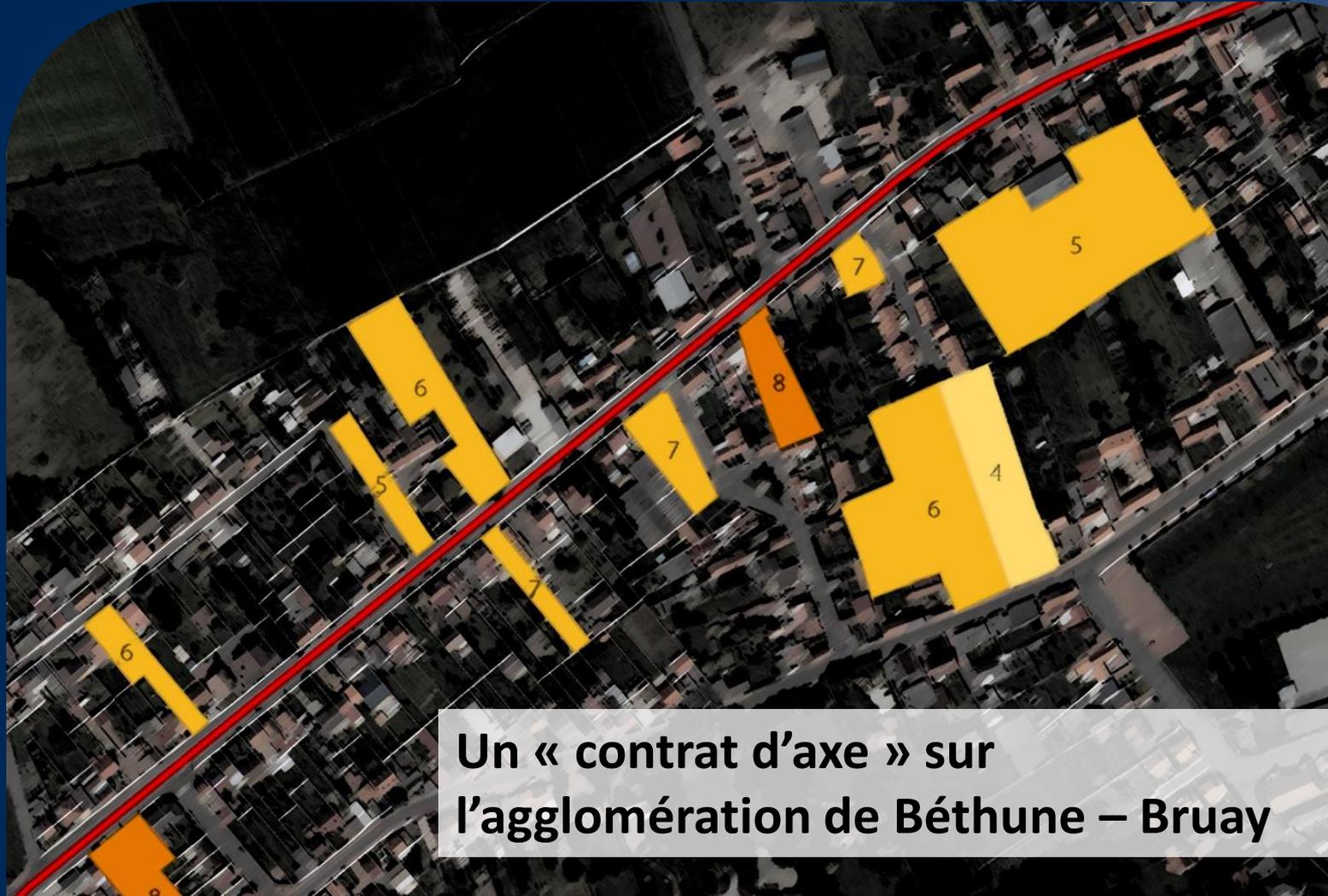


Articuler urbanisme et transport en commun

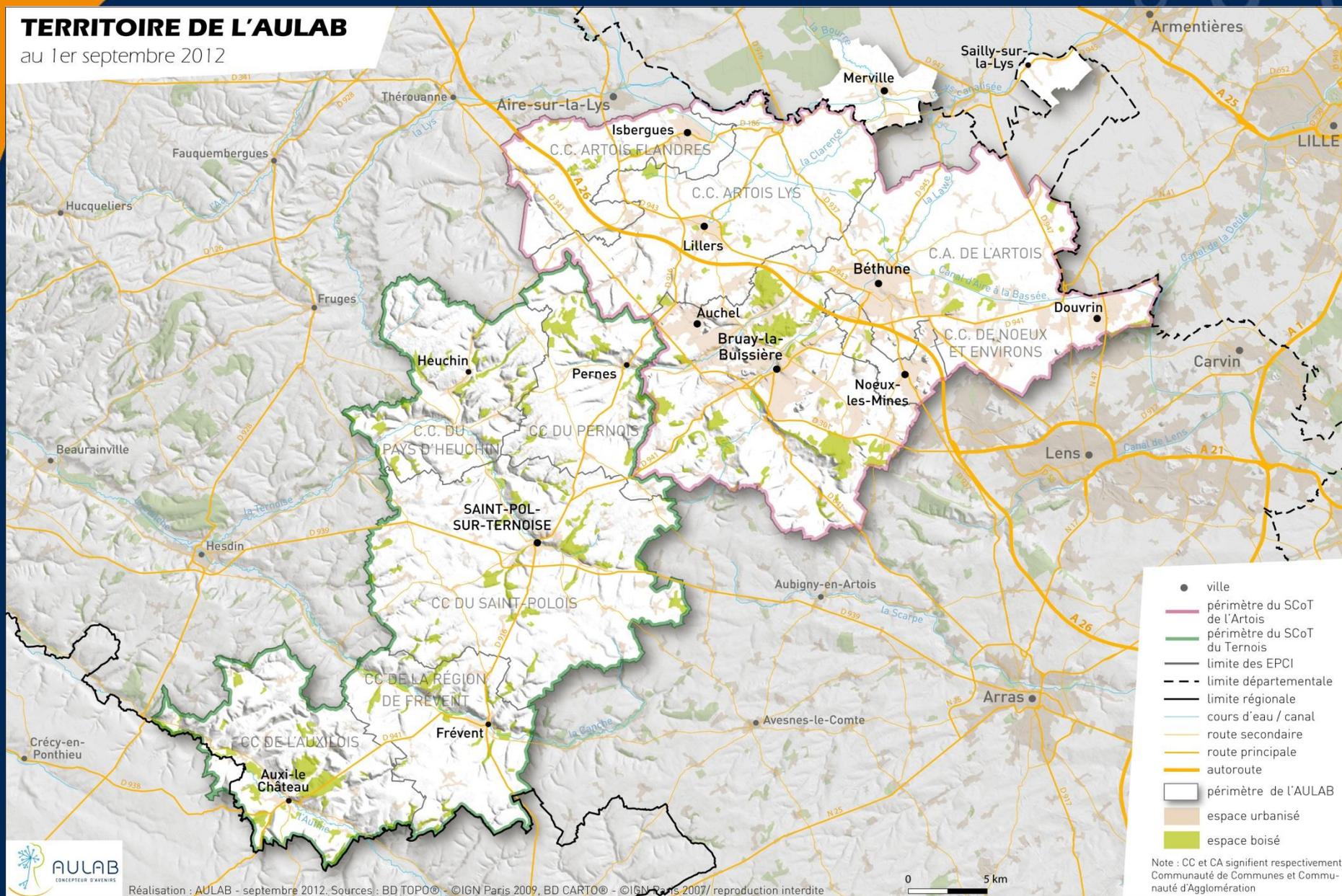


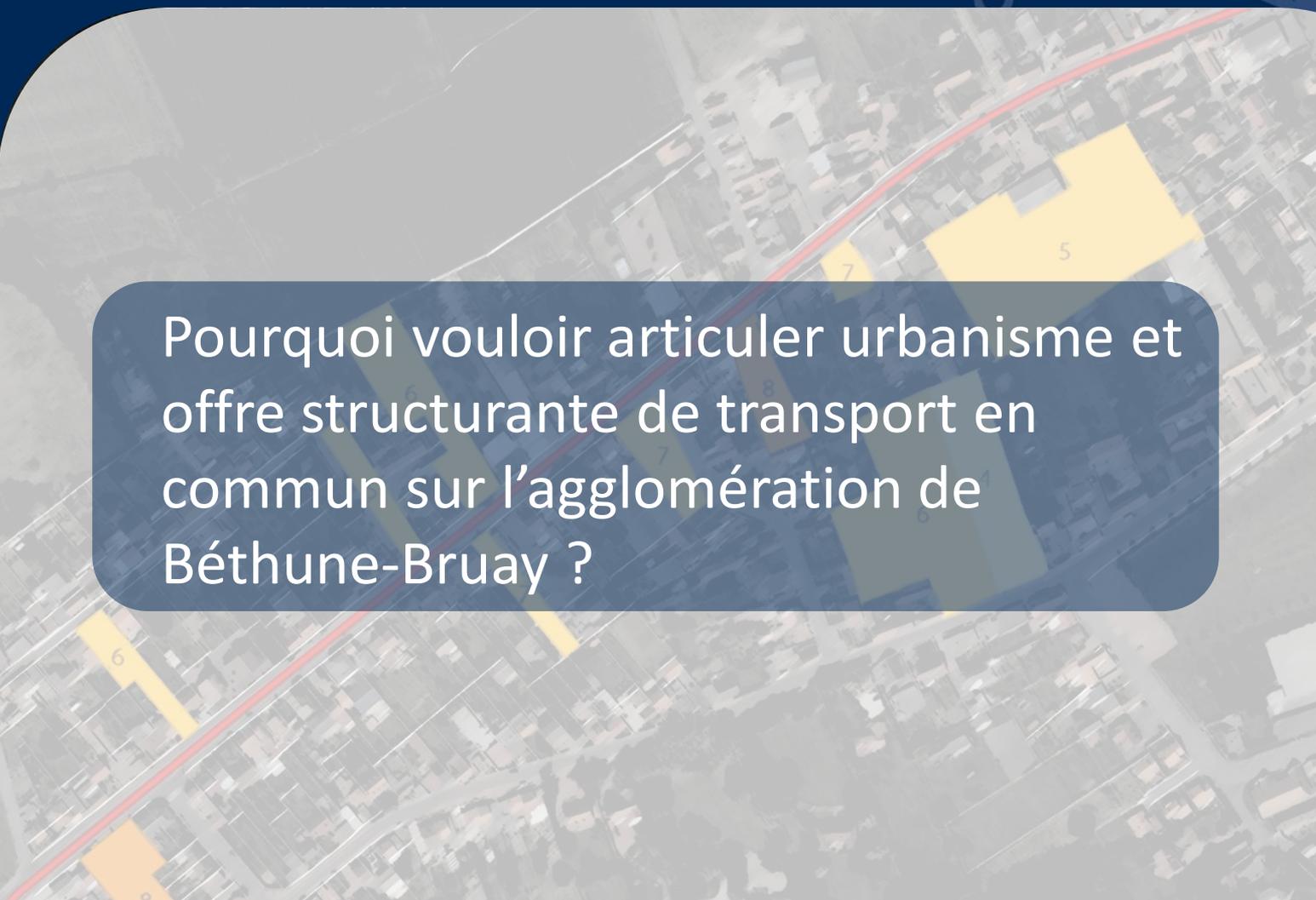
**Un « contrat d'axe » sur
l'agglomération de Béthune – Bruay**

• Territoire d'études de l'AULAB

TERRITOIRE DE L'AULAB

au 1er septembre 2012

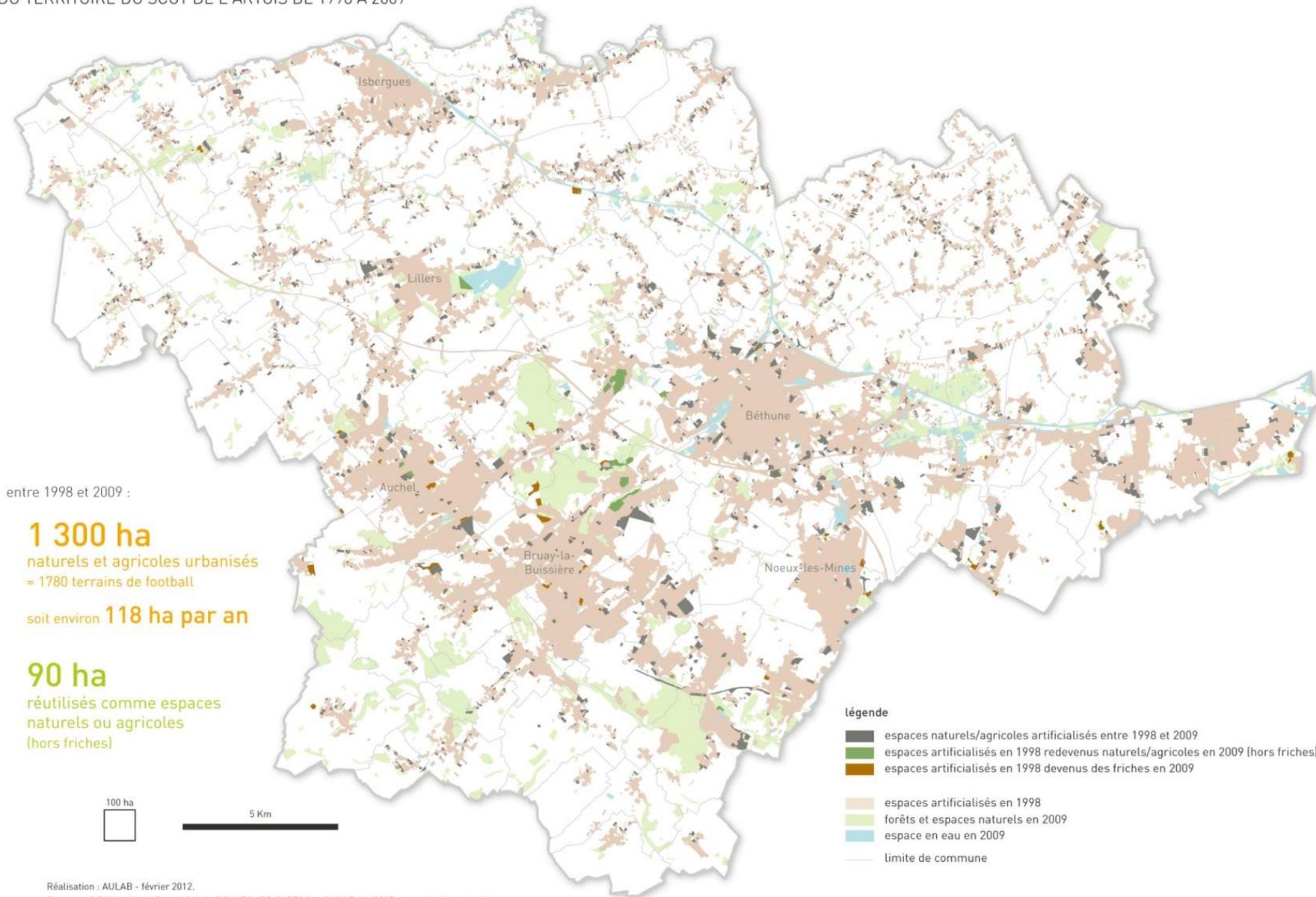


An aerial photograph of a city, likely Béthune-Bruay, showing a red line (possibly a railway or transit line) running diagonally across the frame. Several blocks of buildings are highlighted in yellow and numbered 5, 6, 7, and 8. The background is a dark blue gradient with a network diagram in the top right corner.

Pourquoi vouloir articuler urbanisme et offre structurante de transport en commun sur l'agglomération de Béthune-Bruay ?

• Artificialisation des sols sur le territoire du SCOT de l'Artois

ÉVOLUTION DE L'ARTIFICIALISATION DES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS DU TERRITOIRE DU SCOT DE L'ARTOIS DE 1998 À 2009



- **Un aménagement du territoire adapté au système automobile**

On constate qu'au cours des dernières décennies, **les transports collectifs urbains n'ont pas eu de caractère structurant** sur le développement urbain, ce qui a encouragé :

- L'étalement urbain
- Un usage massif de l'automobile
- Une faible part modale des TC



Parc de la Porte Nord, Bruay-la-Buissière

- **Perte de dynamisme des centralités**

En parallèle de ce phénomène d'étalement urbain, on observe au sein des principales centralités du territoire, une **perte de dynamisme** et un **déclin démographique**.

Cela se traduit par une **augmentation** du nombre de logements et cellules commerciales **dégradés et vacants**.



Passage de la Flânerie, Bruay-la-Buissière

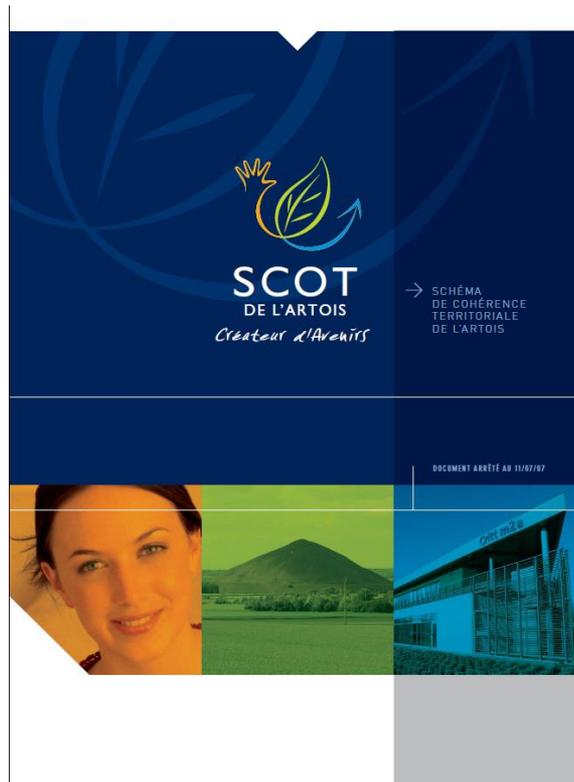


Corons dégradés et vacants, Bruay-la-Buissière



Des problématiques intégrées dans le SCoT de l'Artois en 2008

- SCoT de l'Artois approuvé en 2008 : intégration du principe d'articulation entre urbanisme et transports en commun

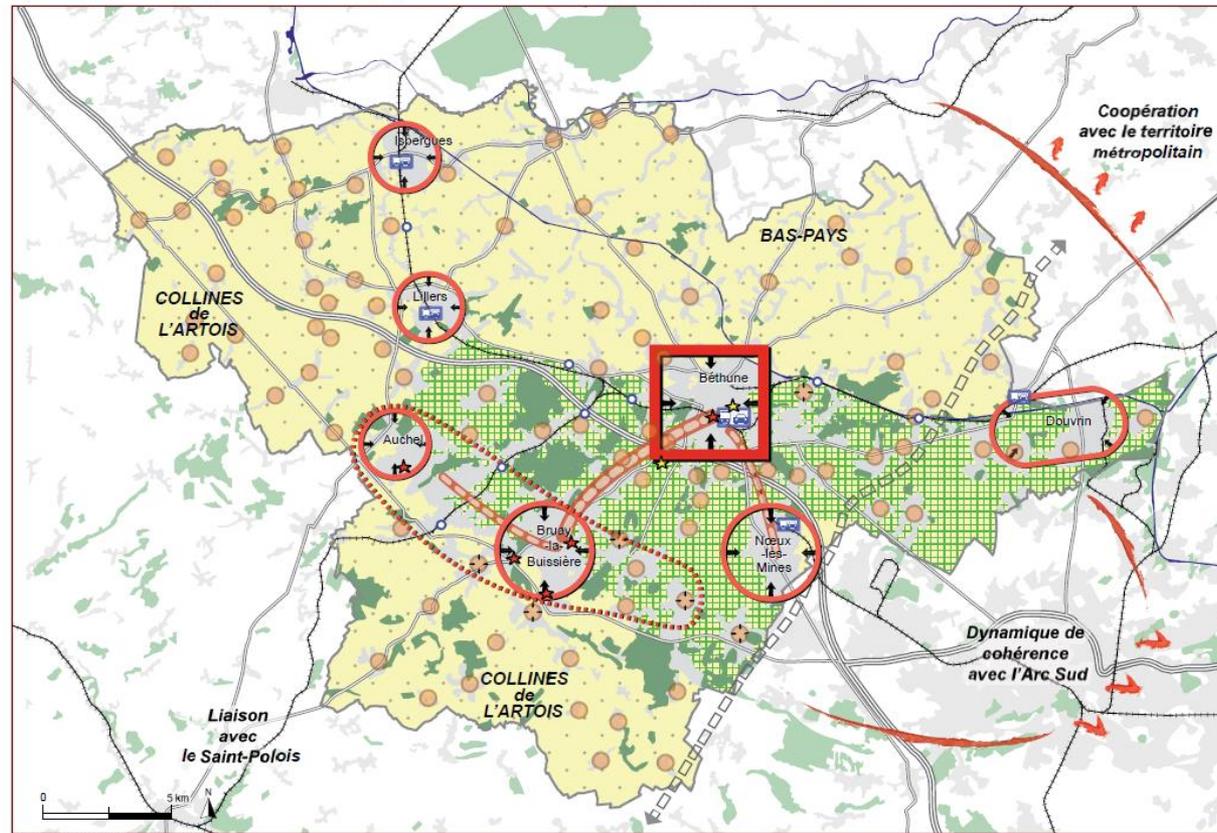


« Penser le développement urbain en lien avec la desserte en transports collectifs »

- Spatialisation de **pôles urbains structurants** à conforter
- Définition de principes de **liaison en transports collectifs à haut niveau de service**

➤ SCoT de l'Artois approuvé en 2008 : intégration du principe d'articulation entre urbanisme et transports en commun

➔ MIEUX MAÎTRISER L'ÉQUILIBRE URBAIN-RURAL ET STRUCTURER L'ARMATURE URBAINE DU TERRITOIRE



- STRUCTURER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN AUTOUR DE CENTRALITÉS FORTES**
- Conforter et développer la ville centre
 - Affirmer les pôles urbains structurants
 - Renforcer le pôle urbain autour du Bruayais
 - Encourager le renouvellement urbain et densifier
 - ZAC HGE expérimentale
 - Projet ANRU/DRU
 - Assurer des espaces de respiration dans les zones urbaines les plus denses par la maintien des plaines agricoles
- S'APPLIQUER SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN POUR STRUCTURER L'ESPACE**
- Principe de liaison en transport collectif à haut niveau de service
 - Pôle d'échanges principal
 - Pôle de rabattement
 - Halte ferroviaire
- ANTICIPER ET MAÎTRISER LA PRESSION URBAINE EN MILIEU PÉURBAN**
- Espace à dominante rurale avec maîtrise prioritaire de l'urbanisation linéaire
 - Renforcement du tissu urbain autour des bourgs centre
- ÉTAT ACTUEL D'OCCUPATION DU SOL**
- Espaces boisés et renaturés
 - Espace à dominante urbaine
 - Espace à dominante agricole
- RÉSEAUX DE TRANSPORT**
- Autoroutes
 - Axes routiers principaux
 - Voies ferrées
 - Fusée A24 retenue par l'État
 - Canal

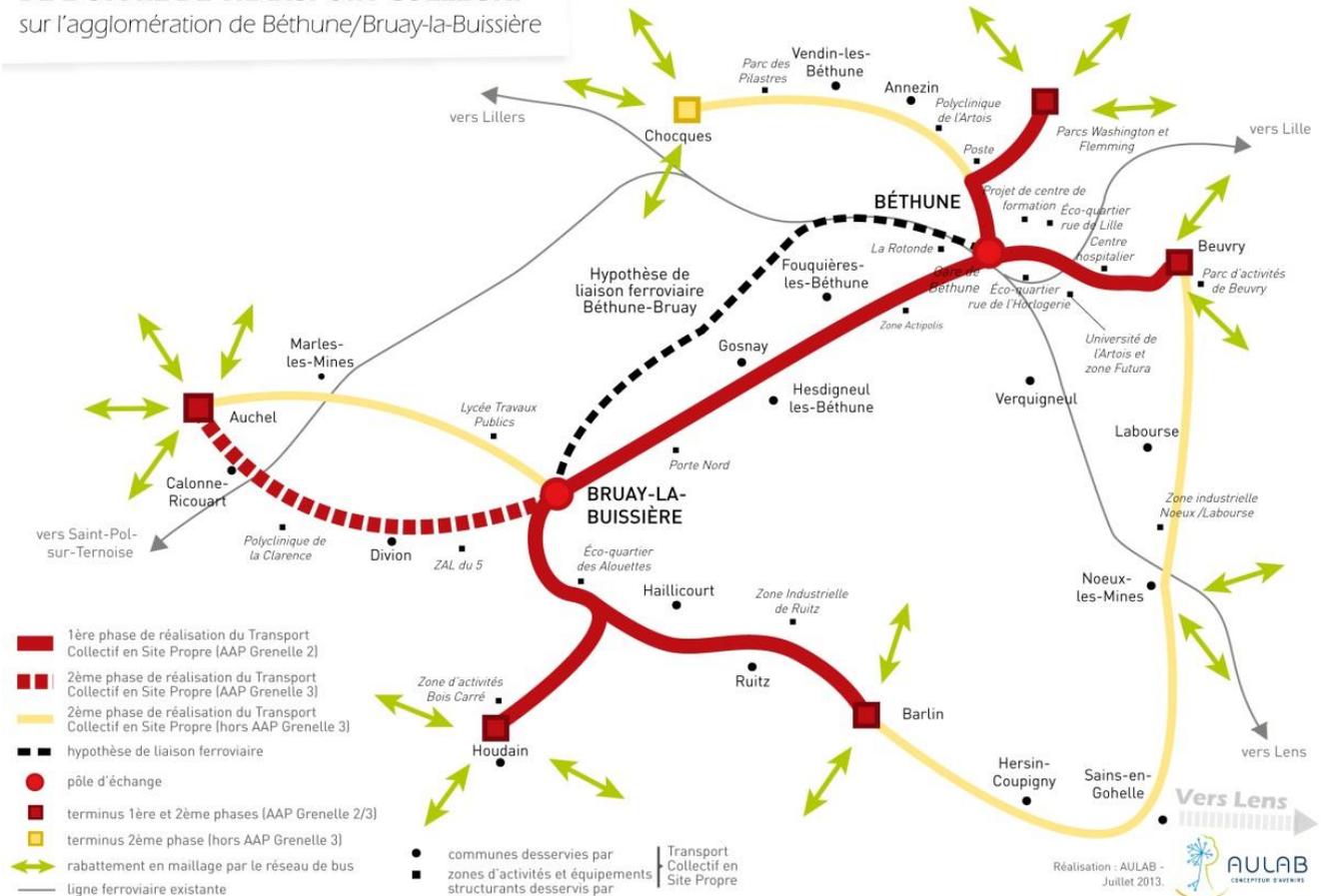
Source : SCoT de l'Artois, 2008. Modifié par AULAB, 2010. Modifié par AULAB, 2010.

An aerial photograph of a city street grid is shown in a light, semi-transparent grey. Several rectangular areas are highlighted in yellow and numbered 4, 5, 6, and 7. A dark blue rounded rectangle is centered over the image, containing white text. The background of the slide is dark blue with an orange curved shape in the top-left corner and a white network diagram in the top-right corner.

Des problématiques réintégréés dans le PDU en 2014

➤ PDU arrêté en 2014 : Axe 1 – Fiche action 1 : Définition d'un réseau de transport collectif structurant

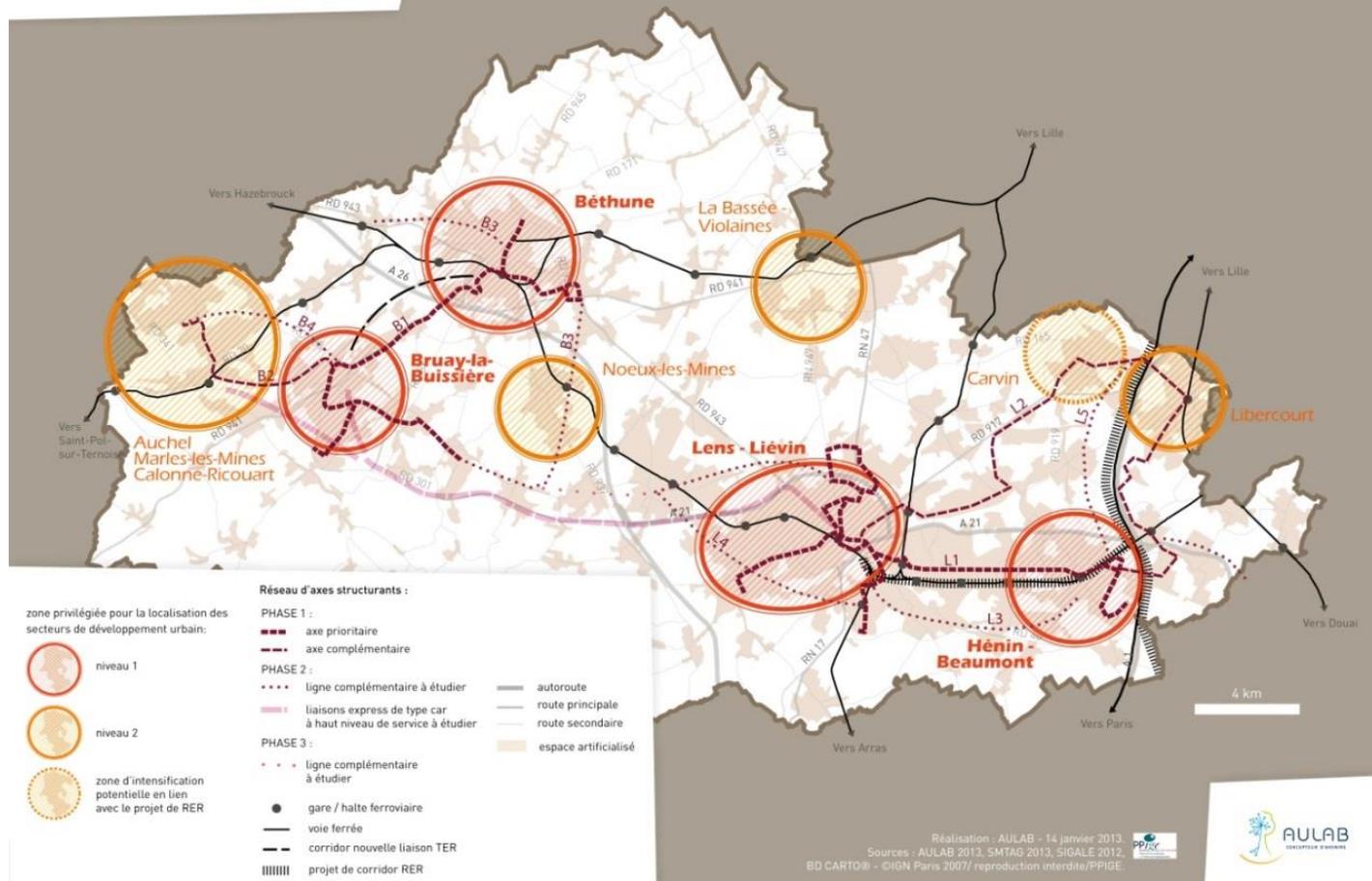
PHASAGE DE RÉORGANISATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF sur l'agglomération de Béthune/Bruay-la-Buissière



➤ PDU arrêté en 2014 : Axe 1 – Fiche action 1 :
Définition d'un réseau de transport collectif structurant

Principes d'intensification

sur le territoire du SMT Artois-Gohelle en 2013





L'arrivée des lignes de BHNS est l'occasion de construire un **outil** répondant aux directives des documents cadres, ainsi qu'aux **intérêts** et aux **obligations législatives** des différents acteurs.

- Le contrat d'axe

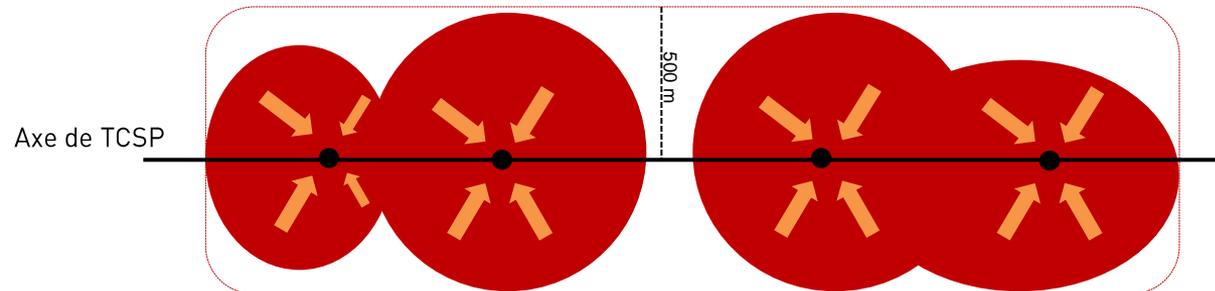
L'objectif du contrat d'axe est de **planifier de manière conjointe** la réalisation d'un axe de transport en commun structurant et l'urbanisation associé et de **contractualiser** les engagements de chaque acteur.



Contrat d'axe de Grenoble autour de la ligne E du tramway

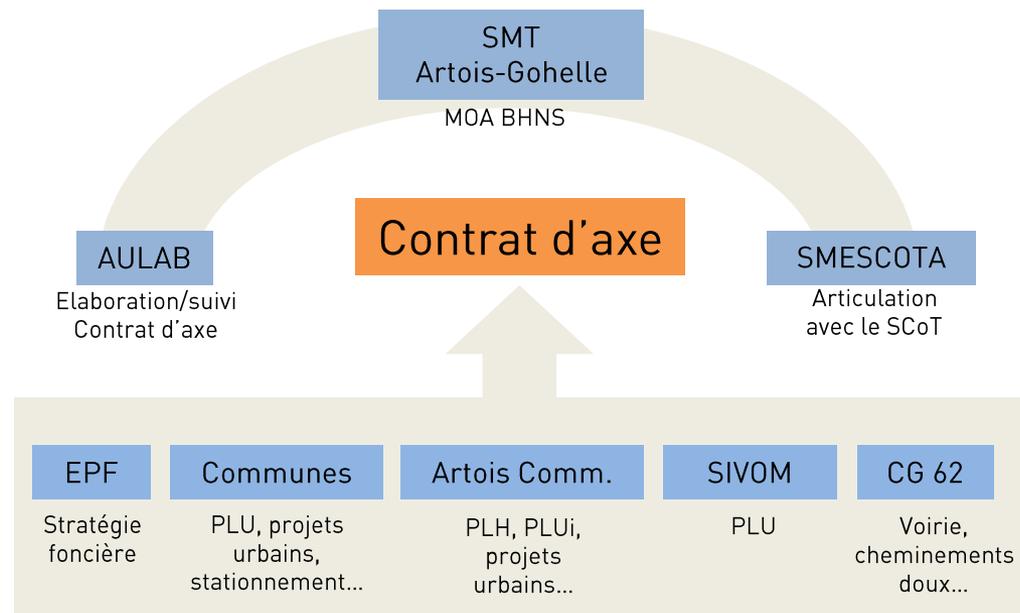
- Le contrat d'axe

Le contrat d'axe est un cadre de travail permettant de **décloisonner les réflexions** et de développer **une dynamique de projet urbain** autour et en lien avec le TCSP. L'objectif est que le projet urbain et le projet de TCSP se nourrissent l'un de l'autre pour améliorer leur « performance ».



- **Application du contrat d'axe sur l'agglomération de Béthune – Bruay**

C'est une **démarche négociée** entre l'autorité organisatrice de transport et les collectivités territoriales en charge de l'aménagement du territoire.



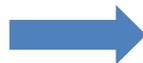
- L'intérêt pour les différents acteurs de se doter d'un outil d'articulation entre urbanisme et TCSP

SMT
Artois-Gohelle



- Pérenniser la clientèle du futur BHNS
- Se doter d'un outil permettant d'évaluer le PDU et le projet de BHNS (bilan LOTI)

Artois Comm.



- Préfigurer l'usage du foncier disponible à l'échelle de l'agglomération en vue de l'élaboration futur d'un PLUi

SMESCOTA



- Alimenter la révision prochaine du SCoT et intégrer une étude de densification (loi ALUR)

Communes



- S'approprier le projet de BHNS et repenser le développement de leur commune en intégrant le principe d'articulation entre urbanisme et BHNS

Département



- Déclinaison du Schéma Départemental de la Mobilité

Région



- Déclinaison du SRADDT et de son volet transport et mobilité

- **Application du contrat d'axe sur l'agglomération de Béthune – Bruay**

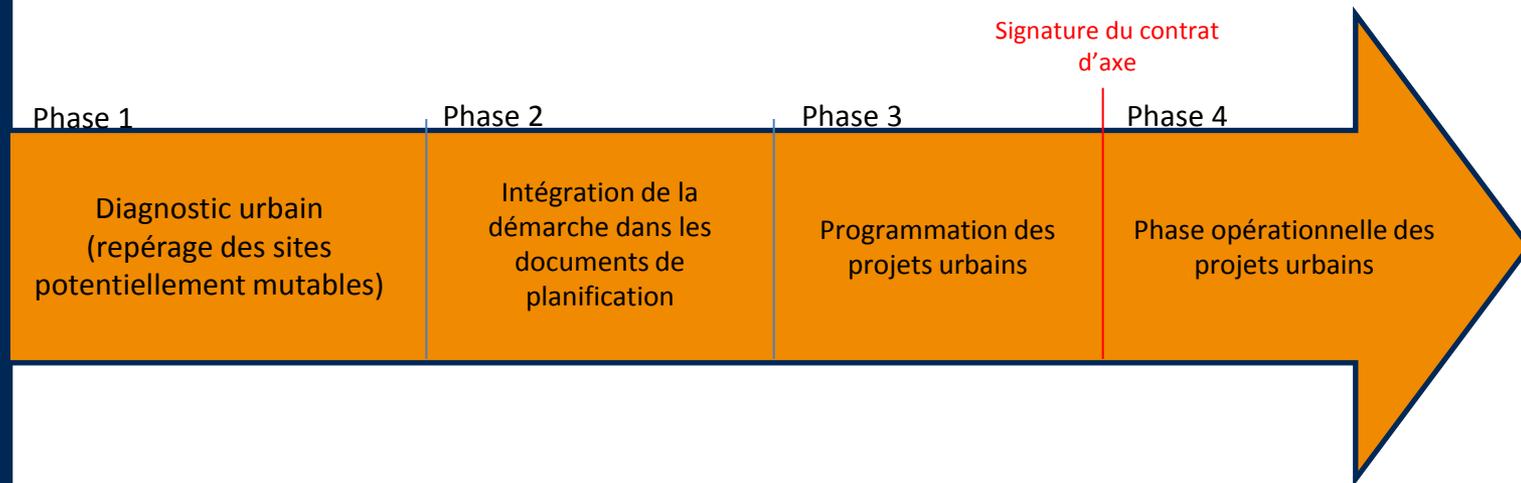
La démarche de contrat d'axe a été développée sur des territoires présentant une certaine attractivité démographique où la pression foncière est très forte. L'application de cette démarche à notre territoire nous oblige à adapter la méthodologie à ses spécificités.

Sur l'agglomération de Béthune-Bruay, au-delà de l'enjeu d'articulation urbanisme-transport, il y a un véritable enjeu de conforter une **dynamique de renouvellement urbain au sein des principales polarités** amorcé par certains projets (éco-quartier des Allouettes, quartier de l'horlogerie...) afin de redonner une attractivité à des centralités aujourd'hui en **déclin démographique**.

L'objectif est de s'inscrire dans le concept de la **ville intense** alliant **compacité et qualité urbaine**, en s'appuyant sur le **renouvellement de sites stratégiques**.

- Mise en œuvre du contrat d'axe

- Phasage de la démarche de contrat d'axe



Révision SCoT de l'Artois → 2015 - 2018

Mise en service BHNS → 2018

PLUi → ?

PLH → ?

- Phase 1 : Diagnostic urbain

Etape 1 : Repérage des sites à analyser

Le repérage s'effectue au sein du corridor du TCSP (500m de part et d'autre du tracé). Il doit permettre d'identifier les sites **qui ne répondent pas à l'objectif de compacité et de qualité urbaine**, sur lesquels il existe **une priorité d'action**.

Les sites sont repérés à l'aide de données SIG, orthophotos, Street View...



[...]*

* Sont exclus de la liste des sites identifiés, les sites classés en **zone à risques** ou **zones protégées**

- Phase 1 : Diagnostic urbain

Etape 2 : Repérage terrain et notation

La pertinence de la mutation du site

Critères	Indicateurs
Situation géographique (privilégier les sites situés au cœur des centralités)	Niveau d'intensification
	Continuité du bâti
Connexion aux réseaux et accessibilité (privilégier les sites les mieux connectés aux différents réseaux)	Accessibilité de la parcelle
	Distance réelle d'une future station TCSP
	Connexion aux réseaux
Occupation du site (privilégier les sites cumulant le plus de problématiques)	Nature du site/bâti
	Etat du site/bâti
	Occupation
	Emprise

L'opportunité de la mutation

Indicateurs
Risque et contraintes à régler (ex: pollution)
Nombre/Nature du/des propriétaires
Pérennité de l'occupation actuelle du site

- Application de la méthodologie (uniquement note de pertinence de la mutabilité)

Séquence B10, Site 8

Habitat dégradé
Résidence des Festeux,
Bruay-la-Buissière



Niveau d'intensification	Note
Zone d'intensification de niveau 1	4
Zone d'intensification de niveau 2	2
Zone de densification de niveau 3	0
Continuité du bâti	Note
Au sein du tissu urbain	2
En extension du tissu urbain	0
Accessibilité de la parcelle	Note
Présence d'une infrastructure routière à minima en limite de parcelle	0
Accessibilité restreinte	-1
Site enclavé	-2
Distance réel d'une station BHNS	Note
Moins de 500 m	1
Plus de 500 m	0
Connection aux réseaux	Note
Oui	0
Non	-1

Note de pertinence de mutation

10

		Note
Nature du bâti	Bâti dur	0
Etat du bâti	Très dégradé	2
Occupation	Vacant	1
Emprise du site	Faible	0
Nuisance (bonus)	Sécurité	1
Malus		

- Application de la méthodologie (uniquement note de pertinence de la mutabilité)

Séquence B07, Site 8

Garage automobile
Rue Anatole France,
Bruay-la-Buissière



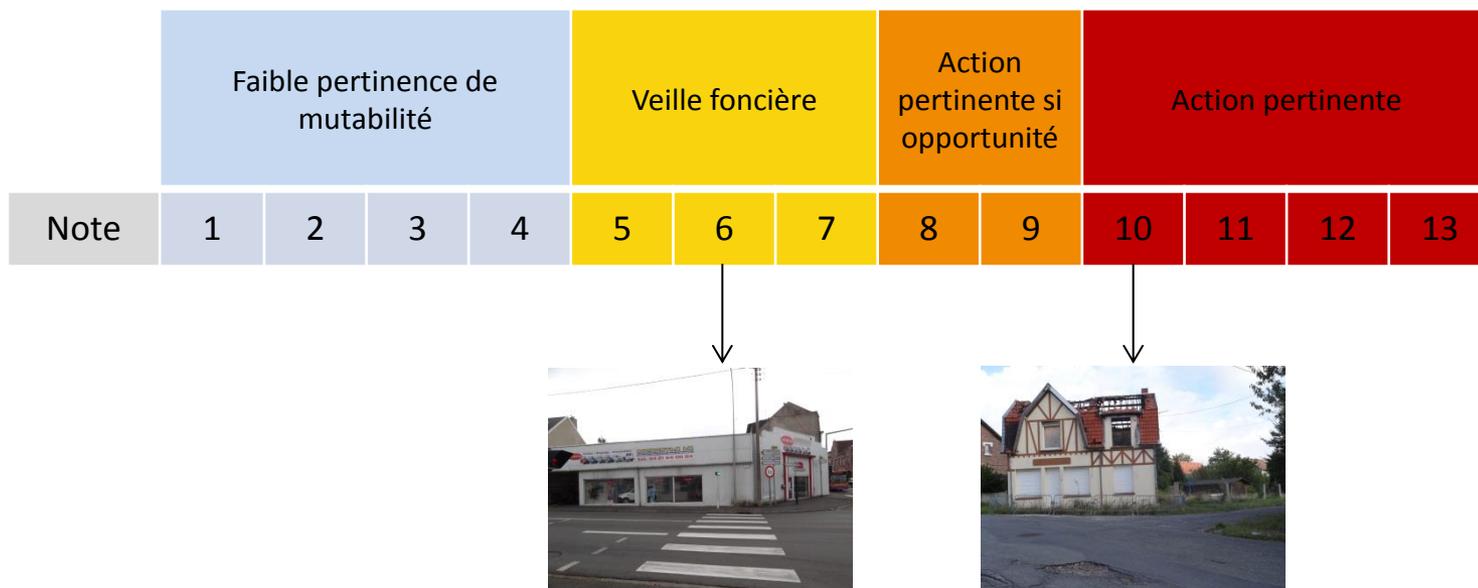
Note de pertinence de mutation **6**

Niveau d'intensification	Note
Zone d'intensification de niveau 1	4
Zone d'intensification de niveau 2	2
Zone de densification de niveau 3	0
Continuité du bâti	Note
Au sein du tissu urbain	2
En extension du tissu urbain	0
Accessibilité de la parcelle	Note
Présence d'une infrastructure routière à minima en limite de parcelle	0
Accessibilité restreinte	-1
Site enclavé	-2
Distance réel d'une station BHNS	Note
Moins de 500 m	1
Plus de 500 m	0
Connection aux réseaux	Note
Oui	0
Non	-1

		Note
Nature du bâti	Bâti dur	1
Etat du bâti	Faible qualité architectural	1
Occupation	Lieu de vie (emploi)	-2
Emprise du site	Faible	0
Nuisance (bonus)		
Malus		

- Qualification de la pertinence de mutabilité

L'objectif est de pouvoir **hiérarchiser** les sites entre eux et ainsi définir des priorités d'action.



- Diagnostic urbain

MUTABILITE DES SITES

Séquence B09 à Bruay-la-Buissière



Réalisation : AULAB - Septembre 2014.
Source : AULAB 2014, SMTAG 2013, BD PARCELLAIRE® - ©IGN Paris 2010/ reproduction interdite / PPIGE, Orthophotoplan Aérodata France copyright 2010 © Tous droits réservés / PPIGE.



- ligne B1 du TCSP
- arrêt du TCSP
- cheminement doux

Note de mutabilité

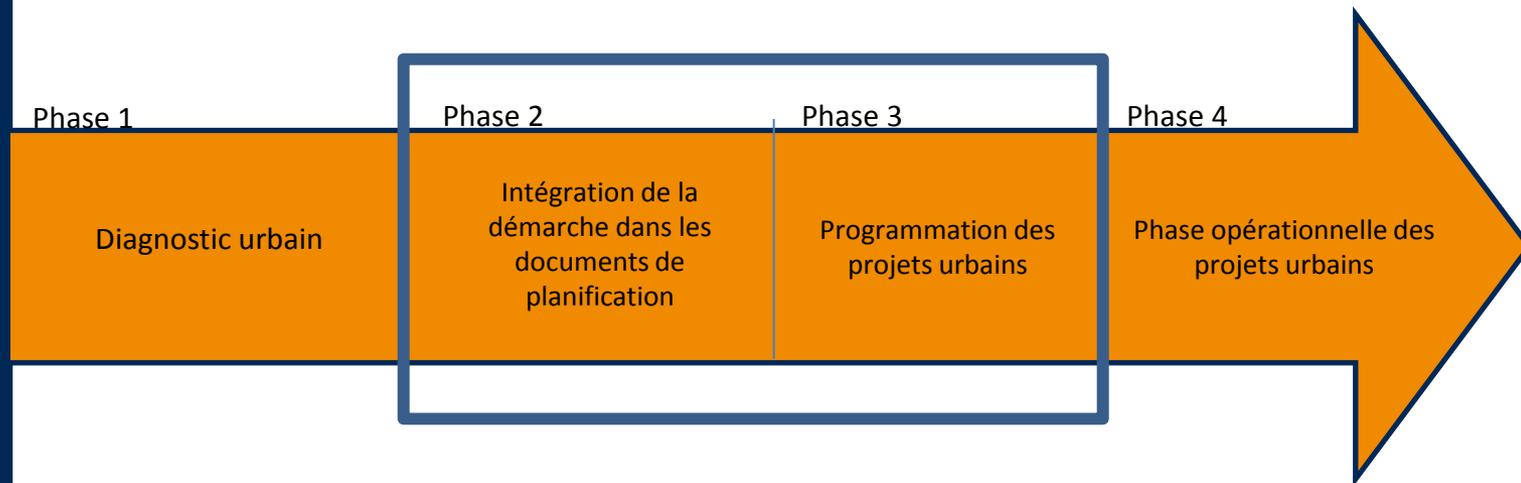
- de 1 à 4
- de 5 à 7
- de 8 à 9
- de 10 à 13

8 note du site

- cœur d'îlot
- entrée possible du cœur d'îlot

- **Mise en œuvre du contrat d'axe**

- **Phasage de la démarche de contrat d'axe**



- **Niveau d'engagement des collectivités dans l'aménagement de leur territoire :**

	-	+	++
Encadrer l'aménagement	Règles générales du PLU	<ul style="list-style-type: none"> • Déclinaison de la démarche de contrat d'axe dans les PLU : <ul style="list-style-type: none"> - Zonage incitant au renouvellement urbain (suppression de zones AU en extension du tissu urbain) - Règles de construction incitant à la densification 	<ul style="list-style-type: none"> • Déclinaison de la démarche de contrat d'axe dans les PLU : [...] - Définition d'orientations d'aménagement
Aménager	Pas d'action particulière de la collectivité	<ul style="list-style-type: none"> • Veille foncière sur certains sites identifiés dans le cadre du contrat d'axe • DPU et acquisitions foncières ponctuelles • Aménagement négocié avec les acteurs privés 	<ul style="list-style-type: none"> • Veille foncière sur l'ensemble du corridor (DPU) • Constitution de réserves foncières, expropriation... • Aménagement négocié + aménagement porté par la collectivité

- Phase 3 : Quelle programmation urbaine ?

L'objectif du contrat d'axe est **d'accompagner les collectivités** afin qu'elles contrôlent ou gèrent la programmation urbaine sur les sites prioritaires.

La finalité est la réalisation de projets urbains exemplaires, qui intègrent une analyse multicritère des besoins à une échelle fine afin de parvenir à **implanter la bonne fonction** (habitat, équipement, espace vert, activités éco...) **au bon endroit**.



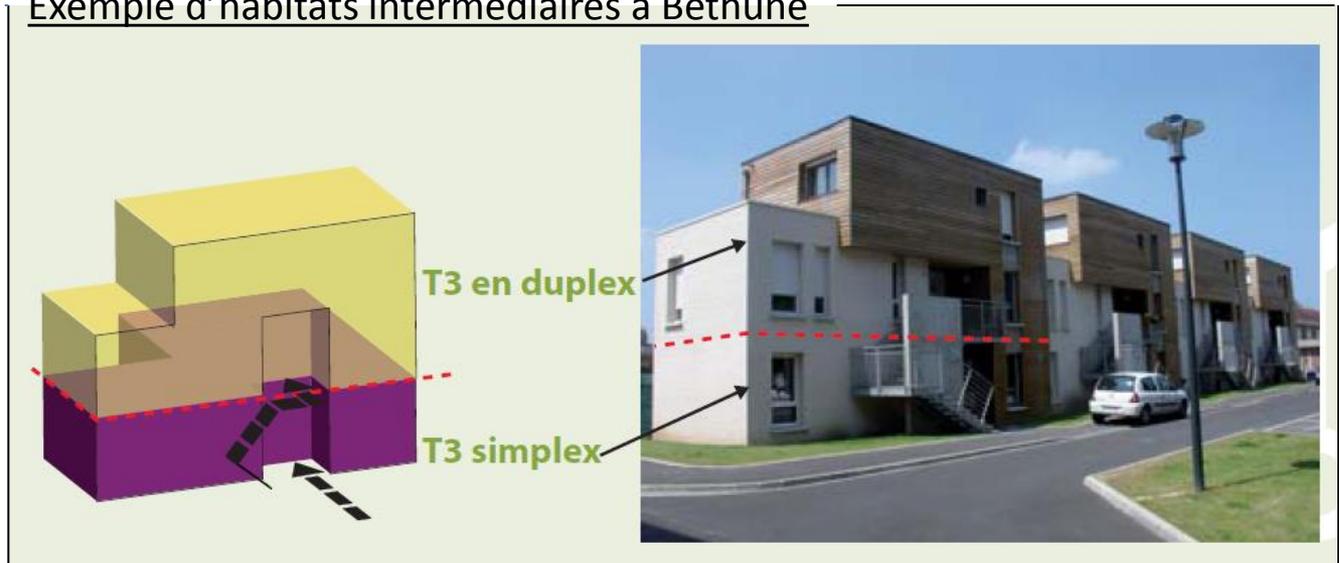
Plan masse, AEU îlot Doyelle

- Phase 3 : Quelles formes urbaines ?

L'objectif du contrat d'axe est d'orienter le développement urbain au sein du corridor du TCSP et de garantir une certaine **densité** au sein des projets urbains.

Comment favoriser le développement de programmes de logements denses répondant également aux aspirations de la population?

Exemple d'habitats intermédiaires à Béthune



Merci de votre attention

