SCoT GRAND DOUAISIS

Territoire d'excellence environnementale énergétique

AXE BHNS

Carnet d'inspirations !

EXPLOITER LE POTENTIEL OFFERT PAR LA PROXIMITÉ DE LA LIGNE DE BUS HAUT NIVEAU DE SERVICE LE LONG DE LA RD645

Le SCOT GRAND DOUAISIS à vos côtés pour vous accompagner dans la transformation urbaine des abords du Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) !

Le Président,
Lionel Courdavault

Lors de la révision générale du SCoT, des secteurs stratégiques concentrant de nombreux enjeux intercommunaux (attractivité, mobilité, qualité urbaine et paysagère, requalification et renouvellement urbain, etc.) ont fait l'objet de réflexions.

Au regard de la diversité des acteurs concernés et de la pluralité des enjeux sur ces périmètres, les élus ont souhaité inscrire dans le SCoT 9 territoires de projet afin de fixer les grands principes de leur transformation. Aujourd'hui, élus et acteurs de l'aménagement se mobilisent pour mettre en œuvre ces territoires de projet au travers de contractualisations, d'études et d'opérations d'aménagement !

Au regard de notre ambition de construire un territoire d'excellence énergétique et environnementale à l'horizon 2040 et neutre en carbone à l'horizon 2050 et face aux enjeux de cohésion sociale, de sobriété foncière et de pérennisation des investissements publics, il est apparu nécessaire de définir des principes d'aménagement à même d'inciter les habitants à une mobilité plus durable, de développer l'intermodalité et de favoriser la régénération des communes minières.

Aujourd'hui, grâce à la volonté des élus et aux investissements lourds consentis par les collectivités et les porteurs de projet, la transformation urbaine de ces communes s'enclenche : hausse de fréquentation du BHNS depuis le passage à la gratuité, adhésion des communes aux programmes nationaux Action Cœur de Ville et Petites Villes de Demain pour requalifier les centres villes, rénovation urbaine de cités minières, rénovation des équipements publics, etc. Aujourd'hui, chaque commune travaille à sa feuille de route !

La RD 645, sur laquelle est adossé le BHNS, forme un continuum urbain. Aussi, cette transformation urbaine doit être appréhendée de manière globale et systémique pour comprendre le fonctionnement de cet espace, identifier ses enjeux et apporter des réponses cohérentes à l'échelle de l'axe, tout en s'adaptant aux besoins spécifiques. C'est pourquoi le SCOT GRAND DOUAISIS a engagé, avec les communes traversées, les partenaires, et l'appui du Conseil d'Architecture de l'Urbanisme et de l'Environnement du Nord, une démarche collaborative inédite.

Suite aux diagnostics co-construits, aux ateliers de travail nombreux pour dégager les enjeux et imaginer l'axe du BHNS demain, un carnet d'inspirations a été réalisé. Il s'adresse aux élus des communes concernées et aux agglomérations, à leurs services et à l'ensemble des partenaires associés à la démarche.

Nous avons souhaité avant tout mettre à votre disposition un outil pédagogique et pragmatique dans lequel vous trouverez des exemples concrets d'aménagements menés sur le territoire ou des territoires voisins qui répondent aux enjeux identifiés lors de nos travaux.

SOMMAIRE

Propos introductifs 4

A. Contexte de la démarche 4

B. Justification des choix 5

C. Accessibilité piétonne et cyclable au BHNS 7

D. Présentation de la structure du carnet d'inspirations 8

Quel habitat pour demain ? 11

01. Optimiser le foncier en répondant aux besoins 12

02. Faciliter l'accession à la propriété en réduisant le coût du foncier : l'organisme de foncier solidaire 14

03. Faciliter l'accession à la propriété en encourageant la mixité sociale : les maisons à 1€ 16

04. Répondre aux besoins des populations, notamment les plus vulnérables 18

05. Impulser des projets d'habitat innovant par les habitants : habitat participatif 20

06. Renforcer le lien social : l'habitat partagé 22

Comment inciter aux modes actifs et à l'usage des transports en commun au quotidien ? 25

07. Encourager la marche à pied par des moyens innovants 26

08. Redonner une place, même temporaire, à la marche à pied dans l'espace public 28

09. Permettre la pratique du vélo 30

10. Donner une place à tous les usagers 32

11. Faciliter la pratique du BHNS par une meilleure information aux usagers 34

12. Proposer des alternatives à la voiture individuelle 36

13. Animer l'espace public 38

14. Encourager les déplacements alternatifs à la voiture par la mise en valeur des richesses paysagères et environnementales du territoire 40

15. Améliorer l'information des usagers en régulant l'affichage publicitaire 42

16. Communiquer les points d'intérêts autour de l'axe 44

Comment concilier les enjeux d'optimisation foncière et d'adaptation au changement climatique ? 47

17. Impulser la transition énergétique 48

18. Végétaliser l'espace 50

19. Développer une gestion intégrée de l'eau dans les aménagements futurs, aux abords, comme le long de l'axe 52

Bibliographie 54

PROPOS INTRODUCTIFS

A. CONTEXTE DE LA DÉMARCHE

L'étude d'opportunité portant sur le potentiel du territoire de projet du BHNS s'inscrit parmi les réflexions des territoires de projet du SCoT. Ce dernier identifie ainsi 9 territoires de projet dont un visant à exploiter le potentiel offert par la proximité de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) le long de la RD 645.

L'objectif des territoires de projet est de définir des orientations selon les enjeux spécifiques d'un secteur. Dans le cas du territoire de projet du BHNS, les enjeux de mobilité, de qualité urbaine, d'habitat, ou encore de qualité paysagère convergent et gagnent à être analysés conjointement pour proposer une stratégie d'aménagement à l'échelle de l'ensemble de l'axe.

Les territoires de projets sont conçus comme des « traits d'union » entre l'urbanisme réglementaire et l'urbanisme pré-opérationnel. Ils participent à faire évoluer le territoire sur la façon de concevoir les projets urbains dont les incidences dépassent le périmètre d'intervention. Ils doivent à terme permettre de « systématiser » la conception de projet d'aménagement avec une approche multithématique en concertation avec tous les acteurs du territoire.

Quels sont les enjeux de l'axe BHNS ?

Le diagnostic réalisé lors de la révision générale du SCoT a révélé une fragilité économique de nombreux ménages dans l'arc urbain. Malgré les investissements lourds pour déployer l'offre de transport urbain, ce service est encore peu utilisé pour les déplacements du quotidien, en particulier ceux domicile-travail. Face à ces constats, le SCoT inscrit des objectifs visant à :

- Saisir les opportunités de régénérations foncières sur les secteurs identifiés du territoire de projet du BHNS (friches et délaissés urbains) ;

- Définir des principes d'aménagement cohérents en matière de fonctionnalité, d'intermodalité, de mixité fonctionnelle, de densification, d'espace public ou encore de qualité architecturale et paysagère ;

- Améliorer l'attractivité des communes de l'arc urbain traversées par le BHNS en favorisant le report modal de la voiture vers les transports en commun ou les modes actifs.

Quel est l'état d'avancement des réflexions ?

Le diagnostic du SCoT et les orientations inscrites dans le territoire de projet relatif au BHNS sont globaux et ne tiennent pas compte des spécificités des communes concernées. Ainsi, afin de préciser les orientations sur ce secteur et d'accompagner les communes traversées dans leur réflexion en matière d'aménagement du territoire, le SCOT GRAND DOUAISIS a engagé une étude sur ce territoire de projet. Celle-ci a été lancée en 2023, avec notamment l'accueil successif de plusieurs stagiaires et d'un groupe d'étudiants de master 2 de l'IAUGL (Institut d'Aménagement, d'Urbanisme et de Géographie de Lille). Les travaux réalisés, associant élus et partenaires, ont dans un premier temps été l'occasion de dresser le portrait des 9 communes traversées par l'axe du BHNS en réalisant des fiches communales. Le CAUE a également pris part aux réflexions en lien avec le BHNS, notamment lors de l'atelier de projet en étant force de conseils et propositions sur les références et aménagements proposés pour répondre aux enjeux identifiés dans le diagnostic.

Un travail d'analyse approfondi a ensuite donné lieu à la réalisation du diagnostic de l'axe BHNS dans sa globalité, permettant de dégager des enjeux concrets.

Un référencement des opérations d'aménagement ou des expériences menées a été réalisé pour apporter des réponses aux enjeux soulevés lors du diagnostic. Ce travail préalable a permis d'aboutir à la réalisation d'un carnet d'inspirations présentant ces références.

Ce document doit permettre d'alimenter les réflexions et les débats engagés lors de projets d'aménagement ou d'élaboration de documents stratégiques (plan local d'urbanisme, etc.).

Dans une approche plus globale, les travaux réalisés sur le BHNS participent à la mise en œuvre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), notamment sur les axes liés aux mobilités et à la décarbonation des déplacements, mais pas que. Les questions de mobilités sont étroitement liées à d'autres thématiques majeures telles que la qualité de l'air, l'organisation spatiale des villes, l'aménagement des espaces publics ou encore le rayonnement du territoire. Les réflexions et projets proposés au travers de ce carnet d'inspirations ont donc été pensés dans une logique de globalité à l'échelle de l'ensemble de l'axe.

B. JUSTIFICATION DES CHOIX

POURQUOI FAIRE UN CARNET D'INSPIRATIONS ?

La succession des différents travaux réalisés au cours de l'année 2023 a été enrichissante car ils ont permis de mieux cerner les enjeux du territoire de projet, d'une part sur le plan communal, d'autre part, de manière plus globale. Par ailleurs, il manquait à ces travaux une approche opérationnelle, permettant aux élus d'être outillés pour développer des projets répondant aux enjeux identifiés sur leurs communes. C'est sur ce constat que le SCOT GRAND DOUAISIS a décidé de mener un travail de benchmark et de référencement de tous types de projets répondant à des enjeux fonciers, de mobilité, ou encore d'adaptation, pouvant être réalisés dans les communes traversées par le BHNS.

Le carnet d'inspirations vise donc à donner des exemples concrets aux élus de ce qui est faisable en termes de projets ou d'initiatives pour répondre aux besoins de leurs communes.

Les références présentées dans ce carnet d'inspirations ne se cantonnent pas au champ des mobilités puisqu'elles visent à répondre aux différents enjeux clés identifiés, regroupés en 3 problématiques. Les expériences valorisées ont pour objectif d'y apporter des solutions adaptées.

QUEL HABITAT POUR DEMAIN ?

Compte tenu des enjeux de sobriété foncière, des évolutions sociales et des contraintes financières qui pèsent sur les habitants et les aménageurs, il faut repenser la construction de l'habitat autrement.

Les aménagements récents sur le territoire du Grand Douaisis ont parfois eu pour conséquence d'augmenter les besoins de déplacement. En effet, la réalisation d'opérations, en particulier résidentielles, en extension du tissu urbain existant peut avoir pour incidence d'éloigner les habitants des équipements et services, de leur lieu de travail, etc.

Cette dynamique engendre une consommation d'espaces agricoles, naturels ou forestiers. En l'absence d'une offre en transports en commun ou d'alternatives à la voiture individuelle (parking relais ou autre), elle génère également des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Au regard de l'évolution des typologies de ménages et notamment du vieillissement de la population, générant de nouveaux besoins, il est nécessaire de repenser ce modèle d'aménagement. La stratégie en matière d'excellence environnementale et énergétique et de neutralité carbone portée par le SCOT du GRAND DOUAISIS au travers de ses documents cadres renforce cette nécessité sur le territoire. C'est particulièrement vrai pour les communes traversées par l'axe du BHNS car d'une part, elles bénéficient d'une offre de transport en commun performante et d'autre part, les ménages modestes et les personnes âgées, présentant des vulnérabilités et des besoins spécifiques, sont largement représentés au sein de leur population.

Ce carnet d'inspirations propose quelques leviers et retours d'expériences permettant d'optimiser la ressource foncière, de diversifier l'offre de logements et de favoriser la mixité en facilitant l'accession à la propriété ainsi qu'en développant de nouvelles formes d'habitat.

COMMENT INCITER AUX MODES ACTIFS ET À L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN AU QUOTIDIEN ?

Malgré des actions menées en faveur des déplacements en transports en commun et en modes actifs, la voiture reste prépondérante dans les déplacements quotidiens des Douaisiens.

Pourquoi ?

Une des raisons tient au fait que la mobilité doit s'appréhender en écosystème. Les infrastructures ne peuvent se satisfaire à elles-mêmes et doivent être pensées dans leur environnement (stationnement et services dédiés aux mobilités, espaces publics, informations délivrées, services et équipements desservis, etc.). Par conséquent, pour faire évoluer les pratiques, il est nécessaire d'agir sur l'ensemble de ces paramètres.

De plus, modifier les habitudes de déplacements sous-entend de changer les comportements individuels et remettre en question le fonctionnement habituel. Bien souvent cela se heurte à des freins psychologiques et sociaux. Pour les lever, il est nécessaire de renverser le regard, encourager le changement de pratique et communiquer davantage sur les gains à se déplacer autrement.

Ce carnet d'inspirations propose quelques leviers et retours d'expériences permettant d'inciter aux déplacements en transport en commun et modes actifs. Il donne à voir le champ des possibles en présentant notamment des initiatives nécessitant peu d'investissement.

COMMENT CONCILIER LES ENJEUX D'OPTIMISATION FONCIÈRE ET D'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE ?

Compte tenu de l'intensification des phénomènes climatiques (sécheresses, canicules, évolution des régimes de pluie, etc.) et de leurs conséquences (évolution de la recharge de la nappe…) les territoires n'ont d'autres choix que de poursuivre leurs efforts en termes d'atténuation et de prendre le chemin de l'adaptation afin de garantir un mode de vie durable pour les habitants. Ceci peut s'opérer au travers de projets variés, suivant la stratégie en matière d'excellence environnementale et énergétique et de neutralité carbone portée par le SCOT GRAND DOUAISIS au travers de ses documents cadres.

Il est particulièrement nécessaire d'accélérer l'adaptation au changement climatique pour les communes se situant aux abords de l'axe BHNS, pour lesquelles les ménages modestes et les personnes âgées, particulièrement vulnérables, sont largement représentées.

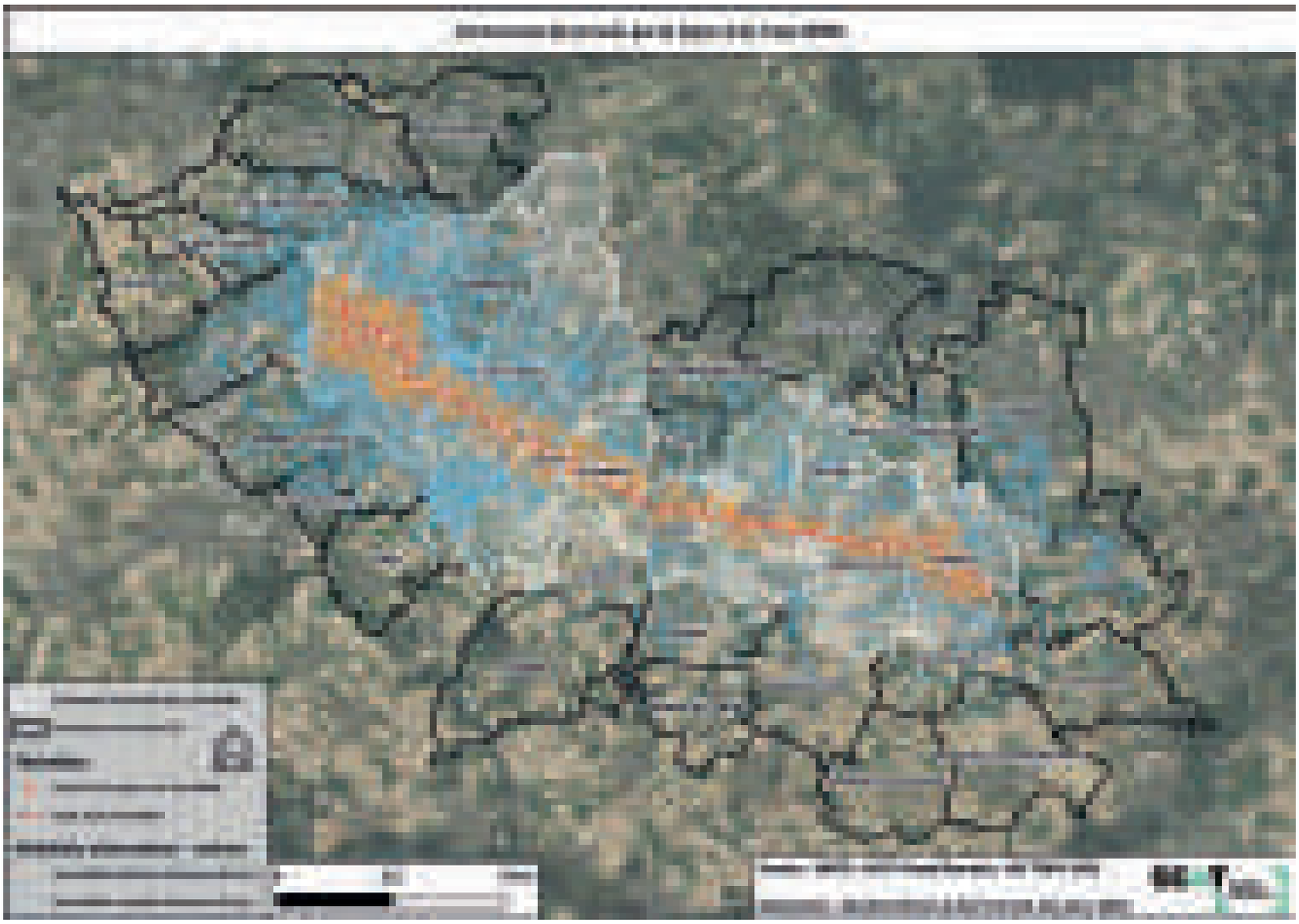
Aussi, l'axe BHNS offre un fort potentiel d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, qu'il s'agisse d'actions à mener en matière environnementale ou énergétique (végétalisation de l'espace ou implantation photovoltaïque par exemple). Pour faciliter le passage à l'action, les acteurs du territoire ont besoin d'outils pratiques pour intégrer ces enjeux dans leurs documents de planification et dans leurs opérations d'aménagement au quotidien.

Ce carnet d'inspirations vous propose quelques leviers et retours d'expériences permettant à la fois d'intégrer les enjeux énergétiques mais aussi ceux de la préservation des ressources.

C. ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE ET CYCLABLE AU BHNS

23 communes du SCOT GRAND DOUAISIS se situent dans l'aire d'influence de la ligne A du BHNS, soit parce qu'elles disposent d'un ou plusieurs arrêts de transport (cela concerne 9 communes), soit parce qu'elles accèdent à un arrêt de transport de BHNS en moins de 15 minutes à vélo (14 communes concernées).

La présente cartographie localise les zones d'accessibilités piétonnes et cycles aux arrêts de transport du BHNS. Cette information peut être utile dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle d'inspirations identifiées dans ce carnet.



D. STRUCTURE DES FICHES DU CARNET D'INSPIRATIONS

1. **RAPPEL DE LA PROBLÉMATIQUE ISSUE DU DIAGNOSTIC** dans la fiche.
2. **NOM DE LA FICHE :** Nom du projet, dispositif ou objectif présenté dans la fiche.
3. **MOTS-CLÉS :** Mots-clés associés au thème traité dans la fiche.
4. **ENJEUX DU DIAGNOSTIC :** Enjeux du diagnostic auxquels répond la fiche.
5. **DÉFINITION DES OBJECTIFS :** Définition des objectifs poursuivis par le projet présenté dans la fiche : contexte, acteurs, mise en œuvre, etc.
6. **LOCALISATION :** Localisation préférentielle de ce type de projet.
7. **ZOOM SUR UN RETOUR D'EXPÉRIENCE :** Exemple de mise en œuvre opérationnelle sur le territoire du Grand Douaisis ou sur d'autres territoires.
8. **POUR ALLER PLUS LOIN :** Documents et informations complémentaires permettant d'approfondir le sujet.
9. **OUTILS RÉGLEMENTAIRES :** Outils règlementaires utiles à la mise en œuvre du projet (PLU, PLH).

1413
ANGLES MORTS
UN SERVICE

QUEL HABITAT POUR DEMAIN ?

1. OPTIMISER LE FONCIER EN RÉPONDANT AUX BESOINS

MOTS-CLÉS

Densification
Adaptation
Anticipation
Diversification

Enjeux du diagnostic

» **Apporter une réponse aux besoins en logements des populations actuelles et futures en tenant compte des évolutions socio-démographiques et des caractéristiques des ménages ;**

» **Maintenir l'attractivité du parc de logements existants ;**

» **Anticiper les évolutions législatives concernant la consommation foncière et la performance énergétique et thermique des constructions.**

Les besoins du territoire en matière de logements, d'activités économiques ou d'équipements peuvent induire un besoin foncier lorsqu'il est nécessaire de réaliser de nouveaux aménagements pour y répondre. Or, dans un contexte où le foncier doit être géré de façon économe, il est essentiel d'en optimiser la consommation.

Afin de répondre à ce double enjeu, la densification du tissu urbain est un levier possible. Cette densification est aussi envisageable de manière verticale, en surélevant des bâtiments, lorsque le tissu bâti le permet. Toujours en vue d'optimiser le foncier, il est intéressant d'avoir une réflexion sur les possibilités de modification et la réversibilité des bâtiments au moment de leur construction dans le but de pouvoir les moduler et les réinvestir en cas d'évolution des besoins.

Ce type de projet est majoritairement porté par des acteurs privés, excepté lorsqu'il s'agit de réaliser des bâtiments publics. Néanmoins, **les collectivités territoriales peuvent favoriser la densification et la modularité du bâti au travers de leur politique en matière d'urbanisme**, en incitant les porteurs de projets.

Le partenaire essentiel à associer à un projet de cette nature est le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE), notamment pour les questions liées à l'architecture, aux modes constructifs et à l'insertion des nouveaux bâtiments dans l'environnement et le paysage. L'intercommunalité est aussi un partenaire majeur, dans le cadre de projets à vocation résidentielle, de par ses compétences en matière d'habitat.

Localisation

La « densification horizontale » peut s'effectuer au sein de cœurs d'ilots, de dents creuses, sur des parcelles de quartiers résidentiels pavillonnaires peu denses.

La « densification verticale » est à envisager en cas de bâtiment de hauteur inférieure aux bâtiments voisins.

De manière générale, la densification est à privilégier à proximité des arrêts du BHNS afin d'encourager son usage.

La réversibilité et la modularité du bâti peuvent être pensées dans le cadre de chaque opération, d'autant plus lorsqu'il s'agit d'une construction présentant une surface plancher importante.

Projet BIMBY dans la commune de Périgueux
(en rose, le projet de logement sur la partie du jardin vendue)

Retour d'expérience

La ville de Périgueux a initié, en 2019, un partenariat avec l'agence Villes Vivantes, regroupant des urbanistes et architectes, avec pour objectif de développer le BIMBY (« Build In My Backyard ») sur l'ensemble de la commune.

Le BIMBY est une démarche de densification dite « douce » du tissu urbain. Elle passe par la subdivision de parcelles de surface importante dont les propriétaires souhaitent se séparer d'une partie. Les parcelles ainsi divisées permettent de construire de nouveaux logements au sein du tissu bâti existant.

Après 3 ans de partenariat, Villes Vivantes a ainsi pu accompagner de nombreuses opérations jusqu'à leur terme, représentant l'équivalent de 250 nouveaux logements.

Une démarche similaire pourrait être initiée à l'échelle de l'axe du BHNS afin de favoriser la densification du tissu urbain à proximité des arrêts de transport en commun.

En plus de l'optimisation foncière qu'il permet, le BIMBY présente des intérêts pour les habitants :

- Économique : en revendant une partie de leur terrain, les propriétaires récupèrent des fonds permettant, le cas échéant, de réaliser des travaux d'amélioration de leur logement ;

- Social : c'est un potentiel vecteur de lien social et de mixité intergénérationnelle. Le BIMBY peut même faciliter des rapprochements familiaux.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR L'OPTIMISATION FONCIÈRE :

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche n°1.1 « Densifier et intensifier la ville autour des arrêts de transports en commun » ;
fiche n°1.5 « Développer les nouvelles formes d'habiter » ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, chapitres « Conforter le tissu urbain » (p.114) et « (Re)donner un usage, même temporaire, aux espaces délaissés » (p.118) ;

→ **Bilan à mi-parcours du PCAET du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 2.1 « Favoriser un urbanisme plus sobre et plus solidaire » (p.54).

Outils réglementaires

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un outil réglementaire à disposition des collectivités permettant de favoriser la densification du tissu urbain existant grâce à l'inscription d'orientations et/ou de règles. A l'échelle intercommunale, le Programme Local de l'Habitat (PLH) offre la possibilité d'inscrire des actions pour le développement de la réversibilité et la modularité des logements.

L'optimisation foncière est aussi possible en matière de stationnement, fortement consommateur de foncier. Dans cette optique, les parkings silos optimisent le nombre de places de stationnement sur une même emprise avec ses étages. Ces parkings peuvent être conçus de façon à être modulaires, soit pour en modifier l'usage, soit pour les démonter plus facilement à terme.

Exemple du parking silo modulaire de la Plaine Image à Roubaix : https://www.caue-observatoire.fr/ouvrage/parking-silo-de-la-plaine-image-roubaix-59/

2. FACILITER L'ACCESSION À LA PROPRIÉTÉ EN RÉDUISANT LE COÛT DU FONCIER : L'ORGANISME DE FONCIER SOLIDAIRE

MOTS-CLÉS

Foncier
Accession
Abordable

Enjeux du diagnostic

» **Rééquilibrer la mixité sociale et les typologies de ménages ;**

» **Maintenir et accueillir de jeunes ménages ;**

» **Freiner les départs des habitants.**

Les communes traversées par le BHNS sont faiblement attractives et concentrent des ménages fragiles (familles monoparentales, ménages modestes, etc.). Dans l'optique de développer la mixité sociale et de proposer une offre attractive en matière d'accession à la propriété, en particulier à destination de primo-accédants, la création d'un Organisme de Foncier Solidaire (OFS) représente un levier important.

Un OFS est un organisme sans but lucratif, agréé par le Préfet de région, ayant pour vocation principale d'acquérir et de gérer des terrains bâtis ou non. Cet organisme reste propriétaire de ces terrains et les met à disposition de ménages, éligibles sous plafonds de ressources, par le biais d'un bail de longue durée spécifique : le Bail Réel Solidaire (BRS) comprenant une redevance modique pour la location du sol. **Cela permet de dissocier la propriété du foncier de la propriété du bâti : les bénéficiaires deviennent alors uniquement propriétaires du logement et non du terrain, ce qui a pour effet de réduire fortement le coût d'acquisition.**

L'intérêt de cette démarche réside également dans le suivi des ménages propriétaires, des logements et/ou copropriétés ainsi que l'encadrement du prix des logements à la revente sur ces terrains loués, ce qui maintient sa vocation solidaire et les prix abordables.

Un OFS peut être porté par différentes structures publiques ou privées (listées par le code de l'urbanisme) : une collectivité territoriale, un bailleur social, une association, un groupement d'intérêt public (GIP), etc. Dans tous les cas, l'intercommunalité est un acteur essentiel, au regard de ses compétences en matière d'habitat.

L'Agence Départementale d'Information sur le Logement (ADIL) fait partie des partenaires privilégiés pour ce type de projet, de par son expertise en matière de logement, notamment sur le plan juridique. Action Logement et la Caisse des Dépôts sont aussi des acteurs du logement à associer, en particulier concernant les aspects financiers. Des opérateurs peuvent également être mobilisés pour partager leur expérience et témoigner sur la faisabilité opérationnelle des projets.

Localisation

Plus particulièrement dans les secteurs où l'accession à la propriété des ménages est la plus problématique.

De manière générale, cette démarche s'inscrit davantage au sein des espaces présentant déjà une certaine densité bâtie et peut être priorisée sur des délaissés propriétés publiques et/ou des parcelles présentant du bâti vacant afin de le réinvestir dans le cadre de l'Organisme de Foncier Solidaire.

Opération « B'Lille » en cours à Lille, comprenant 33 logements dont 16 proposés en Bail Réel Solidaire, dans le cadre de l'OFS de la Métropole Lilloise

Retour d'expérience

Depuis 2017, un Organisme de Foncier Solidaire est actif sur le territoire métropolitain de Lille. Cette association est notamment à l'initiative de 2 collectivités : la ville de Lille et la Métropole Européenne de Lille, accompagnées par la Fédération des Promoteurs Immobiliers des Hauts-de-France. Le Conseil d'Administration de cet OFS s'est élargi depuis sa création avec l'entrée de l'Union Régionale de l'Habitat (URH) représentant les bailleurs sociaux des Hauts-de-France, d'Action Logement et de l'Etablissement Public Foncier (EPF) Hauts-de-France.

Cet organisme a participé à la livraison de 3 opérations depuis son lancement et 6 autres sont actuellement en cours de réalisation. Il s'agit d'opérations mixant des logements disponibles via la signature d'un Bail Réel Solidaire avec l'OFS et des produits de logements « traditionnels », voire d'autres fonctions urbaines (économie, commerce…). La durée du bail varie selon les projets mais est toujours comprise entre 60 et 99 ans, avec une redevance associée comprise quant à elle entre 0,6€/m²/mois et 1€/m²/mois.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR LES ORGANISMES DE FONCIER SOLIDAIRE :

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, chapitre « Espaces à reconvertir et à urbaniser » (p.175) ;

→ **Bilan à mi-parcours du PCAET du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 2.1 « Favoriser un urbanisme plus sobre et plus solidaire » (p.54) ;

→ **Fiche outil du Cerema** (avril 2019), *https://urlr.me/8RyvH*

→ **Réseau national des OFS**, Foncier Solidaire France, *http://www.foncier-solidaire.fr/ ;*

→ **Guide pratique du BRS,** OFS de la Métropole Lilloise, *https://urlr.me/Hen6q*

Outils réglementaires

En tant qu'outil réglementaire des collectivités en matière de planification, le Plan Local d'Urbanisme (PLU) peut permettre l'identification de sites potentiels à destination de l'OFS et d'orienter leur aménagement dans le cadre de cette démarche. En lien avec le Programme Local de l'Habitat (PLH), l'observatoire de l'habitat et du foncier est également un outil de suivi du foncier à destination des collectivités.

3. FACILITER L'ACCESSION À LA PROPRIÉTÉ EN ENCOURAGEANT LA MIXITÉ SOCIALE : LES MAISONS À 1€

MOTS-CLÉS

Accession
Abordable
Réhabilitation
Mixité

Enjeux du diagnostic

» **Rééquilibrer la mixité sociale et les typologies de ménages ;**

» **Maintenir et accueillir de jeunes ménages ;**

» **Maintenir l'attractivité du parc de logements existants.**

Les communes de l'axe du BHNS connaissent un déficit d'attractivité conjugué à une faible mixité sociale. Leur parc de logements existants est en partie touché par une vacance structurelle malgré la qualité architecturale de certains de ces logements vacants.

Afin de proposer une solution abordable pour accéder à la propriété, notamment à destination des jeunes ménages, certains logements vacants anciens, parmi les plus problématiques (vacance de longue durée, bâti dégradé, etc.) pourraient être proposés à la vente à l'euro symbolique. **Cette démarche favoriserait, d'une part, un rééquilibrage de la mixité sociale de manière diffuse sur la commune et d'autre part, le réinvestissement de logements vacants,** permettant la préservation du patrimoine bâti ancien et ainsi un impact positif sur le paysage urbain et l'attractivité des communes traversées par le BHNS.

D'un point de vue légal, **la mise en place d'un tel dispositif n'est possible que sur la base de propriétés publiques et repose sur deux conditions cumulatives** : être justifié par un motif d'intérêt général et comporter des contreparties suffisantes pour justifier l'écart entre le prix de vente et la valeur réelle du bien cédé.

Il s'agit d'une initiative publique, portée par des collectivités territoriales. La commune peut lancer une démarche de cette nature, cependant, compte tenu des compétences de l'intercommunalité en matière d'habitat, il s'agit également d'un acteur important.

Les services de l'État et partenaires financeurs (Agence Nationale de l'Habitat par exemple) sont essentiels pour mener à bien cette démarche. Comme évoqué précédemment, seules les propriétés publiques sont éligibles à ce type de dispositif : les différents propriétaires institutionnels de bâtiments dégradés pouvant faire l'objet d'une réhabilitation en logement(s) sont à associer. Les partenaires compétents en matière d'urbanisme et d'architecture sont intéressants dans le cadre d'une étude préalable à la mise en place du dispositif, par exemple : le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE).

Localisation

Plus particulièrement dans les secteurs présentant une faible mixité sociale et en priorité le long des axes de déplacements les plus empruntés et pour des logements donnant sur les espaces publics principaux (places, proximité d'équipements…), dans l'optique d'en améliorer l'image par la résorption de la vacance, voire même le ravalement des façades.

Réhabilitation d'une maison à 1€
à Roubaix - avant /après travaux

Retour d'expérience

Après quelques expérimentations à l'étranger, la ville de Roubaix est la 1ère commune en France à lancer, en 2017, ce dispositif des « maisons à 1€ ». Cette démarche a été réalisée en partenariat avec la Métropole Européenne de Lille, la Région Hauts-de-France et l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU).

A la suite d'une étude pré-opérationnelle, 17 maisons ont été identifiées dans le patrimoine de la ville de Roubaix, de la Métropole Européenne de Lille et de Vilogia. Ces maisons ont fait l'objet d'un appel à candidature pour leur achat au prix d'1€, destiné aux ménages éligibles à l'accession sociale. Ces ventes étaient soumises à un cahier des charges comprenant des conditions de réalisation de travaux de réhabilitation et l'engagement des nouveaux propriétaires à faire de ces logements leur résidence principale pendant 6 ans. Les ménages ayant acquis un bien inscrit dans ce dispositif ont ainsi pu bénéficier d'aides de l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH) pour sa réhabilitation.

Cette expérimentation s'est achevée en début d'année 2022. Ce dispositif a finalement permis la réhabilitation qualitative de 9 logements.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR LE DISPOSITIF DES «MAISONS À 1€» :

→ **Guide pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS,** fiche 1.3 « Résorber la vacance structurelle des logements » ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS,** Etape 1 « Comment faire du diagnostic et de l'état initial de l'environnement (EIE) un outil d'aide à la décision ? » (p.36) ;

→ **Bilan à mi-parcours du PCAET du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 2.1 « Favoriser un urbanisme plus sobre et plus solidaire » (p.54) ;

→ La commune de Saint-Amand-Montrond (environ 9500 habitants en 2021), dans le département du Cher, a récemment lancé un dispositif semblable à celui de la Ville de Roubaix. *https://urlr.me/9dXTJ*

Outils réglementaires

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un outil de planification dont peuvent se saisir les collectivités afin de réaliser un diagnostic de la vacance sur leur territoire pour ensuite en tirer des orientations. L'observatoire de l'habitat et du foncier organisé en lien avec le Programme Local de l'Habitat (PLH) intercommunal peut également représenter un outil de suivi de cette vacance.

4. RÉPONDRE AUX BESOINS DES POPULATIONS, NOTAMMENT LES PLUS VULNÉRABLES

MOTS-CLÉS

Diversification
Mixité
Solidarité
Parcours résidentiel

Enjeux du diagnostic

» **Répondre aux besoins spécifiques des ménages vulnérables (grands âges, faibles revenus, etc.) ;**

» **Apporter une réponse aux besoins en logements des populations actuelles et à venir au regard des évolutions socio-démographiques et des ménages ;**

» **Garantir la complémentarité du parc de logements neufs avec l'ancien (habitat inclusif, intergénérationnel, etc.).**

La population des communes traversées par le BHNS est vieillissante, telle que l'évolution démographique à l'échelle nationale. Elle se caractérise également par une part plus importante de ménages modestes que sur le reste du territoire du Grand Douaisis. Ces types de ménages présentent des besoins spécifiques auxquels le parc de logements existants dans ces communes ne permet pas de répondre totalement.

Au regard de la vulnérabilité de ces publics et de leur potentiel isolement, de nouvelles formes d'habiter doivent être proposées. **L'habitat intergénérationnel permet de produire dans une même résidence, à la fois, les typologies de logements adaptées aux personnes âgées et celles destinées aux jeunes ménages dans leur diversité** (couples, familles monoparentales, étudiants…). **L'attribution des logements est ensuite gérée à l'échelle de la résidence afin de permettre une mixité générationnelle.** Une telle résidence comprend également habituellement des espaces communs, dans lesquels des animations sont prévues, favorisant ainsi les rencontres et échanges entre générations.

Un projet de cette nature peut être porté par la sphère privée (associations, promoteurs…) et/ou des bailleurs sociaux. Toutefois, il découle fréquemment de la volonté politique de répondre aux besoins de la population actuelle et à venir.

Afin de développer ce type de résidence, **la commune doit tout d'abord l'initier en partenariat avec l'intercommunalité,** compétente en matière d'habitat, dans le but de préciser les besoins en logements. Dès la conception du projet par un opérateur, il s'agit d'associer notamment les services publics sociaux et culturels ainsi que le tissu associatif permettant de définir l'animation des lieux communs et les modalités opérationnelles.

Localisation

Tenant compte de la vulnérabilité sur le plan économique et physique des publics visés, ces projets sont à prioriser à proximité immédiate des équipements, services et arrêts de BHNS afin de réduire au maximum les besoins de déplacements.

Résidence intergénérationnelle
«Les Jardins du Carmel» à Douai

Retour d'expérience

En 2016, une résidence intergénérationnelle a ouvert sur la commune de Sin-le-Noble, au sein du quartier du Raquet. Il s'agit d'une résidence de 81 appartements, allant du T1 au T3, gérée par le bailleur social ICF Habitat en collaboration avec la société Maisons Marianne.

En tant qu'habitat intergénérationnel, ces logements sont destinés aux seniors ou jeunes actifs. Néanmoins, cette résidence a la particularité de cibler les personnes isolées parmi ces publics et notamment les familles monoparentales. En effet, Maisons Marianne vise l'objectif de lutter contre l'isolement de la conception à l'exploitation des résidences qu'elle met en place, en prônant le bien vivre ensemble. En ce sens, un « projet de vie partagée » est élaboré avec les résidents et les espaces communs sont ouverts au maximum sur la vie du quartier. Au quotidien, des animations et services adaptés aux besoins des habitants et partenaires sont proposés, en particulier grâce à un intervenant dédié. A Sin-le-Noble, la résidence comprend par exemple une salle de vie commune, une pièce conçue pour l'accueil de services (coiffeur, soignants, etc.) et des espaces extérieurs aménagés.

D'autres résidences développées par la société Maisons Marianne sont en cours de construction sur le territoire (Ecaillon et Montigny-en-Ostrevent).

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR LA RÉPONSE AUX BESOINS DES POPULATIONS LES PLUS VULNÉRABLES :

→ **Dans ce carnet d'inspirations - Axe BHNS**, fiche 5 sur l'habitat participatif (p.20) et fiche 6 sur l'habitat partagé (p.22) ;

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 1.5 « Développer les nouvelles formes d'habiter » ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, chapitres « Adapter l'offre de logements aux besoins d'aujourd'hui et de demain » (p.102) et « Promouvoir la convivialité et lutter contre l'isolement » (p.122) ;

→ **Bilan à mi-parcours du PCAET du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 2.1 « Favoriser un urbanisme plus sobre et plus solidaire » (p.54) ;

→ Informations sur le sujet sur le site gouvernemental d'information pour les personnes âgées et leurs aidants : *https://urlr.me/BR37jQ ;*

→ Article sur le sujet dans le magazine « Actualités Habitat » (mars 2023) – sur le site de l'Union Sociale pour l'Habitat : *https://urlr.me/pehrK9*

Outils réglementaires

La commune dispose du Plan Local d'Urbanisme (PLU) pour préciser ses besoins en logements à destination des publics vulnérables et y apporter des réponses. Cet outil réglementaire offre notamment la possibilité de localiser le(s) secteur(s) où la collectivité souhaite voir s'implanter ce type d'habitat, d'en programmer le nombre de logements ainsi que la répartition par typologies. Le Programme Local de l'Habitat (PLH) est, quant à lui, un outil d'échelle intercommunale permettant de définir des actions participant au développement de ces nouvelles formes d'habitat.

5. IMPULSER DES PROJETS D'HABITAT INNOVANT PAR LES HABITANTS : HABITAT PARTICIPATIF

MOTS-CLÉS

Diversification
Innovation
Collaboration
Accession
Mixité

Enjeux du diagnostic

» **Rééquilibrer la mixité sociale et les typologies de ménages ;**

» **Maintenir et accueillir de jeunes ménages ;**

» **Garantir la complémentarité du parc de logements neufs avec l'ancien (habitat inclusif, intergénérationnel…).**

Les communes de l'axe BHNS sont faiblement attractives, en particulier auprès des jeunes ménages. Cela se traduit par un déficit migratoire de cette tranche d'âge, entraînant en parallèle une perte de mixité sociale. Dans l'optique d'inverser cette tendance, de nouvelles formes d'habitat répondant aux besoins de ce jeune public pourraient être proposées, parmi elles : l'habitat participatif.

Il **s'agit d'une démarche citoyenne regroupant des personnes physiques, potentiellement avec des personnes morales, ayant pour volonté de s'associer afin de concevoir collectivement leur logement.** Ce groupe citoyen s'accorde alors sur un projet commun en définissant la composition du ou des bâtiment(s) comprenant les logements mais aussi des espaces destinés à un usage collectif.

L'habitat participatif, encadré par la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) de 2014, permet à ses membres de **collaborer dans le but de répondre au mieux à leurs besoins et leurs aspirations, en cohérence avec leurs moyens mis en commun.** Ils gèrent ensuite collectivement le bâtiment dans le temps. Ce type d'habitat est vecteur de lien social, de la co-construction du projet à la vie dans le bâtiment.

Un projet d'habitat participatif repose sur une initiative privée émanant de citoyens. Depuis les modifications apportées par la loi ALUR, des organismes tels qu'un bailleur social, peuvent y prendre part, voire porter l'ensemble du projet. Le bailleur bénéficie ainsi de logements au sein du projet, à hauteur maximale de 30% du nombre total de logements.

Au regard de ses compétences en matière d'habitat, l'intercommunalité est un partenaire privilégié pour de tels projets. Soutenant ces projets dans la région, l'association « Habitat Participatif en Nord » est aussi un acteur essentiel à associer. Dans le but de favoriser un projet, les collectivités peuvent faire le lien entre le collectif et un bailleur social si nécessaire. Selon les dimensions du projet (ouverture sur le quartier, intégration d'une vocation pédagogique…), des échanges préalables et/ou lors de la définition du projet peuvent avoir lieu avec le tissu associatif, les services culturels et sociaux des collectivités, etc.

Collectif « ToitMoiNous »
à Villeneuve d'Ascq

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR L'HABITAT PARTICIPATIF

→ **Dans ce carnet d'inspirations - Axe BHNS**, fiche 4 sur l'habitat intergénérationnel (p.18) et fiche 6 sur l'habitat partagé (p22) ;

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 1.5 « Développer les nouvelles formes d'habiter » ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, chapitres « Adapter l'offre de logements aux besoins d'aujourd'hui et de demain » (p.102) et « Promouvoir la convivialité et lutter contre l'isolement » (p.122) ;

→ **Bilan à mi-parcours du PCAET du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 2.1 « Favoriser un urbanisme plus sobre et plus solidaire » (p.54) ;

→ Le Centre d'Etude et d'Action Sociales (CEAS) du Grand Douaisis s'est fixé, parmi ses objectifs, le développement de ce type d'habitat sur le territoire. Il tient notamment des permanences dans plusieurs communes du Grand Douaisis.

→ Site d'un réseau de professionnels faisant la promotion de l'habitat participatif à l'échelle de la région Hauts-de-France et accompagnant son développement (sensibilisation, formation…) : *https://cheminspourhabiter.com/*

Outils réglementaires

A travers son Plan Local d'Urbanisme (PLU), la commune peut faciliter les projets d'habitat participatif. En effet, cet outil d'urbanisme règlemente les caractéristiques des nouvelles constructions : il convient donc de tenir compte de ce type de projet dans le règlement du PLU afin de ne pas bloquer leur réalisation, le cas échéant. A l'échelle de l'intercommunalité, le Programme Local de l'Habitat (PLH) est un outil comprenant un programme d'actions parmi lesquelles peuvent figurer des orientations, objectifs et aides en faveur de l'habitat innovant et donc en particulier l'habitat participatif.

Retour d'expérience

La commune de Villeneuve d'Ascq a accueilli, en 2018, un 1er habitat participatif sur son territoire. Il s'agit d'un projet porté par les « ToitMoiNous », association regroupant 22 familles. Ce collectif intergénérationnel étant né avec la volonté de défendre la mixité sociale, il a été accompagné pour la construction par le bailleur social « Notre Logis ». Le bâtiment réunit donc, à la fois, des locataires sociaux, des accédants aidés et des accédants privés.

L'ensemble des membres a participé à la conception du bâtiment et chaque foyer a défini son logement individuel, en partenariat avec l'architecte. Les logements sont accompagnés d'espaces collectifs : salle commune, buanderie, atelier, jardin et même chambre d'hôte pour accueillir des amis et de la famille.

Une charte de vie commune comprenant les valeurs et engagements de l'association (tolérance, solidarité, partage, etc.) a été instaurée. Un règlement intérieur de l'habitat ainsi qu'un protocole d'accueil des nouveaux habitants ont également été adoptés.

Des commissions thématiques rassemblant les habitants sont mises en place afin de faciliter l'entretien et de gérer l'évolution du site (espaces verts ou bien-être par exemple). Des réunions sont aussi organisées tous les mois pour faire l'état des lieux des avancées et prendre des décisions si besoin, en plus de l'assemblée générale annuelle.

6. RENFORCER LE LIEN SOCIAL : L'HABITAT PARTAGÉ

MOTS-CLÉS

Diversification
Innovation
Solidarité
Parcours résidentiel

Enjeux du diagnostic

» **Répondre aux besoins spécifiques des ménages vulnérables (grands âges, faibles revenus...) ;**

» **Apporter une réponse aux besoins en logements des populations actuelles et à venir au regard des évolutions socio-démographiques et des ménages ;**

» **Garantir la complémentarité du parc de logements neufs avec l'ancien (habitat inclusif, intergénérationnel...).**

Les communes traversées par le BHNS sont caractérisées par une part importante de ménages vulnérables (personnes âgées ou aux revenus modestes par exemple). Cette partie de la population présente des besoins spécifiques en matière de logement et peuvent également souffrir d'isolement.

L'habitat partagé est une forme d'habitat permettant de répondre à ce double enjeu. **Il permet de regrouper plusieurs ménages au sein d'un même logement dans le cadre d'une colocation.** Cet habitat comprend donc un espace privé pour chaque ménage, adapté au mieux à ses besoins, tout en offrant des espaces partagés. Leur répartition et niveau d'équipement varient selon les projets : en effet, certains espaces privatifs peuvent être composés d'une salle de bain en plus de la chambre, voire d'une cuisine et les pièces communes peuvent inclure un lieu dédié au coworking, une salle de sport, etc.

Ce type d'habitat est vecteur d'entraide et de lien social. Différentes formes d'habitat partagé existent, nous pouvons en particulier citer le coliving et la colocation solidaire. Le coliving comprend des services personnalisés selon le ou les publics accueillis (personnes âgées ou en situation de handicap, étudiants, jeunes actifs, etc.). De son côté, la colocation solidaire permet aux résidents de bénéficier d'un loyer moindre en s'engageant, en contrepartie, à rendre des services à la communauté.

Un projet d'habitat partagé peut être porté par différents acteurs privés ou publics : association, promoteur, bailleur social, collectivité, etc. La volonté politique de développer ce type d'habitat pour répondre aux besoins de la population représente évidemment un moteur important.

L'intercommunalité étant compétente en matière d'habitat, il s'agit d'un partenaire essentiel dans le but notamment d'affiner les besoins en logements et équipements dans la cadre d'un projet de cette nature. Selon le type de projet, des animations et interventions en lien avec les résidents peuvent être réfléchies : les associations locales et les services publics à vocation sociales et/ou culturelles peuvent ainsi être mobilisés dès son émergence.

Localisation

Un tel projet est à privilégier à proximité directe des équipements, services et arrêts de BHNS afin de réduire au maximum les besoins de déplacements de ces publics vulnérables d'un point de vue physique et/ou économique.

Maison «CetteFamille» pour seniors à Béthune

Retour d'expérience

En début d'année 2023, l'entreprise sociale et solidaire (ESS) «Cette Famille» a ouvert une maison sénior en plein centre-ville de Béthune, au sein d'une ancienne maison de maître. Cette colocation comprend 9 chambres : la maison a été repensée afin d'accueillir des personnes âgées isolées et/ou en perte d'autonomie.

Proposant plusieurs services aux colocataires, cet habitat partagé entre dans la catégorie des résidences en coliving. Tout d'abord, les résidents sont nourris et blanchis. Ils bénéficient également de la présence d'un assistant de vie 24h/24 aussi bien pour les accompagner dans les gestes du quotidien que pour renforcer le lien social.

Ce type de résidence représente notamment une alternative à l'EHPAD, pour les séniors qui ne sont pas fortement dépendants, en étant moins coûteuse et au sein de laquelle l'impression d'être chez soi et le lien social sont plus forts.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR L'HABITAT PARTAGÉ :

→ **Dans ce carnet d'inspirations - Axe BHNS**, fiche 4 sur l'habitat intergénérationel (p.18) et fiche 5 sur l'habitat participatif (p.20) ;

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 1.5 « Développer les nouvelles formes d'habiter » ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, chapitres « Adapter l'offre de logements aux besoins d'aujourd'hui et de demain » (p.102) et « Promouvoir la convivialité et lutter contre l'isolement » (p.122) ;

→ **Bilan à mi-parcours du PCAET du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 2.1 « Favoriser un urbanisme plus sobre et plus solidaire » (p.54) ;

→ Colocation solidaire portée par 3F Nord-Artois (groupe Action Logement) sur la commune de Villeneuve d'Ascq : https://urlr.me/82s9Zj

→ Colocations solidaires « Kaps » sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille : *https://urlr.me/jVwNUd*

Outils réglementaires

Afin de préciser ses besoins en logements à destination des publics vulnérables et de définir la réponse à y apporter, la commune dispose du Plan Local d'Urbanisme (PLU). A travers cet outil réglementaire, la collectivité peut aussi localiser le(s) secteur(s) à prioriser pour l'implantation d'habitat partagé. A l'échelle intercommunale, le Programme Local de l'Habitat (PLH) est un outil permettant de favoriser le développement de l'habitat partagé en mettant en place des actions, voire des aides spécifiques.

COMMENT INCITER AUX MODES ACTIFS ET À L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN AU QUOTIDIEN ?

7. ENCOURAGER LA MARCHE A PIED PAR DES MOYENS INNOVANTS

MOTS-CLÉS

Modes actifs
Espace public
Piétonnisation

Enjeux du diagnostic

» **Améliorer et développer l'accessibilité multimodale des usagers du BHNS vers les sites générateurs de flux situés dans l'aire d'influence (15 minutes à vélo) ;**

» **Repenser la place de la voiture dans les centres-villes et centres-bourgs afin de rendre concurrentiels les autres modes tout en améliorant la sécurité et l'environnement des autres usagers (stationnement, hiérarchisation de la voirie) ;**

» **Développer les aménagements piétons et cyclables, ainsi que l'offre de service (stationnement) en veillant à la continuité des infrastructures et à l'équilibre des modes dans les nouveaux aménagements des espaces publics du Grand Douaisis.**

Encourager la pratique des modes actifs en ville peut se décliner selon de nombreuses interventions et aménagements. Ce type d'initiative ne passe pas obligatoirement par des aménagements importants ayant une emprise forte sur les espaces publics ; au contraire, cela peut se traduire par des agencements simples et localisés, ou encore par des installations réversibles.

Outre **les aspects bénéfiques pour la santé** que procure la marche à pied, encourager cette pratique en milieu urbain contribue significativement à **l'amélioration de la qualité des espaces publics**, en réduisant les nuisances sonores, la pollution et les interruptions dans les trajets. La pratique des modes actifs peut donc être pensée en complémentarité du BHNS.

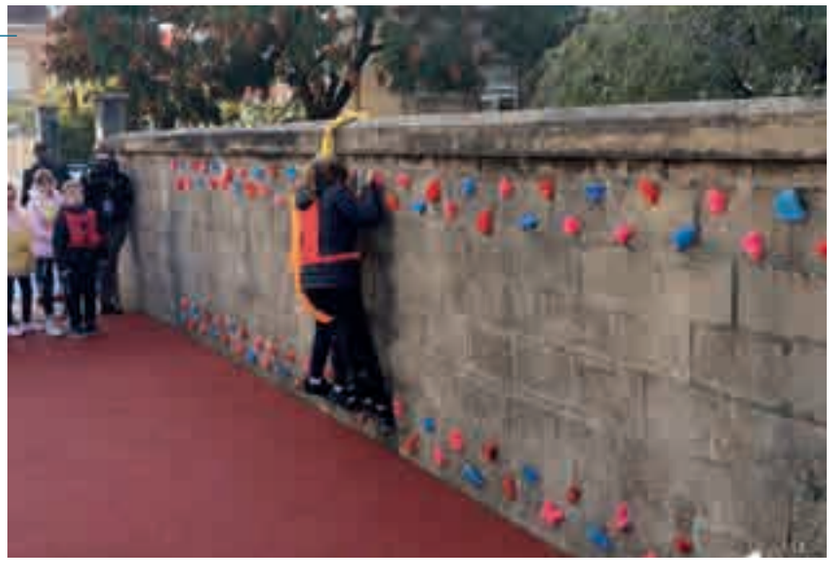
Les démarches en matière de piétonnisation, et de développement des rues apaisées résultent des observations de la commune et des ambitions des élus de réduire la place des voitures en ville.

Le portage de ces projets est donc public. Par ailleurs, la mise en place de stratégies en faveur de la marche à pied ne se résume pas systématiquement à la piétonnisation de rues. En effet, le design actif, par exemple, n'implique pas de changement drastique dans la circulation, mais a des effets palpables sur la pratique de la marche.

Ces éléments de design actif peuvent se retrouver à divers endroits de l'espace public, et s'appuyer sur l'intervention de la sphère privée avec des artistes locaux.

Localisation

Toutes les communes traversées par le BHNS peuvent réaliser des projets permettant la piétonnisation de l'espace public. Cette piétonnisation peut s'effectuer les zones d'affluence où la multimodalité est la plus propice, notamment sur les places publiques, mais aussi aux abords des arrêts. Les arrêts à proximité de centralités (Aniche, Douai) constituent des secteurs intéressants pour ce type d'aménagement.



Éléments de design actif
à Saint-Dizier

Retour d'expérience

L'édition 2022 du Grand Prix des Maires a récompensé la commune de Saint-Dizier dans la catégorie « Sport et Culture » pour son parcours de design actif en ville. Ce parcours se traduit par des marquages au sol incitant à la marche active, la course à pied, et dessine également des itinéraires cyclables dans l'espace urbain. Des aménagements spécifiques pour les enfants ont également été créés, avec notamment des prises d'escalade le long des murs d'une école.

Ce type de projet a déjà été réalisé dans le Grand Douaisis au sein du parc de loisirs Jacques Vernier à Douai (plateau sportif cross fit). Des aménagements plus réduits avec des marquages au sol et des infrastructures légères pourraient être réalisés aux abords des arrêts du BHNS ou sur les places qu'il dessert.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR LES MOYENS INNOVANTS POUR ENCOURAGER LA MARCHE À PIED :

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche n°2.2 : « Aménager et entretenir un réseau d'itinéraires pour les modes actifs » ;
fiche n°2.4 : « Sensibiliser aux modes actifs dans les écoles » ;
fiche n°2.5 : « Apaiser la circulation » ;
fiche n°2.7 : « Améliorer l'accessibilité des services publics en modes doux » ;
fiche n°2.8 : « Mettre en place un transport scolaire bas carbone » ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, chapitre « Promouvoir les mobilités actives pour améliorer la santé des habitants », (p.142) ;

→ **Bilan à mi-parcours du PCAET du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 2.5 « Décarboner les déplacements » (p.64) ;

→ Design actif à Saint-Dizier : *https://urlr.me/tfAXv8*

Outils réglementaires

À l'échelle communale, les élus disposent du Plan Local d'Urbanisme pour flécher des projets de design actif à l'échelle d'un secteur donné. Sur un plan plus large, le Plan de Mobilité peut ordonner des objectifs en matière de promotion des modes actifs, et plus précisément, de la marche à pied.

8. REDONNER UNE PLACE, MÊME TEMPORAIRE, A LA MARCHE À PIED DANS L'ESPACE PUBLIC

MOTS-CLÉS

Modes actifs
Espace public
Animation territoriale

Enjeux du diagnostic

» **Valoriser l'ensemble des patrimoines, industriel, minier et urbain de chaque commune traversée et mettre en lumière leur accessibilité en transports en commun ;**

» **Tenir compte du BHNS dans les choix de développement urbain et d'organisation spatiale des communes ;**

» **Maintenir l'accessibilité depuis et vers les sites générateurs de flux situés à proximité immédiate de l'axe du BHNS.**

La création d'espaces publics favorables à la pratique piétonne s'inscrit généralement dans une démarche de long cours, mais peut également passer par des installations temporaires et réversibles. Celles-ci permettent alors de mesurer la pertinence et l'efficacité de tels aménagements. Dans ce cas de figure, les places publiques sont des lieux de choix car elles permettent l'installation d'aménagements réversibles, sans entraver la circulation ou créer des perturbations comme la fermeture d'une rue par exemple.

En effet, promouvoir la marche à pied ne se résume pas qu'à la piétonnisation des rues, une intervention sur l'espace public comme les places ou les parcs peut être un bon levier pour **permettre aux piétons de se réapproprier la ville**.

Les projets liés à l'animation de l'espace public dans une optique de piétonnisation ne peuvent se faire sans le concours des collectivités territoriales concernées (essentiellement les communes). Bien qu'il s'agisse d'un **portage public**, il ne relève pas uniquement des collectivités territoriales puisque les associations et collectifs d'habitants sont également des acteurs importants dans ce genre de démarches. Des projets collaboratifs entre des communes et les habitants ont ainsi vu le jour, permettant une meilleure prise en compte des besoins des habitants et une meilleure appropriation des aménagements mis en place. **L'espace public peut donc se prêter à des expérimentations** au service des habitants pour un meilleur partage des modes de déplacements.

Localisation

Les expérimentations en matière de piétonnisation temporaire peuvent s'effectuer au sein d'espaces fortement fréquentés par plusieurs types d'usagers (zones de multimodalité). On identifiera plus facilement les places publiques, les centralités, mais également les rues dont la mobilité piétonne est rendue difficile.

Park(ing) Day : exemple d'appropriation d'une place de parking dans le cadre de l'événement à Barcelone

Retour d'expérience

Plusieurs communes en France ont effectué le constat d'espaces publics trop peu praticables pour les piétons, notamment en centre-ville. Pour répondre à cet enjeu de piétonnisation, l'association Dédale s'est inspirée du concept international Park(ing) Day qui vise à investir des aires de stationnement pour en faire des lieux d'animation et de partage, de manière temporaire. Ce mouvement permet ainsi de restituer une partie de l'espace public aux piétons, que ce soit de manière temporaire ou plus durable (le temps d'un événement donné). Le concept Park(ing) Day permet également de prendre la mesure de l'espace consommé pour le stationnement automobile et de comparer les possibilités d'aménagement de l'espace si ce dernier était rendu piéton ou tout du moins réduit.

Des centralités traversées par le BHNS comme Aniche, ou Sin-le-Noble dans une moindre mesure ont toutes les deux la particularité d'être fortement impactées par la circulation automobile. Des expérimentations du même type que Park(ing) Day pourraient se révéler intéressantes pour évaluer les aménagements possibles et l'acceptabilité des habitants quant à l'éventuelle réduction du stationnement sur ces espaces.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA MARCHE À PIED :

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche n°2.1 « Rendre le trottoir aux piétons » ;
fiche n°2.3 : « Créer des rues scolaires » ;
fiche n°2.5 : « Apaiser la circulation » ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, chapitre « (Re)donner un usage, même temporaire, aux espaces délaissés », exemple de la gare Saint Sauveur, Lille. (p.118) ;

→ **Bilan à mi-parcours du PCAET du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 2.3 « Repenser l'usage de la voiture individuelle » (p.60) ;

→ **Site du mouvement Park(ing) Day :**
https://www.myparkingday.org/

Outils réglementaires

L'outil réglementaire principal à disposition des élus communaux pour favoriser la pratique piétonne en centre-ville réside dans le Plan Local d'Urbanisme qui permet d'organiser l'espace selon les différents secteurs de la commune. Le plan de circulation communal peut également être opportun pour repenser la circulation routière dans sa globalité et réfléchir à la cohabitation entre usagers de la voiture, cyclistes et piétons.

9. PERMETTRE LA PRATIQUE DU VÉLO

MOTS-CLÉS

Micro-aménagement
Services aux usagers
Sécurisation des déplacements

Enjeux du diagnostic

» **Repenser la place de la voiture dans les centres-villes et centres-bourgs afin de rendre concurrentiels les autres modes tout en améliorant la sécurité et l'environnement des autres usagers (stationnement, hiérarchisation de la voirie…) ;**

» **Développer les aménagements piétons et cyclables, ainsi que l'offre de service (stationnement) en veillant à la continuité des infrastructures et à l'équilibre des modes dans les nouveaux aménagements des espaces publics du Grand Douaisis ;**

» **Poursuivre les réflexions sur la création de parking relais et stationnement cycle aux abords de l'axe.**

La part modale du vélo est marginale. Pourtant, au-delà de l'aspect écologique, la pratique du vélo réduit la facture énergétique des ménages, lutte contre la sédentarité, favorise l'autonomie ou encore apporte une réponse souple et efficace pour les trajets courts.

Plusieurs freins existent. Le 1er concerne les **aménagements de voiries, conçus majoritairement pour la voiture**, qui sont peu propices à l'usage du vélo. Le 2nd réside dans la faible prise en compte des cyclistes dans la ville. Néanmoins, avec peu d'investissement, **il est possible de faciliter la pratique du vélo en créant des services aux usagers** (stationnement vélo, abri vélo, rangement des équipements, etc.) et en adaptant la ville (limiter la vitesse, autoriser les cycles à emprunter la voie de BHNS exceptionnellement aux périodes où le trafic est moindre).

Plusieurs acteurs peuvent influencer la pratique du vélo. S'agissant des aménagements routiers, il s'agit principalement des **gestionnaires de voirie** (communes, intercommunalités, départements, etc.). Pour l'offre de service au sein des villes ou la pratique du vélo sur l'axe du BHNS, plusieurs acteurs peuvent être concernés en particulier les communes, mais aussi le syndicat mixte des transports du Douaisis (SMTD).

Localisation

Toutes les communes traversées par le BHNS peuvent réaliser des aménagements en faveur de la pratique du vélo, en particulier dans les centres-villes et centres-bourgs où se concentrent l'offre d'équipements et de services et dans les zones d'accessibilité des cycles aux arrêts de transport du BHNS (périmètre de 15 minutes à vélo autour de l'axe).

Casiers individuels de la ville de Paris permettant de stocker les effets personnels des cyclistes

Retour d'expérience

Si le SMTD déploie aujourd'hui une offre de stationnement cycle sécurisée sur le territoire aux abords des gares et du BHNS, cette offre de service répond partiellement aux besoins des usagers et pourrait être complétée. En effet, la pratique du vélo nécessite des équipements spécifiques. Outre le port d'un casque imposé par la loi, les cyclistes s'équipent bien souvent de sac pour transporter leurs effets personnels ou encore de vêtements de protection. Ces équipements peuvent être encombrants une fois arrivé à destination ou dans les déplacements impliquant d'autres modes de transports (bus, train). Pour répondre à cette problématique, la ville de Paris met à disposition des usagers abonnés, des espaces dédiés au stationnement ou à l'entretien des cycles, mais aussi des casiers pour pouvoir stocker leurs équipements ou encore la batterie de leur vélo électrique. L'aménagement de ce type d'équipement nécessite peu d'ingénierie et de moyens financiers et est transposable sur le territoire. Toutefois, il nécessite une réflexion globale à l'échelle de l'axe du BHNS pour voir où il est opportun de les installer.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DU VÉLO :

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche n°2.1 « Rendre le trottoir aux piétons » ;
fiche n°2.2 : « Aménager et entretenir un réseau d'itinéraires pour les modes actifs » ;
fiche n°2.4 : « Sensibiliser aux modes actifs dans les écoles » ;
fiche n°2.5 : « Apaiser la circulation » ;
fiche n°2.6 : « Aménager des pôles d'échanges multimodaux » ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, Les espaces urbains - Comment rendre la commune plus accessible, dynamique et animée ? Comment préserver et améliorer la santé des habitants ? (p.98 à p.142) ;

→ **Bilan à mi-parcours du PCAET du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 2.5 « Décarboner les déplacements » (p.64).

Outils réglementaires

Il existe des outils réglementaires pour développer la pratique du vélo. À l'échelle de la commune, il est possible de transposer certaines orientations ou actions à mener dans le Plan Local d'Urbanisme, à travers notamment les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielle ou thématique. À l'échelle extra-communale, le Plan de Mobilité (ancien PDU) ou le Schéma Directeur Modes Doux élaboré par le SMTD sont des outils adaptés.

10. DONNER UNE PLACE À TOUS LES USAGERS

MOTS-CLÉS

Cohabitation
Sécurisation des déplacements
Modes actifs

Enjeux du diagnostic

» **Repenser la place de la voiture dans les centres-villes et centres-bourgs afin de rendre concurrentiels les autres modes tout en améliorant la sécurité et l'environnement des autres usagers (stationnement, hiérarchisation de la voirie, etc.) ;**

» **Développer les aménagements piétons et cyclables, ainsi que l'offre de service (stationnement) en veillant à la continuité des infrastructures et à l'équilibre des modes dans les nouveaux aménagements des espaces publics du Grand Douaisis ;**

» **Tenir compte du BHNS dans les choix de développement urbain et d'organisation spatiale des communes.**

La cohabitation entre cyclistes, piétons, transports en commun et automobilistes n'est pas toujours aisée et peut parfois être anxiogène, voire accidentogène. Cette cohabitation difficile peut-être un frein au développement de la part modale des modes actifs (marche, vélo, trottinette, etc.) dans les déplacements.

Pourtant, depuis une quinzaine d'années, **des aménagements de voirie existent permettant de concilier les besoins de sécurité de tous les types d'usagers** sur un même espace, sans générer de conflits d'usage. Il s'agit des **zones de rencontre**. Si ces aménagements peuvent être **réalisés à différentes échelles** (une rue, une place, un quartier…) **et sous différentes formes** (avec ou sans trottoir, marquage au sol, stationnement, pluralité des revêtements, éclairage, etc.), ils doivent toutefois **répondre aux exigences du code de la route**, à savoir : donner la priorité aux piétons et réduire la vitesse automobile. Aussi, il est important en amont de leur création de mener une réflexion sur la hiérarchisation des voiries au sein de la commune.

Ces aménagements sont plus **propices dans les quartiers résidentiels, les centres-villes et centres-bourgs** où se concentrent souvent les équipements scolaires, commerces, etc. Aussi, l'autorité compétente pour aménager ces zones de rencontre est le **gestionnaire de la voirie** dans ces secteurs, soit bien souvent la commune.

Localisation

Toutes les communes traversées par le BHNS peuvent réaliser des aménagements permettant de donner une place à tous les usagers, en particulier dans les centres-villes et centres-bourgs où se concentrent l'offre d'équipements et de services et dans les zones d'accessibilité des cycles aux arrêts de transport du BHNS (périmètre de 15 minutes à vélo autour de l'axe). Ces aménagements peuvent également être réalisés dans les quartiers résidentiels comprenant des voiries étroites.

Zone de rencontre, centre-ville de Troyes

Plan de circulation
de la ville de Troyes

Retour d'expérience

De nombreuses villes et communes de France ont implanté des zones de rencontre notamment aux abords de sites générateurs de flux (équipements, centres-villes, zones résidentielles, etc.), à l'instar de la ville de Troyes. La ville a ainsi aménagé des zones de rencontres dans son centre-ville où la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h et où les piétons et cycles sont prioritaires. Ces espaces peuvent être caractérisés par des plateaux surélevés, en particulier aux intersections. La chaussée est aménagée en fonction des contraintes techniques en double sens ou en sens unique et les cyclistes en sont informés par une signalétique spécifique (marquage au sol, panneaux…). Le site internet de la ville de Troyes dispose d'un plan interactif permettant de localiser les zones de rencontre.

Outils réglementaires

A l'échelle de la commune, il est possible de transposer certaines orientations ou actions à mener dans le Plan Local d'Urbanisme, à travers notamment les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielle ou thématique. Les communes peuvent également élaborer des plans de circulation afin d'organiser la circulation des véhicules tout modes confondus sur l'entièreté de la commune ou simplement un quartier. Ils peuvent intégrer un volet spécifique sur la circulation apaisée (zone 30, etc.) ou encore le stationnement.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR LA COHABITATION ENTRE LES USAGERS :

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**,
fiche n°2.1 « Rendre le trottoir aux piétons » ;
fiche n°2.3 « Créer des rues scolaires » ;
fiche n°2.5 « Apaiser la circulation » ;

→ Maison de la Sécurité Routière du Doubs, fiche 9 « La zone de rencontre » *https://urlr.me/YkDCRf*

11. FACILITER LA PRATIQUE DU BHNS PAR UNE MEILLEURE INFORMATION AUX USAGERS

MOTS-CLÉS

Repères
Découverte
Information
Transports collectifs

Enjeux du diagnostic

» **Faciliter les connexions entre le BHNS et les autres modes via la signalétique, le stationnement et autres systèmes d'informations aux usagers ;**

» **Tenir compte du BHNS dans les choix de développement urbain et d'organisation spatiale des communes ;**

» **S'appuyer sur le BHNS pour mettre en réseau les sites patrimoniaux et les équipements d'intérêt touristique.**

Inciter les usagers à prendre davantage les transports en commun plutôt que leur voiture doit passer par une communication et une information efficace. En effet, il n'est pas aisé pour tous de prendre les transports collectifs, et les freins à cette pratique résident parfois dans le manque d'informations.

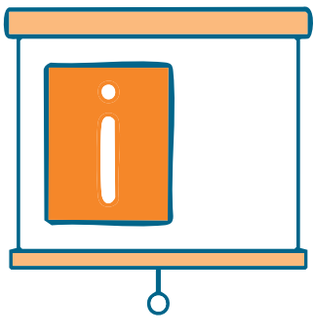
Des solutions existent et permettraient une meilleure information aux usagers. Par exemple, **la refonte de la charte graphique des éléments d'information,** la mise en place d'**indications sur les correspondances** de manière plus explicite ou encore le **développement d'une application interactive** proposant des itinéraires complets sont des pistes à explorer pour améliorer l'information aux usagers et inciter le public à utiliser le BHNS.

La communication aux usagers ne relève pas que du délégataire qui organise le réseau de bus. Il s'agit d'un **enjeu qui doit réunir les acteurs publics et privés de l'aménagement du territoire** pour permettre aux habitants de longue date, comme aux nouveaux arrivants, de **bien se repérer** sur le territoire.

Les partenaires à mobiliser dans ce type de projet sont essentiellement les services publics organisateurs des mobilités ; à savoir, sur le territoire, le syndicat mixte des transports du Douaisis (SMTD). Les communes peuvent également contribuer à la meilleure information des usagers par l'installation de panneaux d'information. D'autres acteurs peuvent également coordonner l'information tels que l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), l'office du tourisme, ou encore les acteurs de la culture.

Localisation

Toutes les communes traversées par le BHNS peuvent mettre en place de nouveaux systèmes d'information aux usagers en coordonnant leur communication aux abords des arrêts et en proposant une information accrue au niveau des lieux d'intérêt à proximité du BHNS (administration, équipements culturels, services).



Challenge Information Voyageurs, édition 2021, organisé par Île-de-France Mobilités sur le thème «Optimiser le retour des voyageurs dans les transports»

Communication voyageurs selon les lieux d'intérêt à proximité, exemple de la ville de Paris

Retour d'expérience

Île-de-France Mobilités a mis en place le « Challenge informations voyageurs » en 2021 afin de mettre au défi des entreprises, associations et start'up de créer des outils innovants au service de l'information usagers dans les transports en commun. Ce challenge a réuni de nombreux participants qui ont proposés des outils innovants au service d'une meilleure lisibilité de l'offre de transports du territoire. Les lauréats ont vu leur proposition être déployée sur le réseau.

Ce projet pourrait être mis en place sur le territoire du SMTD afin de compiler des propositions innovantes quant à la refonte du système d'informations aux usagers, en passant de la charte graphique du BHNS aux choix opérés quant aux panneaux d'informations situés sur l'ensemble du territoire (abords des arrêts, axe du BHNS).

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR LES INFORMATIONS AUX USAGERS ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS :

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche n°1.1 « Densifier et intensifier la ville autour des arrêts de transport en commun » ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, Chapitre «Promouvoir les mobilités actives pour améliorer la santé des habitants» (p.142) ;

→ **Bilan à mi-parcours du PCAET du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 2.4 « Développer l'usage des transports en commun » (p.62) ;

→ Challenge information voyageurs 2021 Île de France Mobilités : *https://urlr.me/YHGNj5*

Outils réglementaires

L'outil réglementaire à disposition des élus pour favoriser ce genre de dispositif à échelle communale est, dans un 1er temps, le Règlement Local de Publicité qui permet de cadrer les autorisations en matière d'affichage publicitaire à l'échelle communale. À l'échelle intercommunale, le Plan de Mobilité peut également proposer des objectifs en matière de communication et d'informations aux usagers au travers du réseau de transports collectifs.

12. PROPOSER DES ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE

MOTS-CLÉS

Transports collectifs
Intermodalité
Modes actifs

Enjeux du diagnostic

» **Poursuivre la réflexion sur la création de parking-relais et stationnement cycle aux abords de l'axe ;**

» **Repenser la place de la voiture dans les centres-villes et centres-bourgs afin de rendre concurrentiels les autres modes tout en améliorant la sécurité et l'environnement des autres usagers (stationnement, hiérarchisation de la voirie) ;**

» **Améliorer et développer l'accessibilité multimodale des usagers du BHNS vers les sites générateurs de flux situés dans l'aire d'influence (15 minutes à vélo).**

La voiture individuelle est le mode de transport le plus prisé sur le territoire du Grand Douaisis avec une part de 65% des modes de déplacements choisis (ce taux monte à 80% lorsqu'il s'agit des déplacements domicile-travail).

Des solutions existent néanmoins pour **réduire la part de la voiture individuelle** dans les déplacements, à commencer par les trajets dédiés aux loisirs par exemple. En effet, le territoire est non seulement doté de **la ligne BHNS entièrement gratuite**, mais il comporte également **9 gares** permettant de rallier les territoires voisins. La problématique ne réside donc peut-être pas que dans l'usage de la voiture, mais aussi dans la place qui lui est faite au sein des centres urbains.

Réduire la place donnée à la voiture en centre-ville relève de l'action publique et de l'ambition politique autour de la **promotion des modes actifs** et **des transports collectifs**. Ce type de démarche appelle rarement un portage privé puisque les aménagements et opérations réalisés (parking-relais et bornes vélo par exemple) interviennent sur le domaine public.

Les partenaires prioritaires dans ces initiatives sont les collectivités territoriales, mais également le syndicat mixte des transports du Douaisis (SMTD). S'agissant d'aménagements tels qu'un parking-relais, l'EPCI, le Département ou la Région peuvent également être des partenaires importants, notamment sur le financement et l'accompagnement à la réalisation du projet.

Localisation

Afin d'encourager les déplacements alternatifs à la voiture, il est préférable de réaliser ces aménagements aux abords des arrêts de transport du BHNS, en particulier ceux à proximité des sites d'intérêts touristiques (Centre Historique Minier, musées, etc.) ou patrimoniaux (cités minières classées UNESCO), ainsi que dans les centres-villes et centres-bourgs où se concentre l'offre d'équipements et de services. Les entrées de ville ne sont pas non plus à négliger dans ce type d'aménagement.

Navette « Ma Citadine »
en centre-ville d'Arras

Retour d'expérience

Afin de réduire le nombre de voitures en circulation dans le centre-ville de Douai, éveole a mis en place en partenariat avec la ville de Douai, « Bin-bin, la p'tite navette ». Cette navette dessert l'hypercentre au travers de 16 arrêts et est gratuite. C'est aussi le cas à Arras, la Communauté Urbaine d'Arras a mis en place, en partenariat avec Artis, la navette « Ma Citadine ». Cette navette, gratuite, dessert l'hypercentre d'Arras selon 2 circuits. Cinq parkings-relais, également gratuits, ont été réalisés aux abords du centre-ville afin d'inciter les usagers à prendre Ma Citadine, qui circule de 6h30 à 20h selon une fréquence de 10 mn.

La mise en place de ces navettes permet ainsi de réduire le nombre de véhicules en hypercentre, et concourt également à l'attractivité du centre-ville.

Dans la même optique et pour favoriser l'usage du BHNS, la commune d'Aniche a inauguré un parking-relais rue Delforge, en janvier 2024, à proximité immédiate d'un arrêt de BHNS (arrêt Delforge). Ce type de projet pourrait tout à fait être envisagé dans d'autres communes du Grand Douaisis, à l'image de Douai et du projet de parking-relais au centre hospitalier par exemple.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR LES ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE :

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche n°2.5 « Apaiser la circulation » ;
fiche n°2.6 « Aménager des pôles d'échanges multimodaux » ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, Chapitre « Décloisonner les quartiers et garantir une accessibilité aisée aux sites et secteurs générateurs de flux » (p.98) ;

→ **Bilan à mi-parcours du PCAET du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 2.3 « Repenser l'usage de la voiture individuelle » (p.60) ;

→ Parking-relais Delforge à Aniche : *https://urlr.me/2GX3uz*

Outils réglementaires

Afin de réduire la place donnée à la voiture en centre-ville, les élus communaux peuvent se saisir du Plan Local d'Urbanisme et du Plan de circulation afin de repenser la circulation par secteurs (fermetures de rues ou passage à sens unique pour apaiser la circulation). À l'échelle du Grand Douaisis, le Plan de Mobilité permet également de poser des objectifs quant à la réduction de la place de la voiture individuelle dans les centres-villes en proposant notamment des alternatives (parking-relais, location de vélo).

13. ANIMER L'ESPACE PUBLIC

MOTS-CLÉS

Transports collectifs
Intermodalité
Animation
Espace public

Enjeux du diagnostic

» **S'appuyer sur le BHNS pour mettre en réseau les sites d'intérêt patrimoniaux et les équipements d'intérêt touristiques ;**

» **Maintenir l'accessibilité depuis et vers les sites générateurs de flux situés à proximité immédiate de l'axe du BHNS ;**

» **Améliorer et développer l'accessibilité multimodale des usagers du BHNS vers les sites générateurs de flux situés dans l'aire d'influence (15 minutes à vélo).**

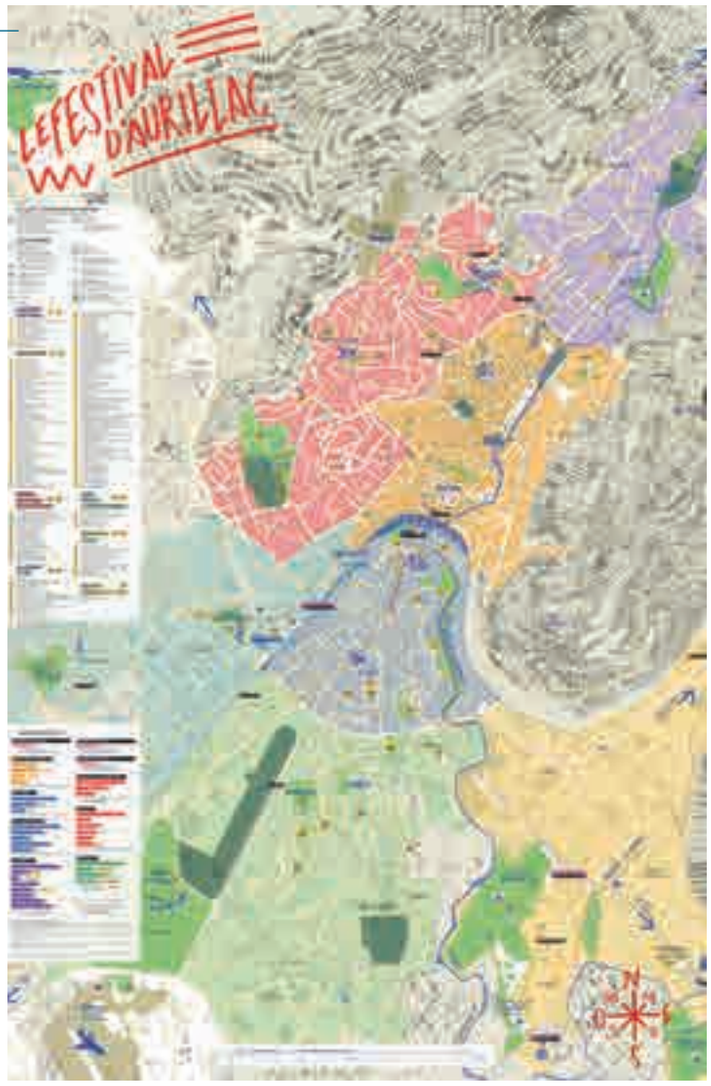
L'usage du BHNS répond à un besoin de se déplacer sur le territoire du Douaisis, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail, pour les loisirs ou la découverte du territoire.

Ainsi, au-delà d'un simple moyen de transport, **le BHNS pourrait être envisagé comme un levier de découverte des spécificités territoriales** du Grand Douaisis, en permettant d'une part, de se rendre aux différents points d'intérêt desservis, et, d'autre part, de communiquer sur tout événement ayant lieu sur le territoire et accessible depuis le BHNS. Des **événements locaux** comme la fête de la fraise à Ecaillon pourraient développer leur communication auprès du grand public en étant relayés par ce biais.

La question de l'événementiel au sein de l'espace public revêt deux aspects : celui de **l'animation territoriale** et celui de **la communication aux usagers** (voir fiche 2.5 « Faciliter la pratique du BHNS par une meilleure information aux usagers »). En effet, **les communes, organisatrices d'événements peuvent travailler de concert avec le syndicat mixte des transports du Douaisis (SMTD)** afin de coordonner une communication efficace axée sur l'animation territoriale et le patrimoine du Grand Douaisis. Sauf exception, le portage de ce type de démarche reste public et constitue un levier important dans l'animation du territoire et la promotion des événements ayant lieu dans les communes traversées par le BHNS (fête de la fraise à Ecaillon ou fêtes de Kopierre à Aniche par exemple).

Localisation

Toutes les communes traversées par le BHNS peuvent mettre en place des campagnes de communication aux usagers mettant en avant les spécificités territoriales du Grand Douaisis. Ces éléments de communication peuvent être plus prégnants sur les arrêts, mais également au niveau des administrations et lieux publics afin de faire la promotion de l'ensemble des événements accessibles par le BHNS.



Plan de la ville d'Aurillac
dédié à la circulation en bus
durant son festival

Retour d'expérience

La ville d'Aurillac adapte son réseau de transports publics durant le festival du théâtre de rue qu'elle organise. Pour ce faire, une communication complète autour du réseau existant et des secteurs d'intérêt est mise en place afin de faciliter la lecture du territoire pour les usagers et visiteurs. L'ensemble du réseau de transports collectifs constitue un relais majeur de la communication de l'événement et sert également de support pour sa réussite.

Dans le cas du BHNS, ce type de communication pourrait tout à fait être envisagé en mettant en place un calendrier des événements communaux traversés par le BHNS et en pensant une communication simplifiée avec des pictogrammes.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR L'ANIMATION DE L'ESPACE PUBLIC EN LIEN AVEC LE BHNS :

→ **Cahier de recommandation BHNS du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 5 « Faciliter la pratique du BHNS par une meilleure information aux usagers » (p.20) ;

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche n°1.2 « Maintenir et développer les commerces de proximité dans les centres-villes/centres-bourgs » ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, Chapitre « Décloisonner les quartiers et garantir une accessibilité aisée aux sites et secteurs générateurs de flux » (p.98) ;

→ **Bilan à mi-parcours du PCAET du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche 2.4 « Développer l'usage des transports en commun » (p.62) ;

→Information usagers festival d'Aurillac :
https://urlr.me/Ne9DAu

Outils réglementaires

Les élus communaux ont à leur disposition de nombreux outils afin d'orienter la communication de leur commune quant aux différents événements y étant organisés (plan de communication, charte graphique). Ces outils ne possèdent pas systématiquement de portée réglementaire, à l'inverse du Règlement Local de Publicité qui permet de cadrer les autorisations en matière de panneaux publicitaires. Le Plan de Mobilité, à l'échelle du Grand Douaisis, peut également orienter des objectifs en matière de communication aux usagers.

14. ENCOURAGER LES DEPLACEMENTS ALTERNATIFS A LA VOITURE PAR LA MISE EN VALEUR DES RICHESSES PAYSAGÈRES ET ENVIRONNEMENTALES DU TERRITOIRE

MOTS-CLÉS

Signalétique
Information aux usagers
Patrimoine paysager

Enjeux du diagnostic

» **S'appuyer sur le BHNS pour mettre en réseau les sites patrimoniaux et les équipements d'intérêt touristique ;**

» **Préserver et développer les cônes de vue vers les éléments paysagers d'intérêts ;**

» **Valoriser l'ensemble des patrimoines industriel, minier et urbain de chaque commune traversée et mettre en lumière leur accessibilité en transports en commun.**

De nombreux dispositifs nationaux, mais aussi locaux (gratuité des transports en commun, aide à l'achat de vélo, service Vellow) incitent aux déplacements en modes actifs et en transport en commun.

Pourtant, **ces modes de déplacements (bus, vélo, marche) sont marginaux**. De nombreux freins ont été évoqués lors du diagnostic de l'étude BHNS. Parmi les arguments énoncés, **le manque de signalétique** rendant difficile l'orientation et l'organisation du parcours (cheminement, temps de parcours) et la **faible qualité des espaces publics.** Pourtant, l'axe du BHNS traverse des communes disposant d'un patrimoine bâti et paysager d'intérêt et reconnu (classement UNESCO, patrimoine historique classé ou inscrit, etc.). Ce patrimoine n'est pas suffisamment mis en valeur lorsque l'on emprunte le BHNS ou peu visible. Avec peu d'investissement, des aménagements ou des dispositifs peuvent être mis en place pour faciliter les déplacements et en améliorer leur qualité pour les rendre plus agréables (signalétique, itinéraires thématiques).

De nombreux acteurs peuvent initier ce genre d'aménagement ou dispositifs (commune, intercommunalité, SMTD, office du tourisme, le Département, etc.) en fonction des lieux où ils s'implantent (espace public communal, arrêt de transport, etc.). Pour être efficace, ils doivent être visibles de tous, clairs, bien intégrés dans leur environnement et cohérents à l'échelle de l'axe du BHNS.

Localisation

Les aménagements visant à révéler les richesses paysagères et environnementales peuvent être réalisés sur l'ensemble des communes traversées par le BHNS, en particulier celles accueillant un patrimoine naturel et architectural reconnu. Afin d'encourager les déplacements alternatifs à la voiture, il est préférable de réaliser ces aménagements aux abords des arrêts de transport du BHNS, en particulier ceux à proximité des sites d'intérêts touristiques (Centre Historique Minier, musées, etc.) ou patrimoniaux (cités minières classées UNESCO), ainsi que dans les centres-villes et centres-bourgs où se concentre l'offre d'équipements et de services.

Itinéraires - Ile-aux-moines

Signalétique Ile-aux-moines

Retour d'expérience

Les aménagements permettant de s'orienter dans la ville ou valorisant des points d'intérêts sont diverses tant sur la forme (panneau, flèche, etc.), le support (digital, bois, papier, etc.) ou encore le contenu (direction, temps de parcours) nécessitant plus ou moins d'investissement. L'île aux Moines, située dans le Golfe du Morbihan, est un site touristique majeur au regard des paysages et des points de vue qu'elle offre. Elle accueille chaque année des milliers de visiteurs en période estivale imposant d'organiser les cheminements sur l'île. Il existe sur l'île aux Moines 4 circuits balisés par un marquage au sol auquel s'ajoute une carte des itinéraires précisant les centres d'intérêts, la distance et le temps moyens du parcours aller-retour.

Pour aller plus loin...

Outils réglementaires

Le schéma directeur de la signalisation est un document qui permet d'encadrer la signalétique sur un territoire. S'il n'a pas de valeur opposable, il permet toutefois d'harmoniser la signalétique sur un vaste territoire. Ces schémas sont souvent élaborés à l'initiative des Départements compte-tenu de leur compétence historique en matière de tourisme, les parcs naturels régionaux au regard des enjeux paysagers, voire des intercommunalités pour affirmer notamment leur identité.

15. AMELIORER L'INFORMATION DES USAGERS EN REGULANT L'AFFICHAGE PUBLICITAIRE

MOTS-CLÉS

Lisibilité de l'espace public
Informations aux usagers
Signalétique

Enjeux du diagnostic

» **Encadrer l'affichage publicitaire.**

La publicité extérieure peut prendre différentes formes. Il peut s'agir d'un panneau d'affichage publicitaire implanté sur le domaine public, privé ou une construction. Les enseignes ou pré-enseignes sont considérées également comme de la publicité extérieure. Elle peut être lumineuse ou non et de différentes surfaces. Pourtant encadrée à l'échelle nationale et/ou locale, on constate une évolution croissante de ces dispositifs dans le Douaisis, en particulier le long des infrastructures routières majeures, telles que la RD 645.

Si **l'affichage publicitaire peut être un outil de promotion du territoire** ou de valorisation des entreprises locales, **il est nécessaire toutefois de l'encadrer**. En effet, en fonction de sa densité ou de son implantation, il peut porter atteinte à l'espace public, masquer des éléments de patrimoine remarquable ou l'horizon vers des espaces ouverts (coupure d'urbanisation). **Sa surreprésentation peut être perçue comme intrusive dans l'environnement visuel** et le paysage quotidien des usagers et habitants. Dès lors, pour améliorer les informations aux usagers et le cadre de vie des habitants aux abords de l'axe du BHNS, **il peut être pertinent de réguler cet affichage.**

Depuis le 1er janvier 2024, **les maires des communes,** couvertes ou non par un Règlement Local de Publicité (RLP), **sont compétents pour assurer la police de la publicité.** Ils doivent dorénavant réceptionner et traiter les déclarations et autorisations préalables à l'installation de publicités, d'enseignes et de pré-enseignes, mais aussi contrôler le respect de la réglementation en vigueur et, le cas échéant, prononcer des sanctions. La commune ou l'EPCI, en cas de transfert de compétence à ce dernier, **peut également élaborer un règlement local de publicité** pour réglementer l'affichage publicitaire.

Localisation

Les actions visant à réguler l'affichage publicitaire peuvent être menées dans l'ensemble des communes traversées par le BHNS. Toutefois, afin d'améliorer l'information des usagers du BHNS, il convient de prioriser ses actions sur l'axe du BHNS (notamment la RD 645) et plus particulièrement aux abords des arrêts de transport.

Rue Suzanne Lannoy à Dechy 2013

Simulation de l'incidence du RLP
limitant les panneaux publicitaires
sur la rue Suzanne Lannoy

Retour d'expérience

L'étude relative à l'affichage publicitaire menée en 2016 par le SCOT GRAND DOUAISIS, a identifié la commune de Dechy comme étant fortement impactée par ces dispositifs avec un taux de non-conformité et de mauvaise intégration de 42.5% des dispositifs recensés.

Pour maîtriser ce phénomène, Dechy a élaboré un RLP en 2021. Elle a ainsi édicté des règles strictes permettant d'encadrer la publicité en particulier aux abords des éléments de patrimoine remarquables et entrées de ville.

Si le RLP permet de maîtriser l'implantation des nouveaux dispositifs d'affichages publicitaires, il peut être complexe de supprimer les affichages illégaux existants car cela nécessite des moyens humains pour les recenser, faire les démarches auprès des propriétaires et contrôler le respect.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR LES INFORMATIONS AUX USAGERS :

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche n°4.6 « Mettre en place un réglement local de publicité ».

Outils réglementaires

Il existe un outil réglementaire permettant de réguler l'affichage publicitaire. Il s'agit du règlement local de publicité (RLP). Ce document opposable aux tiers permet de tenir compte des spécificités locales et de venir préciser les règles du règlement national de publicité. A l'instar du PLU, le RLP comporte un rapport de présentation, un règlement et un plan de zonage et enfin des annexes. L'élaboration de ce document est confiée à la collectivité compétente en matière de PLU, les communes sur le territoire du Grand Douaisis.

16. COMMUNIQUER LES POINTS D'INTÉRÊTS AUTOUR DE L'AXE

MOTS-CLÉS

Se repérer
Découverte
Information
Transports collectifs

Enjeux du diagnostic

» **Maintenir l'accessibilité depuis et vers les sites générateurs de flux situés à proximité immédiate de l'axe du BHNS ;**

» **S'appuyer sur le BHNS pour mettre en réseau les sites patrimoniaux et les équipements d'intérêt touristique.**

Qu'il s'agisse de services publics, d'équipements sportifs, culturels, ou encore de loisirs, il n'est pas rare de trouver sur le domaine public routier (route, intersection, etc.) de la signalisation d'information locale (SIL) permettant d'orienter les automobilistes dans leurs déplacements. Si ces dispositifs doivent respecter le code de la route pour garantir la sécurité et la bonne compréhension des usagers, il n'en demeure pas moins qu'une grande liberté est offerte sur la forme (supports, matériaux, messages diffusés, police d'écriture, etc.).

Les communes traversées par le BHNS concentrent un certain nombre d'équipements, de services ou de sites patrimoniaux d'intérêts, **dont le rayonnement dépasse parfois le territoire,** à l'instar du Centre Historique Minier de Lewarde. Ces sites disséminés sur le territoire se situent pour bon nombre d'entre eux dans l'aire d'influence du BHNS (5 minutes à pied ou 15 minutes en vélo). L'étude sur le BHNS a permis de révéler que la SIL existante sur le domaine public routier n'est pas transposée pour les usagers des transports en commun. Ainsi, **on constate l'absence d'information sur les centres d'intérêts à proximité du BHNS**, qu'il s'agisse du plan du réseau de transport, des arrêts de transport ou leurs abords, dans le bus, permettant de faciliter l'orientation des usagers du BHNS. Ce constat peut être un frein dans l'usage des transports en commun, pourtant des solutions nécessitant peu de moyens existent.

Par nature étant réservé au domaine public routier, **la compétence pour implanter de la SIL** est répartie entre plusieurs acteurs en fonction du type de voiries concernées et de leur localisation, en ou hors agglomération. **Elle peut ainsi relever de la commune, de l'intercommunalité, du Département ou de l'État.**

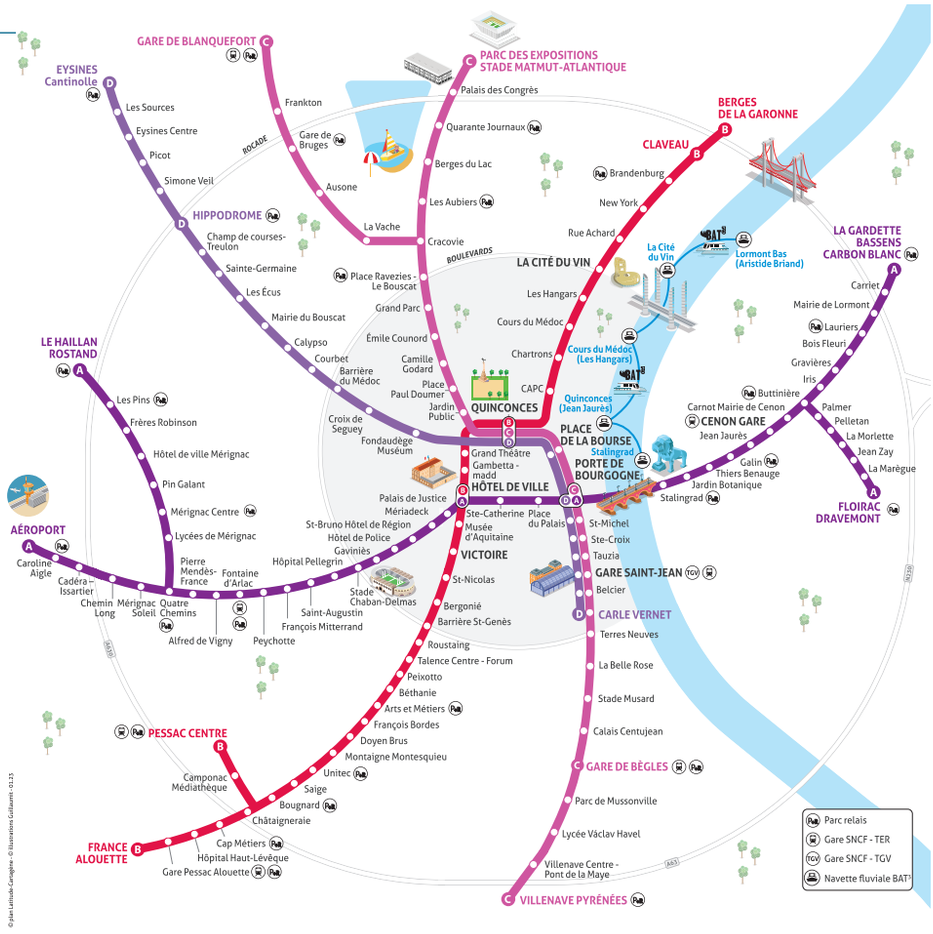
S'agissant de l'installation de dispositifs de signalisation sur les arrêts de transport, sur ou dans le bus, ou encore sur les supports de communication du réseau (plan, site internet, etc.), cette compétence relève du gestionnaire du réseau ou de son exploitant en fonction des supports concernés.

Pour que la SIL soit lisible et efficace, **il est nécessaire d'harmoniser le graphisme, hiérarchiser les sites à signaler, assurer leur intégration dans l'environnement ou encore créer une identité graphique.** Ainsi, la réflexion sur la SIL doit être menée à une échelle plus large que les communes et associer l'ensemble des acteurs (tourisme, SMTD, etc.).

Localisation

Toutes les communes traversées et desservies par le BHNS peuvent réaliser des aménagements permettant de communiquer les points d'intérêts autour de l'axe. Les dispositifs d'information peuvent prendre place aux arrêts de transport en commun, dans les bus, sur le plan du réseau ou encore sur le site internet dédié au réseau de transport en commun.

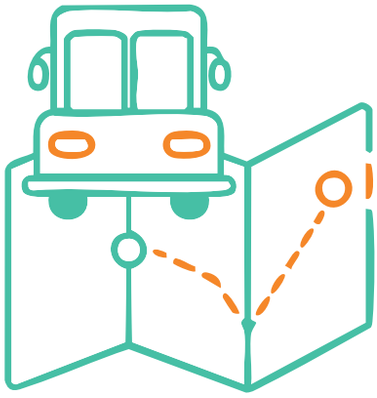
Plan du réseau de tram, Bordeaux Métropole



Retour d'expérience

Le site internet d'évéole, exploitant du réseau de transport du Douaisis, permet d'organiser ses déplacements en transport en commun en renseignant son point de départ et son lieu d'arrivée. Si cette application est utile pour préparer son trajet en amont, il n'existe pas sur le plan du réseau d'informations permettant de localiser aux abords des arrêts de transport les points d'intérêts.

Pour faciliter les déplacements en transport en commun, notamment à destination des usagers qui connaissent peu le territoire, de nombreux gestionnaires ou exploitants de réseaux mettent à disposition des usagers des informations complémentaires permettant de mieux se repérer dans la ville, à l'instar de Bordeaux Métropole. Cette dernière gère le réseau de transport en commun TBM (tramway, bus, vélo, parcs-relais, navettes fluviales), la signalisation, le stationnement et la voirie dans le cadre de l'exercice de sa compétence déplacements. Le plan de réseau de transport en commun localise les points d'intérêts à proximité des arrêts de transport (gare, stade, parcs et jardins, aéroport, cité du vin, parc relais, etc.) et les arrêts de transport disposent d'informations utiles aux voyageurs comme le plan du quartier, parfois en 3 dimensions, pour mieux se repérer et faciliter la fin du trajet.



COMMENT CONCILIER LES ENJEUX D'OPTIMISATION FONCIÈRE ET D'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE ?

Comment concilier les enjeux d'optimisation foncière et d'adaptation au changement climatique ?

17. IMPULSER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

MOTS-CLÉS

Neutralité carbone
Énergies renouvelables
Autonomie
Atténuation

Enjeux du diagnostic

» **Exploiter les potentiels du territoire en matière de développement des énergies renouvelable ;**

» **Prioriser l'implantation des dispositifs EnR&R sur le foncier artificialisé ou délaissé ;**

» **Veiller à la bonne insertion paysagère des équipements de production d'énergie renouvelable.**

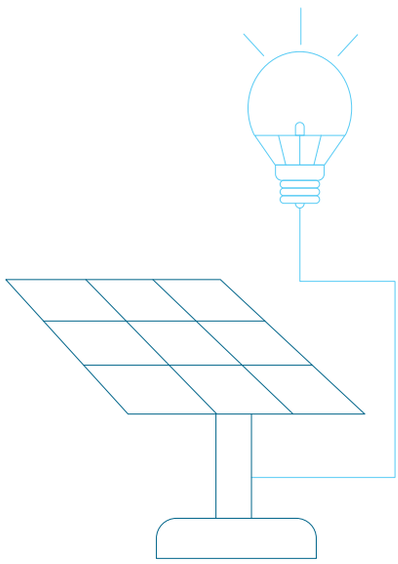
La crise énergétique et la volatilité des prix des énergies fossiles nous incitent à accélérer le développement des énergies renouvelables et de récupération. Le territoire dispose d'un potentiel important, notamment en géothermie et photovoltaïque. Il existe aujourd'hui une multitude d'outils et de solutions afin d'impulser cette transition.

Les installations de production d'énergies renouvelables ne nécessitent pas toujours une emprise importante au sol et dans la majorité des cas **s'intègrent très bien à l'environnement.** Lorsque nous évoquons les implantations de dispositifs de production d'énergies renouvelables, il est important de prendre en compte un maximum d'**enjeux,** qu'ils soient **environnementaux ou paysagers** afin de bien intégrer ces nouvelles pratiques énergétiques au sein des territoires. Aussi, le SCoT priorise l'implantation des dispositifs de **production d'électricité photovoltaïque sur le bâti, au sein des friches ou des espaces déjà artificialisés.**

En matière de transition énergétique, tout le monde peut apporter sa pierre à l'édifice. Si la **distribution de l'électricité et du gaz est du ressort des agglomérations** et celle de **chaleur et de froid relève de la compétence communale**, les installations de production d'énergies renouvelables, selon leur usage, peuvent être d'**initiatives publiques** (commune, intercommunalité, syndicat, etc.) ou **privées** (entreprises ou particuliers).

Localisation

Toutes les communes traversées par le BHNS peuvent réaliser des aménagements en faveur des énergies renouvelables sur l'ensemble de l'axe et particulièrement sur les espaces publics, les friches et les espaces artificialisés.



Installation de panneaux phtovoltaïques à Guesnain.

Retour d'expérience

A Guesnain, rue de Beaumont, le bailleur social Maisons et Cités a installé des panneaux photovoltaïques sur la toiture de 48 logements. Sur cette typologie de logements en bande, cette installation photovoltaïque s'insère parfaitement au sein du paysage urbain, tout en permettant de satisfaire partiellement aux besoins énergétique des habitants.

Qu'il s'agisse de toitures de logements, d'équipements ou encore de commerces, ces espaces sont propices à l'installation de dispositifs d'EnR&R permettant à la fois de satisfaire les besoins des usagers de ces bâtiments, mais aussi de réduire la dépendance aux énergies fossiles et accélérer la transition énergétique sur le territoire.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE :

→ **Charte du SCOT GRAND DOUAISIS relative à l'implantation du solaire photovoltaïque et thermique** sur le territoire du Grand Douaisis ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, Chapitre « Comment maîtriser les coûts énergétiques et valoriser les ressources locales ? » (p.154) ;

→ **Porter à connaissance version consolidée du SCOT GRAND DOUAISIS**, chapitre « La sobriété énergétique et le développement des Energies Renouvelables et de Récupération (EnR&R) » , 2022.

Outils réglementaires

Le PLU peut inciter au déploiement des EnR&R, que ce soit dans le règlement ou les orientations d'aménagement et de programmation, en autorisant ce type d'occupation du sol, en fixant des objectifs de performance énergétique ou encore en s'assurant que les règles relatives aux prescriptions architecturales permettent leur installation.

18. VÉGÉTALISER L'ESPACE

MOTS-CLÉS

Cadre de vie
Services rendus par la nature
Paysage
Adaptation au changement climatique
Biodiversité

Enjeux du diagnostic

» **Préserver et valoriser les continuités écologiques et les réservoirs de biodiversité existants ;**

» **Adapter le territoire au changement climatique (préserver et développer les ilôts de fraicheur, aménagements urbains et architecturaux adaptés à l'évolution du climat, pratiques agricoles...) et atténuer ses effets.**

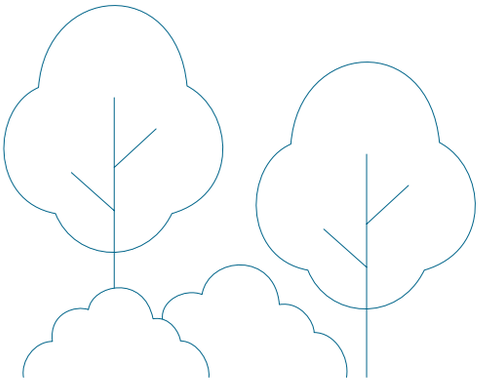
La végétalisation de l'espace ne relève plus uniquement de l'agrément. Elle apporte de nombreux bénéfices à un territoire, que ce soit pour la biodiversité, la santé des habitants ou encore l'adaptation au changement climatique.

De nombreuses solutions existent pour permettre la multiplication des opérations de végétalisation. Les aménagements mis en place ne nécessitent pas forcément des emprises importantes. Ils peuvent aussi être **simples, ponctuels et légers** comme par exemple la végétalisation des façades, des abribus ou encore la création de jardins urbains. D'autres peuvent nécessiter des emprises plus importantes à l'instar des forêts urbaines ou encore des cours d'écoles oasis.

Dans tous les cas, pour la mise en place de ce type d'aménagement, il est important de bien réfléchir aux espèces végétales qui seront implantées afin qu'elles soient **adaptées** non seulement **au climat régional mais aussi à l'espace** dans lequel elles évolueront (développement racinaire, entretien, arrosage, etc.)

Le portage de ce type de projet étant principalement **public**, il est intéressant d'envisager une **approche intercommunale** afin de garantir une continuité dans les aménagements proposés.

Associer les habitants/usagers à ce type de démarches permet d'en faciliter **l'appropriation** et la **pérennité** dans le temps (par exemple avec l'association des écoliers dans le cadre de l'aménagement d'une cour d'école oasis).



Localisation

Ce type de projet pourrait se traduire sur l'ensemble de l'axe du BHNS, en particulier, sur les portions les plus minérales aujourd'hui (secteur Douai-Dechy, Auberchicourt-Aniche). Les façades de bâtiments publics peuvent également être des espaces privilégiés pour ce type d'implantation.

Végétalisation de l'espace public,
Cité Sainte Marie à Pecquencourt

Retour d'expérience

Afin d'atténuer le caractère minéral de certaines rues, la ville de Lille a mis en place un permis de végétalisation des façades pour les habitants. Sur demande des riverains, une fosse de plantation est installée aux pieds de la façade concernée dans laquelle différentes variétés de végétaux peuvent être plantées (plantes grimpantes, arbustes, fleurs).

La végétalisation des façades permet de créer des espaces verts verticaux améliorant ainsi la qualité de l'espace public tout en ayant un effet bénéfique pour la biodiversité.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR LA VÉGÉTALISATION DES ESPACES :

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**,
fiche n°1.1 « Densifier et intensifier la ville autour des arrêts de transports en commun » ;
fiche n°1.2 « Maintenir et développer les commerces de proximité dans les centres-villes/centres-bourgs » ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, Chapitre « Développer les espaces verts de proximité » (p.126), « Rafraichir le tissu urbain » (p.130), « Intégrer les continuités écologiques dans le projet : ne pas fragmenter et développer les connexions entre les milieux » (p.170) ;

→ **Le jardin des senteurs** mis en place par la ville de Marcq-en-Barœul : *https://urlr.me/APmuEn*

Outils réglementaires

Il n'existe pas de document réglementaire permettant de traduire ce type de projets.

19. DÉVELOPPER UNE GESTION INTÉGRÉE DE L'EAU DANS LES AMÉNAGEMENTS FUTURS, AUX ABORDS, COMME LE LONG DE L'AXE

MOTS-CLÉS

Ressource vitale
Cadre de vie
Préservation de l'eau

Enjeux du diagnostic

» **Préserver les ressources naturelles (sol, eau, air) permettant de satisfaire aux besoins vitaux des habitants du Grand Douaisis et des territoires voisins (manger, boire, respirer, dormir, se loger) ;**

» **Garantir un aménagement du territoire compatible avec la préservation des ressources naturelles (approvisionnement en eau potable…).**

L'eau est une richesse. A ce titre, il est important de lui redonner un rôle central dans l'aménagement d'un territoire et de restaurer son cycle naturel. La gestion intégrée des eaux pluviales doit donc devenir une priorité en infiltrant le maximum de gouttes d'eau au plus près de leur point de chute.

Les solutions à mettre en place pour y parvenir sont variées et porteuses de **nombreux autres bienfaits** (amélioration du cadre de vie, rafraîchissement, biodiversité, etc.). Parking perméable, noue végétalisée, jardin de pluie sont quelques exemples du panel de possibilités offertes par ces techniques alternatives de gestion des eaux pluviales. Leur diversité permet de pouvoir trouver des faisabilités même dans les milieux les plus contraints. Ainsi, l'axe du BHNS et ses abords sont des secteurs en mesure de recevoir ce type d'aménagement. La mise en place de la **gestion alternative des eaux pluviales** incombe principalement aux collectivités mais aussi aux **professionnels de l'aménagement** dont les bailleurs sociaux. Cette gestion peut aussi être mise en œuvre par les **particuliers** en limitant l'imperméabilisation des sols et en ayant un système d'infiltration de l'eau pluviale à la parcelle.

L'Association pour le Développement Opérationnel et la Promotion des Techniques Alternatives (ADOPTA) est un expert incontournable à mobiliser pour mettre en place des projets de gestion durable et intégrée des eaux pluviales plus respectueux de l'environnement et qui prennent en compte **l'adaptation au changement climatique.**

Localisation

Ce type de projet pourrait être envisagé sur l'ensemble de l'axe du BHNS et ses abords afin de limiter la saturation des réseaux d'assainissement et favoriser le rechargement des nappes phréatiques.

Les aménagements relatifs à la gestion intégrée des eaux pluviales peuvent être réalisés sur l'ensemble des communes. Les espaces publics aux abords de l'axe étant fortement minéralisés, il parait intéressant de déployer ce type de dispositifs dans ces secteurs, en particulier sur les séquences : Sin-le-Noble/Dechy, Lewarde et Aniche qui sont des espaces plus ouverts disposant de la place suffisante pour implanter de tels aménagements.

Stationnement perméable,
Le Raquet à Sin-le-Noble

Retour d'expérience

La déconnexion des eaux pluviales via la déconnexion des gouttières du réseaux d'assainissement est une initiative mise en place par la commune de Blois. Cette opération est principalement basée sur une vaste campagne de sensibilisation via un appel à projet auprès des propriétaires de maison individuelle disposant d'un jardin. Pour les personnes intéressées, des récupérateurs d'eau de pluie sont fournis et la commune s'engage à accompagner les participants tout au long de cette démarche. Les eaux excédentaires sont, pour leur part, infiltrées directement dans le sol.

Pour aller plus loin...

POUR TROUVER D'AUTRES RESSOURCES SUR LA VÉGÉTALISATION DES ESPACES :

→ **Guide Pratique Sobriété du SCOT GRAND DOUAISIS**, fiche n°1.1 « Densifier et intensifier la ville autour des arrêts de transports en commun » ;

→ **Guide pratique PLU DT3E du SCOT GRAND DOUAISIS**, chapitre «Faire de la préservation de la ressource en eau un vecteur d'innovation dans la conception du projet» (p.164), « Rafraichir le tissu urbain » (p.130).

→ **Retour d'expérience de l'ADOPTA sur la noue d'infiltration :** *https://urlr.me/jwHQyZ*

Outils réglementaires

Le PLU peut imposer dans le règlement ou recommander dans les orientations d'aménagement une gestion des eaux pluviales à la parcelle par des techniques alternatives. Le zonage pluvial ou encore le règlement d'assainissement collectif porté par la commune ou le groupement de communes sont également des outils réglementaires mobilisables.

REMERCIEMENTS

Le SCOT GRAND DOUAISIS remercie l'implication des partenaires et des acteurs ayant contribué à la publication de ce carnet d'inspirations. À ce titre, le SCOT souhaite particulièrement remercier le CAUE pour le suivi de ce projet et les conseils donnés dans le cadre du partenariat.

Nous remercions également l'IAUGL pour le partenariat opéré dans le cadre de l'atelier de projet.

Le SCOT GRAND DOUAISIS remercie également l'ensemble des élus, techniciens et partenaires pour leur participation aux différents temps forts de l'élaboration de ce carnet et leur partage d'expériences. Le SCOT GRAND DOUAISIS espère que vous pourrez trouver des réponses aux problématiques identifiées dans vos communes respectives au travers des projets présentés.

BIBLIOGRAPHIE

Thème 1 : Quel habitat demain ?

Fiche n°1 : Optimiser le foncier en répondant aux besoins

LIV - Laboratoire de Recherche et Développement de la start'up Villes Vivantes. (2021). Le guide du BIMBY & de la bonne division parcellaire. Dans Opération BIMBY Périgueux. Consulté le 27 juin 2024, à l'adresse https://bimby.perigueux.fr/

Parking Silo de la Plaine Image - L& # 039 ; Observatoire CAUE. (2022, 27 octobre). L'Observatoire CAUE. https://www.caue-observatoire.fr/ouvrage/parking-silo-de-la-plaine-image-roubaix-59/

Fiche n°2 : Faciliter l'accession à la propriété en réduisant le coût du foncier : l'Organisme de Foncier Solidaire

Rue des Bois Blancs à Lille, opération « B'Lille » | OFSML. (s. d.). https://ofsml.fr/acheter/programmes/rue-des-bois-blancs-a-lille-operation-blille/

Fiche n°3 : Faciliter l'accession à la propriété en encourageant la mixité sociale : maisons à 1€

Bourgeot, P. C. (2022, 20 mars). « Maisons à 1 euro avec travaux » à Roubaix : la fin discrète de l'expérimentation. La Voix du Nord. https://www.lavoixdunord.fr/1155295/article/2022-03-20/maisons-1-euro-avec-travaux-roubaix-la-fin-discrete-de-l-experimentation

Fiche n°4 : Répondre aux besoins des populations, notamment des plus vulnérables

Les Jardins du Carmel à Douai - Habitat et Humanisme. (2024, 24 mai). Habitat et Humanisme : Association de Lutte Contre le Mal Logement. https://www.habitat-humanisme.org/projets/residence-intergenerationnelle-a-douai/

Fiche n°5 : Impulser des projets d'habitat innovants par les habitants : habitat participatif

Habitat Participatif en Nord. (s. d.). Les ToitMoiNous - Habitat Participatif en Nord. Habitat Participatif En Nord. https://www.habitatparticipatif-nord.fr/venue/les-toitmoinous/

Fiche n°6 : Renforcer le lien social : l'habitat partagé

Maison seniors CetteFamille de Béthune - 62400 - Béthune - Résidence Senior. (s. d.). https://www.capresidencesseniors.com/residence-service/hauts-de-france/pas-de-calais/bethune/maison-seniors-cettefamille-de-bethune-m44417.htm

Thème 2 : Comment inciter aux modes actifs et à l'usage des transports en commun au quotidien ?

Fiche n°7 : Encourager la marche à pied par des moyens innovants

Ville de Saint-Dizier – Design actif – Mur d'escalade le long de l'école Jean Macé

Saint-Dizier récompensée pour son design actif. (s. d.). https://www.saint-dizier.fr/actualite/saint-dizier-recompensee-pour-son-design-actif-5989.html

Pump Track de Saint-Dizier – Parcours de design actif

Playblog. (2022, 4 octobre). 1er parcours de Design Actif en ville à Saint-Dizier. PLAYGONES - Aménageur Créatif Ludique & Sportif. https://www.playgones.com/1er-parcours-de-design-actif-en-ville-a-saint-dizier/

Fiche n°8 : Redonner une place, même temporaire, à la marche à pied dans l'espace public

Événement Park(ing) Day – Ville de Barcelone

Park(ing) Day 2019 Kicks Off Global Week of Climate Action - ISGLOBAL. (s. d.). ISGLOBAL. https://www.isglobal.org/en/-/el-park-ing-day-2019-da-el-pistoletazo-de-salida-a-la-semana-mundial-de-accion-por-el-clima

Fiche n°9 : Permettre la pratique du vélo

Casiers individuels de la ville de Paris permettant de stocker les effets personnels des cyclistes Stationner son vélo. (s. d.). Ville de Paris. https://www.paris.fr/pages/test-stationner-son-velo-7525

Fiche n°10 : Donner une place à tous les usagers

Zone de rencontre, centre-ville de Troyes (rue Emile Zola).

Rue Emile Zola à Troyes https://www.google.com/maps/place/10000+Troyes

Plan de circulation de la ville de Troyes

Code de la rue Troyens | Site de la Ville de Troyes. (s. d.). https://www.ville-troyes.fr/au-quotidien/code-de-la-rue/

Fiche n°11 : Faciliter la pratique du BHNS par une meilleure information aux usagers

Challenge Informations Voyageurs, organisé par Île de France Mobilités sur le thème «Optimiser le retour des voyageurs dans les transports»

Challenge Information Voyageurs 2021 : Découvrez les lauréats. (2021, 7 décembre). Île-de-France Mobilités. https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/challenge-information-voyageurs-2021-decouvrez-les-laureats

Communication aux voyageurs selon les lieux d'intérêt à proximité. Exemple de la ville de Paris

Paris (75). Ligne de bus 84 Levallois-Alsace - Panthéon. SCOT GRAND DOUAISIS

Fiche n°12 : Proposer des alternatives à la voiture individuelle

Navette « Ma Citadine » en centre-ville d'Arras

Laforge, V.(2020, 23 janvier). Ma citadine étend ses horaires. Arras Communauté Urbaine. Consulté le 25 juin 2024, à l'adresse https://www.cu-arras.fr/ma-citadine-etend-ses-horaires/

Fiche n°13 : Animer l'espace public

Plan du réseau de bus durant le festival de la ville d'Aurillac

Prendre le bus pendant le festival | Mairie d'Aurillac. (s. d.). https://www.aurillac.fr/prendre-le-bus-pendant-le-festival/

Fiche n°14 : Encourager les déplacements alternatifs à la voiture par la mise en valeur des richesses paysagères et environnementales du territoire

Itinéraires touristiques de l'Île-aux-Moines (56)

Mairie de l'Ile-aux-Moines (56) - Site Officiel. (2022, 10 janvier). Mairie de L'Ile-aux-Moines (56) - Site Officiel. https://www.mairie-ileauxmoines.fr/acces-a-lile/ https://www.mairie-ileauxmoines.fr/wp-content/uploads/2023/05/Carte.pdf

Signalétique d'itinéraires pédestres à l'Île-aux-Moines

Île-aux-Moines (56) - photo mai 2024 - SCOT GRAND DOUAISIS

Fiche n°15 : Améliorer l'information des usagers en régulant l'affichage publicitaire

Photo et photomontage de la rue Suzanne Lannoy – Dechy RD 645 - Rue Suzanne Lannoy à Dechy-photo juin 2013 - étude sur l'affichage publicitaire - SCOT GRAND DOUAISIS

Fiche n°16 : Communiquer les points d'intérêt autour de l'axe

Plan du tramway de Bordeaux

Plans du réseau. (s. d.). Transport de Bordeaux Métropole. https://www.infotbm.com/fr/plans-du-reseau.html

Thème 3 : Comment concilier les enjeux d'optimisation foncière et d'adaptation au changement climatique ?

Fiche n°17 : Impulser la transition énergétique

Installation de panneaux photovoltaïques, rue de Beaumont à Guesnain. Google Maps (juillet 2024).

https://urlr.me/YWrmTx

Fiche n°18 : Végétaliser l'espace

Végétalisation de l'espace public au sein de la cité minière Sainte-Marie à Pecquencourt

Pecquencourt (59) - photo mai 2024 - SCOT GRAND DOUAISIS

Fiche n°19 : Développer une gestion intégrée de l'eau dans les aménagements futurs, aux abords, comme le long de l'axe

Stationnement perméable au Raquet à Sin-le-Noble

Sin-le-Noble (59) - photo mai 2024 - SCOT GRAND DOUAISIS

Notes

MERCI À TOUS !

SCoT GRAND DOUAISIS

Territoire d'excellence
environnementale
énergétique

36 Rue François Pilatre de Rozier
59500 Douai
03 27 98 21 00
grand-douaisis.com