villeneuve d'ascq et de la zone plus rurale formée par Forest-sur-Marque et Cysoing. Ceci lui confère, ainsi, son appellation de ville à la campagne, mi-urbaine, mi-rurale.



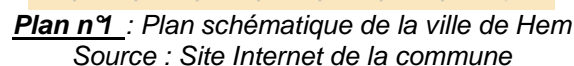
**Carte n°1** : La région Nord Pas de Calais  
Source : Internet



**Carte n°2** : *Hem dans l'agglomération Lilloise*  
Dispositif routier de la métropole Lilloise en 2015  
Source : Communauté urbaine de Lille

Hem occupe une succession de petites crêtes qui, s'élevant à une hauteur de 41m, déterminent un obstacle important au cours de la Marque, rivière qui constitue

La commune est délimitée par la départementale 6d, à l'ouest, qui opère une réelle rupture avec le reste de la ville en isolant les quartiers de Beaumont et d'Hempemont. Cette départementale ouvre, cependant, l'accès à la ville de Villeneuve d'Ascq au sud et à la ville de Roubaix au nord et facilite le lien entre la commune et la métropole Lilloise. La départementale 700 au sud et à l'est permet, elle, d'accéder plus aisément aux villes plus rurales comme Forest-sur-Marque et d'atteindre la zone commerciale de la ville de Leers située au nord-est de la commune. Enfin, la partie nord de la ville de Hem s'incorpore aux villes de Lannoy et de Roubaix grâce à un réseau routier dense marqué par la présence de nombreuses rues et avenues communes aux différentes villes (cas de la rue Jules Guesde et de l'avenue Alfred Motte).



Hem est l'une des bourgades les plus anciennes du nord de la France. Découlant du mot « Ham » signifiant « la demeure », elle est au XIV<sup>ème</sup> siècle une importante réunion de maisons, de foyers tel un hameau. A partir de 1672, l'industrie textile fit la richesse de la ville et fût à l'origine des traditions nordistes.

Hem ne compte que 4876 habitants au début du siècle dernier et est essentiellement agricole avec les plaines des Hauts-Champs, Longchamp, Beaumont et du Civron (voir plan n°1 ci-dessus). Tout en conservant 41 cultivateurs, la commune est à l'apogée de sa prospérité industrielle en 1900. Elle présentait alors pas moins de 7 teintureries, 2 fabriques de tapis, 5 brasseries et autres fabriques d'arcs, de tuiles, de sabots et de bouteilles. Son histoire industrielle est ainsi à l'origine du patrimoine architectural local en imposant des établissements construits en bandes, en cours ou en impasses et portant le nom de « maisons d'ouvriers ».



A partir des années 50, la ville commence son processus de croissance démographique et voit, en 20 ans, quadrupler sa population. Les logements de la ville nouvelle vont se concentrer sur le secteur nord de la ville (quartier de Longchamp et celui des Hauts-Champs) et vont regrouper près de 50% de la population.



Source : photo d'archive  
de la ville de Hem

➤ **...à un territoire en reconstruction.**

Dès lors, en 1975, les emplois fournis par les entreprises et commerces de la ville n'ont pas suivi sa croissance rapide. Seulement 2200 emplois sont offerts sur le territoire de la commune alors que la ville est constituée d'une population active de 7890 salariés (près de la moitié sont ouvriers). La commune voit alors débuter un processus d'exode des travailleurs.

Cependant, la ville connaît un certain développement économique depuis quinze ans qui, grâce aux efforts de la municipalité, a vu s'implanter une quinzaine d'entreprises dans ses zones d'activités telles le parc artisanal « Marcel Lecoœur » et les parcs d'activités « Le rivage » et les « 4 Vents ».

### C) Situation actuelle

➤ **La communauté urbaine de Lille, un outil technique au service des communes.**

Lille métropole communauté urbaine (LMCU) a été créée en 1966 et regroupe 85 communes (depuis l'élaboration de la carte n°3, deux communes se sont regroupées avec la ville de Lille) dont celle de Hem. Elle atteint une population de 1.091.438 pour une superficie de 611,45 km².

Depuis la loi de juillet 1999 relative au renforcement de l'intercommunalité, LMCU a pour vocation de :

- Réduire le morcellement des communes du territoire
- Maîtriser rationnellement l'aménagement urbain
- Structurer l'agglomération
- Renouveler le tissu urbain
- Améliorer le cadre de vie
- Développer les activités économiques
- Renforcer l'attractivité de la métropole

La communauté urbaine de Lille intervient en matière d'aménagement par le biais des chartes intercommunales de développement et d'aménagement (loi de janvier 1983), par les schémas directeurs et par les documents d'urbanisme tels PLU (issus de la loi SRU du 13 décembre 2000 et qui a vus le jour en 2004) entre autres.



**Carte n°3 : LMCU dans l'arrondissement de Lille**  
Source : Agence d'urbanisme de Lille

De plus, LMCU s'est doté d'un agenda 21 et d'un PDU (arrêté du 10 octobre 2003 par la communauté urbaine de Lille) qui s'oriente vers une réduction des nuisances des transports et une maîtrise de l'évolution des pratiques de déplacements. Ainsi, chaque commune doit axer ses projets en accord avec la réglementation de ces deux documents qui privilégient le développement durable.

### ➤ **Un patrimoine naturel et bâti de simple facture**

**Le patrimoine naturel :** Certains espaces de la commune sont classés en ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique), mais la majeure partie des espaces naturels tiennent en la présence de parcs et jardins.

Ainsi, le 19 novembre 1999 a été adopté, dans le document d'application des orientations municipales, « le grand projet Hémois », un projet d'aménagement du parc et des rives de la marque situé dans le quartier de Hem Bifur et ayant vocation d'améliorer le cadre de vie et de permettre l'évasion et la distraction (ce projet a été inscrit dans le schéma directeur de la communauté urbaine de Lille et sa gestion sera organisée par un syndicat mixte regroupant l'ensemble des communes avoisinantes, ainsi que Lille Métropole Communauté Urbaine et le conseil général du Nord)

**Le patrimoine bâti :** L'histoire de Hem n'est pas très riche. Son patrimoine est en grande partie dû à un passé de type industriel. Cela fait donc place à un habitat

traditionnel fait de maisons ouvrières (caractéristiques de la région nord pas de calais) très largement représentées et de maisons de ville, type bourgeoises, mais assez peu nombreuses.

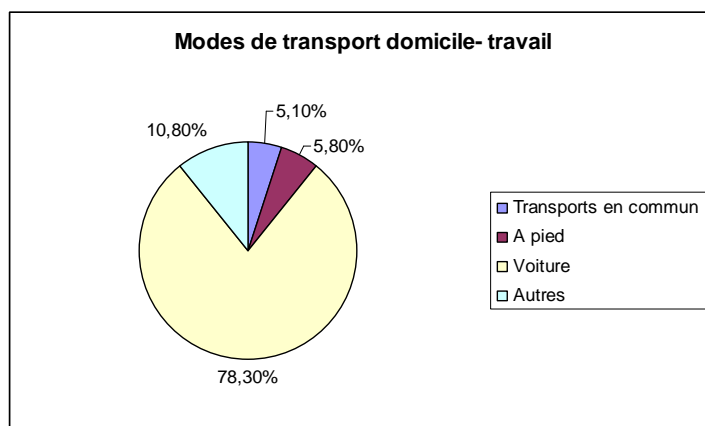
Seul deux monuments ont été délimités par un périmètre de protection des monuments historiques : La chapelle sainte Thérèse (1958, Herman Baur, au nord du quartier Hem Bifur) et le portail du château des croisières de Lannoy (au nord-est du quartier la vallée), périmètre visant à imposer une réglementation aux opérations se réalisant à l'intérieur du périmètre.

### ➤ **Une évolution démographique légèrement en baisse**

La commune de Hem accueillait, au dernier recensement de 1999, une population forte de 19675 habitants, soit en légère baisse par rapport au constat effectué en 1982 qui estimait la population à 21933 habitants. On explique cette situation de part un solde migratoire en baisse (- 1,01%), durant la période 90-99, et qui n'est pas compensé par le solde naturel de la commune qui affiche les 0,72%.

### ➤ **La population active**

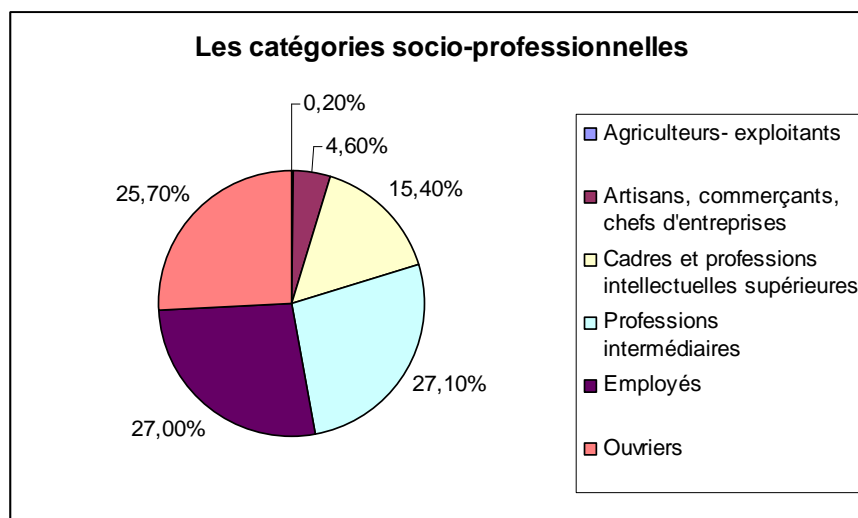
En 1999, près de 33% (6401 individus) de la population Hémquoise était active. Pourtant seulement 17,8% de celle-ci travaillait dans la commune. Par conséquent, les migrations domicile-travail s'applique à une échelle plus grande que celle du territoire Hémquois et sont donc porteuses de flux routiers conséquents qui doivent être pris en compte dans tous aménagements de voiries. En effet, toujours selon le recensement de 1999, 78,3% de la population active utilisent la voiture contre seulement 5,1% en transports en commun et 5,8% à pied (la proximité des communes de Lannoy, de Croix et de Roubaix l'explique).



Données : INSEE, 1999

Avec une population active qui a atteint 8076 individus au 27 mars 2007, on reconnaît que la ville est en plein boom démographique où grand nombre arrive sur le marché du travail. Pourtant, Hem, avec ses 1675 d'entre eux qui sont au chômage (soit 20,7%), est bien au-delà de la moyenne nordiste (12,9%) et bien au delà de celle française (9,9%).

En 1999, La plupart des emplois concernent le secteur industriel et commercial. En effet, près de la moitié des travailleurs sont soit des employés soit des ouvriers.



Données : INSEE, 1999

De part le haut taux d'actifs travaillant en dehors de la commune, il est important de voir comment s'organise le logement.

#### ➤ **Une commune à dominante résidentielle**

Le taux de vacance est faible (2,8%), ce qui s'explique par le phénomène de péri-urbanisation de la commune de Hem vis-à-vis de la métropole Lilloise.

Le parc logement est en grande partie composé de résidences principales (97,1%), ce qui traduit une faible attractivité touristique du territoire (seulement 0,1% de résidences secondaires).

De plus, 45% du parc concerne des logements locatifs dont 34,8% se situe dans des logements HLM. La ville de Hem a un taux de logements sociaux importants à hauteur de 40%.

Enfin, près de 1000 logements sociaux sont considérés par les services fiscaux comme médiocres voir très médiocres.

#### ➤ **De nombreuses manifestations culturelles et sportives mises en valeur**

La commune a su être attrayante en se dotant de nombreuses activités de loisirs et en organisant manifestations culturelles et sportives telles que : Le printemps musical, le printemps des poètes, la chasse à l'œuf, le marché aux fleurs, « Hem en fête », le palmarès sportif, le carrefour des métiers et le banquet des aînées et celui des anciens combattants.

La mairie organise depuis maintenant 10 ans la course à pied Oxyg'Hem qui ne cesse de croître en nombre de participants.

Elle organise, de plus, sa braderie et attire ainsi grands nombres de métropolitains, de la zone Roubaix-Tourcoing, lassent de la surpopulation de sa semblable Lilloise. Ceci montre le caractère dit « familial » de la commune de Hem.

Enfin, Hem est le lieu de passage de la non moins célèbre course cycliste Paris-Roubaix et offre un secteur pavé de 1400m. Cet événement populaire attire, chaque année, de nombreux fans qui élisent domicile le long des bords de route (dont celle de la rue du général Leclerc).



**Photo n°1** : Passage des coureurs sur un secteur pavé de Paris-Roubaix

Ainsi, tous ces événements sont là pour permettre la mixité des populations et d'offrir à tous ses habitants (quelque soit la tranche d'âge) un événement, au moins, qui leurs correspondent. Bien évidemment, toutes organisations s'établissant sur la voirie de la rue du général Leclerc devra être prises en compte dans tous aménagements de celle-ci.

### ➤ ***Une activité économique en pleine expansion***

Les zones d'activités se sont regroupées autour des grands axes routiers menant à la ville de Hem et au sein du tissu urbain.

Trois d'entre elles sont porteuses de l'activité économique Hémoise :



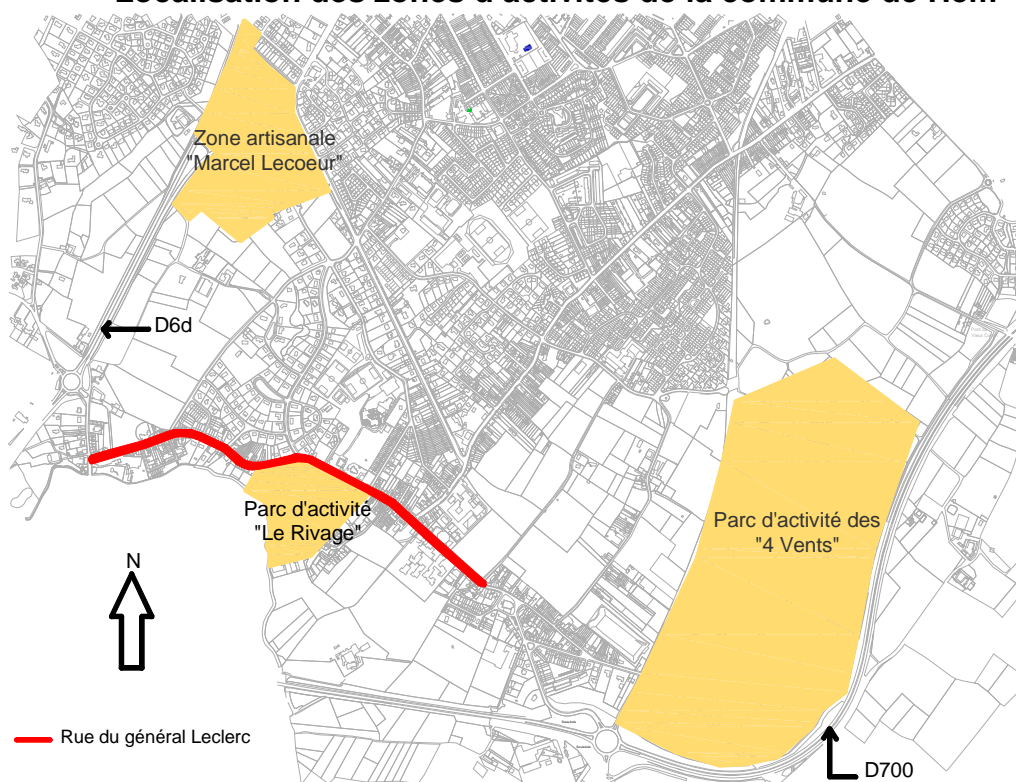
**Photo n°2** : L'expansion du parc d'activité des « 4 vents »

- A l'est, le parc d'activités des « 4 vents » est porteur du développement économique de la ville. Il regroupe des entreprises comme Saint Maclou, Trois suisses international, Kiabi et Nord Sécurité. Il est en prise directe avec la départementale 700 qui, grâce à ses interconnexions avec le reste des infrastructures routières avoisinant la commune, facilite son insertion et son attractivité.



- Au sud, dans le quartier Hem Bifur, se trouve le parc d'activités « le rivage » qui comporte des entreprises de services telles Nord Clim Industrie, Nord Climatisation et Voluptéo. Son accès se fait par la rue du général Leclerc et s'incorpore bien au tissu urbain du cœur de ville.
- A l'ouest, proche du quartier Beaumont, la zone artisanale « Marcel Lecoeur » est à vocation tertiaire (services, commerces et bureaux) et est située en zone UG (dans PLU). Elle accueille 12 commerces tels que K-way, Opel générale automobile et graphique service mais n'offre pas de commerces d'alimentation pourtant facteur du dynamisme d'un quartier (d'où l'enclavement du quartier de Beaumont constaté). Pourtant la proximité des infrastructures routières, telles que la départementale 6d, lui apporte un environnement favorable de développement.

### Localisation des zones d'activités de la commune de Hem



**Plan n°2** : Fond de carte : Délivré par la mairie de Hem (fichier AutoCad)  
Auteur : Van Loye Simon

Enfin, à titre indicatif, l'activité économique au service de la consommation locale se situe en grande partie dans la rue du général Leclerc (Supermarché, Boulanger...). Pourtant, 76,2% des consommateurs Hémois affirment utiliser plus fréquemment la zone commerciale « Auchan Leers » située au nord de la ville au détriment des commerces de proximité de la rue (seulement 17,7% des Hémois la fréquente). De plus, la commune de Hem, au sein du territoire Roubaisien, présente, en grande partie, des zones à « extension urbaine multifonctionnelle » et des zones à « extension urbaine à dominante économique », en plus qu'elle soit à vocation d'être requalifiée et renouvelée dans certains quartiers.

## II- Equipements et infrastructures du territoire

### A) Des équipements diversifiés

La commune de Hem offre un large panel d'infrastructures et d'équipements communaux répondant aux attentes diversifiées des habitants et ce dans tous les domaines :

Scolaires : 7 écoles pré-élémentaires, 6 écoles élémentaires, Collège Albert Camus, Collège Elsa Triolet.

Culturelles : Ferme Franchomme, Ecole de musique, Ecole municipale d'art plastique, Salle des fêtes (pour l'accès au cinéma [cin'Hem'a]), Maisons des associations, Atelier de théâtre municipal.

Equipements sociaux : Crèches, Haltes garderies, Maison de la petite enfance, structure pour personnes âgées (service de gérontologie), Centre social des Hauts Champs, centre d'action sociale.

Equipements sportifs et de loisirs : Salle Blaise Pascal, Salle Leplat, Salle polyvalente, Piscine, Espace de vie Saint Exupéry.

A cela s'ajoute tous les établissements privés (tennis, établissements scolaires (au nombre de 5), clubs associatifs) et diverses associations.

Parmi ces équipements, certains se localisent directement dans le secteur de la rue du général Leclerc et auront à être pris en compte dans l'aménagement de la voirie, à savoir : l'école privée maternelle et primaire : Notre Dame de Lourdes, la ferme Franchomme, le centre d'action sociale, l'hôtel de ville, la salle des fêtes et la salle Leplat (laquelle sera réhabilitée prochainement).

### B) Des infrastructures concourantes à un trafic dense

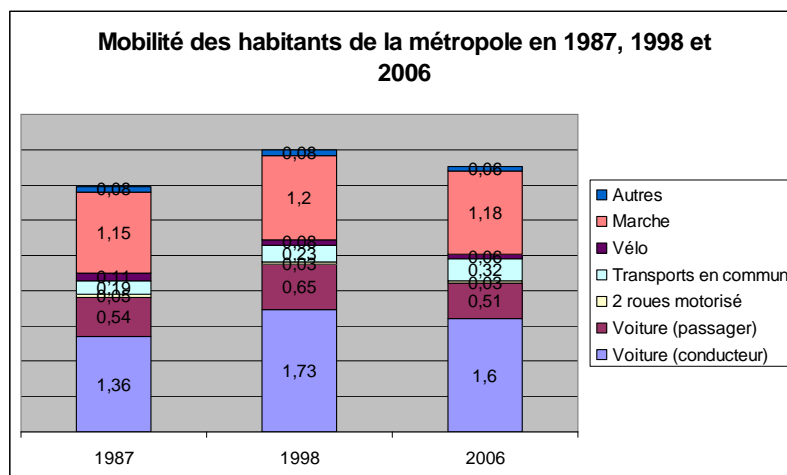
#### ➤ **Constat sur l'agglomération Lilloise**

En 2006, un habitant de la métropole Lilloise réalisait en moyenne 3,76 déplacements par jour, ce qui est en légère baisse par rapport à 1998 où la mobilité des habitants avait atteint son apogée : 4.

En ce qui concerne les modes de transport une large part est affectée à la voiture même si elle est en recul par rapport à 1998, année de son zénith. Cependant, cette baisse est compensée par une progression de 7% du nombre de voitures par habitant (427 voitures pour 1000 habitants en 2006).

L'utilisation du vélo est en légère baisse depuis 1987 contrairement à l'usage des transports en commun qui voit apparaître une évolution de 37% depuis 1998 avec pour principale augmentation ; l'utilisation du métro (67%). Enfin, la marche à pied est un moyen de transport qui reste stable et qui occupe une part non négligeable dans le paysage des transports.

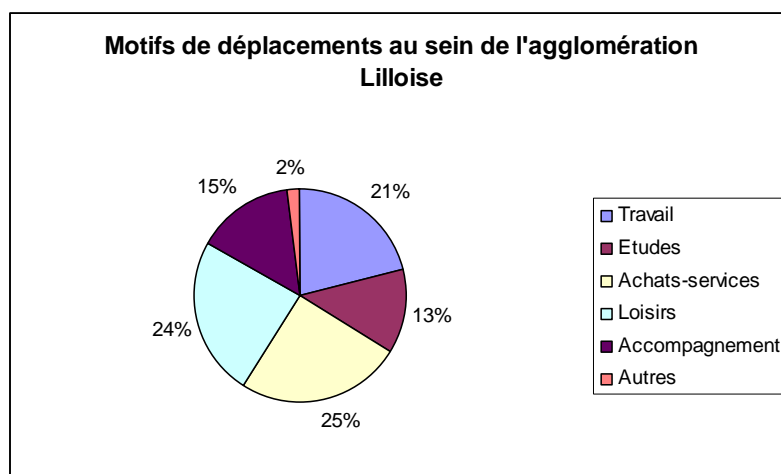
#### **Déclinaison des résultats (du nombre de déplacements par jour) par mode de transport**



Données : Enquête de déplacement de la métropole Lilloise, 2006

L'utilisation de la voiture et des transports en commun prédominent sur les secteurs routes et auront à être incorporé au mieux au reste de la voirie qui laisse entendre un intérêt particulier pour la marche à pied.

De plus, les motifs de déplacement sont répertoriés comme suit :



Données : Enquête de déplacement, 2006

On constate, ainsi, que l'objectif du PDU de Lille Métropole qui visait une stabilisation du trafic généré par les habitants de la métropole a été atteint.

### ➤ **Les projets Héméis**

Dans un souci de désenclavement de la ville de Hem, l'objectif est de s'ouvrir plus sur les autres territoires avoisinants. Pour cela, la commune se doit de réaliser un maillage routier de desserte performant.

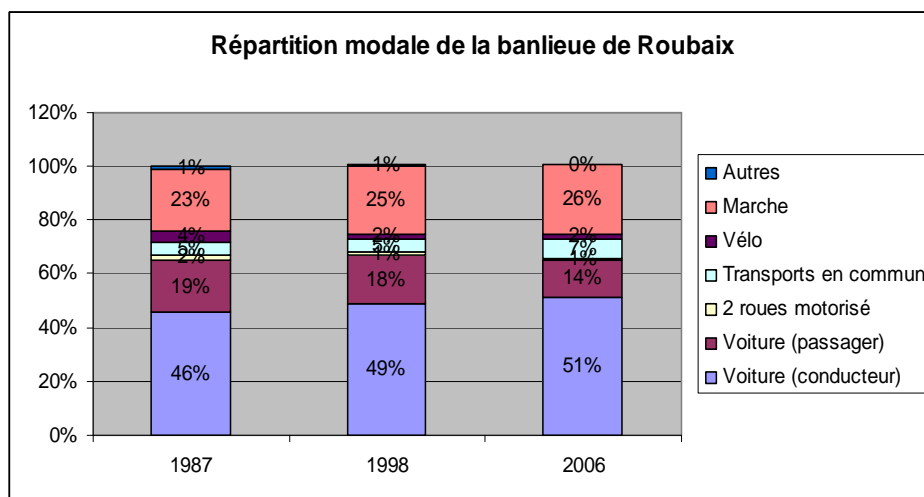
Ainsi, les infrastructures en matière de voirie doivent créer un véritable « périphérique » de la ville de Hem entre l'antenne sud et la route départementale 700 afin de supprimer le trafic de transit des camions à travers la ville et d'interconnecter la partie sud de la ville avec le reste de la métropole Lilloise. Pour cela une meilleure jonction entre la route départementale 6 et la route départementale 700 à l'extérieur de la commune de Villeneuve d'Ascq a été préférée par les autorités locales.



Enfin, afin de permettre le brassage et la mixité des populations, communales et intercommunales, et de requalifier les voiries historiques (dont la rue du général Leclerc), un boulevard circulaire urbain reliant l'ensemble des quartiers a été pensé.

### ➤ **Les réseaux de circulation de la commune Hémoise**

*Petit constat sur la répartition modale de la banlieue de Roubaix (cas de la commune de Hem)*



*Données : Enquête de déplacement, 2006*

En 2006, l'utilisation de la voiture et du vélo a légèrement baissée alors que l'usage des transports en commun et de la marche à pied a quelque peu augmenté dans la banlieue de Roubaix. En comparaison avec Lille qui présente, en 2006, un taux de 33% en ce qui concerne la voiture et avec la LMCU qui avoisine les 56%, on constate que la banlieue de Roubaix (65%) est au dessus de la moyenne métropolitaine en raison du caractère périurbain de la zone en question.

Les infrastructures routières permettent de desservir, au mieux, la commune au réseau de circulation externe et lui permettent de s'intégrer durablement dans un environnement. Bien évidemment elles participent à d'autres perspectives de développement qui peuvent être d'ordre économique, industriel...

En outre, l'accès à la ville et à ses différentes entités est possible, soit par des voies communales, soit par des voies intercommunales. Pourtant le maillage est confus et certaines voies d'accès (cas de la route départementale 6d) contribuent à l'éclatement du territoire et à l'isolement de quartiers :

- Quartier de Beaumont
- Chapelle Madame

Cependant le maillage routier intercommunal ceinturant la commune de Hem (départementale 700 et départementales 6 et 6d) permet aux divers usagers de contourner la ville et ne pas emprunter la voirie communale. En effet, ci-dessous sont affichées les valeurs du trafic dans les deux sens de circulation en moyenne journalière ouvrable :

- 30000 véhicules pour la route départementale 700
- 25000 véhicules pour la départementale 6 (données du service voirie de la LMCU)

En complément, le vélo n'a pas été envisagé de façon homogène dans la commune de Hem. Seul le boulevard Clemenceau (à une centaine de mètres au nord de la rue du général Leclerc) a été aménagé dans ce sens. En outre, il n'existe aucune interconnexion de ce moment de transport au sein de la commune (manque de sécurité).

### III- Synthèse : Atouts et faiblesses du territoire

Suite à l'étude du territoire, à la fois de la communauté urbaine (en matière de déplacements routiers) et à la fois de la commune de Hem, nous pouvons synthétiser les atouts et les faiblesses du territoire dans les domaines suivants : les paysages, la population, les activités, les équipements et les infrastructures routières.

#### Atouts et Faiblesses de la commune Hémoise

	Atouts	Faiblesses
<b>Paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un patrimoine mis en valeur par des projets ambitieux (Parc des rives de la Marque).</li> <li>▪ Un héritage naturel porté par les crêtes descendantes et verdoyantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Des paysages, peu mis en valeur dans l'entrée de ville sud-ouest et dans l'avenue du général Leclerc, qui restent à aménager.</li> </ul>
<b>Population</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une population jeune dans la commune de Hem.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un taux de chômage bien au-delà des moyennes nationales.</li> </ul>
<b>Activités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Activités diversifiées (artisanales, industrielles, de services) et une activité agricole toujours présente (à l'est et au sud-est).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Des activités ne profitant pas aux travailleurs Hémois.</li> <li>▪ Nécessité pour eux de travailler en dehors de la ville (82,2% des actifs sont concernés).</li> <li>▪ Un délaissement des commerces de proximité (17,7% de la population les utilisent) au profit des grands centres commerciaux.</li> </ul>
<b>Equipements</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Des équipements divers et variés sont présents dans la commune</li> </ul>	
<b>Infrastructures routières</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Des infrastructures communales et intercommunales répondant à l'importance du trafic routier (RD 700 et RD 6d).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un maillage confus et participant parfois à l'isolement de quartiers.</li> <li>▪ Des axes routiers à améliorer afin de sécuriser et de faciliter l'accès aux services proposés (cas de la rue du général Leclerc)</li> </ul>

## **Observation et constat sur la rue du général Leclerc**

## I- Situation géographique et incorporation au tissu urbain

### A) Localisation géographique de la rue et incorporation au tissu urbain

La rue du général Leclerc ouvre, en grande partie, sur l'ensemble de la voirie de la commune de Hem. Longue de 1km500 et située au sud de la commune, elle permet d'accéder à la partie basse de la ville (forte d'un paysage agricole et naturel) et offre un accès à l'ensemble de la voirie grâce à la proximité des routes départementales 700 et 6d, de la rue Jules Guesde (menant à Lannoy et Lys-Lez-Lannoy) et du boulevard Clemenceau).

Il est à noter que la rue du général Leclerc est classée en catégorie 3 en ce qui concerne le bruit dans le classement des infrastructures des transports terrestres. Il existe 5 catégories, la première étant la plus forte. Cela signifie :

- le niveau sonore de référence  $L_{aeq}$  (6h-22h) en dB(A) est :  $70 > L > 81$

- le niveau sonore de référence  $L_{aeq}$  (22h-6h) en dB(A) est :  $65 > L > 71$

De plus, le principe de circulation douce est en déficit dans la rue car, dans la partie urbanisée de la ville, règne le « tout voiture ». Pourtant, un chemin de randonnée et de promenade mis en place pour la préservation du cheminement piétonnier et cyclomotoristique a été engagé par le conseil général à travers un PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée).

### B) Une rue conditionnée par deux entrées de ville.

Par entrée de ville, il faut entendre, au sens strict du terme, un espace linéaire au tissu bâti discontinu donnant accès à la zone centrale d'une agglomération urbaine.

Le Franchissement d'une entrée de ville détermine souvent l'image que l'on se fait d'une commune. Elles se doivent d'être des vitrines attractives car, fréquemment, la position de ces espaces permet d'attirer investisseurs et utilisateurs de passage. En effet, ces espaces sont parfois spécialisés et accueillent les fonctions commerciales, les fonctions industrielles et également les entrepôts.

Pourtant, bien souvent, les entrées de ville ont soufferts d'un manque de préoccupation, d'insertion et d'intégration à la ville et font face à une perception négative de la commune par les différents usagers. Elles sont caractérisées, souvent, par des implantations anarchiques, un manque de reconnaissance paysagère et par un manque de fonctionnalité et de sécurité (peu d'entre elles valorisent les cyclistes et les piétons).

Les entrées de ville doivent être, ainsi, des espaces d'accueil et des espaces convoités. Pour permettre une meilleure perception de celles-ci, une réflexion globale de l'aménagement doit être envisagée. Pour cela, l'accent doit être mis sur le développement de la végétation, la conception d'un mobilier urbain adapté, l'intégration paysagère et architecturale des bâtiments et des voies de circulation.

De ce fait, la rue du général Leclerc est en grande partie valorisée par deux de ses entrées de ville, à savoir :

- l'entrée par le rond point de la route départementale 700 (au sud-est)

- l'entrée au niveau du quartier Hempempont parcouru par la rue de croix et par la rue de Lannoy (au sud-ouest).

### ➤ **L'entrée Sud-est**

L'entrée sud-est est le carrefour des routes menant à Hem, à Leers (par la RD 700), à Forest-sur-Marque (par la RD 952), qui ouvre sur Villeneuve d'Ascq et sur Lille (par la RD 700) et qui peut amener au parc d'activité des « 4 vents ». Elle mène à la place de la république et au quartier ancien de la commune, à l'extrémité de la rue du général Leclerc. Les utilisateurs entrent ainsi dans un espace typique du patrimoine Hémois.

Dans une volonté d'intégration environnementale et forte de sa position stratégique, la commune de Hem en a fait son entrée la plus paysagère et a ainsi réaménagé rond point et bas côtés de routes en 2006 (jusque là, l'entretien du rond point était laissé à l'abandon).

Dès lors, l'entrée offre un large point de vue grâce à un rond point épuré (arbres en alignement) et grâce à des espaces verts de types prairiaux qui montrent le caractère mi urbain, mi rural de la commune.

De plus, l'intégration du parc d'activités des « 4 vents », à proximité, en a fait un lieu d'échanges attractif.



**Photo n°3** : Rond point de l'entrée sud-est

Cependant le rond point est sans cesse encombré par un flux de voitures considérable et dense alors que celui-ci est composé de 3 voies internes. C'est pourquoi, pour des raisons de sécurité, piétons, vélos et engins motorisés à 2 roues ont à le contourner en empruntant la rue du rivage passant sous la route départementale 700.

Les nuisances dues à une telle fréquentation sont malheureusement classiques : pollution et bruits.



**Photo n°4** : Des espaces verts de type prairial



**Photo n°5** : Un rond point épuré

### ➤ **L'entrée Sud-ouest**

L'accès à l'entrée sud-ouest de la ville est à la croisée de la rue de croix et de la rue de Lannoy (Ce carrefour portera le nom de carrefour n°1). Deux ronds points ont été aménagés à l'entrée de ces rues afin de sécuriser et de réduire les flux routiers, non négligeables, de la route départementale 6d. Cette entrée de ville donne directement sur la rue du général Leclerc et présente de nombreux aspects reflétant les caractéristiques de cette rue.



**Photo n°6** : Rond point donnant accès à l'entrée de ville par le rue de Croix



**Photo n°7** : La rue de croix

Ce carrefour est formé de routes à double sens au trafic important.

La rue de croix est bordée par des propriétés de différentes factures et par la chapelle Sainte Thérèse. La circulation y est dense, particulièrement aux heures de retour de travail, mais sa physionomie permet à ce que les usagers ne dépassent pas les limitations de vitesse (Zone 50). Cette rue profite d'une priorité à droite vis-à-vis de la rue du général Leclerc et est donc peu sujette à un encombrement de la voirie. Seule une congestion peut avoir lieu au abord du rond point pour l'insertion des voitures dans celui-ci.





**Photo n°8** : Rue de Lannoy et sa priorité à droite

La rue de Lannoy est, elle, bordée à l'est par des habitations traditionnelles du nord de la France, à savoir les maisons dites « ouvrières » et à l'ouest par des terrains laissés en jachère à l'usage de l'élevage. Cette rue a fait l'objet d'un aménagement de la voirie afin de réduire les vitesses excessives engendrées par la physionomie de la route. Des terres pleins centraux ont ainsi été mis en place. Cependant la proximité du carrefour, symbolisé par une priorité à droite vis-à-vis de la rue du général Leclerc, oblige les usagers à réduire très tôt leurs vitesses.

Enfin, l'entrée de la rue du général Leclerc porte les stigmates d'une entrée de ville peu mise en valeur, et n'étant donc pas une vitrine idéale de la commune, avec :

- Un délabrement des bâtiments et des espaces laissés vacants
- Une verdure sommaire où l'entretien laisse à désirer
- De nombreux encombrements routiers
- Une insécurité aux abords des places de parking (absence de trottoirs)

Pourtant, le diagnostic urbain de la ville de Hem datant du 10 septembre 2005 prévoit le réaménagement complet du carrefour avec le retraitement de la friche industrielle (derrière les arbustes de la photo n°6 ) par la réinstallation commerciales et de services, voire de logements.



**Photo n°9** : Une réhabilitation des bâtiments s'impose



**Photo n°10** : L'insécurité et la présence de verdure sommaire aux abords des places de stationnement

➤ ***Le carrefour formé par la rue Jules Guesde et par la rue du général Leclerc***

La rue du général Leclerc est fortement conditionnée par un carrefour (carrefour n°3) qui ne fait pas partie d'une entrée de ville mais plus du tissu urbain routier, à savoir celui rue Jules Guesde/rue du général Leclerc.

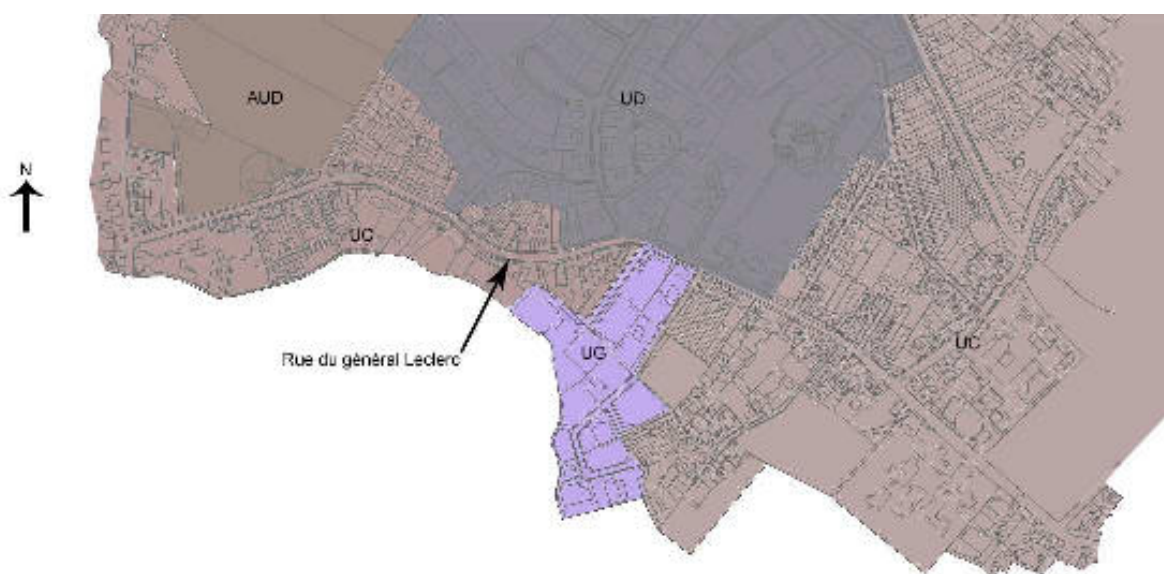
Il ouvre sur l'ensemble de la voirie Hémoise et offre un grand nombre d'accès aux éléments qui la compose. En effet, la rue Jules Guesde est l'épine dorsale car elle traverse l'ensemble de la commune, du nord au sud.

Ce carrefour se situe à proximité des commerces et des infrastructures de la commune mais son analyse aura lieu dans la séquence 2 de mon constat de la voirie.



***Photo n°11 : Le carrefour rue Jules Guesde/rue du général Leclerc***

**C) La planification urbaine à proximité de la rue du général Leclerc**



***Carte n°4 : Le zonage du PLU (anciennement POS)***  
*Fond de carte : Cadastre ; Auteur : Van Loye simon*



Le PLU de la commune a été approuvé le 8 octobre 2004 et présente, autour de la rue du général Leclerc, différentes zones, à savoir :

- AUD : Zone naturelle à urbaniser différée. Cette zone regroupe une grande partie des problèmes de l'entrée sud-ouest. On y retrouve ainsi la friche industrielle laissée en l'état et la chapelle sainte Thérèse qui laissera une réglementation bien précise. Seules des constructions de faible densité en ordre continu ou discontinu sous forme d'habitat groupé ou jumelé peuvent y être construit.
- UC : Zone urbaine mixte de densité moyenne à dominante d'habitat assurant la transition entre les quartiers centraux et les quartiers de faible densité
- UD : Zone urbaine de faible densité à urbanisation modérée à dominante d'habitat
- UG : Zone d'activité différée : Bureaux, commerces, services

On remarque que la réglementation assure ce caractère d'habitat et partiellement d'activités en ce qui concerne l'environnement de la rue.

## II- Etat des lieux de la rue du général Leclerc : Un aménagement nécessaire

### A) Le découpage de la rue du général Leclerc en séquence

Lorsqu'on pénètre dans Hem par l'entrée sud-ouest, la traversée de la rue du général Leclerc comporte plusieurs séquences de différents ordres (habitats, commerces, services, équipements...). On ne peut traiter de l'aménagement de la voirie en la considérant dans son ensemble car l'hétérogénéité du bâti, des espaces réservés aux piétons, de l'espace de circulation sont autant de principes traités d'une manière différente. C'est pourquoi il a fallu la sectionner en séquences en trouvant de fortes similitudes, une cohérence de bâti, de fonctions, de paysage, d'ambiance en prenant en compte les divers éléments qui la compose.

Ainsi, nous avons distingué trois séquences répondant à ces caractéristiques.

La première (longue d'environ 700m) part de l'entrée sud-ouest (carrefour n°1) et mène jusqu'à la partie ouest du parc d'activité des « 4 vents » (sans l'englober). Il s'agit d'une zone à dominante d'habitat traditionnel.

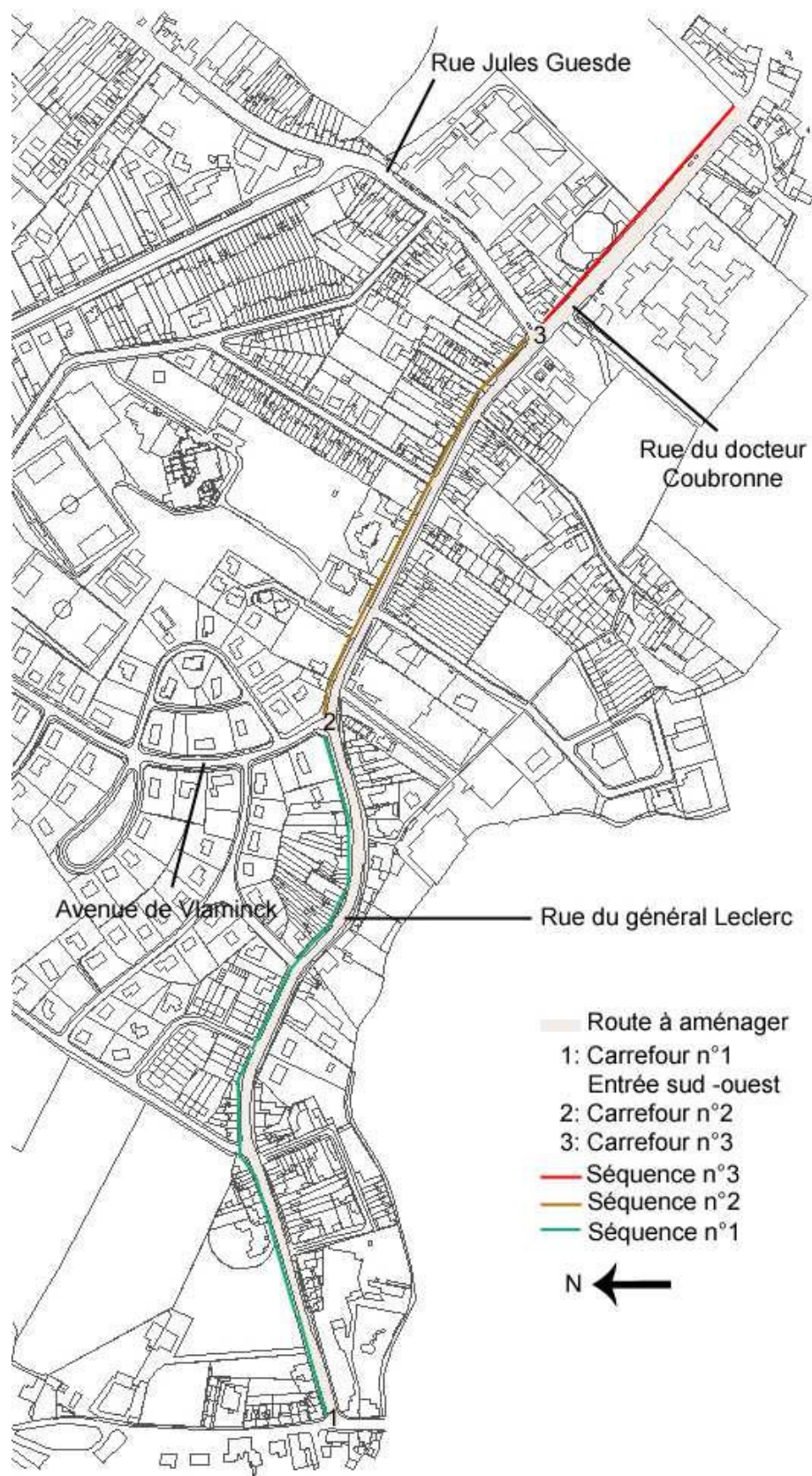
La deuxième (longue d'environ 500m) englobe la partie la plus dynamique de la rue en présentant de nombreux commerces et services (en plus du parc d'activité précédemment évoqué) et la zone dite administrative composée de l'hôtel de ville et de ses différentes entités. Elle rejoint le carrefour rue Jules Guesde/rue du général Leclerc (et l'englobe ; carrefour n°3)

La troisième (longue d'environ 300m) part du carrefour précédemment évoqué et s'arrête à la limite du centre ancien de la ville. Cette partie de la voirie n'est plus dénommée rue du général Leclerc mais rue du docteur Coubron. Pourtant son étude sera prise en compte du fait de sa continuité évidente avec la rue principale. Cette séquence présente les infrastructures de la commune et est de nature différente à précédemment.

Pour cela, l'étude portera, pour chacune des séquences, sur :

- 1- Une approche fonctionnelle avec :
  - l'étude de l'espace de circulation
  - l'étude de l'espace réservé aux stationnements
  - l'étude de l'espace réservé aux piétons et aux cyclistes\*
- 2- Une approche paysagère avec :
  - l'étude du bâti
  - l'étude du mobilier urbain et des réseaux aériens\*
  - l'étude des éléments paysagers

\*L'étude sur l'espace réservé aux cyclistes et celle sur le mobilier urbain et sur les réseaux urbains ne seront développées que dans la séquence 1 car toutes les observations les concernant sont applicables à l'échelle de la rue du général Leclerc et du docteur Coubron.



**Carte n°5 :** Les différentes séquences de l'aménagement  
Source : cadastre ; Auteur : Van Loye Simon

## B) Etat des lieux des différentes séquences

### 1- Séquence n°1

On établit, dans la séquence n°1, que le gros des dysfonctionnements se situe à l'entrée de la rue du général Leclerc. Plus on s'approche du « centre » de la commune, plus la qualité de la voirie est bonne.



**Photo n°12** : Panorama de l'entrée de la séquence n°1

#### ➤ **Approche fonctionnelle**

##### - *L'espace de circulation*

L'entrée dans la rue du général Leclerc s'effectue par le carrefour n°1 situé à l'intersection de la rue de croix et de celle de Lannoy. Celui-ci présente de multiples inconvénients comme le phénomène d'encombrement expliqué dans la partie des entrées de ville.

Dans cette séquence, la disposition rectiligne de la route, au début, et la largeur de l'espace réservé aux voitures incite les automobilistes à augmenter leur vitesse de conduite pourtant limitée à 50 km/h. Le reste de la voirie oblige les conducteurs à réduire leur vitesse du fait de la succession de virages. La route est en mauvais état dû à de nombreux travaux entrepris ultérieurement afin de rééquilibrer la voirie mais qui n'ont jamais porté sur l'ensemble du tissu routier.

On compte plusieurs intersections au sein de l'espace de circulation mais aucune ne pose problème du fait que la route à étudier est prioritaire (présence de nombreux stop sur les extrémités des routes perpendiculaires).

##### - *L'espace réservé aux places de stationnement.*

Le stationnement est une question problématique dans la séquence n°1 de la rue du général Leclerc. Il existe, en effet, une hétérogénéité des places qui lui sont réservées.

Aux abords de l'entrée de ville, il manque de nombreuses places de stationnement aux détriments des habitants locaux ce qui les obligent à ranger leurs voitures sur les trottoirs de façon disparate. Cette disposition dévalorise considérablement l'entrée de ville et la perception que les usagers peuvent avoir. Par



contre, cela peut présenter l'avantage d'être un ralentisseur naturel à la vitesse du fait d'une vigilance plus accrue des conducteurs.

De plus, même si elles existent, leur disposition et l'absence de trottoirs à proximité de certaines représentent un véritable danger pour l'ensemble de ses utilisateurs (ils ont à faire jusqu'à une dizaine de mètres pour enfin atteindre un trottoir). De même notons, à titre indicatif, que la sortie des places de parking est difficile.

Par contre, par la suite, les bords de la route offrent suffisamment de places de parking pour répondre à la demande locale.



**Photo n°13** : Une Nécessité de se garer sur les trottoirs



**Photo n°14** : L'encombrement de l'entrée de ville

#### - L'espace réservé aux piétons et aux cyclistes

Les cyclistes : L'ampleur du trafic ne facilite en rien les déplacements des cyclistes surtout qu'aucun espace n'a été aménagé pour leur sécurité alors que la rue du général Leclerc a bénéficié d'un PDIPR. Actuellement, il est peu fréquent de voir des cyclistes sur cette route alors que de nombreuses personnes pourraient se rendre aux commerces de proximité sans avoir recours à l'usage de la voiture dans un soucis de développement durable (et en accord avec le document de l'agglomération Lilloise : L'agenda 21).

Les piétons : Mise à part à proximité de certaines places de parking, l'espace piéton a été valorisé dans cette séquence de la voirie. Cependant quelques dysfonctionnements sont à souligner.

Tout d'abord, les habitants utilisent les trottoirs pour déposer et entreposer leurs poubelles, ce qui laisse peu d'espaces aux usagers pour passer. De ce fait, on constate que l'espace piéton n'est pas assez large pour accueillir les passants.

Ensuite, on constate, sur certaines parcelles piétonnes, que la route est surélevée par rapport aux trottoirs. L'espace piéton, qui y est parfois de mauvaise qualité, est ainsi légèrement incliné, ce qui crée un déséquilibre pour les personnes à mobilité réduite telles que les handicapés moteurs, les personnes âgées mais aussi les personnes enceintes ou celles avec un landau.

Enfin, il existe un manque cruel de passages piétons, notamment lorsque les trottoirs se terminent d'un côté de la route et qu'il n'y a aucune possibilité de passer sur les trottoirs d'en face. De plus, l'entretien laisse, à divers endroits, à désirer.

La faible présence des piétons vient en partie du caractère résidentiel de la séquence 1 où les habitants prennent directement leurs voitures sans profiter et sans s'accaparer de l'espace piéton. La volonté de mixité des populations n'est donc pas applicable dans ce secteur.



**Photo n°15** : Des trottoirs inclinés et de mauvaises qualité



**Photo n°16** : Des trottoirs encombrés et de faibles largeur

### ➤ Approche paysagère

#### - Le bâti

Tout au long de la séquence, le bâti est très hétérogène alternant entre des maisons de types ouvrières et des maisons de qualité supérieure (mitoyenne ou individuelle). Cependant le front du bâti est homogène et aucun bâtiment n'est fondamentalement en retrait (perspective qui incite néanmoins les conducteurs à accélérer). Pourtant, la monotonie n'est pas le mot d'ordre du bâti où les styles se côtoient avec des façades blanches ou de briques rouges.

Même si certaines maisons sont âgées, les pavillons sont en bon état avec des toitures généralement en tuiles et des façades propres. Pourtant, l'entrée de ville fait état d'un ancien site industriel qui nécessiterait une réhabilitation (vu sur la photo n°10 à droite).

Le bâti est de l'ordre de l'habitat et n'accueille que peu de commerces et services à l'exception d'un coiffeur, d'un restaurant, d'un commerce et de quelques médecins.

#### - Le mobilier urbain et les réseaux aériens

Les réseaux aériens : Les réseaux aériens (réseaux d'électricité et de téléphone) sont particulièrement présents et abondants sur l'ensemble de la rue du général Leclerc. Cette présence ne joue pas en faveur d'un développement paysager propre. En effet, ils masquent le front bâti et créent une pollution visuelle évidente pour les usagers.

L'éclairage est divers et de bonne qualité mais le style des lampadaires est hétérogène, ce qui participe à une qualité paysagère moyenne. Néanmoins, l'accent a été mis sur la qualité de ces éclairages qui sont fortement présents des deux côtés de la voirie.

Le mobilier urbain : Peu de place est laissée au mobilier urbain dans la rue et peu de poubelles et autres accessoires sont présents.

La signalisation indiquant les directions, les zones d'activités et les services communaux est fortement présente sur l'ensemble des 3 séquences et aura à être conservée.



**Photo n°17** : Des réseaux aériens très présents



**Photo n°18** : Un bâti divers et varié

#### - Les éléments paysagers

La végétation n'est pas vraiment mise en valeur, notamment, à cause du manque de place qui lui est allouée. Néanmoins, celle présente, le long des trottoirs, n'est pas de qualité particulière et ne fait pas l'objet d'un traitement paysager remarquable. Ces espaces ne sont que peu entretenus et empiètent sur la chaussée. On y retrouve, ainsi, arbustes et plantes mais pas d'arbres à grand feuillage.

On remarque même, toujours dans l'entrée de ville sud-ouest, un terrain laissé à l'abandon, symbole d'un intérêt léger pour l'aspect paysager de la commune (entrecoupé par un panneau publicitaire inadapté à la vocation paysagère).



**Photo n°19** : Un terrain laissé à l'abandon symbole du manque d'intérêt pour les paysages



**Photo n°20** : Une végétation laissée à l'abandon



## 2- Séquence n°2

La voirie de la séquence n°2 est de meilleure qualité que celle de la séquence n°1, ceci s'expliquant par la proximité du centre urbain de la commune de Hem. Pourtant il apparaît quelques légères différences entre les deux côtés de la chaussée.



**Photo n°21 :** Panorama à hauteur de la séquence n°2

### ➤ Approche fonctionnelle

#### - *L'espace de circulation*

Cette séquence débute au carrefour de la rue du général Leclerc avec l'avenue Maurice de Vlaminck (carrefour n°2). Celui-ci ne présente pas d'inconvénients majeurs car la route principale reste toujours prioritaire vis-à-vis de toutes autres rues perpendiculaires à l'exception du carrefour n°3 de la rue Jules Guesde et de notre rue à étudier. En outre, ce dernier est sujet, bien souvent, au phénomène d'encombrements aux heures de pointe comme celles de départ et d'arrivée au travail. La proximité du collège Elsa Triolet joue aussi en ce sens pendant la sortie et la rentrée des classes. Même si la signalétique est performante, indiquant bien les priorités à droite et le ralentissement adéquat, la disposition en « T » de l'intersection n'offre pas de points de vues nécessaires pour passer (manque de visibilité). Le carrefour est couramment bloqué par un flux de voitures souhaitant se rendre aux commerces de proximité ou à l'intérieure de la ville. De ce fait, les alentours de celui-ci semblent, bien souvent, encombrés de toutes parts. La circulation interne de la rue du général Leclerc n'est donc pas toujours continue et fluide.

Dans cette séquence, malgré la disposition rectiligne de la voirie, les automobilistes n'augmentent pas leurs vitesses au delà de la limitation du fait de la proximité de nombreux services (banques...) et commerces (fleuriste, concessionnaires, pharmacie...) et de l'hôtel de ville où bon nombre d'utilisateurs traversent la voirie sans respecter les marquages au sol (pourtant, la signalisation des passages piétons est suffisante dans cette rue).

La voirie est de bonne qualité, malgré les retouches qui ont pu y être effectuées. De plus, un souci a été apporté à la sécurité où est présent une bande rouge délimitant les deux voies de circulation (Photo n°16) pour avertir les



automobilistes de la proximité d'infrastructures donc de passage et par la signalisation faisant état de la proximité d'enfants.

Dans cette séquence, tout comme dans la séquence n°1, passe la ligne 42 du réseau Transpole reliant Roubaix à Villeneuve d'Ascq. Il s'agit de l'unique ligne passant dans ces deux séquences alors qu'il s'agit du centre urbain. Cependant son insertion est facilitée et les arrêts de bus ne causent en aucun cas des désagréments aux déplacements.

- *L'espace réservé aux places de stationnement*

L'offre en place de stationnements a été mise en valeur dans cette séquence à cause de la proximité de nombreux commerces et services (Parking de Champion, celui de la ferme Franchomme, parking « dudu » au abord du carrefour n°3). Cependant la partie gauche de la voirie (voir sur la photo n°16) a bénéficié d'un développement plus accru. Dès lors, la partie droite doit faire face à des chevauchements de trottoirs par les habitants de ce côté de la route mais aussi par l'ensemble des usagers qui préfèrent garer leurs voitures de manière désordonnée, aux abords des commerces (bar-tabac, boulangerie), pour ne pas être obligé de se déplacer longtemps.



**Photo n°22** : Places de parking et signalétique de qualité



**Photo n°23** : Un manque de stationnement pour accéder aux commerces

- *L'espace réservé aux piétons*

Cette zone est riche de piétons du fait qu'il s'agisse du centre urbain. Dès lors, trottoirs et passages piétons sont de qualité moyennes ou bonnes et de largeur importante. Cependant, leur espace de mouvance est parfois limité à cause du chevauchement de la voirie par les voitures. La notion de mixité sociale est ici applicable et considérablement préférable.

➤ **Approche paysagère**

- *Le bâti*

La voirie de la séquence n°2 mène à diverses fonctions comme les commerces mais aussi comme le parc d'activité « Le Rivage » et la mairie. Ainsi des caractères architecturaux différents apparaissent et se côtoient. On aperçoit des maisons bourgeoises de type flamandes (cas de l'hôtel de ville), des maisons ouvrières (qui prédominent des deux côtés de la voirie et qui accueillent commerces

et services), des maisons individuelles et des bâtiments à l'usage des commerces (Il s'agit d'entrepôts : cas de Champion et de la majeure partie des services du parc d'activité).

Le front du bâti demeure uniforme même si certaines façades s'ouvrent sur d'autres horizons que les briques rouges, à savoir des façades blanches, rouges et voir jaunes. Les façades sont de bonnes qualités et présentent des revêtements propres qui ne gâchent, ainsi, en rien la qualité architecturale et paysagère de la rue. Dès lors, et au contraire le la séquence n°1, l'architecture peut être pris comme la vitrine de la rue car typique de la région Nord-Pas-de-Calais et de qualité.



**Photo n°24** : Une architecture récente...



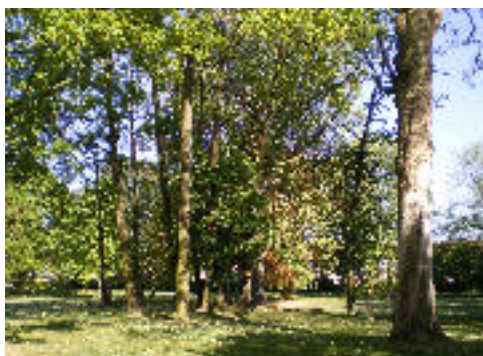
... combinée à une architecture typique de qualité (**Photo n°25**)

#### - Les éléments paysagers

Même si elle n'est que d'ordre ponctuelle, la végétation est d'une qualité remarquable. En privilégiant des arbres de grandes tailles, la commune s'est munie d'un patrimoine vert et paysager significatif (de même que les particuliers). La séquence n°2 offre l'accès au jardin municipal (où le mobilier urbain est bien présent : poubelles, lampadaires, bancs...) et au futur parc des rives de la Marque au départ du quartier de Hem Bifur.

De plus, la végétation de type « platebande », à proximité de la mairie, des services communaux (salle des fêtes) et au niveau du carrefour n°2 (présence de terre-pleins centraux délimitant la chaussée en deux), est bien mieux entretenue que dans la séquence n°1 et participe ainsi à la requalification paysagère de la commune de Hem.

Cependant, certains riverains délaissent leurs entrées en ne privilégiant pas l'esthétique et l'entretien.



**Photo n°26** : Le jardin municipal



**Photo n°27** : Une végétation plus abondante dans le jardin des particuliers

### 3- Séquence n°3

La séquence n°3 n'est plus dénommée rue du général Leclerc mais rue du docteur Coubron. Cependant, par continuité avec la rue principale, son étude doit avoir lieu.



**Photo n°28** : Panorama sur la rue du docteur Coubron

#### ➤ Approche fonctionnelle

##### - *L'espace de circulation*

Cette séquence débute là où la deuxième a pris fin et mène au quartier ancien de la commune (place de la république) et à l'entrée sud-est. Rien ne semble, ici, perturber l'espace de circulation ce qui contraste avec les deux séquences précédentes. La voirie est de bonne qualité et il y a peu d'encombrements (mise à part à proximité du carrefour n°3). Seule la linéarité et la largeur de la voie entraîne une vitesse excessive.

La voie est excellemment desservie par le réseau de bus avec pas moins de 5 lignes menant au quartier ancien de Hem et à Forest-sur-Marque. Les arrêts de bus ne gênent en rien la circulation car ils sont dans le prolongement des places de parking (comme l'on peut le voir sur la photo n°22).

A noter, que la voirie mène au cimetière de la commune et au tout nouveau lotissement s'installant à proximité des rives de la Marque.

##### - *L'espace réservé aux places de stationnement*

Les places de parking suffisent amplement à répondre à la demande de la voirie. Présentes sur la partie gauche de la rue, elle est utile pour accéder à la salle sportive Leplat.

##### - *L'espace réservé aux piétons*

L'espace piéton est de très bonne qualité dans cette séquence. Le seul bémol serait à mettre au profit d'un manque de passage piéton alors que se situe pas loin la « résidence de la Marque » pour les personnes âgées.

Dans un souci de sécurité, la voie piétonne et routière a fait l'objet d'un aménagement en face de l'école Notre Dame de Lourdes afin de faciliter son accès.



Sur la partie gauche, le trottoir n'a pas, dans sa totalité, de revêtements mais ceci s'explique par la construction prochaine de « Hem, la vallée 2 ». Son revêtement aura lieu lorsque tous les travaux de VRD (voirie, réseau, divers) auront commencés.



**Photo n°29** : Une absence de revêtement



**Photo n°30** : Un aménagement pour sécuriser la sortie des classes

### ➤ Approche paysagère

#### - Le bâti

Le bâti est à prédominance d'habitat. En effet, on retrouve un accès à un lotissement, à une résidence pour personnes âgées et quelques habitations sur le côté droit. Pour le moment, tout ceci fait face à un terrain qui fera place à 130 maisons individuelles et 68 appartements (« Hem la vallée II »), porteur d'un projet de revalorisation paysagère et architecturale du quartier ancien.

Cependant face aux habitations propres (avec des toits en ardoises ou en tuiles et des murs à enduits différents) et aux façades en briques rouges se tient la salle Leplat, laquelle fera l'objet d'une future réhabilitation. Pour le moment, la salle est laissée en l'état actuel et participe à la dévalorisation du site.



**Photo n°31** : Le délabrement de la salle Leplat



**Photo n°32** : Le projet « Hem la vallée II »

#### - Les éléments paysagers

La séquence n°3 offre un cadre bucolique, proche de la nature avec la proximité des prairies et des champs qui accueilleront le futur projet d'habitat « Hem la vallée II ». Pourtant, ce lieu ne sera pas dévalorisé lorsque l'implantation aura lieu

puisque le projet oriente ses objectifs vers un cadre verdoyant comme l'on peut le voir sur la photo n°26.

La qualité des plates bandes et des parterres de fleurs à proximité de la salle Leplat et de la résidence de la Marque met en avant le caractère mi-urbain, mi-rural de la commune.

De plus un circuit de balades et promenades sera réalisé, à travers cette séquence, et reliera la rue Jules Ferry à la chaîne des lacs de Villeneuve d'Ascq.



**Photo n°33** : Bac à fleurs de qualité...



**Photo n°34** : ...et espace naturel verdoyant lieu du futur projet « Hem, la vallée II »

### *C) Synthèse de la rue du général Leclerc*

L'étude de chacune des 3 séquences nous permet de dresser un bilan fonctionnel et paysager de l'ensemble de la voirie où vont être mis en avant les dysfonctionnements de celle-ci.

#### ▪ **Bilan fonctionnel**

- Revêtement de la voirie de qualité modérée
- Disposition rectiligne de la voirie entraînant des vitesses excessives
- Trafic important causant des désagréments pour les riverains
- Encombrement des carrefours n°1 et n°3
- Circulation dense et peu fluide
- Manque de places de stationnements aux abords des commerces et des habitations
- Insécurité à la sortie des places de stationnement
- Qualité et disposition médiocre des trottoirs (Séquence n°1 et n°3)
- Manque de passages piétons
- Absence de pistes cyclables

#### ▪ **Bilan paysager**

- Une entrée de ville peu sujette à un intérêt paysager particulier
- Perception de l'entrée de ville sud-ouest négative
- Site industriel laissé à l'abandon
- Présence d'un terrain sauvage à l'entrée de la séquence n°1
- Forte présence de réseaux aériens

- Hétérogénéité des éclairages publics
- Manque de mobilier urbain
- Aménagement paysager peu mis en valeur (entretien, qualité de la végétation)
- Délaissement paysager des entrées de certaines habitations

**Troisième partie : Proposition d'aménagement pour  
la rue du général Leclerc**

Le dernier aménagement de la rue du général Leclerc date de 1976 et supprima le pavage central et la rame de tramway qui faisait état d'une ville encore fortement industrielle. Ainsi, depuis plus de 30 ans, les espaces de circulation et piétonniers ont subits de nombreuses « retouches » sans cohérences particulières. Dès lors, un plan d'ensemble doit être pensé à l'échelle de la rue du général Leclerc et de la rue du docteur Coubron tout en l'insérant au mieux, en prenant en compte les réalités extérieures, à l'intégralité de la voirie avoisinante.

## I- Discernement des objectifs et lignes directrices d'un tel aménagement

### A) Les objectifs de l'aménagement

Suite à l'étude précédente, l'aménagement doit prendre en compte les aspects fonctionnels et paysagers de la voirie afin de répondre aux attentes que soulève un tel territoire.

En conséquence, l'aménagement traitera de l'espace piétonnier à l'espace de circulation en passant par toutes les considérations paysagères.

#### ▪ Objectifs fonctionnels :

- Améliorer la qualité de la voirie
- Réduire la vitesse des automobilistes
- Homogénéiser l'espace de circulation et le rendre plus fluide
- Réduire l'encombrement des carrefours n°1 et n°3
- Mettre en place des places de stationnement plus adéquates
- Revaloriser et sécuriser l'espace piétonnier
- Prendre en compte les cyclistes

#### ▪ Objectifs paysagers :

- Revaloriser l'entrée de ville sud-ouest
- Requalifier le site industriel
- Dissimuler les réseaux aériens
- Effectuer un aménagement paysager de qualité et adapté
- Mettre en valeur les événements paysagers présents et positifs

### B) Lignes directrices de l'aménagement

#### ▪ Lignes directrices fonctionnelles :

- Faire de la voirie un espace uniforme en la traitant dans son ensemble
- Requalifier la séquence n°2 en zone 30 (volonté de la commune)
- Insérer des terre-pleins centraux pour inciter les conducteurs à réduire leur vitesse
- Mettre en place un stop sur la rue de Croix, au niveau du carrefour n°1, pour réduire l'encombrement de la rue du général Leclerc
- Mettre en place un rond-point, au niveau du carrefour n°3, afin de réduire l'encombrement des trois rues s'y croisant
- Création de places de stationnements plus adéquates pour éviter le chevauchement désordonné des trottoirs par les usagers



- Mettre en place des barrières à la sortie des commerces pour sécuriser les passants et empêcher le chevauchement de l'espace piétonnier
  - Création de trottoirs de largeurs différentes avec un revêtement de meilleure qualité
  - Insertion, plus marquée, de passages piétons adaptés afin de sécuriser l'espace qui leur est réservé
  - Rééquilibrer l'ensemble de l'espace piétonnier de la séquence n°1 afin qu'il soit accessible à tous
  - Création de pistes cyclables sur certain secteur
  - Conserver une voirie adaptée au réseau de circulation des bus
- **Lignes directrices paysagères :**
- Requalifier les espaces végétaux avec des arbustes et des plantations de qualité (séquence n°1 essentiellement)
  - Requalifier le site industriel en aménageant des services, des habitations et en offrant des places de parking
  - Plantation d'arbres de qualité dans le site industriel à aménager
  - Mise en place d'une végétation significative sur les terre-pleins centraux si possible
  - Enfouissement des réseaux aériens
  - Homogénéisation des éclairages publics
  - Préserver les séquences paysagères de qualité du secteur n°3 et d'une partie du secteur n°2
  - Souhaiter une revalorisation paysagère des cours de certaines habitations de la séquence n°2
  - Conserver une signalisation performante
  - Réhabiliter la salle Leplat pour améliorer le cadre de vie des habitants (visuel...)
  - Insérer, du mieux que possible, le projet « Hem, la vallée II » avec le reste du cadre paysager de la séquence n°3

## II) Propositions détaillées pour les rues du général Leclerc et du docteur Coubron

Le projet d'aménagement de ces rues va être développé comme suit :

- Les aménagements applicables à toute la rue
- L'aménagement, séquence par séquence

### A) Les aménagements applicables à toute la rue

#### ➤ **Le revêtement de la voirie et des trottoirs**

Il est intéressant, vu la qualité des rues, d'envisager un nouveau revêtement de la voirie afin d'améliorer le transport des usagers et de limiter sa dégradation. Pour cela, nous pouvons favoriser la chaussée à structure mixte qui est une chaussée ayant un revêtement d'enrobé bitumeux (couche variant entre 15 et 25 cm) posé sur une dalle structurale de béton de ciment (couche variant entre 20 et 30 cm).

Ce sont des couches superposées de matériaux reposantes sur la plate forme, support de la chaussée, destinées à répartir sans dommage sur le sol les efforts dus à la circulation des véhicules légers et lourds.

Néanmoins, étant données que les précipitations annuelles avoisinent les 680 mm, il serait important de privilégier les chaussées « réservoir » à revêtement poreux, lesquelles permettent de stocker les eaux pluviales dans le corps de la chaussée. Malgré le fait qu'elle nécessite un entretien particulier (particulièrement en hiver pour maintenir une bonne perméabilité), ces chaussées présentent l'avantage de diminuer le bruit de roulement et d'améliorer l'adhérence des véhicules ce qui est essentiel lorsqu'on souhaite réduire les nuisances sonores de la rue et garantir la sécurité pour tous les usagers. De même, elle lutte contre l'inondation des maisons à fondations basses (cas de quelques unes des maisons qui ont leurs fondations à un niveau plus bas que la chaussée).

De même, le revêtement des trottoirs doit être pensé de manière à satisfaire tous les usagers potentiels (Handicapés, Femme avec un Landau, Jeunes enfant, personnes âgées...). Ainsi tous les trottoirs auront à être recouverts d'un béton bitumeux. Ce revêtement doit être un sol dur et uniforme et non glissant par temps de pluie.

Tous ces travaux seront financés dans la section 3 par la DDE car la rue du docteur Coubron est une route départementale.

#### ➤ **La conservation d'une voirie adaptée et d'une signalisation performante**

L'organisation générale de la voirie doit permettre à ce que tous les moyens de circulation soient facilités, et en particulier celui des transports en commun. Comme la volonté de l'agenda 21 de la métropole Lilloise est de promouvoir ces moyens de locomotion, son insertion doit être exemplaire afin qu'il soit des mieux utilisés. Pour cela, les arrêts doivent se localiser à proximité des zones d'activité pour permettre à tous d'y avoir accès (Objectif : privilégier l'accès aux personnes à mobilité réduite pour réduire au mieux leurs déplacements à pied).

Comme nous avons pu le constater sur l'ensemble de la voirie, on distingue que la signalisation est présente en grande quantité. Il serait intéressant de conserver une signalétique homogène avec des panneaux d'entrées de zones d'activité ainsi que des panneaux d'orientation. De plus, pourquoi ne pas installer des points infos qui donneraient quelques renseignements sur ce que l'on peut trouver dans le centre de la ville afin de relancer la dynamique de la rue commerçante (séquence n°2). L'un d'entre eux devrait être installé sur l'entrée sud-ouest proche du carrefour n°1, et d'autres au carrefour n°2, par exemple, car lieu de passage conséquent.

#### ➤ **La modification du mobilier urbain**

*Enfouissement des réseaux aériens :* Les réseaux aériens (Electricité et télécommunications) présentent l'inconvénient d'être des éléments perturbateurs à la qualité paysagère de la rue du général Leclerc. Ils sont organisés de manières désordonnées et donnent l'effet d'une toile d'araignée qui gâche le paysage urbain. Pour éviter cela, nous avons à enfouir ces réseaux. On estime à 220000 euros le prix pour enfouir un kilomètre de réseaux, ce qui reviendra pour notre cas à 330000 euros pour l'ensemble de notre aménagement (de 1,5km).

*Homogénéisation des éclairages publics* : Les éclairages publics sont les premiers postes de consommation d'électricité des communes. Ainsi, pour réduire cette consommation, nous avons à les choisir de manière à ce qu'ils consomment moins d'énergie. Cependant, ils devront résister à un possible vandalisme, être orientés sur la chaussée mais aussi sur les trottoirs, être en harmonie avec leur environnement et auront vocation de réduire la halo au dessus de la ville. Ils seront installés tous les 30m pour un meilleur éclairage et seront simple (une seule source lumineuse sur chaque poteau).

*Le mobilier urbain* : Des poubelles seront disposées tous les 50m sur l'ensemble des trottoirs et les éléments de mobiliers (signalisation routière, information, éclairage, corbeilles) devront être regroupés sur un même support chaque fois que possible afin de réduire le désordre visuel.

## B) l'aménagement, séquence par séquence

La proposition d'aménagement de l'ensemble de la voirie se fera de la séquence n°3 à la séquence n°1. Elles porteront en leur sein les aménagements qui lui sont propres et qui permettront de réduire les dysfonctionnements constatés.

### ➤ Séquence n°3

Cette séquence est la séquence la moins dégradée des trois. Cependant, certains espaces ont à être améliorés pour rendre la rue du docteur Coubron attrayante. Néanmoins, il faut conserver à la fois des places de stationnement suffisantes (stationnement parallèle à la chaussée), laisser aux bus le moyen de circuler aisément et insérer au mieux, à cette nouvelle rue, les rues qui lui sont adjacentes à savoir, les rues Jules Ferry et du cimetière (qui sont en sens unique), l'allée du Gabelou et la future voirie de « Hem, la vallée II ».

L'espace à aménager est large de 14,50m et sera donc pris en considération dans les différentes propositions.

- Afin de réduire la vitesse de cette séquence, plusieurs solutions sont envisageables.

La première est le terre-plein central. En effet, plus la chaussée présente des « obstacles », moins les véhicules ont tendance à rouler vite. De plus, il empêche le dépassement et permet donc de sécuriser les abords où l'on retrouve une école élémentaire et une maison de retraite entre autres. Cependant, vu que la largeur de la voirie est d'environ 14,50m et qu'il y a une nécessité de conserver les places de stationnement et d'installer une piste cyclable, le terre-plein central ne pourra pas dépasser les 1m de large et ne devra pas excéder les 10 cm de hauteur afin que les bus, mais aussi les véhicules de sécurité (pompiers, ambulanciers...), puissent passer sans problème (possibilité pour eux de les surmonter). De plus, le terre-plein central sera biseauté afin de ne pas faire trop de dommages aux véhicules s'ils en arrivaient à le surmonter et sera dallé pour améliorer l'aspect paysager. La signalisation du terre-plein central devra être visible par les usagers afin qu'ils puissent, très tôt, réduire leur vitesse. Par contre, la voirie du projet « Hem, la vallée II » devra être prise en compte dans le terre-plein central afin que celui-ci présente des ouvertures de passage.

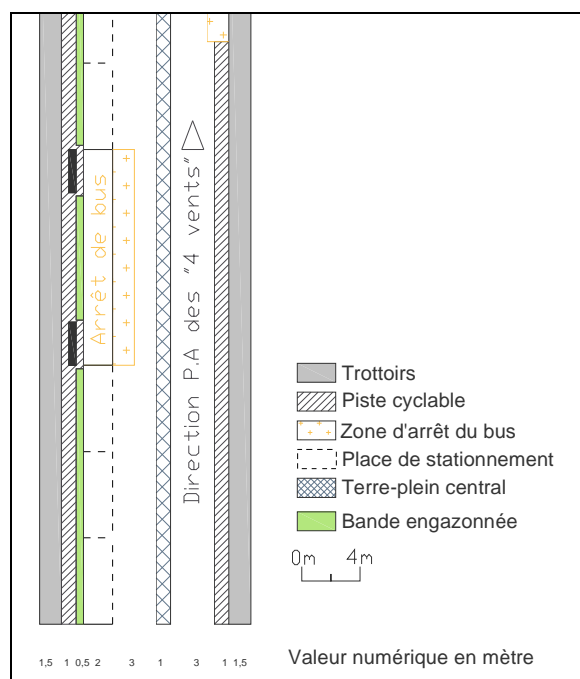
La deuxième est le rétrécissement de voirie (le long du trottoir) comme l'on peut le constater sur la photo n°24 afin de sécuriser la sortie des classes. Celui-ci aura à être conservé à côté de l'école Notre Dame de Lourdes.

- En ce qui concerne les bus, les arrêts seront toujours situés au même endroit, à proximité de la salle Leplat (qui aura à être réhabilité pour améliorer le cadre de vie des habitants locaux) et de la résidence de la Marque afin de faciliter leur insertion (ils ne se font tout de même pas face). Comme il n'y a pas de places de stationnement à l'un des deux endroits, l'arrêt se fera en section courante. Long de 15m, il permettra d'économiser l'espace urbain. Pour l'autre, où il y a des places de stationnement, l'arrêt de bus se fait dans le prolongement du parking.

- Une piste cyclable sera installée des deux côtés de la route afin de répondre à la demande soulevée par le PDIPR. Cette piste cyclable sera en lien avec celle du boulevard Clémenceau. Leur jonction se fera grâce à la rue Jules Guesde (même si cette route n'en aura pas) et permettra d'offrir un accès sécurisé aux cyclistes voulant se diriger vers la campagne de Hem et de Forest sur Marque. La bande cyclable se situera le long des trottoirs, parfois entre le trottoir et les places de stationnement, et sera large de 1m. Au niveau des arrêts de bus, la bande cyclable s'interrompra et les cyclistes voulant doubler un bus à l'arrêt devront donc le faire selon les règles habituelles de dépassement (par la gauche).

- L'aspect paysager sera conservé en l'état mais devra, cependant, être en accord avec la future qualification paysagère du projet d'« Hem, la vallée II ». Il faut qu'il existe une continuité paysagère entre la rue et le futur projet. Une surface engazonnée sera à aménager entre la piste cyclable et les places de stationnement en vue d'offrir un espace de mouvance plus important pour les deux utilisateurs.

### Projet d'aménagement de la séquence n°3



**Plan n°3** : Auteurs : Van Loye Simon

## ➤ Séquence n°2

La séquence n°2 représente le centre économique et dynamique de la commune. Elle ne nécessite pas de changement global mais doit être aménagée de façon ponctuelle. Ainsi, toutes les propositions qui vont être faites seront d'ordre à améliorer la sécurité de tous, d'améliorer l'accès à toutes les infrastructures et améliorer la fluidité du trafic.

- Comme la séquence est une zone de passage non négligeable, elle sera aménagée en zone 30 afin de réduire le différentiel de vitesse entre les voitures et les autres usagers et de favoriser la mixité des flux. Les passages piétons seront d'abord très peu présents car le principe même de cette zone est d'offrir plus de liberté aux piétons et de leur permettre de traverser sans danger et plus aisément. Dès lors, pour rendre applicable cette zone, il n'est pas judicieux d'installer des ralentisseurs de type « dos d'âne » car celui-ci ralentirait trop le trafic et ne l'aurait pas rendu fluide, pourtant l'un des objectifs de l'aménagement. De plus, ce moyen occasionne une pollution sonore lorsque les voitures freinent à ses abords et est sujet à beaucoup de controverses actuellement. Il est, ainsi, plus intéressant de privilégier la « bande sonore », laquelle est plus fine et moins haute que le « dos d'âne ». Elle permet de prévenir l'usager d'une zone de ralentissement sans occasionner de désagréments trop perturbateurs. Ils seront installés aux entrées de la séquence à proximité du carrefour n°2 et du carrefour n°3 et seront rappelés en milieu de séquence en face de la mairie en place et lieu de l'actuel marquage au sol, rouge. Pour accompagner ces « bandes sonores », quelques signalisations sous forme de panneaux rappelleront le caractère de la voirie mais ne devront pas rompre l'ambiance paysagère qui y règne.



**Photo n°35** : Le carrefour n°2, lieu d'installation d'une « bande sonore »

- Les places de stationnement suffisent pour répondre à la demande grâce à la proximité du parking « dudu » (à proximité du carrefour n°3 dans la rue Jules Guesde), du parking de la ferme Franchomme, du parking du supermarché « Champion » et grâce à tous les stationnements de la partie gauche de la route. Pour éviter, néanmoins, le chevauchement des trottoirs à proximité des commerces, il faut installer des places de stationnement, à arrêt minutes, de type « Shop and Go » (dénomination que l'on retrouve dans la charte micro-PDU de la LMCU), de l'ordre de 5 à 10 min, à leurs abords afin de réduire et d'effacer le désordonnement du lieu. Les places de parking seront de dimension 5\*2m. Deux séquences seront ainsi à aménager, l'une longue de 35m (face aux commerces tels que fleuriste, bar-tabac,



boulangerie) qui offrira ainsi 7 places et l'autre longue de 21m (face à la pharmacie et aux deux banques) qui offrira, elle, 4 places. Pour s'assurer que les usagers ne profitent de ces places de stationnement de façon permanentes, des bornes de décompte du temps imparti seront installées à proximité. Ainsi, dès que le temps est alloué, un service de gestion peut être amené à verbaliser. Il faudra néanmoins faire appel à une société privée pour s'occuper de l'installation et de la gestion de cet équipement.

De plus, pour sécuriser les piétons et empêcher définitivement le chevauchement des trottoirs, des potelets à gorges (et en acier) de 101mm de diamètre et de 1,2m de hauteur seront installées, tous les mètres, aux bords des trottoirs, à proximité des commerces de proximité (allant d'une séquence de parking « Shop and Go » à une autre, soit sur 130m). Il faudra compter un coût de 55 euros HT l'unité.



*Exemple de potelets à gorges  
Source : Internet*



**Photo n°36** : Des cours à requalifier

- La seule requalification paysagère souhaitée se trouve dans les cours des maisons faisant face à la mairie (photo n°31). Le traitement de celle-ci, par les habitants, serait appréciable pour offrir un cadre verdoyant à la rue du général Leclerc. Néanmoins, rien ne les oblige. C'est pour cela que la mairie devrait engager des discussions avec les riverains et pourquoi pas les aider financièrement dans la requalification paysagère.

- Afin de fluidifier le trafic et de rendre le carrefour n°2 sécurisé, un mini-giratoire semble à être aménagé. Il s'agit d'un carrefour à sens giratoire dont les emprises extérieures ne permettent pas la giration des grands véhicules (exemple des bus) sans chevaucher le centre du carrefour. Il sera destiné à ralentir les véhicules du carrefour (qui est lui même de petites dimensions) qui sont, rappelons le, sans visibilité particulière. De plus, ce rond-point permettra à ce que les usagers réduisent leur vitesse et offrira la possibilité de faire demi-tour.

La voirie large de 14m (en comptant les trottoirs) est en accord avec les dimensions que le mini-giratoire demande, à savoir :

- largeur de la voie d'entrée :  $2,5m < L < 3,5m$
- largeur de la voie de sortie :  $2,75m < L < 3,5m$
- largeur de l'îlot séparateur :  $0,85m < L < 2m$
- dôme central variant de 3 à 5m avec pente maximale de 6%
- espace de circulation de 7m de large

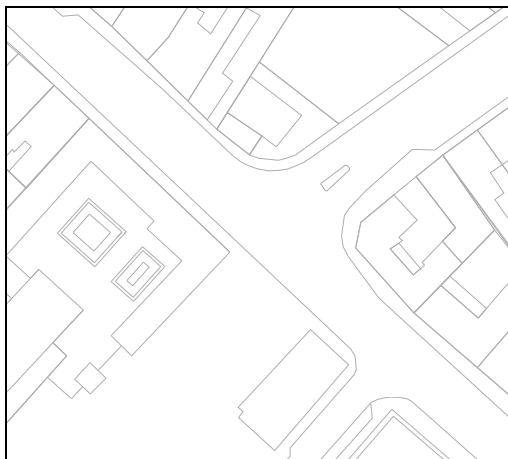
On choisira pour chaque largeur la maximale pour permettre une insertion plus aisée des bus et autre véhicules dits lourds.

L'entrée au parking de la ferme Franchomme se fera par ce rond-point, contrairement à la sortie qui se fera par l'allée du Gabelou, allée perpendiculaire à la rue du docteur Coubron.

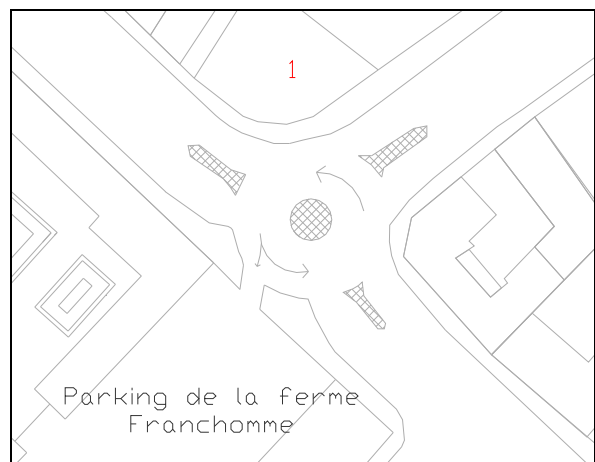
La hauteur du dôme n'excédera pas les 10cm pour que les bus puissent passer et son revêtement (ainsi que celui des îlots séparateurs) sera clair afin de contraster avec la couleur de la chaussée. On privilégiera le dallage pour faire en sorte qu'il s'accorde avec celui du terre-plein central de la séquence n°3.

La signalisation devra être performante. Ainsi, il faudra rappeler par des flèches indiquées au sol l'obligation pour les conducteurs de véhicules légers de contourner le dôme et par des panneaux « cédez le passage » et « vous n'avez pas la priorité » pour expliquer du caractère giratoire de ce nouvel aménagement. Bien évidemment, des panneaux de présignalisation, informant de l'approche du giratoire, seront installés à environ 30m. De plus, des passages piétons (de dimension 3\*0,5m) seront installés sur le pourtour du mini-giratoire avec des haltes sur les îlots séparateurs.

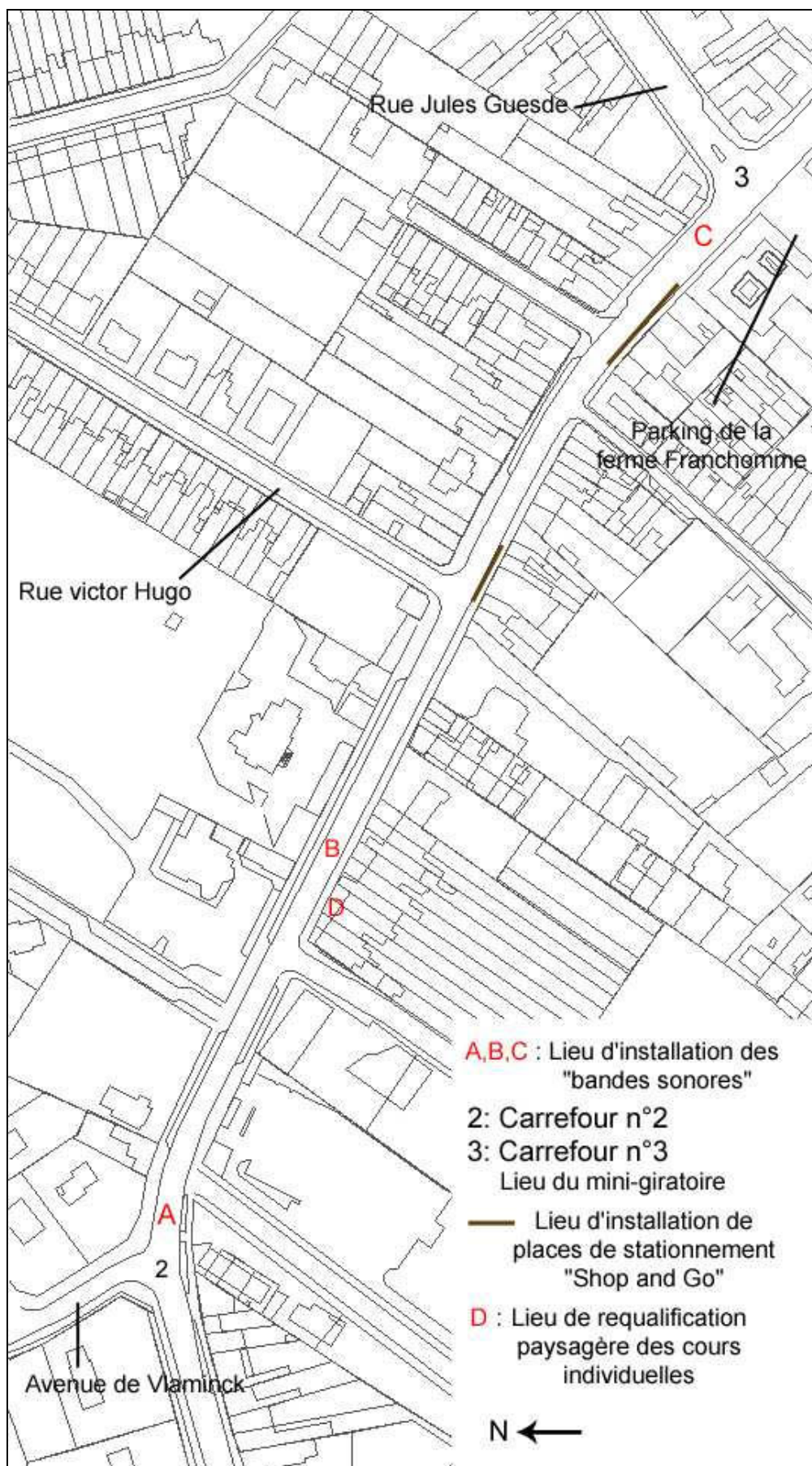
Les trottoirs avoisinant le mini-giratoire vont parfois être élargis pour respecter les dimensions indiquées précédemment (principalement celles de largeur des entrées et sorties de voies) et le poste EDF, situé en 1 sur le plan n°5, disparaîtra (du à l'enfouissement des réseaux aériens) et fera l'objet d'une requalification paysagère en installant des arbustes et fleurs.



**Plan n°4** : Carrefour n°3 avant modification  
Auteur : Van Loye Simon



**Plan n°5** : Schéma du mini-giratoire  
Auteur : Van Loye Simon



**Carte n°6 :** Représentation des projets d'aménagement de la séquence n°2



## ➤ Séquence n°1

Le gros des dysfonctionnements de la séquence n°1 tient à l'entrée de ville sud-ouest, sur la partie rectiligne allant du carrefour n°1 à la rue de la Tribonnerie.

Le reste de la rue ne nécessite que quelques améliorations, lesquelles ont déjà été développé dans la partie II- A), si ce n'est la nécessité d'entretenir la végétation des plates-bandes qui a tendance à être délaissée. Cependant, dans un souci d'homogénéisation de la voirie, la proposition d'aménagement s'appliquera le long des 700m de voirie, en reprenant les principes généraux de l'entrée de ville.

L'entrée de ville sud-ouest nécessite, ainsi, pour être une vitrine attractive de la ville, d'être réaménagée dans sa totalité selon plusieurs caractéristiques :

- Le « Grand projet Hémois » prévoit le retraitement de la friche industrielle par la réinstallation commerciales et de services, voire de logements. Il serait important d'y proposer la création de places de parking à l'intérieur du périmètre et d'accès la requalification sur des bâtiments HQE (Haute Qualité Environnementale) et de privilégier l'aspect paysager en plantant divers arbres ne nécessitant pas un entretien accru au contraire des arbustes et plantes que l'on peut retrouver sur les plates-bandes. De plus, il faudrait réhabiliter le vieux site industriel lui faisant face qui est entrain de se détériorer, ce qui ne participe pas à la requalification paysagère souhaitée de l'entrée de ville.

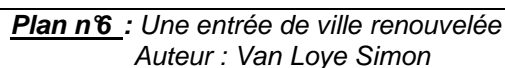
- Les trottoirs vont être large de 1m50, des deux côtés, car l'espace n'est pas riche en piéton du au caractère résidentiel de la zone. Cependant, pour améliorer leur qualité, nous avons à les rendre droit car la physionomie de la rue, avec la route qui était surélevée par rapport à la base des maisons, faisait que les trottoirs étaient inclinés et « penchaient ». Néanmoins, cette surélévation ne dure qu'un temps et disparaît progressivement à hauteur de la rue Leclercq Taffin.

- Pour satisfaire la demande en place de stationnements, le projet prévoit d'installer des places de parking (de 2m sur 5m) tout le long de la partie droite et le long de la partie gauche à hauteur des habitations, des futurs services du site industriel, des services déjà existants et du restaurant « l'auberge du chalet ». Cela évitera aux usagers de se garer sur les trottoirs et de gêner la bonne circulation des piétons. Bien évidemment, les places de stationnement laisseront la place aux entrées de propriété et autres.

Des érables champêtres, pour rappeler la caractère rural de la commune de Hem, seront installés tous les deux places de stationnement dans un îlot en béton désactivé de 2m sur 2m entouré par une bordure. Ces arbustes ne dépassent pas les 15m de hauteur mais auront néanmoins à être élagué de temps en temps car ils peuvent présenter une largeur de 10m (c'est une obligation car les arbres sont à proximité des habitations ; à moins de 3m50). Ils n'empêcheront donc pas de laisser pénétrer la lumière, qui est essentielle, dans les maisons ouvrières.

De plus, afin de participer à la requalification paysagère de la partie droite, une bande engazonnée sera installée entre les places de stationnement et le trottoir et accueillera des plantes à feuilles permanentes et des plantes au feuillage coloré. Des escaliers, recouverts d'un béton bitumeux et situés à chaque milieu des pairs de places de parking (large de 1m), permettront d'atteindre les places en partant du trottoir (du à la surélévation de la route).

# Projet d'aménagement de l'entrée de ville Sud-Ouest et de la séquence n°1



- Elargissement des trottoirs de 0,5m
- Insertion d'une bande engazonnée sur la partie gauche de 1m de large et présentant les mêmes caractéristiques qu'expliquées précédemment (sans les escaliers cependant).



## **Conclusion**

La rue du général Leclerc et celle du docteur Coubron ne présentent de nombreux dysfonctionnements qui ne peuvent être ignorés par les élus locaux. Porteuses d'une grande partie du dynamisme de la commune, elles se devaient d'être, comme à l'image de la ville de Hem, des rues attractives tant fonctionnellement qu'en matière de paysage.

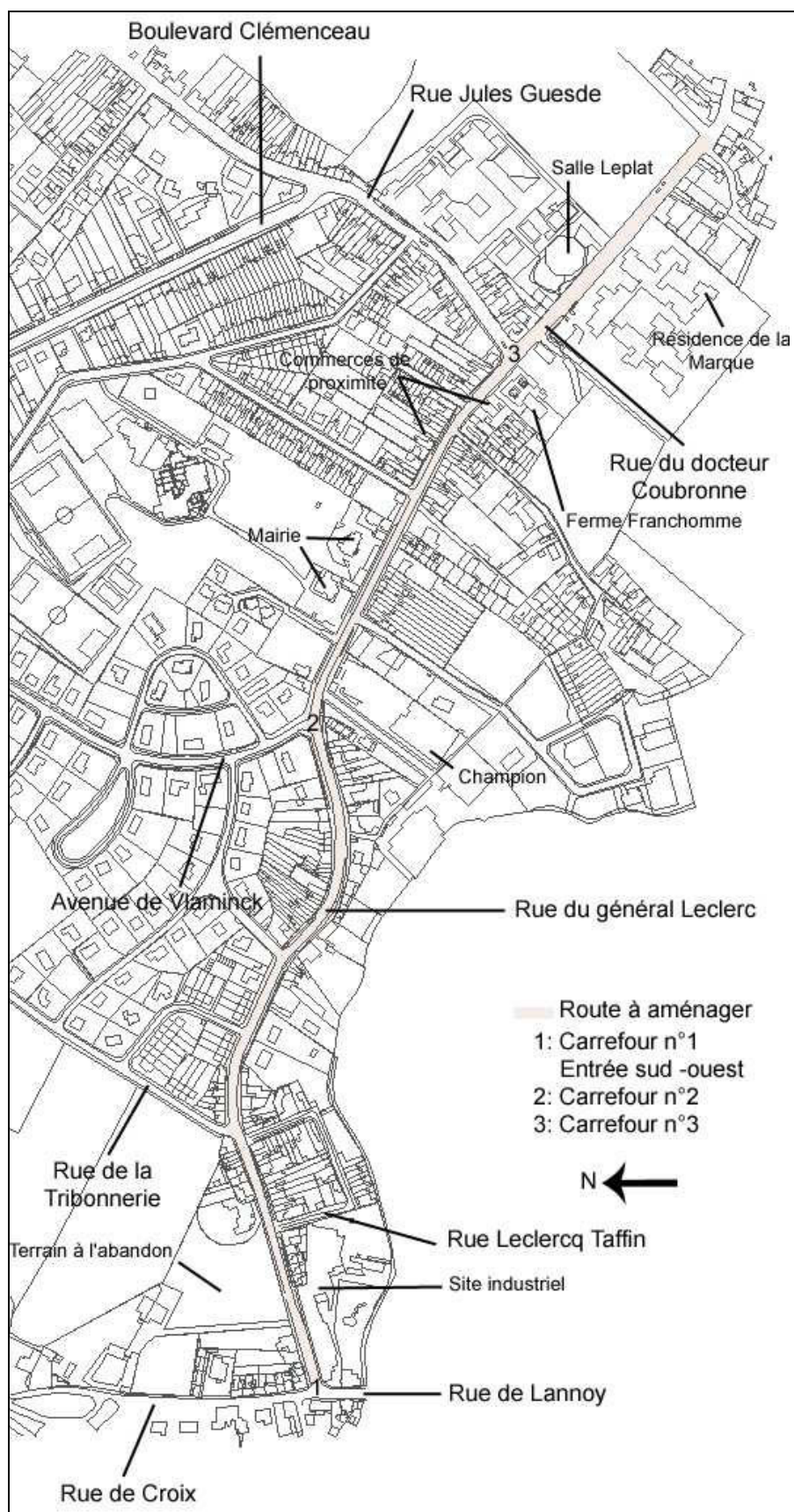
Dès lors, l'aménagement de ces rues prévoit d'améliorer le cadre de vie, d'améliorer le fonctionnement de celles-ci, de les sécuriser et de répondre aux multiples attentes de la population en favorisant leur insertion.

L'aménagement s'inscrit, ainsi, dans une volonté de réduire la vitesse par une zone 30 ou par des terres-pleins centraux, de sécuriser l'espace piéton, d'améliorer la qualité de mouance des différents usagers en modifiant le revêtement de la route et de rendre possible un aménagement paysager sans rompre avec les réalités paysagères de ces deux rues. De même, dans un souci de fluidification de la circulation, un mini-giratoire semble être le meilleur moyen pour ralentir et homogénéiser le trafic.

Cette nouvelle attraction qu'exercera cet aménagement pourra avoir un impact sur l'économie en attirant de nouvelles entreprises dans les différents parcs d'activité et rendra les usagers plus satisfaits grâce à une zone plus fonctionnelle et plus sécurisée.

Cependant, rien n'assure que les usagers réduisent leur vitesse et qu'ils s'accaparent bien le milieu. Néanmoins, la modification de ces deux rues contribuera à renforcer la volonté de dynamisme affichée par la ville et permettra de mettre en valeur les différents atouts de la commune de Hem.

## Situation de la rue du général Leclerc dans son environnement



**Carte n°5 :** Fond de carte : cadastre  
Auteur : Van Loye Simon

## Sources

### *Ouvrages :*

- Rapport du conseil économique et social régional (Séance plénière du 27 mars 2007)
- « Le grand projet Hémois », document d'application des orientations municipales adopté en séance du conseil municipal du 19 novembre 1999
- Diagnostic urbain de la ville de Hem du 10 septembre 2005
- Charte micro PDU : Plan de déplacements urbains de Lille Métropole, octobre 2003
- Charte modération de la vitesse : Plan de déplacements urbains de Lille Métropole, octobre 2003
- Charte Bus : Plan de déplacements urbains de Lille Métropole, octobre 2003
- Enquête sur les déplacements des habitants de Lille métropole : ED du 13 novembre 2006
- Schéma directeur de modération de la vitesse, PDU de Lille Métropole, octobre 2003
- Schéma directeur des itinéraires vélos déplacements quotidiens, PDU de Lille Métropole, octobre 2003

### *Site Internet :*

- Site communauté urbaine : [www.cudl-lille.fr](http://www.cudl-lille.fr)
- Site de l'agence d'urbanisme de Lille : [www.lille-metropole-2015.org](http://www.lille-metropole-2015.org)
- Site de la commune de Hem : [www.ville-hem.fr](http://www.ville-hem.fr)

## Table des tableaux et graphiques

### **Graphiques :**

▪ Modes de transport domicile-travail .....	10
▪ Les catégories socio-professionnelles .....	11
▪ Mobilité des habitants de la métropole en 1987, 1998 et 2006 .....	15
▪ Motifs de déplacements au sein de l'agglomération Lilloise .....	15
▪ Répartition modale de la banlieue de Roubaix .....	16

### **Tableaux :**

▪ Atouts et faiblesses de la commune Hémoise .....	17
--	----

## Table des cartes et des plans

### **Cartes :**

▪ <b>Carte n°1</b> : La région Nord Pas de Calais .....	6
▪ <b>Carte n°2</b> : Hem dans l'agglomération Lilloise, Dispositif routier de la métropole Lilloise en 2015.....	6
▪ <b>Carte n°3</b> : LMCU dans l'arrondissement de Lille .....	9
▪ <b>Carte n°4</b> : Le zonage du PLU .....	23
▪ <b>Carte n°5</b> : Les différentes séquences de l'aménagement .....	26
▪ <b>Carte n°6</b> : Représentation des projets d'aménagement de la séquence n°2 .....	47
▪ <b>Carte n°7</b> : Situation de la rue du général Leclerc dans son environnement .....	51

### **Plans :**

▪ <b>Plan n°1</b> : Plan schématique de la ville de Hem .....	7
▪ <b>Plan n°2</b> : Localisation des zones d'activité de la commune de Hem .....	13
▪ <b>Plan n°3</b> : Projet d'aménagement de la séquence n°3.....	43
▪ <b>Plan n°4</b> : Carrefour n°3 avant modification .....	46
▪ <b>Plan n°5</b> : Schéma du mini-giratoire .....	46
▪ <b>Plan n°6</b> : Projet d'aménagement de l'entrée de ville sud-ouest et de la séquence n°1 .....	49

## Table des photos

Toutes les photos ont été réalisées par l'auteur sauf mention spéciale.  
Celles n'apparaissant pas sur la carte des prises de vues ont été prises en dehors de périmètre d'étude.

<b><u>Photo n°1</u></b> : Passage des coureurs sur un secteur pavé de Paris-Roubaix .....	12
<b><u>Photo n°2</u></b> : L'expansion du parc d'activité des « 4 vents » .....	12
<b><u>Photo n°3</u></b> : Rond point de l'entrée sud-est .....	20
<b><u>Photo n°4</u></b> : Des espaces verts de type prairial .....	21
<b><u>Photo n°5</u></b> : Un rond point épuré.....	21
<b><u>Photo n°6</u></b> : Rond point donnant accès à l'entrée de ville par la rue de Croix.....	21
<b><u>Photo n°7</u></b> : La rue de croix.....	21
<b><u>Photo n°8</u></b> : Rue de Lannoy et sa priorité à droite .....	22
<b><u>Photo n°9</u></b> : Une réhabilitation des bâtiments s'impose.....	22
<b><u>Photo n°10</u></b> : L'insécurité et la présence de verdure sommaire aux abords des places de stationnement .....	22
<b><u>Photo n°11</u></b> : Le carrefour rue Jules Guesde/rue du général Leclerc.....	23
<b><u>Photo n°12</u></b> : Panorama de l'entrée de la séquence n°1 .....	27
<b><u>Photo n°13</u></b> : Une nécessité de se garer sur les trottoirs.....	28
<b><u>Photo n°14</u></b> : L'encombrement de l'entrée de ville .....	28
<b><u>Photo n°15</u></b> : Des trottoirs inclinés et de mauvaises qualités .....	29
<b><u>Photo n°16</u></b> : Des trottoirs encombrés et de faibles largeurs.....	29
<b><u>Photo n°17</u></b> : Des réseaux aériens très présents.....	30
<b><u>Photo n°18</u></b> : Un bâti divers et varié.....	30
<b><u>Photo n°19</u></b> : Un terrain laissé à l'abandon symbole du manque d'intérêt pour les paysages.....	30
<b><u>Photo n°20</u></b> : Une végétation laissée à l'abandon .....	30
<b><u>Photo n°21</u></b> : Panorama à hauteur de la séquence n°2.....	31
<b><u>Photo n°22</u></b> : Places de parking et signalétique de qualité.....	32
<b><u>Photo n°23</u></b> : Un manque de stationnement pour accéder aux commerces .....	32
<b><u>Photo n°24</u></b> : Une architecture récente... ..	33
<b><u>Photo n°25</u></b> : ... combinée à une architecture typique de qualité .....	33
<b><u>Photo n°26</u></b> : Le jardin municipal .....	33
<b><u>Photo n°27</u></b> : Une végétation plus abondante dans le jardin des particuliers.....	33
<b><u>Photo n°28</u></b> : Panorama sur la rue du docteur Coubronne.....	34
<b><u>Photo n°29</u></b> : Une absence de revêtement.....	35
<b><u>Photo n°30</u></b> : Un aménagement pour sécuriser la sortie des classes .....	35
<b><u>Photo n°31</u></b> : Le délabrement de la salle Leplat .....	35
<b><u>Photo n°32</u></b> : Le projet « Hem la vallée II ».....	35
<b><u>Photo n°33</u></b> : Bac à fleurs de qualité... ..	36
<b><u>Photo n°34</u></b> : ...et espace naturel verdoyant lieu du futur projet « Hem, la vallée II » .....	36
<b><u>Photo n°35</u></b> : Le carrefour n°2, lieu d'installation d'une « bande sonore » .....	44
<b><u>Photo n°36</u></b> : Des cours à requalifier .....	45



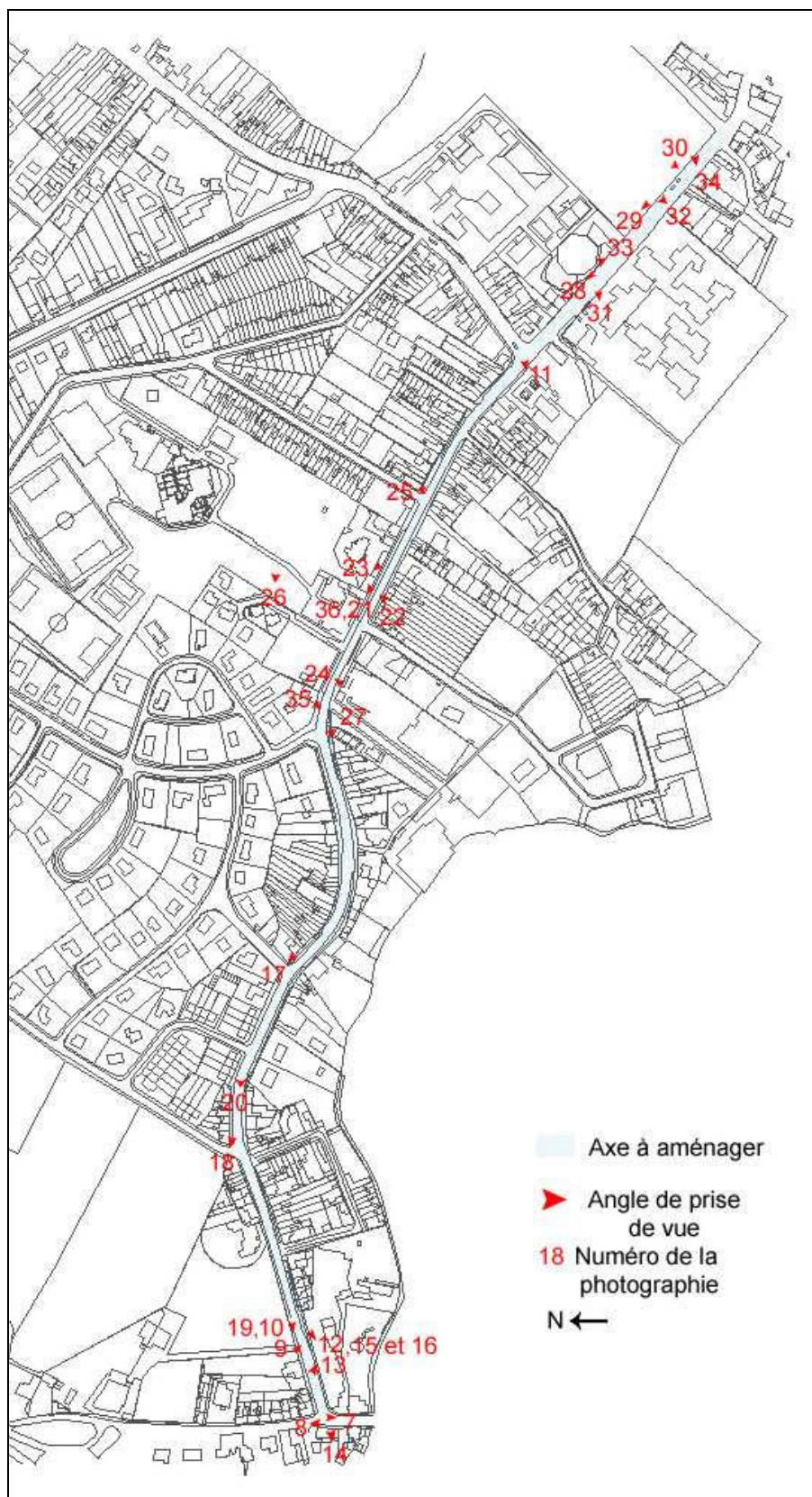
## Table des matières

<b>Sommaire .....</b>	<b>2</b>
<b>Remerciements .....</b>	<b>3</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>4</b>
 <b>Première partie : Cadre général et caractéristique de la commune de Hem (59) .....</b>	<b>5</b>
 <b>I- Présentation du territoire communal .....</b>	<b>6</b>
 A) Localisation géographique .....	6
B) Un peu d'histoire .....	7
➤ <i>D'un territoire anciennement industriel... ..</i>	7
➤ <i>...à un territoire en reconstruction.....</i>	8
C) Situation actuelle .....	8
➤ <i>La communauté urbaine de Lille, un outil technique au service des communes.....</i>	8
➤ <i>Un patrimoine naturel et bâti de simple facture.....</i>	9
<i>. Le patrimoine naturel .....</i>	9
<i>. Le patrimoine bâti .....</i>	9
➤ <i>Une évolution démographique légèrement en baisse .....</i>	10
➤ <i>La population active .....</i>	10
➤ <i>Une commune à dominante résidentielle.....</i>	11
➤ <i>De nombreuses manifestations culturelles et sportives mises en valeur.....</i>	11
➤ <i>Une activité économique en pleine expansion.....</i>	12
 <b>II- Equipements et infrastructures du territoire .....</b>	<b>14</b>
 A) Des équipements diversifiés .....	14
B) Des infrastructures concourantes à un trafic dense .....	14
➤ <i>Constat sur l'agglomération Lilloise .....</i>	14
➤ <i>Les projets Hémois .....</i>	15
➤ <i>Les réseaux de circulation de la commune Hémoise.....</i>	16
 <b>III- Synthèse : Atouts et faiblesses du territoire .....</b>	<b>17</b>
 <b>Deuxième partie : Constat de la rue du général Leclerc .....</b>	<b>18</b>
 <b>I- Situation géographique et incorporation au tissu urbain .....</b>	<b>19</b>
 A) Localisation de l'avenue .....	19
B) Une avenue conditionnée par deux des entrées de ville .....	19
➤ <i>L'entrée sud-est .....</i>	20
➤ <i>L'entrée sud-ouest .....</i>	21
➤ <i>Le carrefour formé par la rue Jules Guesde et par la rue du général Leclerc .....</i>	23
 C) La planification urbaine à proximité de la rue du général Leclerc .....	23

II- Etat des lieux de la rue du général Leclerc : Un aménagement nécessaire .....	25
A) Le découpage de la rue du général Leclerc en séquence .....	25
B) Etat des lieux des différentes séquences .....	27
1- Séquence n°1 .....	27
➤ Approche fonctionnelle .....	27
- L'espace de circulation .....	27
- L'espace réservé aux places de stationnement .....	27
- L'espace réservé aux piétons et aux cyclistes .....	28
➤ Approche paysagère .....	29
- Le bâti .....	29
- Le mobilier urbain et les réseaux aériens .....	29
- Les éléments paysagers .....	30
2- Séquence n°2 .....	31
➤ Approche fonctionnelle .....	31
- L'espace de circulation .....	31
- L'espace réservé aux places de stationnement .....	32
- L'espace réservé aux piétons .....	32
➤ Approche paysagère .....	32
- Le bâti .....	32
- Les éléments paysagers .....	33
3- Séquence n°3 .....	34
➤ Approche fonctionnelle .....	34
- L'espace de circulation .....	34
- L'espace réservé aux places de stationnement .....	34
- L'espace réservé aux piétons .....	34
➤ Approche paysagère .....	35
- Le bâti .....	35
- Les éléments paysagers .....	35
C) Synthèse de la rue du général Leclerc .....	36
▪ Bilan fonctionnel .....	36
▪ Bilan paysager .....	36
<b>Troisième partie :</b> Proposition d'aménagement pour la rue du général Leclerc .....	38
I- Discernement des objectifs et lignes directrices d'un tel aménagement .....	39
A) Les objectifs de l'aménagement .....	39
▪ Objectifs fonctionnels .....	39
▪ Objectifs paysagers .....	39
B) Lignes directrices de l'aménagement .....	39
▪ Lignes directrices fonctionnelles .....	39

▪ Lignes directrices paysagères .....	40
<b>II- Propositions détaillées pour les rues du général Leclerc et du docteur Coubron</b> .....	40
<b>A) Les aménagements applicables à toute la rue</b> .....	40
➤ Le revêtement de la voirie et des trottoirs .....	40
➤ La conservation d'une voirie adaptée et d'une signalisation performante .....	41
➤ La modification du mobilier urbain .....	41
<b>B) L'aménagement, séquence par séquence</b> .....	42
➤ Séquence n°3 .....	42
➤ Séquence n°2 .....	44
➤ Séquence n°1 .....	48
<b>Conclusion</b> .....	50
<b>Situation de la rue du général Leclerc dans son environnement</b> .....	51
<b>Sources</b> .....	52
<b>Table des tableaux et des graphiques</b> .....	53
<b>Table des cartes et des plans</b> .....	53
<b>Table des photos</b> .....	54
<b>Table des matières</b> .....	55

## Carte des prises de vues



Auteur : Van Loye Simon

## L'aménagement de la rue du général Leclerc

Hem, commune du Nord-Pas-de-Calais, située dans la périphérie nord de la ville de Lille, doit faire face à une demande et une attente de plus en plus accrue de ses habitants en matière de logements, de loisirs et d'emplois. Cependant, même si un effort a été fait pour améliorer le cadre de vie des citoyens en leur offrant de nouvelles structures, la qualité de la voirie du centre ancien et du centre dynamique porte les stigmates d'une voie délaissée et peu attractive.

Dès lors, les rues du général Leclerc et du docteur Coubron se doivent d'être des vitrines attractives de la ville et mériteraient d'être mises en valeur en améliorant le cadre par des approches paysagères et fonctionnelles. Ainsi, pour répondre aux problèmes de vitesse, du manque de places de stationnement, du manque de sécurité et pour répondre aux lacunes paysagères, toute notre attention sera retenue pour faire de ces rues, des rues ambitieuses.

Comment sécuriser cet espace ? Comment rendre accessible ces rues au plus grand nombre sans entraîner des phénomènes d'encombrement ? Comment rendre cet espace des plus attrayants ?

**Mots clés :** Aménagement, Nord pas de calais, Hem, 59, Rue principale, Lille métropole communauté urbaine, Encombrement, Vitesse, Approche paysagère, Approche fonctionnelle, Mini-giratoire, Terre-plein central, Revêtement voirie.

Van Loye Simon, Mai 2007, Hem (59), Aménagement de la rue du général Leclerc, Projet individuel – Ing1, Ecole polytechnique de l'université de Tours – Département aménagement.