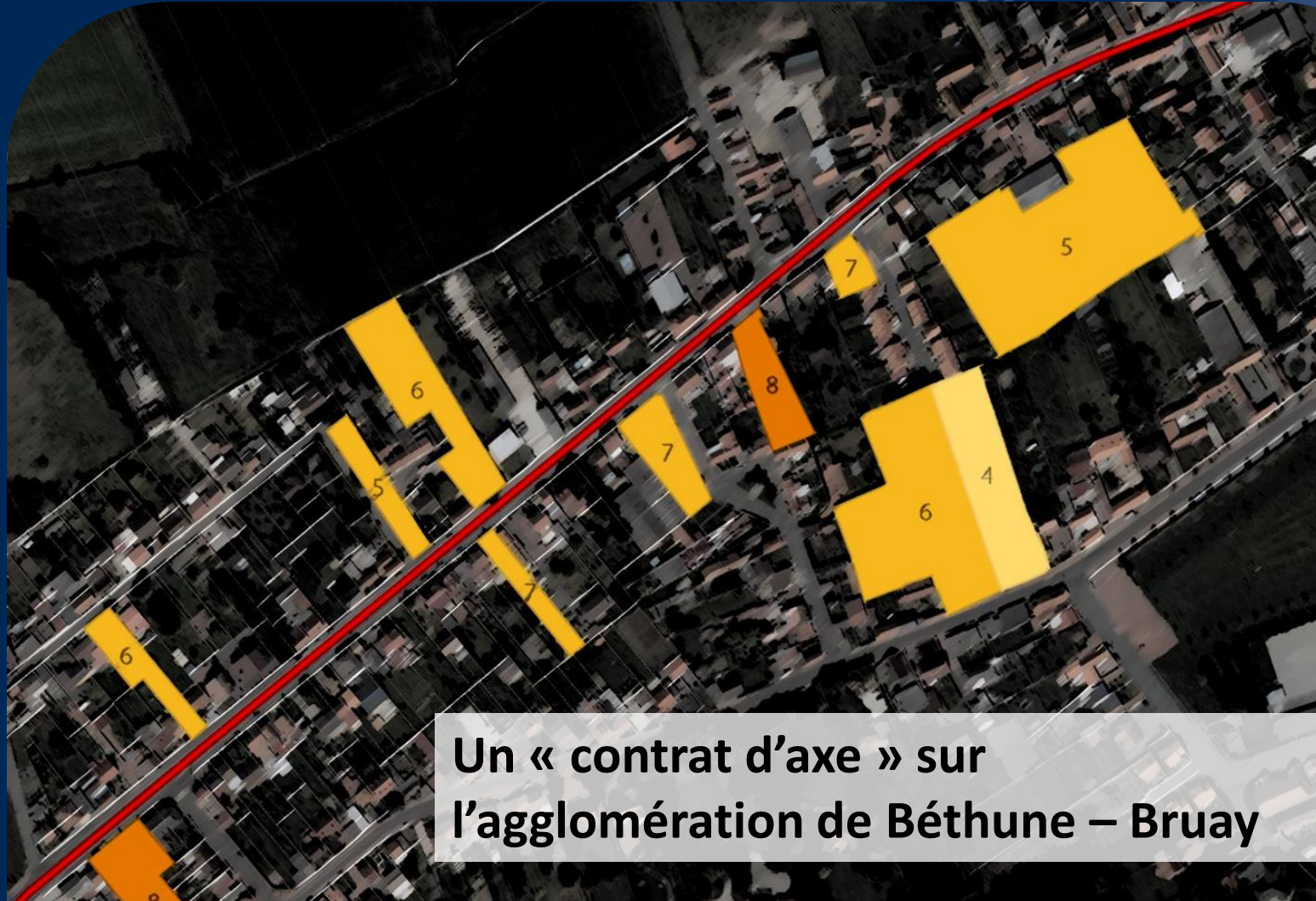


# Articuler urbanisme et transport en commun




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





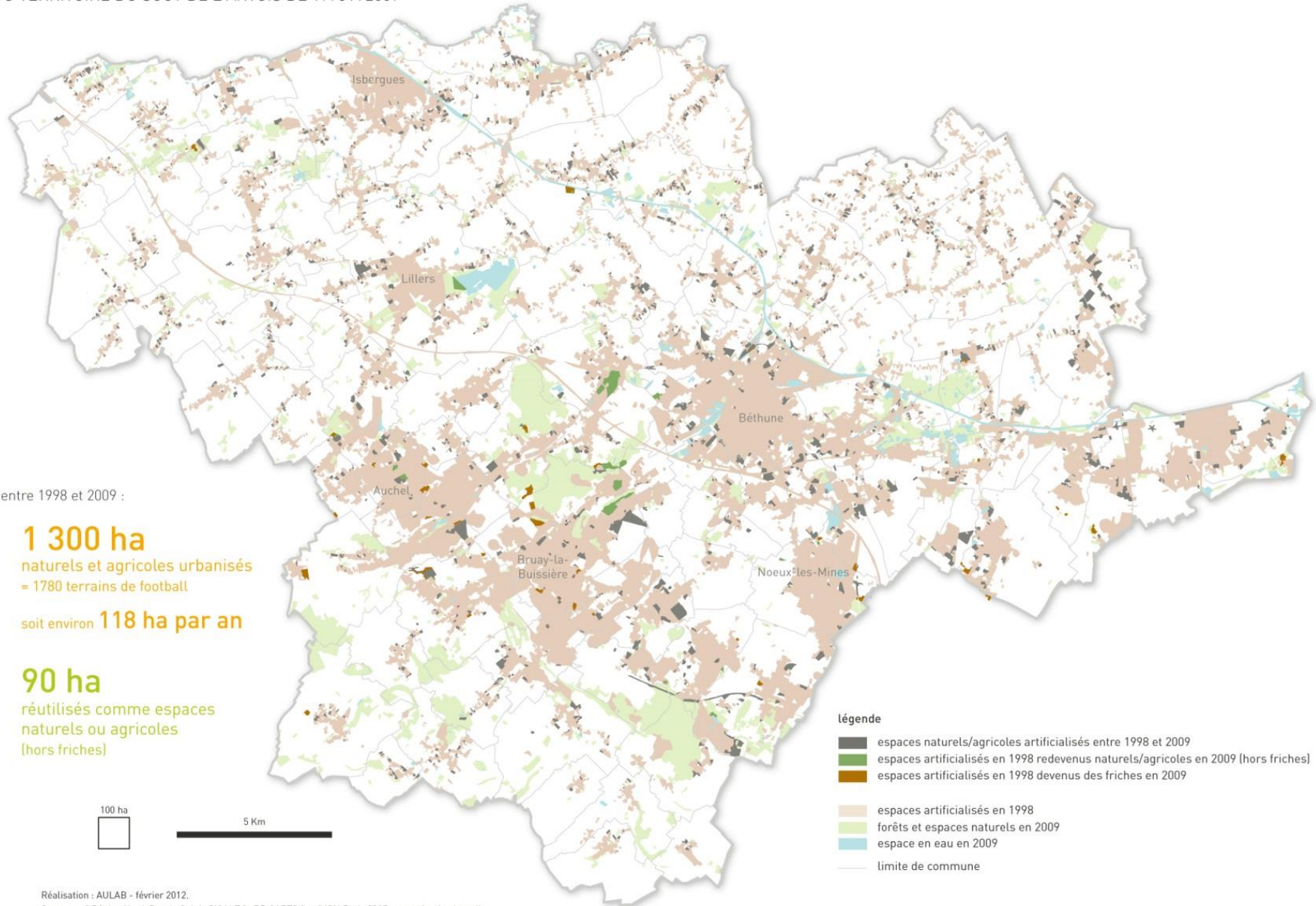


An aerial photograph of a city, likely Béthune-Bruay, showing a red line (possibly a railway or transit line) running diagonally across the frame. Several blocks of buildings are highlighted in yellow and numbered 5, 6, 7, and 8. The background is a dark blue gradient with a network diagram in the top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



- **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*



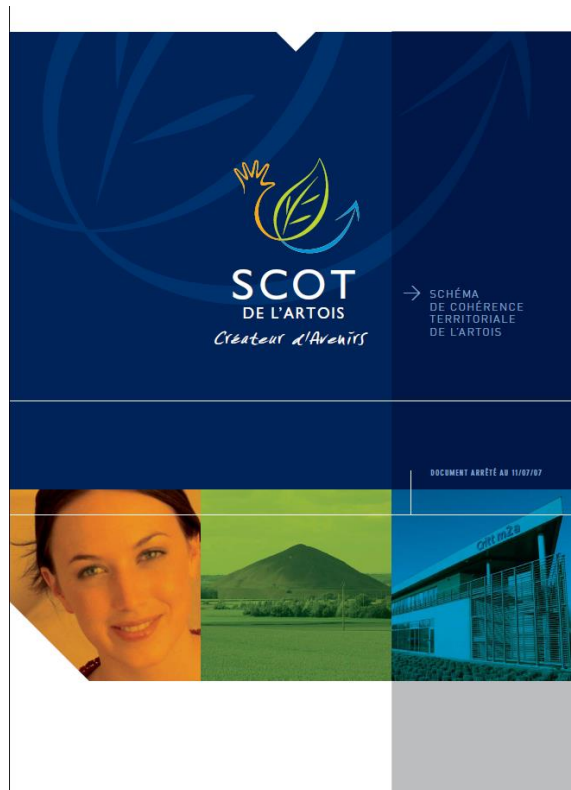
*Corons dégradés et vacants, Bruay-la-Buissière*





## 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



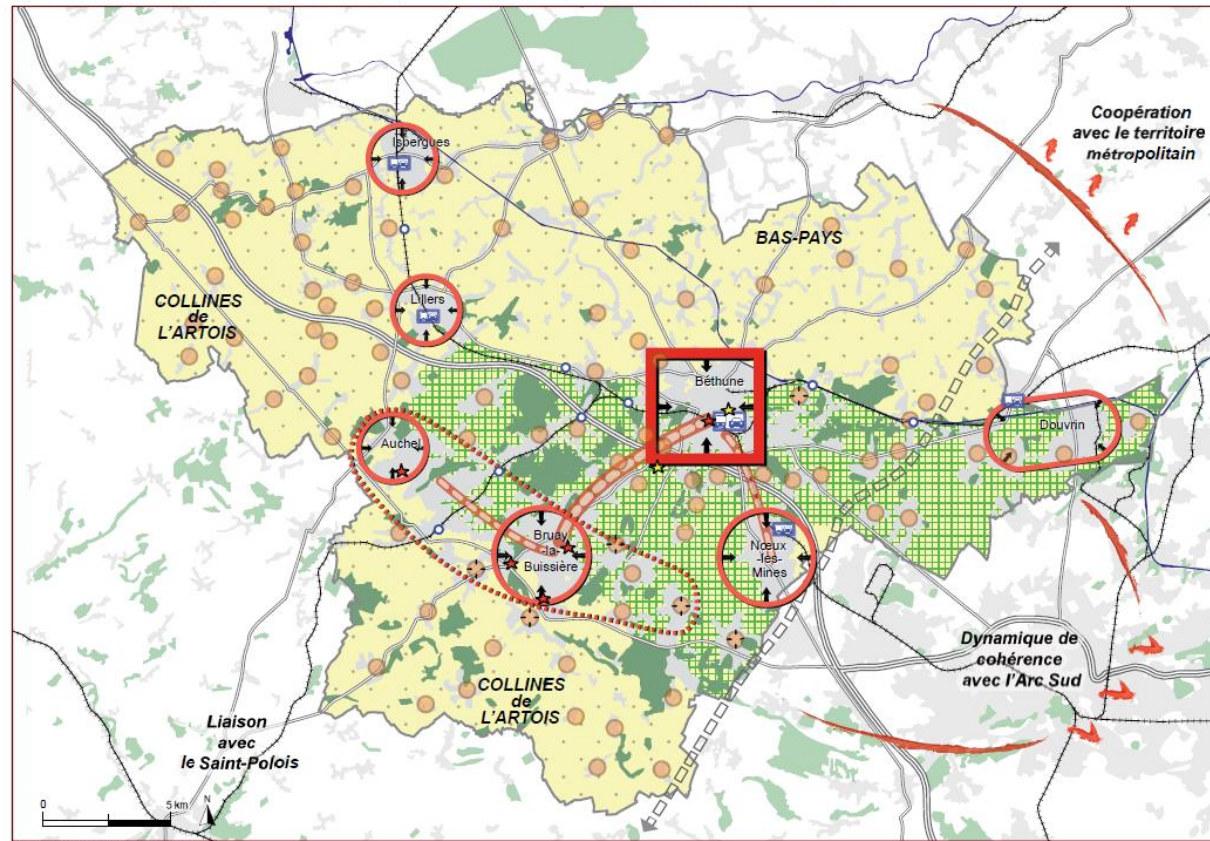
« Penser le développement urbain en lien avec la desserte en transports collectifs »

- 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.

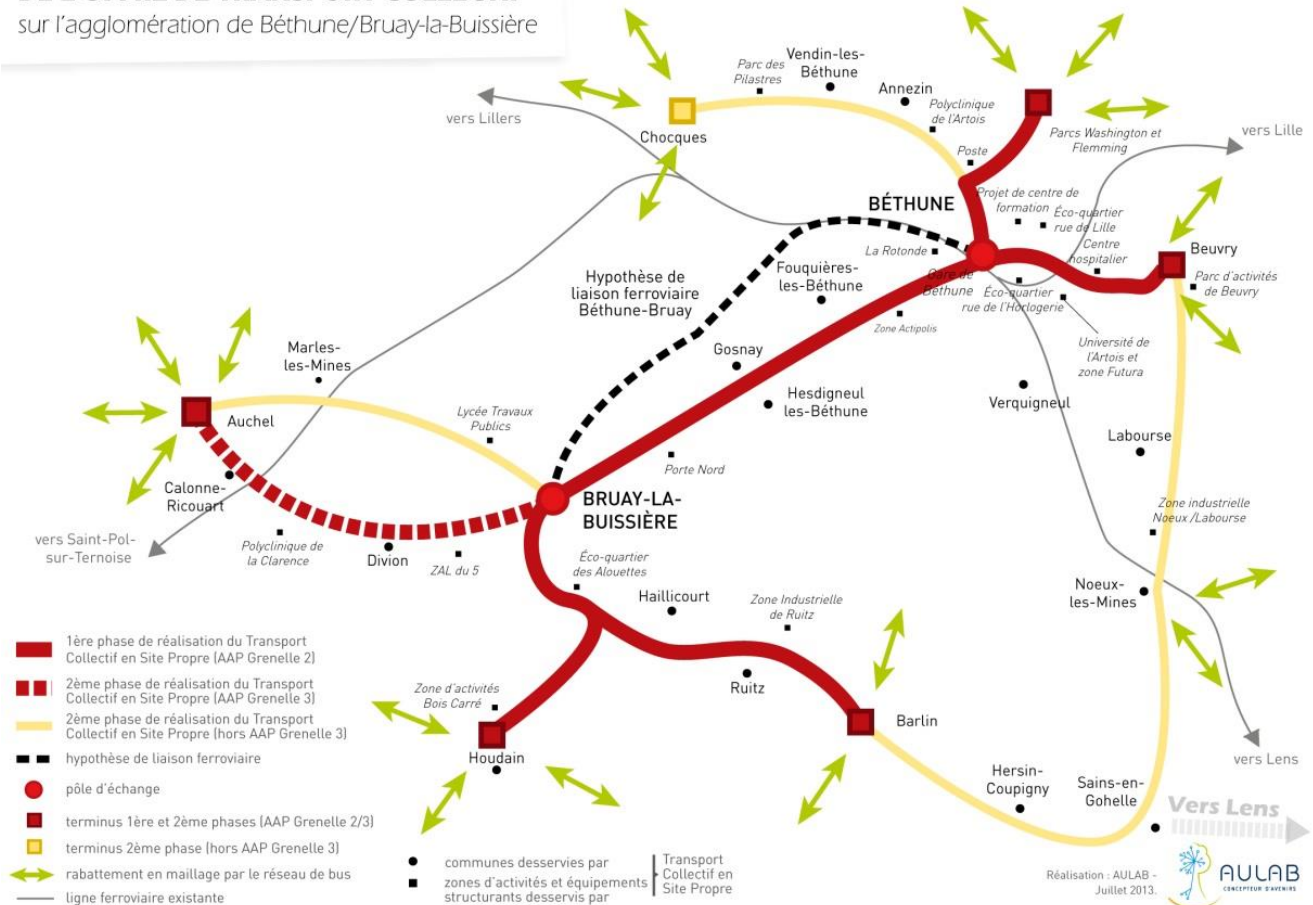


## Des problématiques réintégréés dans le PDU en 2014



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

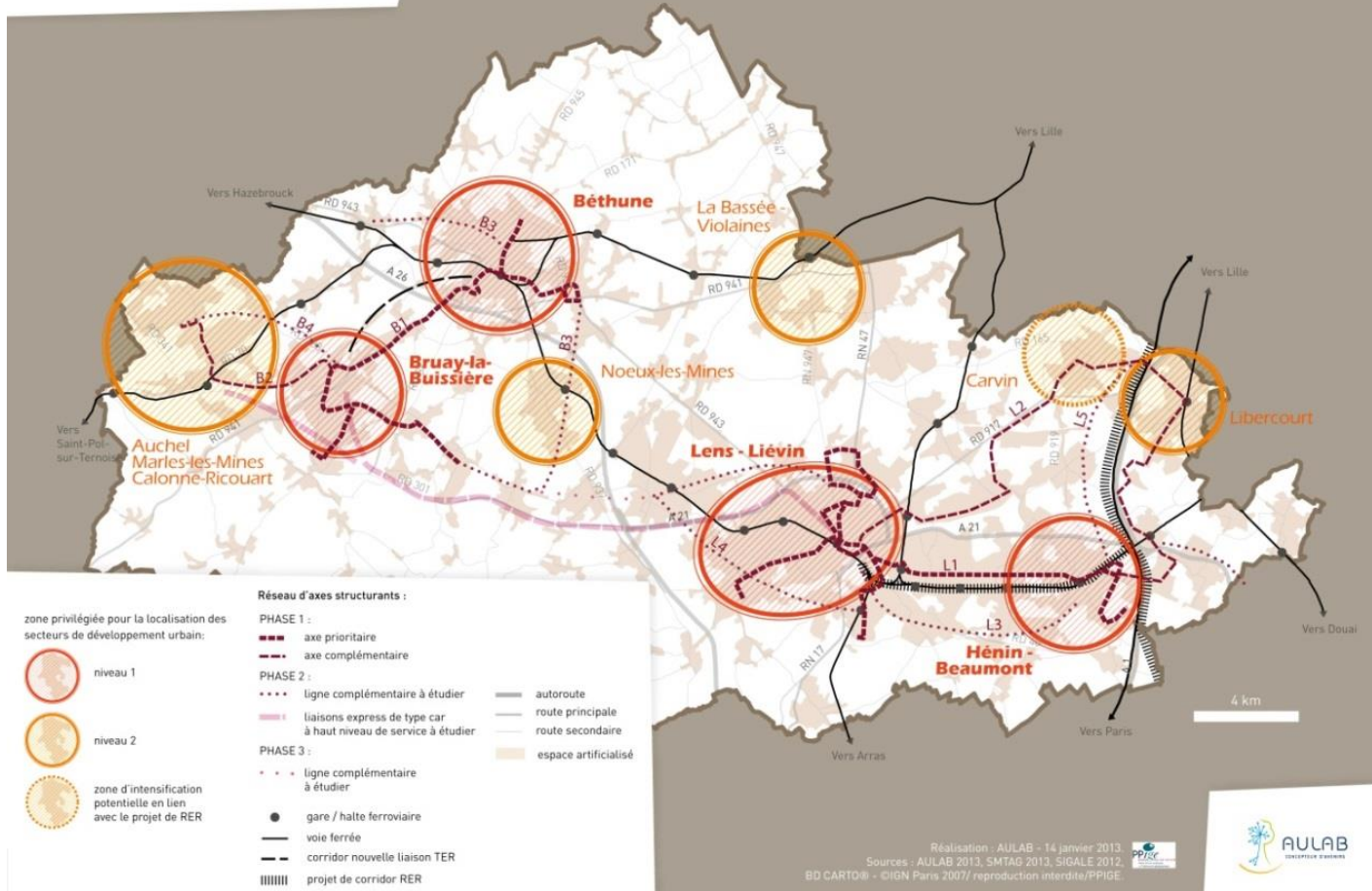
## PHASAGE DE RÉORGANISATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF sur l'agglomération de Béthune/Bruay-la-Buissière




➤ 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



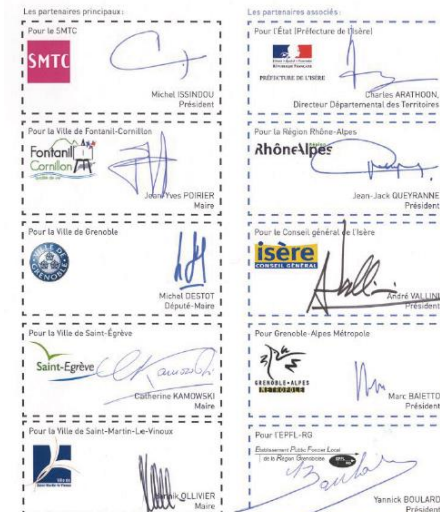




L'arrivée des lignes de BHNS est l'occasion de construire un **outil** répondant aux directives des documents cadres, ainsi qu'aux **intérêts** et aux **obligations législatives** des différents acteurs.

- 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.

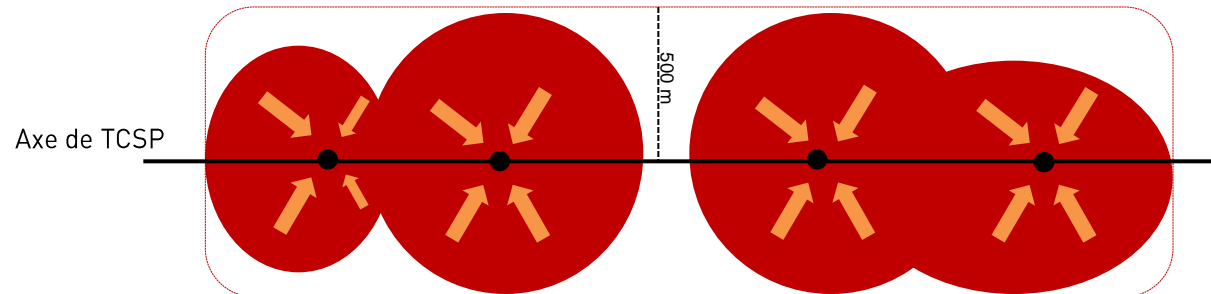


Contrat d'axe de Grenoble autour de la ligne E du tramway



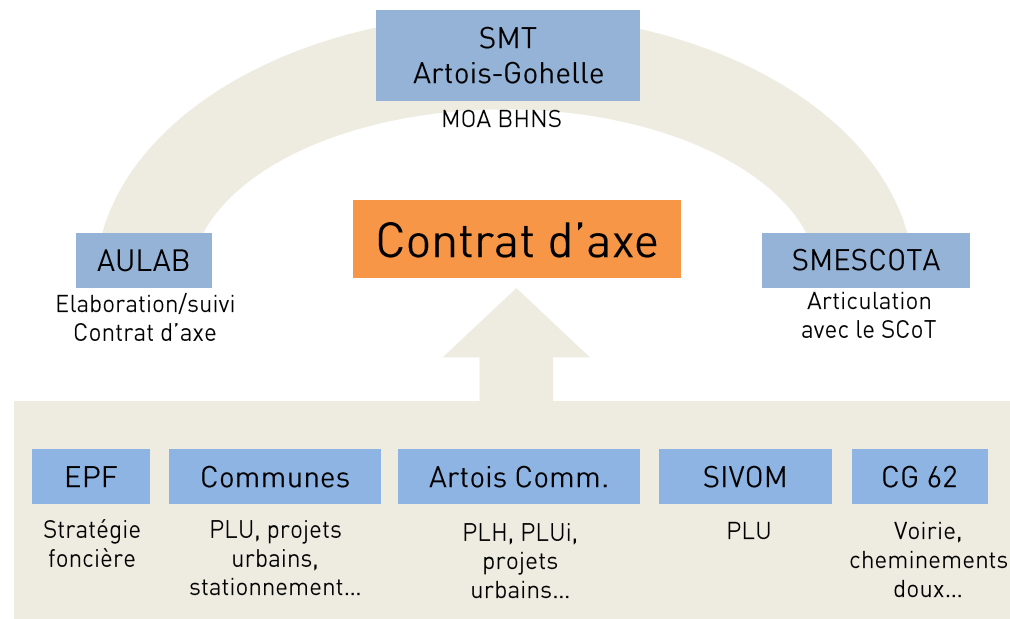
- Le contrat d'axe

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.

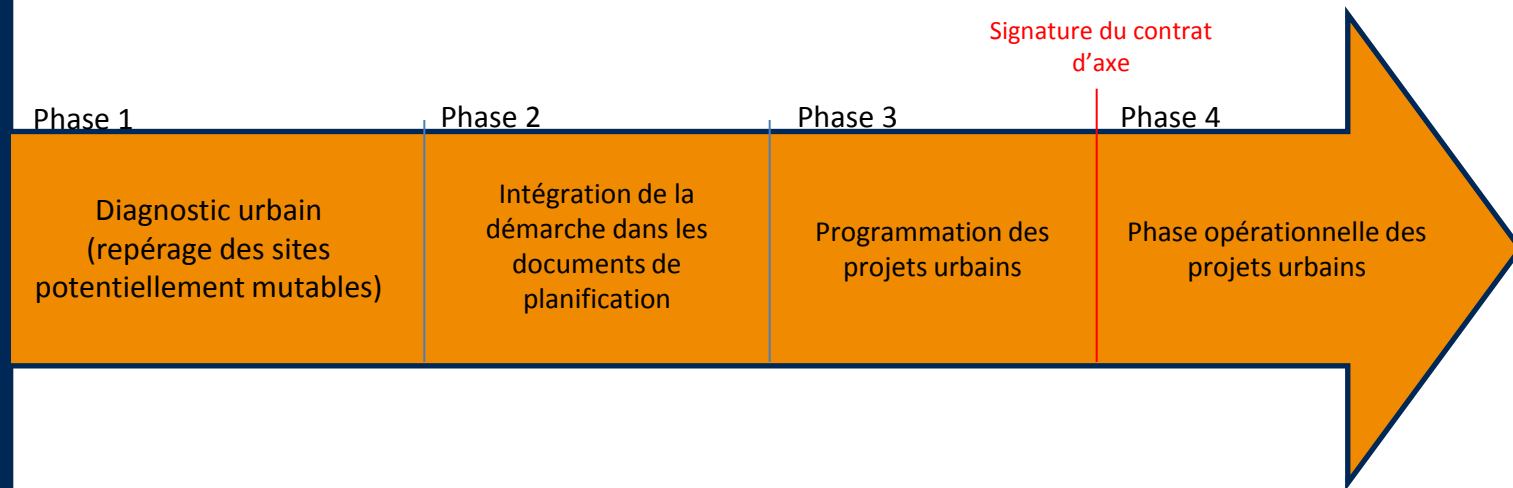
Sur l'agglomération de Béthune-Bruay, au-delà de l'enjeu d'articulation urbanisme-transport, il y a un véritable enjeu de conforter une **dynamique de renouvellement urbain au sein des principales polarités** amorcé par certains projets (éco-quartier des Allouettes, quartier de l'horlogerie...) afin 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
<b>Situation géographique</b> (privilégier les sites situés au cœur des centralités)	Niveau d'intensification
	Continuité du bâti
<b>Connexion aux réseaux et accessibilité</b> (privilégier les sites les mieux connectés aux différents réseaux)	Accessibilité de la parcelle
	Distance réelle d'une future station TCSP
	Connexion aux réseaux
<b>Occupation du site</b> (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
<b>Zone d'intensification de niveau 1</b>	<b>4</b>
Zone d'intensification de niveau 2	2
Zone de densification de niveau 3	0
Continuité du bâti	Note
<b>Au sein du tissu urbain</b>	<b>2</b>
En extension du tissu urbain	0
Accessibilité de la parcelle	Note
<b>Présence d'une infrastructure routière à minima en limite de parcelle</b>	<b>0</b>
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	0
Etat du bâti	Très dégradé	2
Occupation	Vacant	1
Emprise du site	Faible	0
Nuisance (bonus)	Sécurité	1
Malus		

Note de pertinence de mutation

**10**

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

		Note
Nature du bâti	<b>Bâti dur</b>	<b>1</b>
Etat du bâti	<b>Faible qualité architectural</b>	<b>1</b>
Occupation	<b>Lieu de vie (emploi)</b>	<b>-2</b>
Emprise du site	<b>Faible</b>	<b>0</b>
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.

	Faible pertinence de mutabilité				Veille foncière			Action pertinente si opportunité		Action pertinente			
Note	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
						↓				↓			
													



- 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.

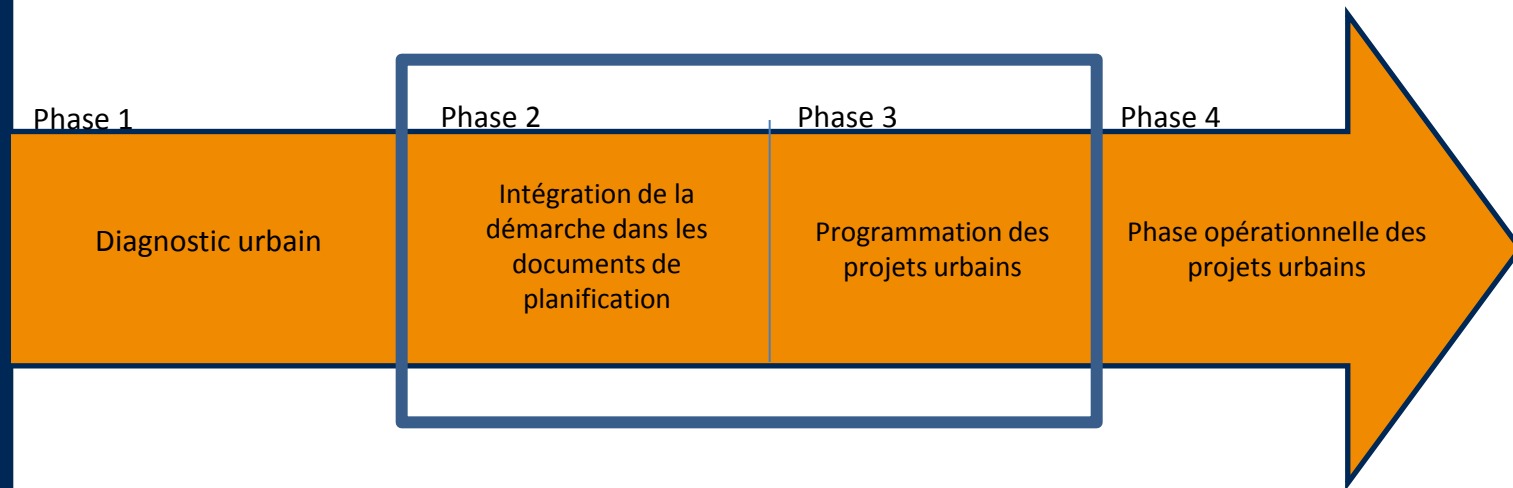


- ligne B1 du TCSP
- arrêt du TCSP
- cheminement doux
- Note de mutabilité**
- de 1 à 4
- de 5 à 7
- de 8 à 9
- de 10 à 13
- 8 note du site
- cœur d'îlot
- entrée possible du cœur d'îlot



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

- **Phase 2 : Intégration de la démarche dans les documents de planification**

- **Dans le SCoT :**

- Intégrer un « schéma d'aménagement » à l'échelle du corridor du TCSP
- Définir des règles de densité / ha par secteurs

- **Dans les PLU :**

- Intégrer des orientations d'aménagement.
- Intégrer des règles de constructions favorisant la densité dans les secteurs stratégiques.



Principes d'aménagement - Fosse 7 hypothèse 1  
Source : SAGACITE

- 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*

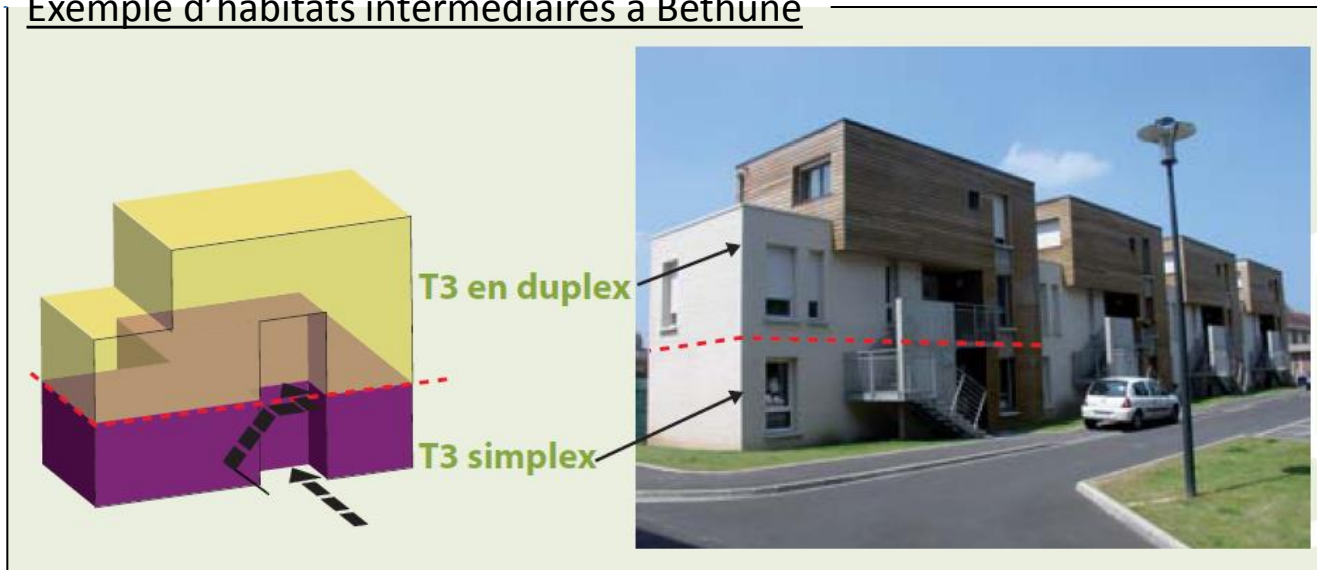


- Phase 3 : Quelles formes urbaines ?

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

