

Orientation AT4 – Fiche n°2 Densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun

Accueillir 96 000 ménages et 93 000 emplois d'ici 2020 par rapport à 2009 demeure l'un des objectifs prioritaires dans la région Nord-Pas-de-Calais. Pour assurer la transition énergétique des territoires tout en donnant aux acteurs les moyens d'atteindre cet objectif, il est essentiel de travailler à la fois à l'aménagement et au développement du territoire, mais aussi à la préservation du cadre de vie, des espaces naturels et agricoles, et à la limitation de notre consommation d'énergies fossiles.

Il s'agit donc de construire, mais pas n'importe où.

Construire autour des gares permet un usage plus important des transports collectifs. Dans ce cadre, favoriser le développement urbain dans les lieux bien desservis par les transports collectifs est vertueux au regard des enjeux climatiques, énergétiques et donc économiques. Sur le plan des déplacements, le report modal de la voiture vers les transports collectifs est source de réduction des consommations d'énergie, des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques.

De plus, la densification urbaine, et la polarisation de la construction constituent une alternative à la périurbanisation. Ainsi, la recherche d'une forme urbaine plus dense, qui organise la ville autour de ses arrêts de transports en commun est la garantie d'une réduction importante des déplacements en voiture. Et

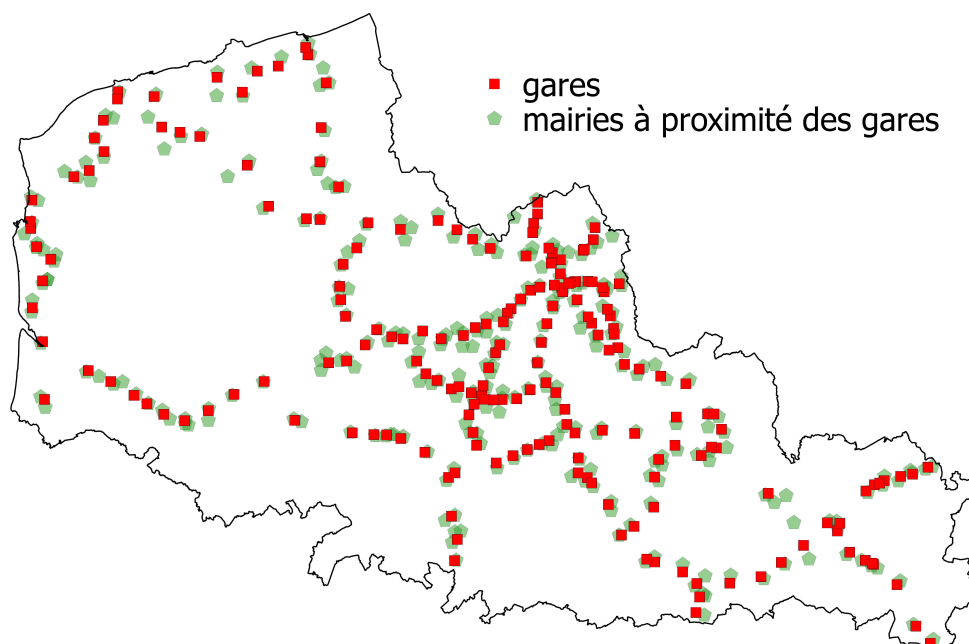
donc de sobriété en énergie, en émissions de carbone et de polluants.

Toutefois, les enjeux urbains, énergétiques et de mobilités de ces "quartiers de gare" ne seront pleinement atteints qu'à la condition que les projets urbains qui y seront développés intégreront dès leur conception l'ensemble des fonctions urbaines : équipements, services, commerces, habitat, mobilité.

En outre, un développement urbain qui intègre cette problématique des transports est source d'attractivité pour le territoire et d'économies immédiates pour ses habitants. Dans ce cadre, la cible régionale fixée par le Schéma régional Climat Air Energie est de construire 20 000 logements et 450 000 m² de bureaux autour des gares à l'horizon 2020.

Cette densification reste toutefois une condition nécessaire, mais non suffisante. Les nouveaux quartiers doivent ainsi être conçus de manière durable, c'est à dire :

- disposer d'une densité suffisante
- être multifonctionnels (présence de logements, bureaux, services, parcs...)
- disposer d'un cadre de vie agréable
- permettre un accès piéton et vélo aux services, dont la gare.



Méthode d'identification du potentiel autour des gares

1. Identification des gares structurantes

La construction autour des gares doit cibler en priorité les gares structurantes, c'est à dire les gares :

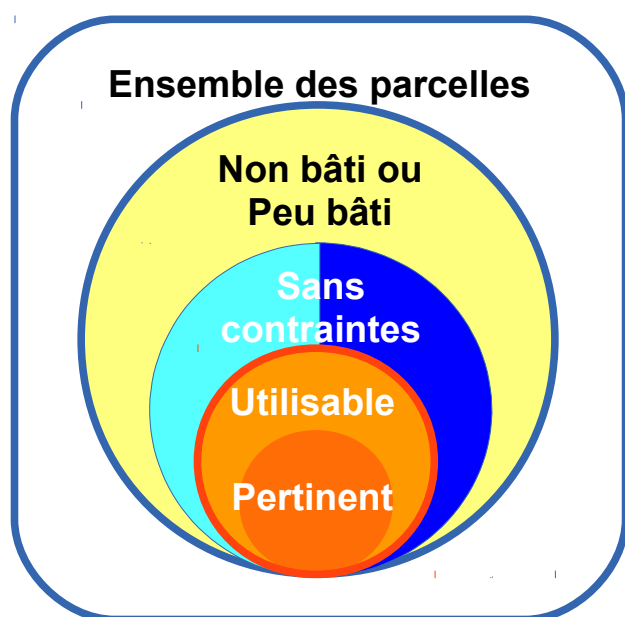
- disposant d'un service ferroviaire suffisant ;
- situées dans ou à proximité d'un espace bâti ;
- situées dans un territoire à fortes perspectives de croissance.

Les gares doivent en effet permettre de desservir une masse critique de ménages et d'emplois.

2. Le calcul du potentiel régional : hypothèses, limites, résultats

2.1 Que considère-t-on comme du foncier mobilisable autour des gares ?

Dans cette étude, on considère les terrains situés à 500 m autour d'une gare. Les parcelles potentielles sont constituées des parcelles non-bâties ou très faiblement bâties et sans enjeux environnementaux.



La présente étude porte sur le potentiel, c'est à dire les parcelles non bâties et sans contraintes (aires en bleu foncé et bleu clair). Elle ne se prononce ni sur l'utilisable, ni sur le pertinent (aires rouges), qui restent à déterminer par les collectivités

2.2 Définition de la densité de référence

Pour optimiser l'occupation du foncier autour des gares et limiter la consommation des espaces, les quartiers doivent disposer d'une densité minimale. Une première approche de la densité « admissible » consiste donc à observer les densités réalisées par le passé.

La densité-cible des nouveaux espaces construits près

des gares peut ainsi être définie comme le maximum de la densité des centres-villes situés à proximité (moins de 5 km).

Ceci représente une première approche, qu'il s'agira de moduler, à la hausse comme à la baisse, sur chaque territoire.

2.3 Définition du foncier mobilisable

Une fois cette densité-cible déterminée, on peut, en plus des terrains libres, déterminer les parcelles à densifier, c'est à dire celles dont la densité actuelle est très inférieure à la densité cible. Une analyse au cas par cas est nécessaire pour chaque gare de façon à exclure les terrains non utilisables.

De plus, on peut également ajouter :

- le réhaussement des bâtiments
- les opérations de déconstruction / reconstruction
- l'utilisation de friches urbaines

Si les terrains envisagés ne peuvent pas tous faire l'objet d'une construction, le potentiel de densification a été pour sa part calculé a minima. Les collectivités sont donc encouragées à poursuivre ce travail de recherche.

Ce potentiel n'est pas un « droit à construire ». L'artificialisation générée doit participer à l'objectif régional de modération de la consommation des espaces agricoles à 500 ha / an.

2.4 Limites de l'étude

Le potentiel consiste en une première approche. Expertiser ce potentiel, notamment au regard du projet urbain local, relève plutôt des collectivités territoriales. Enfin, même s'ils sont utilisables, les terrains ne doivent pas tous faire l'objet d'une construction : par exemple les espaces verts sont considérés comme un potentiel de construction. Ils n'ont cependant pas forcément vocation à être utilisés.

Une note méthodologique technique, décrivant de manière plus approfondie la méthodologie utilisée, est disponible sur le site internet de la DREAL Nord-Pas-de-Calais¹. Cette méthode, utilisée pour déterminer le foncier autour des gares, peut être utilisée pour déterminer le potentiel sur d'autres quartiers, dont les centres-villes.

¹ Rubrique « Aménagement » : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?-Aménagement->

2.5 Les gares considérées

Toutes les gares ne sont pas propices à la densification. Les gares ont été classées en 3 groupes :

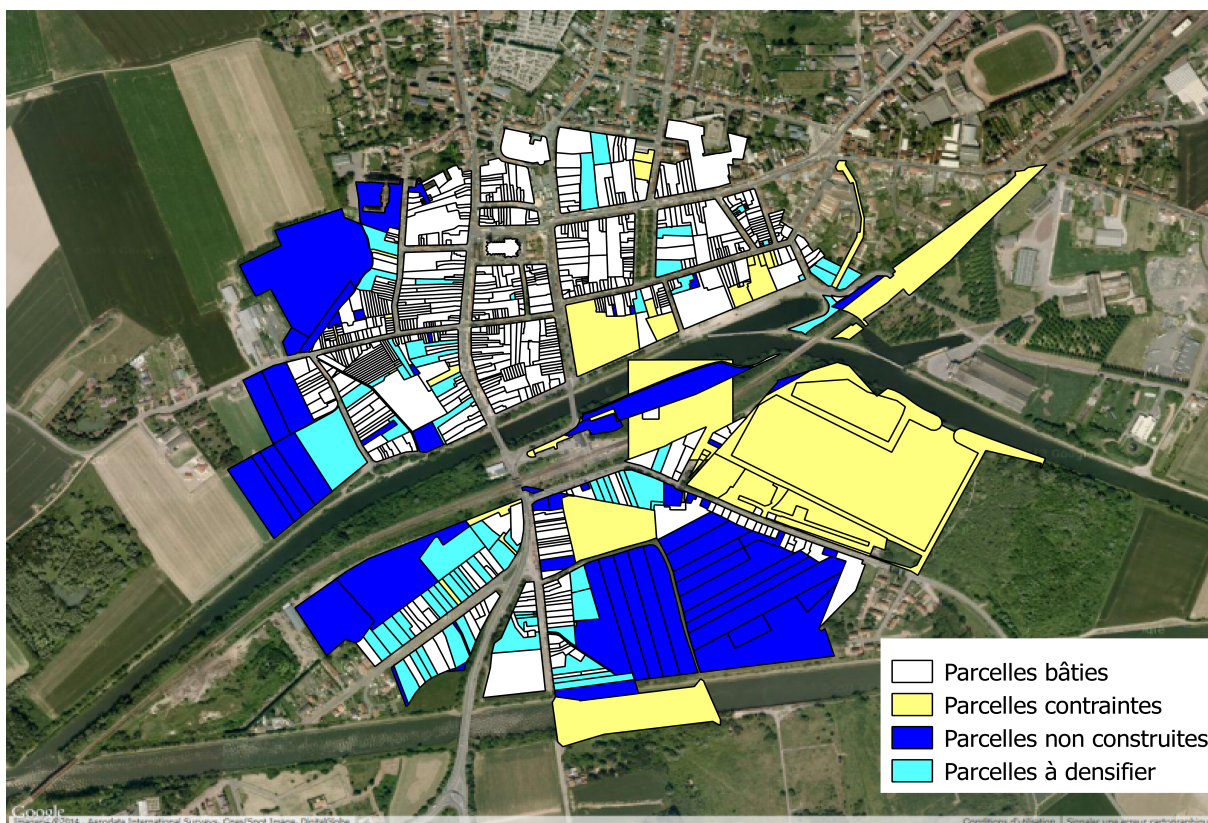
- **gares à intérêt confirmé**, elles :
 - sont situées dans un tissu bâti,
 - font circuler plus de 25 voyageurs par jour.
 - le potentiel de croissance de leur territoire est de plus de 100 ménages sur les 10 prochaines années
- **gares à intérêt modéré**. Les gares de ces espaces remplissent 1 ou 2 des critères ci-dessus
- **gares dont le potentiel est à justifier**. Les gares de ces espaces ne remplissent aucun des critères ci-dessus, et ne sont donc pas à première vue à urbaniser en priorité, sans expertise contraire.

2.6 Conclusion et résultats

La méthodologie a permis d'identifier au moins 3018 ha de terrains, en « dents creuses » et en extension, mobilisables autour des 102 gares prioritaires. En ajoutant le potentiel de densification, ce sont 182 000 logements (ou 18,2 millions de m² de bâtiments) qui peuvent être bâtis dans un rayon de 500m autour des 102 gares. Ce potentiel permet largement de répondre aux objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie et aux besoins régionaux à l'horizon 2020.

Un potentiel de construction et de densification, aujourd'hui insuffisamment valorisé, doit être considéré, et une partie du développement périurbain actuel doit être recentré sur les gares.

SCOT	Type de gares	Surface mobilisable (en hectares)	Potentiel de logements
Agglomération de Lens-Liévin-Hénin-Carvin	Gares à intérêt confirmé	344	24283
	Gares à intérêt modéré	400	43215
	Gares dont le potentiel est à justifier	94	3487
Artois	Gares à intérêt confirmé	172	7832
	Gares à intérêt modéré	106	6829
	Gares dont le potentiel est à justifier	133	9239
Boulonnais	Gares à intérêt confirmé	109	7675
	Gares à intérêt modéré	59	1786
	Gares dont le potentiel est à justifier	47	4360
Calaisis	Gares à intérêt confirmé	78	4551
	Gares à intérêt modéré	134	4633
	Gares dont le potentiel est à justifier	111	3282
Cambrésis	Gares à intérêt confirmé	96	6390
	Gares à intérêt modéré	248	11699
	Gares dont le potentiel est à justifier	400	18942
Flandre-Intérieure	Gares à intérêt confirmé	39	2014
	Gares à intérêt modéré	458	22683
	Gares dont le potentiel est à justifier	144	7884
Grand Douaisis	Gares à intérêt confirmé	312	14363
	Gares à intérêt modéré	196	10569
	Gares dont le potentiel est à justifier	208	8455
Lille Métropole	Gares à intérêt confirmé	808	52750
	Gares à intérêt modéré	607	45632
	Gares dont le potentiel est à justifier	645	38119
Marquion-Osartis	Gares à intérêt confirmé	129	5095
	Gares à intérêt modéré	147	10136
Pays de Saint-Omer	Gares à intérêt confirmé	22	1935
	Gares à intérêt modéré	58	2587
Pays des 7 vallées	Gares à intérêt modéré	40	1256
	Gares dont le potentiel est à justifier	163	6590
	Gares à intérêt confirmé	47	2474
Pays du Ternois	Gares à intérêt modéré	118	3883
	Gares à intérêt confirmé	96	4329
Pays Maritime et Rural du Montreuillois	Gares à intérêt confirmé	68	2638
	Gares dont le potentiel est à justifier	156	4704
Région d'Arras	Gares à intérêt confirmé	127	7936
	Gares à intérêt modéré	188	6764
	Gares dont le potentiel est à justifier	2	122
Région Flandre-Dunkerque	Gares à intérêt confirmé	203	10184
	Gares à intérêt modéré	99	5348
	Gares dont le potentiel est à justifier	179	8760
Sambre-Avesnois	Gares à intérêt confirmé	37	1644
	Gares à intérêt modéré	113	3551
	Gares dont le potentiel est à justifier	64	3427
Terre des 2 Caps	Gares à intérêt confirmé	258	18740
	Gares à intérêt modéré	139	11224
	Gares dont le potentiel est à justifier	120	12218
Valenciennois	Gares à intérêt confirmé	142	4788
	Gares à intérêt modéré	422	12284
Hors SCOT	Gares à intérêt confirmé	3145	182205
	Gares à intérêt modéré	3476	201493
	Gares dont le potentiel est à	2465	129588
TOTAL			



Gare de la Bassée. Les parcelles en bleu foncé sont non construites, et les parcelles en bleu clair densifiables

3. Les clefs pour mobiliser le foncier autour des gares

La stratégie d'un territoire pour la densification de la ville autour des gares peut passer par :

- un diagnostic du gisement foncier dans la perspective de la transformation des secteurs de gare en centralités urbaines. Ce diagnostic doit se décliner en une stratégie visant à améliorer la mobilisation du foncier ;
- des mesures d'incitation à la densification et la réalisation de projets d'aménagement autour des gares.

Sur la base de l'analyse précédente, qui aboutit à des objectifs à court, moyen et long terme de densification, plusieurs façons de réaliser ces objectifs peuvent être envisagées :

- par la voie réglementaire, la mise en place d'une densité minimale, via les orientations d'aménagement et de Programmation ou en utilisant les possibilités réglementaires du code de l'urbanisme ;
- par la voie opérationnelle, la mise en place de réserves foncière, l'utilisation de la déclaration

de projet, de l'outil « ZAC », voire par l'expropriation pour le foncier le plus stratégique ;

- Par la voie fiscale, en taxant le foncier non-bâti situé à proximité des gares pour libérer de la disponibilité foncière.

Les mesures de densification pourront se faire non seulement autour des gares, mais aussi autour des arrêts des autres transports collectifs structurants (métro, tramways, bus à haut niveau de service).

Cependant, si le potentiel existe, une politique d'aménagement structurée uniquement autour des pôles gares ne peut constituer un développement équilibré des territoires. D'autres modes d'aménagement (réutilisation des friches, réhabilitation des centres-villes, développement d'écoquartiers à proximité des services) doivent compléter la politique d'aménagement local.

Contact : srcae.dreal-npdc@developpement-durable.gouv.fr

cartes DREAL Nord-Pas-de-Calais
Sources : fichiers « MAJIC »