

## Orientation AT4

### Densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun

*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 et des émissions de gaz à effet de serre.*

*Ainsi, la recherche d'une forme urbaine plus dense, qui organise la ville autour et à proximité de ses arrêts de transports en commun est la garantie d'une réduction drastique des déplacements domicile-travail en voiture. Et donc de sobriété en énergie, en émissions de carbone et de polluants.*

*En outre, un développement urbain qui intègre cette problématique des transports est source d'attractivité pour la commune et d'économies immédiates pour ses habitants*

#### Le lien entre les transports collectifs et la densité urbaine est promu par la loi

L'article 7-II de la loi Grenelle 1 (chapitre 2 consacré à l'urbanisme) engage à créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun.

Ce lien est recherché notamment dans les schémas de cohérence territoriaux (SCoT), pour lesquels le L.122-1-5-VIII du code de l'urbanisme ouvre la possibilité de déterminer pour un secteur ayant un niveau de desserte par les transports collectifs suffisant la « **valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée**

#### La région Nord Pas-de-Calais est structurée par son réseau de gares

La région Nord Pas-de-Calais se présente comme une constellation d'agglomérations, au sein de laquelle les mobilités jouent un rôle de première importance. Cette caractéristique urbaine légitime une structuration du territoire régional à grande échelle par les infrastructures de

#### Comment évaluer le potentiel d'un territoire en termes de densification autour des gares ?

L'évaluation du potentiel d'un territoire en termes de densification autour des gares passe par :

- la description du réseau hiérarchisé des transports collectifs,
- l'identification des communes desservies par le réseau ferré,
- la comparaison des densités des centres-villes et des densités des secteurs de gare.

#### la densité maximale de construction ».

En outre, le SCoT peut aller plus loin et définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels doivent être imposés une **densité minimale** de construction. Cette possibilité, intéressante pour favoriser la densification, couplée avec la réduction du nombre de places de stationnement individuel, est également ouverte aux plans locaux d'urbanisme (PLU) par le L123-1-5-13bis du code de l'urbanisme.

Le SRCAE met l'accent sur la densification autour des gares du réseau ferré régional, celles qui desservent les communes de plus de 5000 habitants et emplois.

transports dites « magistrales » (autoroutes et voies ferrées).

Celles-ci forment un réseau reliant efficacement les grands pôles d'emplois et d'habitat entre eux. Pourtant, la part du mode ferré reste faible par rapport au mode routier. Un enjeu important est d'augmenter cette part, ce qui passe notamment par la densification des quartiers des gares pour augmenter leur attractivité directe et leur rayonnement sur l'ensemble de la région.

#### Description du réseau hiérarchisé des transports collectifs

Il s'agit de mettre en évidence les gares (selon la typologie : gares grandes lignes, grandes gares TER, gares TER, haltes TER, telle qu'elle est définie par la Région et la SNCF), les éventuelles lignes de métro, de tramway ou de bus à haut niveau de service, ainsi que les réseaux de bus et de cars départementaux.

#### Identification des communes desservies par le réseau ferré

Les communes desservies par une gare donnée sont celles qui sont touchées par le disque de 500m centré sur la gare.

## Comparaison des densités des centres-villes et des densités des secteurs de gare

A terme, l'objectif recherché est de faire des quartiers des gares de véritables centralités urbaines. Aussi, pour ce faire, **la densité de ces quartiers de gare pourrait être relevée au niveau de celle du centre urbain le plus dense des communes desservies par le réseau ferré**, telles que définies à l'item précédent.

Il s'agit donc de calculer la densité actuelle des quartiers de gares et la densité actuelle des centres-villes (par exemple autour de l'hôtel de ville) des communes desservies par le réseau ferré.

La densité choisie, puisqu'il s'agit de guider des opérations d'aménagement futures mixtes, pourrait s'apparenter à un coefficient d'occupation du sol (Coefficient d'Occupation du Sol = nombre de mètres carrés construits / nombre de mètres carrés du foncier recevant les constructions).

Ces calculs peuvent être réalisés à l'aide des fichiers fonciers de la DGI et du cadastre numérisé, que les collectivités peuvent demander aux services de l'État.

Il s'agit de mettre en regard les Coefficient d'Occupation du Sol des quartiers des gares et les Coefficient d'Occu-

pation du Sol des centres-villes des communes desservies par les gares, et de faire apparaître la différence entre le Coefficient d'Occupation du Sol actuel des gares et le plus grand Coefficient d'Occupation du Sol actuel des centres-villes desservis.

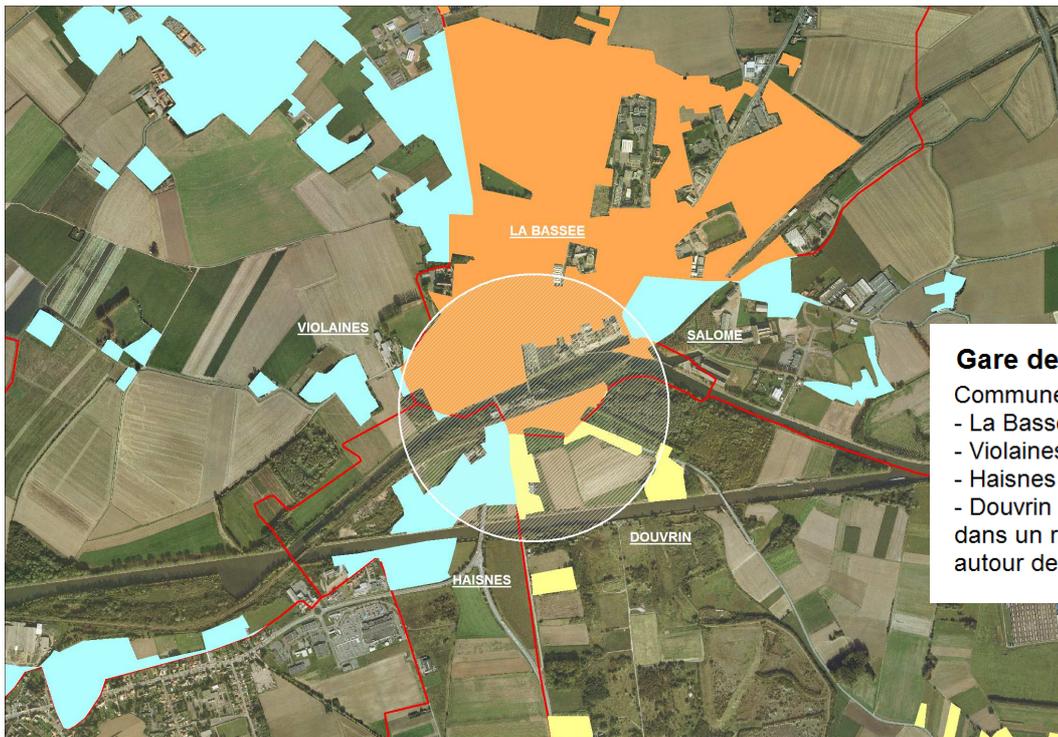
Exemple : La gare de La Bassée dessert 4 communes dans un rayon de 500m et une 5ème dans un rayon de 800m.

Les centres-villes de ces communes ont des densités différentes.

**Le nouveau quartier envisagé aurait la densité du centre-ville le plus dense : celui de La Bassée.**

D'un point de vue méthodologique, le critère d'analyse de 500 mètres aux abords des gares est à affiner par un critère temporel d'accessibilité à la gare (5-10-15 min à pied et/ou en vélo) si l'on veut apprécier au mieux le potentiel de mutabilité du foncier et du bâti. Le gisement foncier est en effet plus finement déterminé lorsqu'il tient compte des réalités physiques (l'accès à la gare), et ces précisions peuvent conduire la/les collectivité(s) à procéder à de nouveaux aménagements piétons / cyclistes et surtout à prioriser l'intervention foncière.





Densité des centre-villes desservis par une gare

Coefficient d'occupation du sol net

|                |                 |                |                  |                   |
|----------------|-----------------|----------------|------------------|-------------------|
| ■ 3 à 3,12 (1) | ■ 1,5 à 2 (8)   | ■ 1 à 1,2 (7)  | ■ 0,6 à 0,8 (27) | ■ 0,4 à 0,5 (63)  |
| ■ 2 à 3 (6)    | ■ 1,2 à 1,5 (4) | ■ 0,8 à 1 (20) | ■ 0,5 à 0,6 (43) | ■ 0,16 à 0,4 (83) |

## Comment un territoire peut-il engager une stratégie concrète de densification autour des gares ?

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

- l'estimation du gisement foncier dans la perspective de la transformation des secteurs de gare en centralités urbaines
- des mesures d'incitation réglementaire à la densification et de projets d'aménagement à long terme autour des gares.

### Estimation du gisement foncier dans la perspective de la transformation des secteurs de gare en centralités urbaines

La différence entre le Coefficient d'Occupation du Sol actuel des quartiers des gares et le Coefficient d'Occupation du Sol actuel du centre-ville le plus dense des communes desservies, donne une indication de ce que pourrait être une densification optimale des quartiers de gares. Cette estimation reste théorique et trois éléments doivent être pris en compte :

- la mutabilité des parcelles construites existantes en vue de leur reconstruction plus dense : mutabilité à court terme, à moyen terme et à long terme (ou la non-mutabilité souhaitée pour des raisons patrimoniales par exemple),
- la possibilité de diviser des parcelles sous occupées, moyennant un investissement public (création de nouvelle voirie et de nouveaux réseaux), en vue de la mise

en construction des parties non construites issues de la division,

- la possibilité de construire sur les secteurs non construits autour des gares : sauf dans les cas de protection contre les risques naturels et technologiques et de préservation d'espaces agricoles et naturels stratégiques (selon la politique de nature et agriculture en ville), la mise en construction dense des espaces non construits est en effet une priorité autour des gares.

Une analyse au cas par cas est nécessaire pour chaque gare.

### Mesures d'incitation réglementaire à la densification et de projets d'aménagement à long terme 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, par augmentation du Coefficient d'Occupation du Sol maximal ou mise en place d'un Coefficient d'Occupation du Sol minimal prévu par le code de l'urbanisme dans le cadre des PLU
- par la voie opérationnelle, par la mise en place de réserves foncières et la déclaration de projet.

Les communes, intercommunalités et syndicats mixtes de SCOT sont invités à mettre en œuvre des mesures de densification non seulement autour des gares mais aussi autour des arrêts des autres transports collectifs structurants (métro, tramways, bus à haut niveau de service).

La méthode utilisée pour le calcul des coefficients d'occupation du sol autour des gares conduit aux résultats approchés suivants.

| Gare grande ligne       | Coefficient D'occupation du sol Indicatif |
|-------------------------|---|
| AULNOYE-AYMERIES        | 0,6                                       |
| MAUBEUGE                | 0,6                                       |
| ETAPLES-LE-TOUQUET      | 1,3                                       |
| CALAIS VILLE            | 1,3                                       |
| CROIX WASQUEHAL         | 1,3                                       |
| LENS                    | 1,3                                       |
| BETHUNE                 | 1,3                                       |
| ARRAS                   | 2   |
| TOURCOING               | 2   |
| ST OMER                 | 2   |
| DOUAI                   | 2   |
| CAMBRAI                 | 2   |
| BOULOGNE-VILLE          | 2   |
| VALENCIENNES            | 2   |
| DUNKERQUE               | 2,8                                       |
| ROUBAIX                 | 2,8                                       |
| LILLE FLANDRES / EUROPE | 2,8                                       |

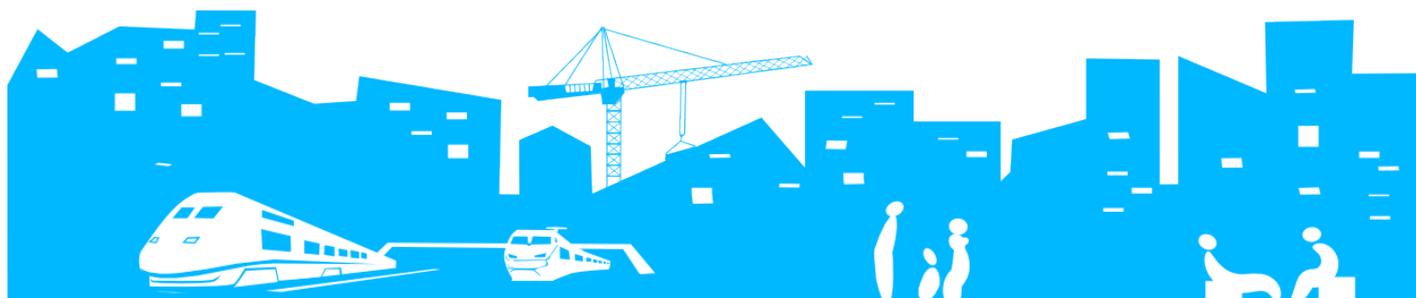
| Grande gare TER     | Coefficient d'occupation du sol Indicatif |
|---------------------|---|
| ST-POL-SUR-TERNOISE | <i>non calculé</i>                        |
| RANG-DU-FLIERS      | 0,5                                       |
| DON SAINGHIN        | 0,5                                       |
| ORCHIES             | 1   |
| JEUMONT             | 1   |
| HAZEBROUCK          | 1   |
| ASCQ                | 1,4                                       |

**Coefficient d'Occupation du Sol =  
nombre de mètres carrés construits /  
nombre de mètres carrés du foncier  
recevant les constructions**

| Gare TER              | Coefficient d'occupation du sol Indicatif |
|-----------------------|---|
| BAISIEUX              | 0,4                                       |
| MONTIGNY-EN-OSTREVENT | 0,4                                       |
| LIBERCOURT            | 0,4                                       |
| CALONNE-RICOUART      | 0,4                                       |
| SANTES                | 0,4                                       |
| LEFOREST              | 0,4                                       |
| LESQUIN               | 0,4                                       |
| PHALEMPIN             | 0,4                                       |
| ISBERGUES             | 0,4                                       |
| AUDRUICQ              | 0,4                                       |
| DOURGES               | 0,6                                       |
| BULLY-GRENAY          | 0,6                                       |
| NOEUX-LES-MINES       | 0,6                                       |
| BILLY-MONTIGNY        | 0,6                                       |
| AVION                 | 0,6                                       |
| RAISMES               | 0,6                                       |
| TEMPLEUVE             | 0,6                                       |
| WAVRIN                | 0,6                                       |
| SECLIN                | 0,6                                       |
| MARQUISE-RINXENT      | 0,6                                       |
| SAINT-ANDRE           | 0,6                                       |
| PERENCHIES            | 0,8                                       |
| LOOS                  | 0,8                                       |
| AVESNES-SUR-HELPE     | 0,8                                       |
| HAUBOURDIN            | 0,8                                       |
| LOUVROIL              | 0,8                                       |
| HAUTMONT              | 0,8                                       |
| LA BASSEE             | 0,8                                       |
| SOMAIN                | 0,8                                       |
| FOURMIES              | 0,8                                       |
| LILLERS               | 0,8                                       |
| HENIN-BEAUMONT        | 1   |
| BAILLEUL              | 1   |
| SAINT-AMAND-LES-EAUX  | 1   |
| COMINES               | 1   |
| GRAVELINES            | 1   |
| RONCHIN               | 1   |
| BERGUES               | 1,2                                       |
| DENAIN                | 1,2                                       |
| CAUDRY                | 1,2                                       |
| LE CATEAU             | 1,2                                       |

Il est rappelé que le coefficient d'occupation du sol dans un cercle de 500 mètres autour d'une gare constitue un premier indicateur, qui doit être complété par une analyse des conditions réelles d'accessibilité à la gare.

Contact : [srae.dreal-npdc@developpement-durable.gouv.fr](mailto:srae.dreal-npdc@developpement-durable.gouv.fr)



Cartes © DREAL Nord – Pas-de-Calais  
Illustration © DREAL Nord – Pas-de-Calais