



# CONTRAT D'AXE

ARTICULER URBANISME ET TRANSPORTS EN COMMUN

Commune de

## CALONNE-RICOUART

Juin 2016





# SOMMAIRE

## **PARTIE I : Éléments de contexte**

	<i>p.4</i>
Pourquoi un « contrat d'axe » ?	<i>p.5</i>
Mise en œuvre du « contrat d'axe »	<i>p.6</i>
Situation de la commune de Calonne-Ricouart	<i>p.8</i>

## **PARTIE II : Analyse urbaine**

	<i>p.11</i>
Structure et morphologie urbaine	<i>p. 12</i>
Secteurs de projet en cours ou en réflexion	<i>p. 16</i>
Éléments de contexte socio-démographique	<i>p. 18</i>
Commerces et services de proximité	<i>p. 19</i>
Espace public et cadre de vie	<i>p. 22</i>
Accessibilité piétonne	<i>p. 30</i>
Aménagements cyclables	<i>p. 43</i>

## **PARTIE III : Enjeux**

Enjeux généraux
Enjeux spécifiques par secteurs

## **PARTIE IV : Évaluation du potentiel foncier mutable**

*p. 46*

*p. 47*

*p. 47*

*p. 49*





# **PARTIE I**

## Éléments de contexte





# PARTIE I

## CONTEXTE

### QU'EST-CE QU'UN « CONTRAT D'AXE » ?

Le contrat d'axe a pour objectif de définir une stratégie d'urbanisation raisonnée et volontaire en lien avec le réseau structurant de transport en commun.

## POURQUOI UN « CONTRAT D'AXE » ?

Au cours des dernières décennies, les documents de planification n'ont pas donné d'effets structurants aux transports collectifs sur l'urbanisation du territoire.

Les espaces bâtis se sont développés en lien avec le réseau routier, généralisant le phénomène d'étalement urbain, ce qui a encouragé un usage massif de l'automobile.

Cette politique d'aménagement du territoire a participé à la perte de dynamisme des centralités urbaines existantes.

Depuis 2012, le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMTAG) porte un projet de lignes structurantes de transports en commun sur l'agglomération de Béthune-Bruay.

Ce projet est composé de deux lignes structurantes :

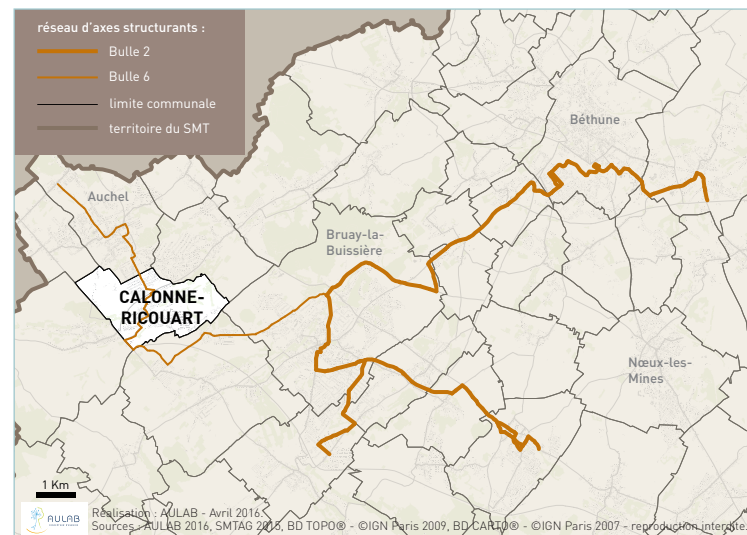
- La Bulle 2 qui relie le Béthunois et le Bruaysis ;
- La Bulle 6 qui relie l'Auchellois à Bruay-La-Buissière via la commune de Divion.

La mise en œuvre de ces lignes structurantes crée l'opportunité de repenser le développement urbain de l'agglomération et de partager une vision commune de l'évolution de notre territoire. C'est pourquoi l'AULA mène, en partenariat avec le SMTAG et Artois Comm., une étude « contrat d'axe » visant à encourager une dynamique de renouvellement urbain le long des axes structurants afin de permettre au plus grand nombre d'accéder à cette offre performante.

La démarche amène à se projeter dans l'organisation d'une ville

durable, proposant une alternative à la dépendance automobile : une mobilité de proximité favorisant les modes actifs et une mobilité inter-quartiers et supra-communale favorisant les transports collectifs. Pour permettre l'évolution vers cette mobilité plus durable, l'adoption d'une politique urbaine volontariste le long des axes structurants de transport en commun est nécessaire. Elle doit permettre d'affirmer le rôle des principales polarités urbaines du territoire et conforter les centralités communales.

### ■ Carte 1 : localisation de la commune de Calonne-Ricouart

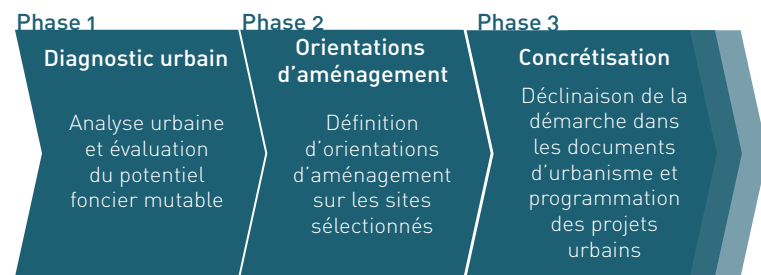


## MISE EN ŒUVRE DU « CONTRAT D'AXE »

Cette démarche s'appuie sur l'élaboration d'un diagnostic prospectif et partagé, mené dans un corridor de 500 mètres de part et d'autre du tracé des axes structurants.

Ce diagnostic sera suivi de préconisations d'aménagements et d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sur des secteurs identifiés comme stratégiques.

### • LES 3 PHASES DE LA DÉMARCHÉ :



↓  
L'objectif de la phase 1 est d'identifier et de hiérarchiser les enjeux d'aménagement du territoire au sein du corridor du BHNS au regard ...

... De la stratégie d'aménagement à l'échelle de l'agglomération



... Des besoins et opportunités à l'échelle de la commune et du quartier



## LIVRET COMMUNAL

L'étude « contrat d'axe » est formalisée par la production de livrets spécifiques pour chaque commune concernée par le tracé des lignes structurantes de transports en commun.

Ces livrets communaux ont pour objectif de présenter le diagnostic urbain, composé de l'analyse urbaine et de l'évaluation du potentiel foncier mutable (phase1).

Une deuxième série de livrets aura pour objectif de présenter les préconisations d'aménagements et les OAP (phase 2), toujours à l'échelle communal.

# PARTIE I CONTEXTE

Deux publications consultables sur le site internet [www.aularois.fr](http://www.aularois.fr), présentent la démarche et la méthodologie d'évaluation du potentiel foncier mutable :





# PARTIE I

## CONTEXTE

### PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAIN :

Le PDU définit les principes de l'organisation de la mobilité des personnes et des marchandises au sein du périmètre des transports urbains. Élaboré par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, ce document a été approuvé en juin 2015. Il est opposable aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

## SITUATION DE LA COMMUNE DE CALONNE-RICOUART

Située à l'extrémité Ouest du Bassin Minier la commune de Calonne-Ricouart est très marquée par ce passé industriel minier.

Toutefois la topographie marquée du territoire communal ainsi que la présence de fermes d'importance au coeur du tissu vernaculaire installé le long de la Clarence évoquent sa position d'interface entre un ancien bassin industriel et un paysage moins anthropique et plus rural: celui des collines de l'Artois.

## STRATÉGIE TERRITORIALE

Le SCoT de l'Artois approuvé en 2008 cible comme enjeux le renforcement des principales centralités du territoire, et identifie des principes de liaisons en transport collectif à haut niveau de service.

Le PDU Artois Gohelle approuvé en 2015 vient préciser ces enjeux, en affinant les tracés des axes structurants et en déclinant le principe d'articulation entre urbanisme et transport. Ainsi, un principe d'intensification en lien avec la desserte en transport en commun est établi.

### PRINCIPE D'INTENSIFICATION

L'intensification urbaine renvoie à la notion de durabilité et à la volonté d'améliorer le cadre de vie des habitants. Elle se traduit par des objectifs multiples en fonction des spécificités des territoires, mais repose sur des « ingrédients » communs : **densité, mixité, qualité, proximité, accessibilité.**

Cette intention se doit d'être ciblée, et la mise en oeuvre d'axes de transports collectifs structurants permet de prioriser l'action.

En fonction de la situation au sein de la structure urbaine et du tissu urbain environnant, l'intensification passe par des orientations et des actions adaptées. A ce titre différents niveaux d'intensification ont été établis sur le territoire, et délimités en fonction des critères suivants :

- Continuité bâtie avec les centralités urbaines identifiées
- Caractéristiques du tissu urbain
- Niveau de service de transport en commun envisagé

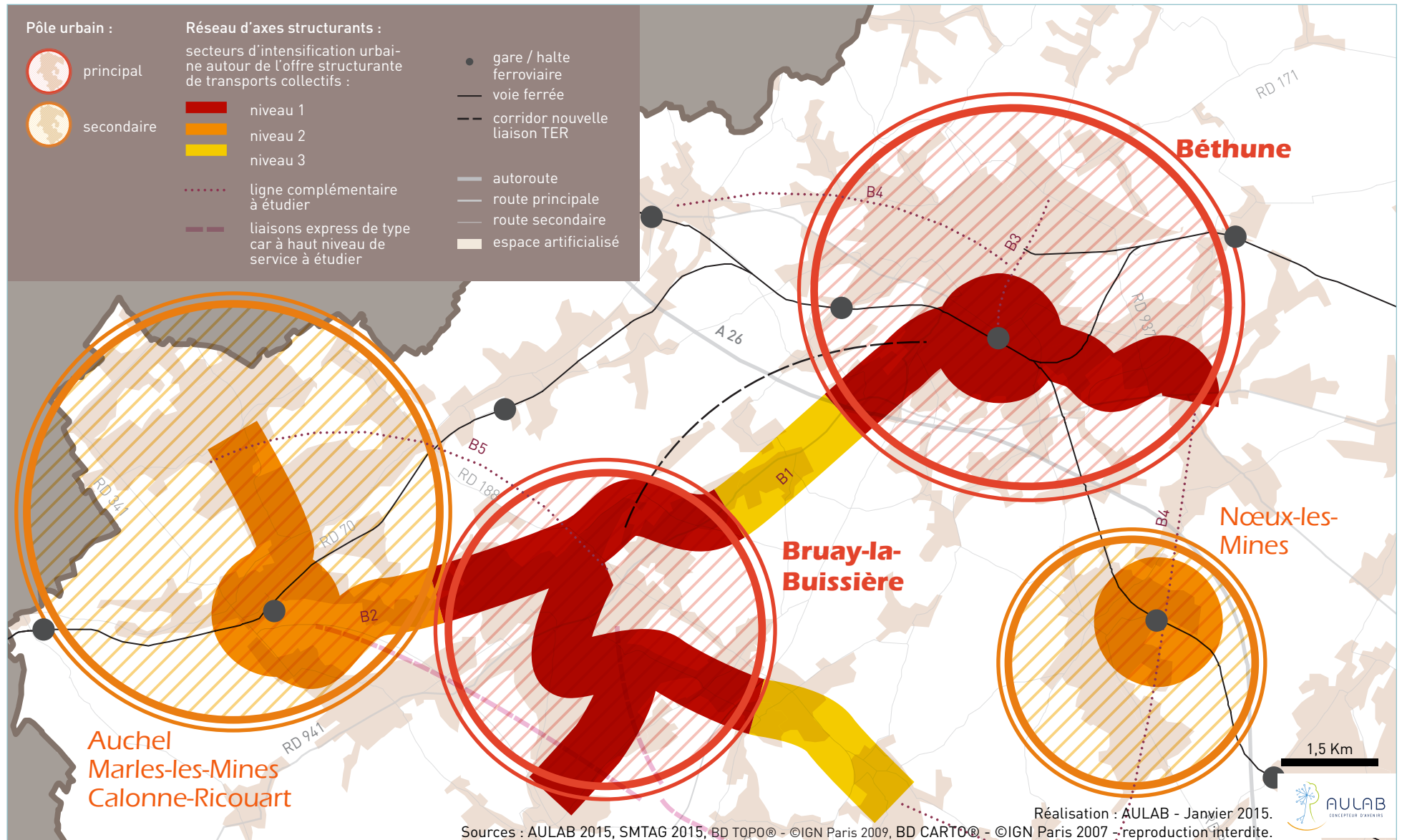
## ZONE D'INTENSIFICATION DE NIVEAU 2

Appartenant à une des pôles urbains secondaires du territoire, les quartiers de la commune de Calonne-Ricouart desservis par la Bulle 6 sont en zone d'intensification de niveau 2.

### Quels sont les principes d'aménagements préconisés dans le PDU pour les secteurs situés en zone d'intensification de niveau 2?

- Tendre vers les densités de logements élevées (mais dans une moindre mesure qu'en niveau 1).
- Encourager la diversification des typologies d'habitats afin de répondre aux besoins multiples et évolutifs de la population en termes de logements
- Favoriser la mixité fonctionnelle, pour permettre au plus grand nombre d'être à proximité des commerces et services répondant aux besoins identifiés à l'échelle du quartier
- Les secteurs de niveau 2 doivent prévoir l'implantation d'équipements ou d'établissements structurants à l'échelle communale

## Carte 2 : Principe d'intensification le long des axes structurants inscrits dans le PDU





# PARTIE II

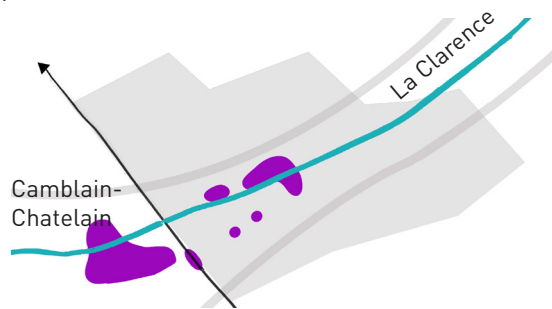
## Analyse urbaine



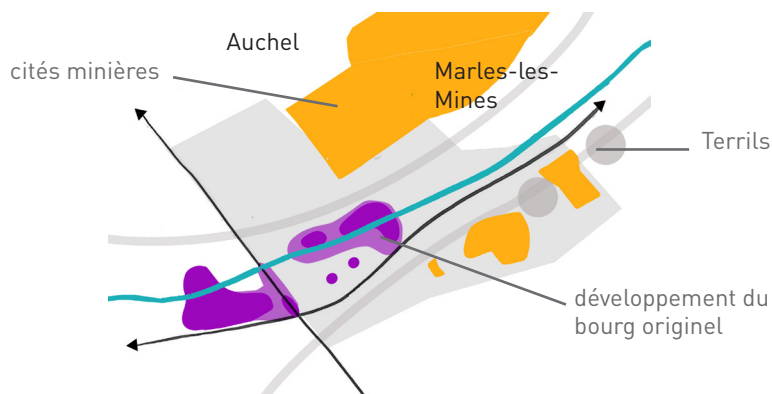


La traversée de Calonne-Ricouart par la bulle 6 donne un aperçu de la complexité de la structure communale et de l'influence de la topographie sur la constitution du tissu urbain. Pour appréhender ce tissu complexe il est nécessaire de comprendre comment la commune s'est construite.

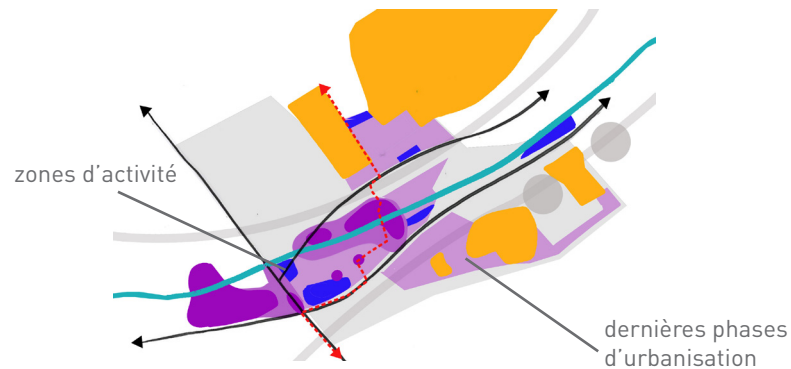
• **À l'origine : un bourg rural en fond de vallée.** Un tissu principalement composé de fermes qui s'inscrit dans la continuité de Camblain-Chatelain. Ce tissu vernaculaire a très probablement connu un développement «au fil de l'eau» (de façon, semble-t-il, très mesurée), toujours contraint par la topographie.



• **L'arrivée de l'activité minière engendre** une période d'urbanisation intensive qui investit les coteaux de façon à s'affranchir des contraintes du fond de vallée. Ce développement inscrit alors la commune dans un continuité urbaine dense la reliant à Auchel et Marles les Mines.

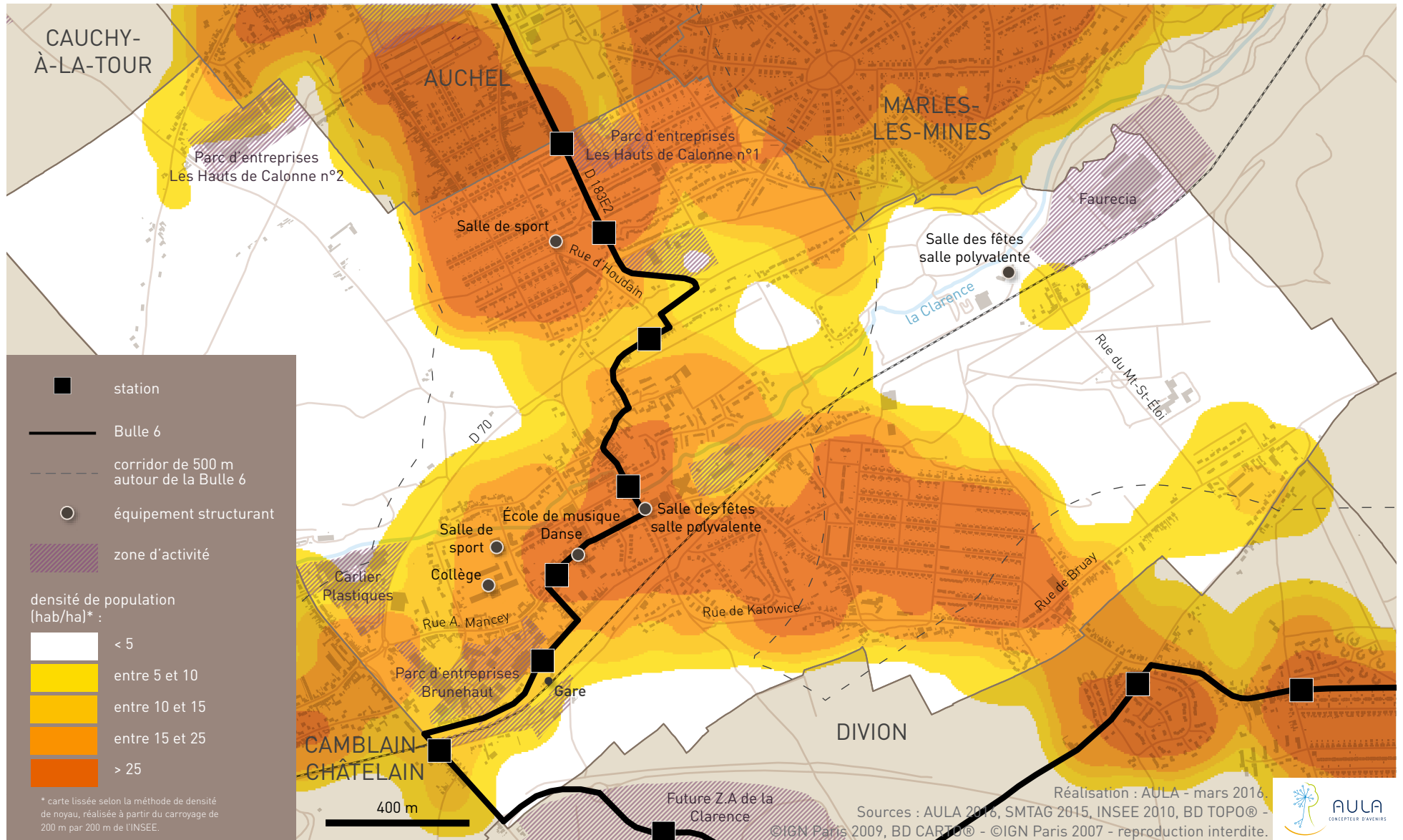


• Le fond de vallée voit quant à lui se développer des activités industrielles profitant du développement des infrastructures telles que la chaussée Brunehaut et la voie ferrée, pour s'installer à proximité immédiate du bourg originel. L'urbanisation par opérations groupées de la fin du XXème siècle va dans le même temps conforter ce fond de vallée mais également l'urbanisation des coteaux en dépit des ruptures provoquées dans le tissu urbain par les infrastructures (RD70, voie ferrée).



Cette construction par strates orientées selon le lit de la Clarence , puis par comblement du tissu existant crée un enchevêtrement des formes urbaines qui rend difficile la lecture du tissu communal. En traversant la commune du Nord au Sud, le tracé du BHNS vient contrarier ces lignes de forces qui contraignent aujourd'hui le tissu urbain et créer l'opportunité d'un nouvel axe de composition permettant de relier ces différentes entités entre elles. Il permettra d'accentuer la hiérarchisation des voiries aujourd'hui peu lisible (en dehors du cas particulier de la RD70).

### Carte 3 : Densités de population sur la commune de Calonne-Ricouart en 2010





# Structure et morphologie urbaines

## LES PRINCIPALES FORMES URBAINES

### • Le tissu économique

le tissu économique est très présent au sein de la commune car décomposé en plusieurs entités ponctuant quasiment chaque quartier. Globalement ce tissu est très désorganisé. Il ne bénéficie d'aucun traitement homogène des espaces publics et l'intégration paysagère n'est généralement pas prise en considération.



Zone d'activités de la rue de Champagne

Ces poches d'activités présentent un enjeu majeur de valorisation des espaces publics et d'intégration paysagère.

### • Le tissu hétérogène du centre bourg

Le centre bourg de Calonne présente un tissu urbain très hétérogène composé principalement d'un bâti linéaire issu d'époques variées et sans réflexion architecturale d'ensemble.

Les ruptures récurrentes occasionnées dans ce tissu linéaire par un habitat pavillonnaire renforcent l'hétérogénéité du tissu urbain.



Rue Mancey, front à rue et pavillons en retrait

Quelques opérations d'ensemble ponctuent ce tissu central, de type petits collectifs, opérations groupées ou encore lotissements le long de la Clarence.



Pavillons rue d'Ivry

Un fort enjeu de hiérarchisations des espaces se dégage sur ce secteur afin de permettre une circulation «naturelle» dans le centre bourg.

### • Les cités minières

La Cité n°5 située au nord de la commune, au contact d'Auchel : à cette cité se juxtaposent des opérations groupées qui reproduisent le schéma d'organisation du quartier, créant un ensemble très répétitif (mais architecturalement hétérogène) et peu lisible en dehors de l'axe principal nord-sud qui rejoint Auchel.

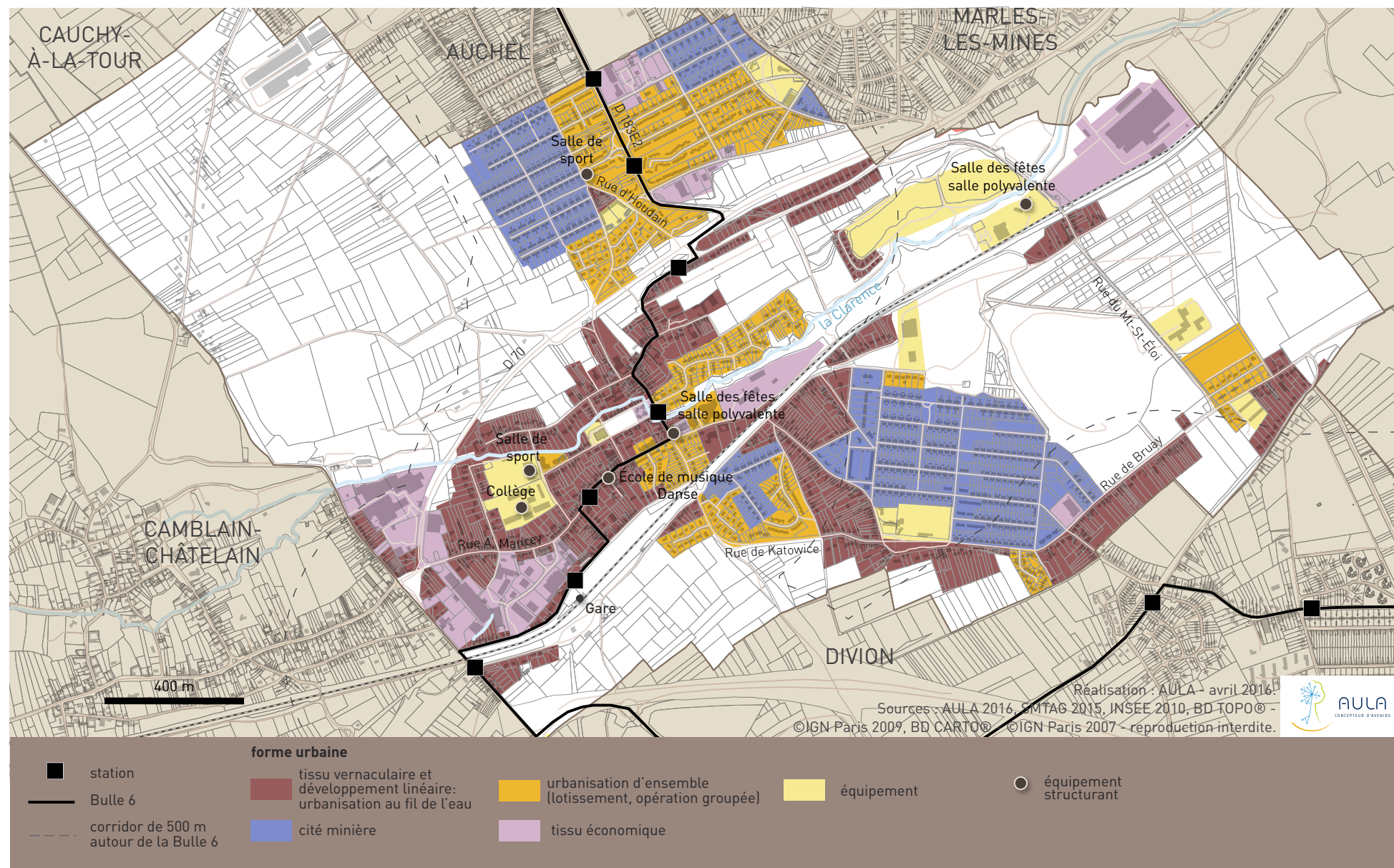
La Cité 6 majoritairement en dehors du corridor «contrat d'axe», et qui a fait l'objet d'une réhabilitation, en phase d'achèvement, dans le cadre de l'ANRU. Ce secteur de la commune situé à l'interface du système minier et du système agricole présente une certaine qualité paysagère mais dans la lignée du centre-bourg manque de lisibilité en raison d'une juxtaposition de différentes formes urbaines et du manque d'un réseau viaire hiérarchisé.



les rues rectilignes de la cité 5

## PARTIE II ANALYSE URBAINE

## Carte 4 : Analyse des formes urbaines et équipements structurants sur la commune de Calonne-Ricouart





Au sein du corridor du BHNS, plusieurs secteurs de projets sont aujourd'hui définis et font l'objet d'une attention particulière:

### les quartiers «politique de la ville»

la nouvelle géographie prioritaire de la politique de la ville identifie plusieurs quartiers sur le territoire Calonnais:

- la cité 5 est identifiée comme secteur prioritaire, en lien avec les cités de Marles et du Rond Point
- la cité 6, en lien avec la cité 30 de Divion

Il est à noter que la cité 6 a déjà fait l'objet d'une première campagne de rénovation par le biais du premier Programme de Renouvellement Urbain.

les projets municipaux en cours de réflexion:

- Le pôle culturel

la friche ferroviaire située le long de la voie ferrée, dans la continuité du parking de la gare fait aujourd'hui l'objet d'une réflexion dans le cadre de l'agrandissement du parking de la gare, et de la création d'un pôle culturel.

- La médiathèque

La médiathèque actuelle étant sous dimensionnée et ne répondant pas aux exigences en terme d'accessibilité, le projet de démolition/reconstruction du bâtiment actuel (jugé trop coûteux à réhabiliter) est actuellement en cours d'élaboration.

La nouvelle médiathèque s'érigera donc en lieu et place du bâtiment actuel.

- Projet résidentiel boulevard des sports

sur le terrain communal initialement dédié à la construction de la nouvelle médiathèque, un projet de 3 à 4 petits logements individuels est en cours d'élaboration.



L'ANRU sur la cité 6: réhabilitations et logements neufs



La friche ferroviaire: lieu du futur pôle culturel



Le site de la future médiathèque







# Commerces et services de proximité

## PERMETTRE LA VIE DE PROXIMITÉ

Permettre au plus grand nombre d'adopter une mobilité durable passe par la présence de commerces et services de proximité au sein des zones résidentielles. Nous avons réalisé un état des lieux de cette offre de proximité au sein des quartiers traversés par l'axe TC structurant, en nous inspirant d'un travail réalisé par l'agence de développement et d'urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise, qui a entrepris de définir une liste des services élémentaires relevant des besoins du quotidien :

- écoles élémentaires
- commerces alimentaires
- équipements de santé (médecin, pharmacie)
- bar-tabac, restaurant
- transport en commun performant (non repris dans notre cas, car nous nous situons au sein du corridor des axes TC structurants)

Si la présence de ces services ne constitue pas une caractéristique suffisante, elle est en revanche une condition nécessaire au développement de la vie de proximité.

En cas de présence d'une unité de chaque type de service au sein d'un quartier, nous parlons « d'îlot de proximité ». Le repérage de ces îlots sur notre territoire d'études nous permet alors d'analyser les conditions nécessaires au développement d'une telle offre et ainsi de connaître les potentialités et besoins de chaque quartier.

## ■ ILOTS DE PROXIMITÉ



# PARTIE II ANALYSE URBAINE

Au travers d'une importante couverture de son tissu urbain par les commerces et services de proximité, Calonne-Ricouart dispose d'un potentiel significatif de développement d'une vie de proximité. La localisation relativement diffuse des commerces et services de proximité sur le tissu communal génère un îlot de proximité étendu qui recouvre tout le centre bourg ainsi qu'une partie du quartier Nord, entre les cités n°5 et du rond point. Cette couverture en commerces et services de proximité pose les bases nécessaires au développement d'une vie de proximité en lien avec le BHNS.

Il est toutefois à noter que la cité 5, la cité 6 et le secteur de Quénehem ne sont pas couverts par un îlot de proximité, notamment en raison de l'absence d'équipement de santé dans ces quartiers.

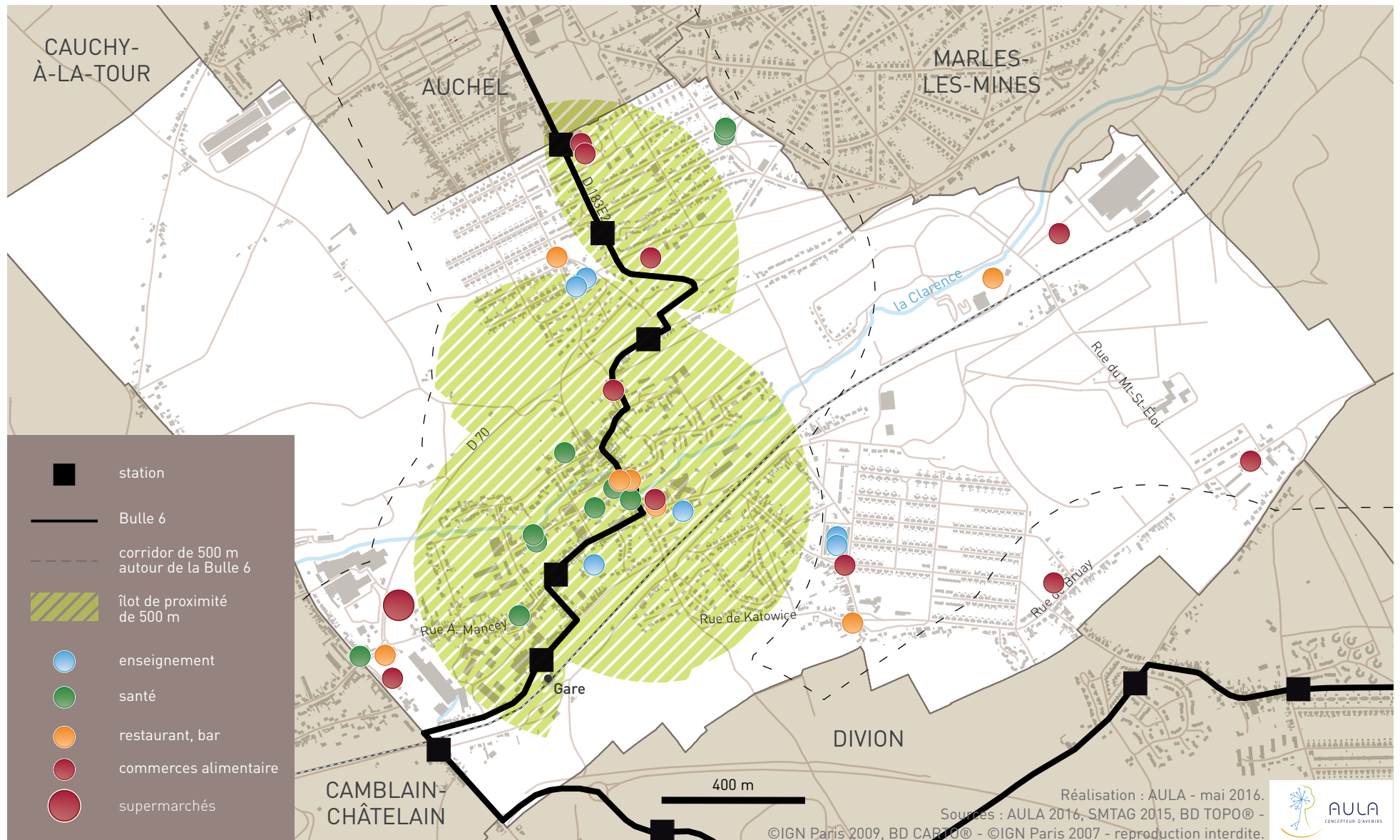
Les enjeux de connexion de ces quartiers aux îlots de proximité voisins sont donc primordiaux.

D'autre part, il est important de noter que la présence des composantes de la vie de proximité ne représente pas une finalité en soi. La mise en réseau de ces composantes, leur visibilité et la lisibilité des cheminements qui les desservent sont des éléments indispensables à leur pérennité et au développement d'une vie de proximité dans leur secteur de rayonnement.



## PARTIE II ANALYSE URBAINE

## Carte 6 : Îlots proximité et services de proximité dans le périmètre BHNS





## Espace public et cadre de vie

Au delà de la présence des composantes nécessaires à une vie de proximité, l'intensité urbaine s'évalue notamment par la qualité des espaces publics et des ambiances paysagères.

Afin d'envisager au mieux les enjeux résultant de l'étude du tissu urbain et du cadre de vie, deux niveaux de lecture de l'espace urbain sont mis en œuvre dans cette analyse :

- Une analyse des séquences urbaines le long du tracé permettant d'identifier les séquences fortes et ainsi d'envisager «l'effet vitrine» du transport structurant, notamment sur les éléments du patrimoine visibles.
- Une analyse plus globale des espaces verts et lieux publics présents au sein du tissu urbain dans lequel s'insère le tracé (à l'échelle du corridor de 500 m de part et d'autre du tracé) permettant d'identifier les atouts et faiblesses de ce tissu urbain en termes de cadre de vie.

### UNE ALTERNANCE DE SÉQUENCES URBAINES ET VÉGÉTALES

L'identification et la compréhension du territoire sont liées à l'enchaînement des séquences urbaines et paysagères traversées par le BHNS et à la présence d'événements identitaires ponctuant le tracé. La traversée de la commune de Calonne-Ricouart est marquée par une alternance de séquences urbaines et de séquences marquées par la présence végétale et/ou la présence d'une infrastructure de transport majeure (RD70, voie ferrée).

- L'entrée dans le tissu communal est précédée par une séquence routière, ouverte sur la plaine agricole. Espace de transition entre Divion et Calonne-Ricouart, elle offre un point de vue complet sur la vallée de la Clarence et l'urbanisation de Calonne.



Chaussée Brunehaut, en amont de l'entrée de ville de Calonne-R.

- L'entrée de ville qui suit cette séquence routière est relativement bien marquée. La présence d'un double front bâti crée un effet de seuil, et ce malgré le manque de traitement de l'espace public à ce niveau.



Entrée de ville de Calonne-Ricouart par la Chaussée Brunehaut

- Le BHNS quitte rapidement la chaussée Brunehaut pour emprunter la rue de la gare. Cette séquence est marquée par l'omniprésence du talus végétalisé qui longe la voie ferrée. L'ambiance végétale de cette rue est donc intimement liée à la présence de l'infrastructure de transport ferroviaire. Il en résulte néanmoins une ambiance paysagère qui contribue à rythmer la traversée de la commune.



Rue de la gare, une séquence paysagère

## PARTIE II ANALYSE URBAINE

Malgré cette ambiance verdoyante le secteur est peu propice à la déambulation. Le gabarit de la voie et l'omniprésence de la voiture laissent peu de place aux déplacements doux.

- La séquence suivante est nettement plus urbaine à partir de la rue du Calvaire et à travers la rue André Mancey car le tracé traverse le centre bourg. L'ambiance urbaine y laisse peu de place à la végétation pour s'exprimer. Cette séquence est encadrée par la présence de 2 signaux du tissu urbain : les calvaires.

Le tissu traversé est caractérisé par un bâti linéaire, le plus souvent en front à rue. La succession de typologies architecturales variées, reflets d'époques et de modes d'urbanisation différents, nuit à la lisibilité de cette traversée pourtant jalonnée de quelques points de repères (bâts patrimoniaux, hôtel de ville, église).



Rue Mancey, une ambiance urbaine au tissu hétérogène

Cette séquence est notamment ponctuée par l'ouverture d'une vue sur la place de l'hôtel de ville dont le bâtiment patrimonial offre une architecture remarquable. Toutefois la place est relativement peu perceptible depuis le tracé du BHNS. Un travail de mise en valeur de ce secteur et de dégagement de la vue sur l'hôtel de ville permettrait d'améliorer la lisibilité du centre-bourg. Il est à noter que la place de la voiture reste très importante dans ce secteur, malgré la présence d'espaces dédiés aux modes doux.



Rue Mancey, ouverture vers l'hôtel de ville

- La fin de cette séquence très urbaine et le passage à la suivante sont marqués par l'église et le second calvaire.

Cette séquence est similaire à celle de la rue de la gare puisqu'elle est aussi caractérisée par la présence d'un front bâti en vis à vis d'un talus végétal en lien avec l'infrastructure de transport, la RD 70. Là encore la place du piéton est limitée et l'ambiance peu propice à la déambulation. Cette situation est accentuée par le fait que le secteur est très pentu rendant la circulation piétonne ou cyclable plus pénible.



Rue de l'église, le second Calvaire: un signal le long du tracé

- La séquence suivante est exclusivement routière. Le tracé emprunte une petite portion de la RD 70, qui marque une coupure paysagère entre le centre bourg et le quartier de la Cité 5. Le traitement paysager y est à envisager notamment pour mettre en valeur les panoramas vers la vallée de la Clarence et favoriser la place des modes doux qui y sont par endroit totalement exclus.



La présence du végétal est très marquée et l'espace y est ouvert malgré le caractère urbain de la séquence. Par ailleurs, la place des modes doux est confortable et de nombreuses venelles ponctuent le parcours.

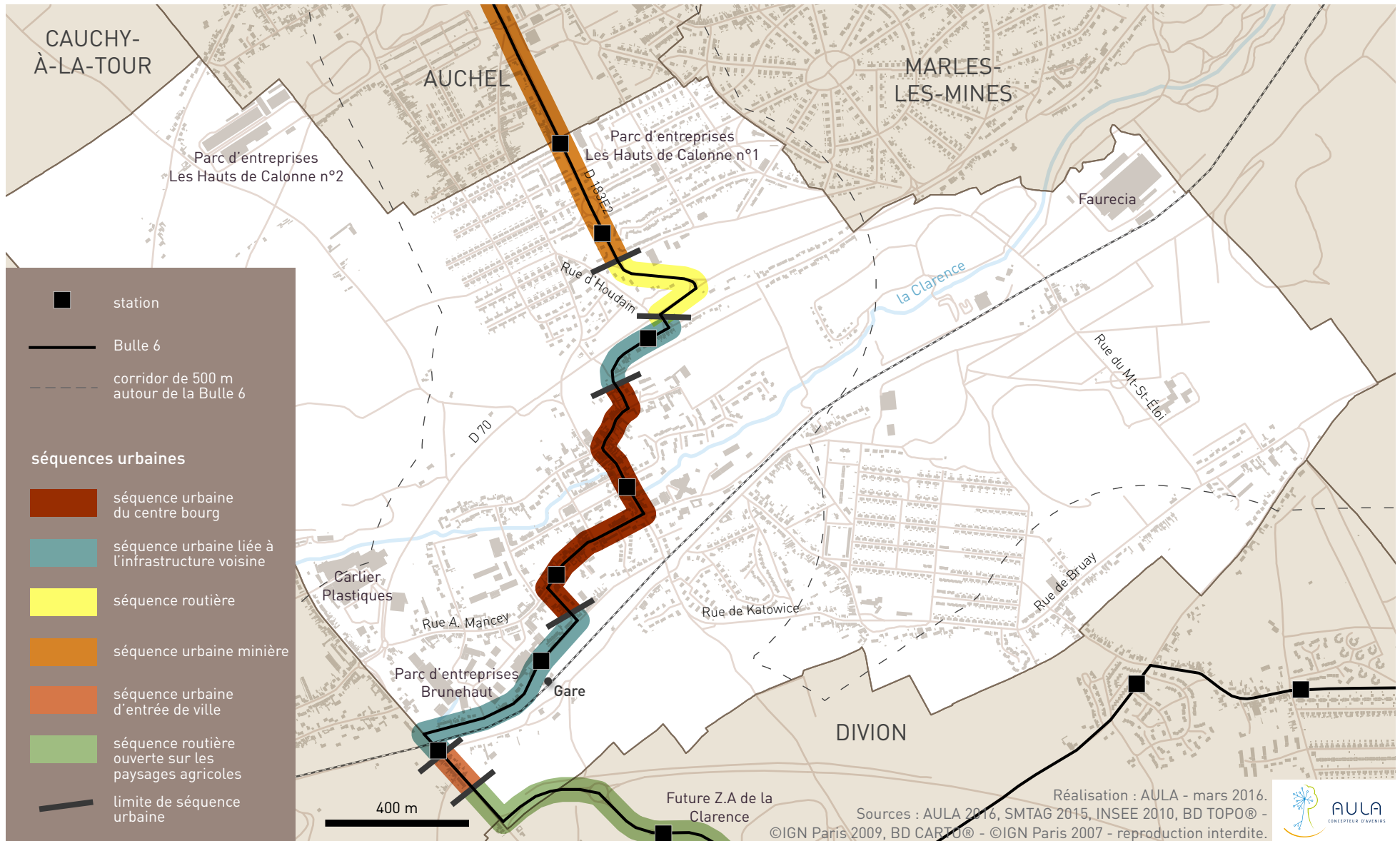
- Cette séquence routière se termine par la remontée vers le quartier de la Cité 5, accompagnée d'un corridor végétal. En effet, la côte est encadrée par la plantation de haies hautes et de talus végétalisés qui referment les vues et focalisent le regard.

- La dernière séquence apparaît au moment où la géographie s'apaise et que le tracé atteint le sommet du coteau. L'ambiance est à nouveau beaucoup plus urbaine lors de la traversée de la Cité 5.

Cette cité pavillonnaire est assez aérée avec des jardins très ouverts (clôtures en lisse béton basse et rarement plantée de haies), une avenue centrale large dotée d'aménagements paysagers (terre-plein central, alignements d'arbres et cheminements piétonniers séparés par une bande enherbée).



## Carte 7 : Analyse des séquences urbaines sur la commune de Calonne-Ricouart



## LA CLARENCE, UNE RIVIÈRE PRÉSENTE MAIS NON PERCEPTIBLE

La commune de Calonne-Ricouart présente deux atouts majeurs sur son territoire :

- Le cours d'eau de la Clarence.
- Le parc de loisirs Calonnix (étangs de pêche, sentiers de randonnées, divers activités de loisirs...) très fréquenté.

La rivière de la Clarence a marqué de manière prépondérante la géographie et l'urbanisation de la commune et traverse le cœur du centre ville, mais sans pour autant être perceptible. En effet, le cours d'eau est à peine visible et n'est ni indiqué, ni valorisé.

Il est possible de distinguer 2 séquences paysagères le long de la Clarence, dont la séparation se situe au niveau de l'hôtel de ville:

- Dans le secteur Ouest, l'ambiance est plus urbaine car la rivière traverse le centre ville où les fonds de jardin s'arrêtent au droit du cours d'eau, les berges sont souvent anthropisées (palplanche, cours d'eau canalisé ou enterré) et les quelques cheminements qui longent le fil de l'eau sont morcelés.



Séquence urbaine de la Clarence

- Dans le secteur Est, la rivière retrouve un caractère plus naturel avec une ripisylve spontanée, des berges en pente moins abrupte et une atmosphère plus champêtre. Les cheminements existent mais présentent un aménagement sommaire.



Séquence naturelle de la Clarence

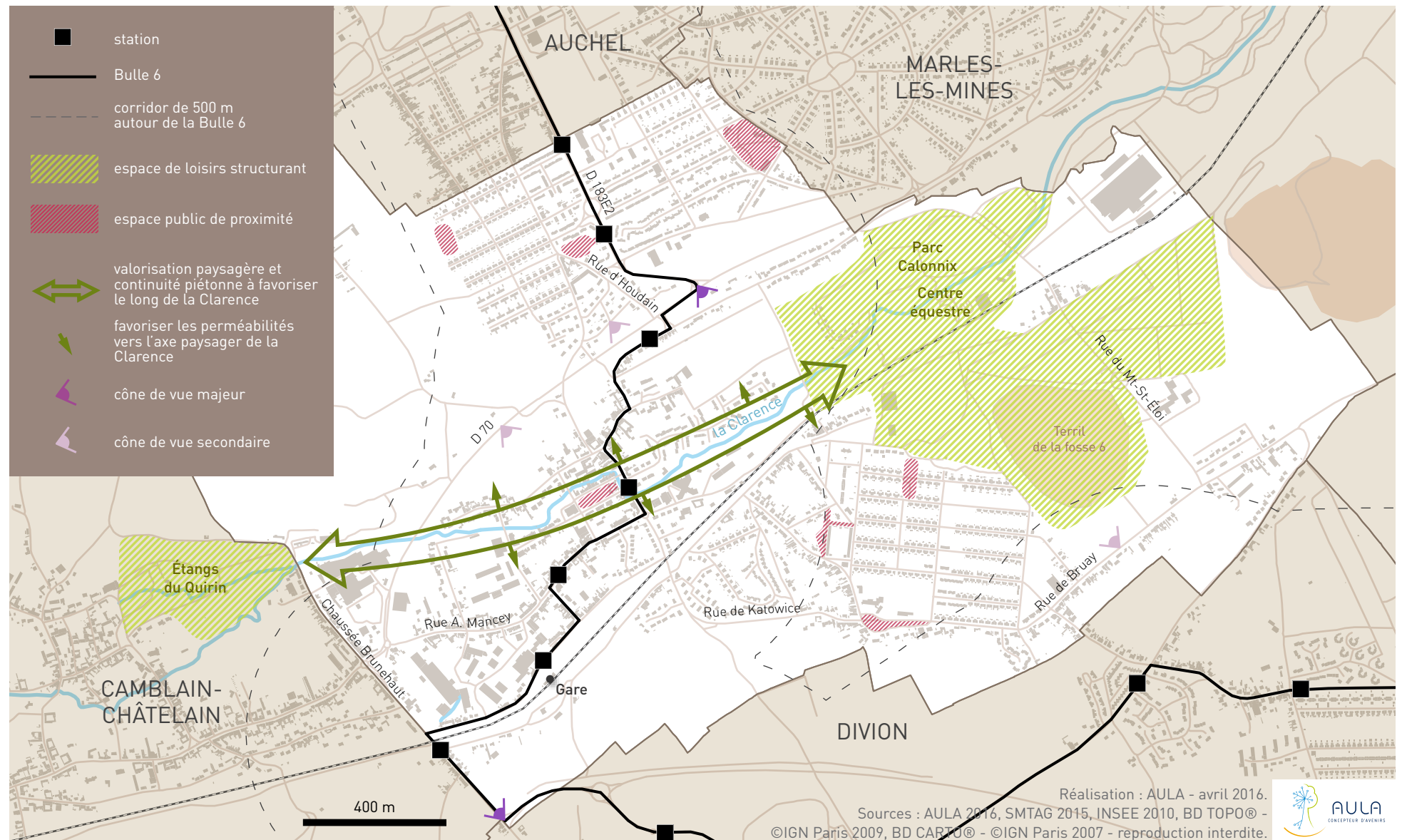
Ces deux séquences sont aujourd'hui déconnectées. Or la continuité de la trame bleue de la Clarence offre un potentiel majeur pour la valorisation du cadre de vie urbain. Les cheminements le long de la rivière pourraient représenter une connexion entre les espaces de loisirs qui encadrent la commune : le parc Calonnix et le centre équestre à l'Est et les étangs de pêche du Quirin à l'Ouest.

En effet, le parc de loisirs Calonnix, qui s'étend sur plusieurs hectares d'un cadre verdoyant, est consacré aux loisirs sportifs et familiaux. Des sentiers de promenade longent les étangs de pêche et proposent de découvrir les activités et animations sur cet ancien site minier.

Des activités sportives comme le tennis, le squash, l'équitation, le roller skate, l'escalade, le VTT, la pêche sont proposées, ainsi qu'aux beaux jours d'autres animations familiales (Parc animalier, jeux gonflables, volières, pédalos...). Le site est même complété d'une offre d'hébergement et de restauration pour en faire un lieu attractif à l'échelle de l'agglomération.

Ainsi, la remise en valeur du cours d'eau et l'aménagement d'un cheminement piétonnier continue le long de la Clarence serait un atout fort pour la valorisation du cadre de vie du centre-ville de Calonne-Ricouart et favoriserait l'accessibilité par les habitants au parc de loisirs Calonnix.

## Carte 8 : Espaces publics et cadre de vie le long de la Bulle 6 sur la commune de Calonne-Ricouart



## UN MANQUE D'ESPACES PUBLICS DE PROXIMITÉ ATTRACTIFS, SURTOUT POUR LES JEUNES PUBLICS

La majorité des espaces verts de la commune, présente un traitement exclusivement paysager et certains ne sont pas propices à l'accueil du public ni plus généralement à la déambulation. Ils sont, pour la plupart, issus de la mobilisation d'espaces résiduels et ne présentent pas de réelle fonctionnalité au sein des quartiers.

Toutefois, certains espaces publics tels que les city-stades et les places, dont chaque entité urbaine est pourvue, apportent une véritable plus value à la vie de proximité (animations foraines, sportives...). Le centre-ville et ses abords pourraient remobiliser l'aménagement de ces espaces publics afin de les rendre plus attractifs et populaires.

Par ailleurs, même si la ville est dotée de 2 city-stades, aucun espace ne propose d'aire de jeux pour les enfants. Or même si la plupart des calonnois possède un jardin privatif, les espaces de rencontre et les aménagements de jeux pour les jeunes enfants sont une des composantes essentielles de la vie de proximité.



La commune ne dispose que de peu d'espaces publics de proximité attractifs et de qualité. Pourtant l'aménagement qualitatif d'espaces partagés et d'aires de jeux favoriseraient le lien intergénérationnel, interculturel et la cohésion sociale au sein des quartiers et améliorerait le cadre de vie communal.

## DES POINTS DE VUES PAYSAGERS VERS LA VALLÉE DE LA CLARENCE

Le caractère vallonné de la commune offre des opportunités de points de vues et de belvédères vers la vallée de la Clarence et dégage des perspectives vers les horizons ponctués de terrils du bassin minier.

Ainsi certains secteurs présentent des enjeux paysagers majeurs depuis le tracé même du BHNS, tels que le croisement de la RD70 ou l'entrée de ville depuis la chaussée Brunehaut.

Ces cônes de vues devraient être mis en scène par un traitement paysager les valorisant. Par ailleurs, une attention particulière sera à porter afin de veiller au maintien de la limite d'urbanisation sur la chaussée Brunehaut.

Par ailleurs, d'autres cônes de vue d'intérêt secondaire sont présents dans le corridor du contrat d'axe.

Les éventuels aménagements qui seront réalisés dans ces secteurs devront prendre en compte cet enjeu paysager et veiller à un traitement qualitatif des lisières afin de limiter leur impact visuel.



# PARTIE II ANALYSE URBAINE



## Accessibilité piétonne

Le développement des modes actifs constitue la base de l'organisation d'une mobilité durable.

La qualité et la continuité des chaînes de déplacements entre les zones d'habitation, les points d'arrêt de transport en commun et les équipements et services de proximité sont donc des critères clés, qui permettent de juger la capacité d'un quartier à favoriser une mobilité durable.

L'objectif de notre diagnostic est d'identifier les enjeux en termes d'amélioration des chaînes de déplacement au sein du corridor des lignes de BHNS et de hiérarchiser les actions qui en découlent.

Pour cela nous proposons une analyse sensible de la qualité des principales chaînes de déplacements, en particulier à partir des futures stations BHNS.

Cette analyse ne vaut pas une évaluation réglementaire au regard des normes PMR, bien que nous reprenons les éléments de diagnostic des Plans de mise en Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics (PAVE). L'analyse porte sur les critères de sécurité, de continuité et de confort des cheminements présentés dans l'encadré ci-contre.




Les dysfonctionnements identifiés ne suffisent pas à hiérarchiser les actions à réaliser. C'est pourquoi, pour chaque chaîne de déplacements, nous évaluons l'importance des flux piétons actuels et potentiels et la capacité à apporter des solutions aux dysfonctionnements.

Les enjeux et pistes d'actions proposés peuvent concerner des itinéraires existants mais également des cheminements nouveaux, à imaginer.

Les critères d'analyse des chaînes de déplacements sont les suivants :

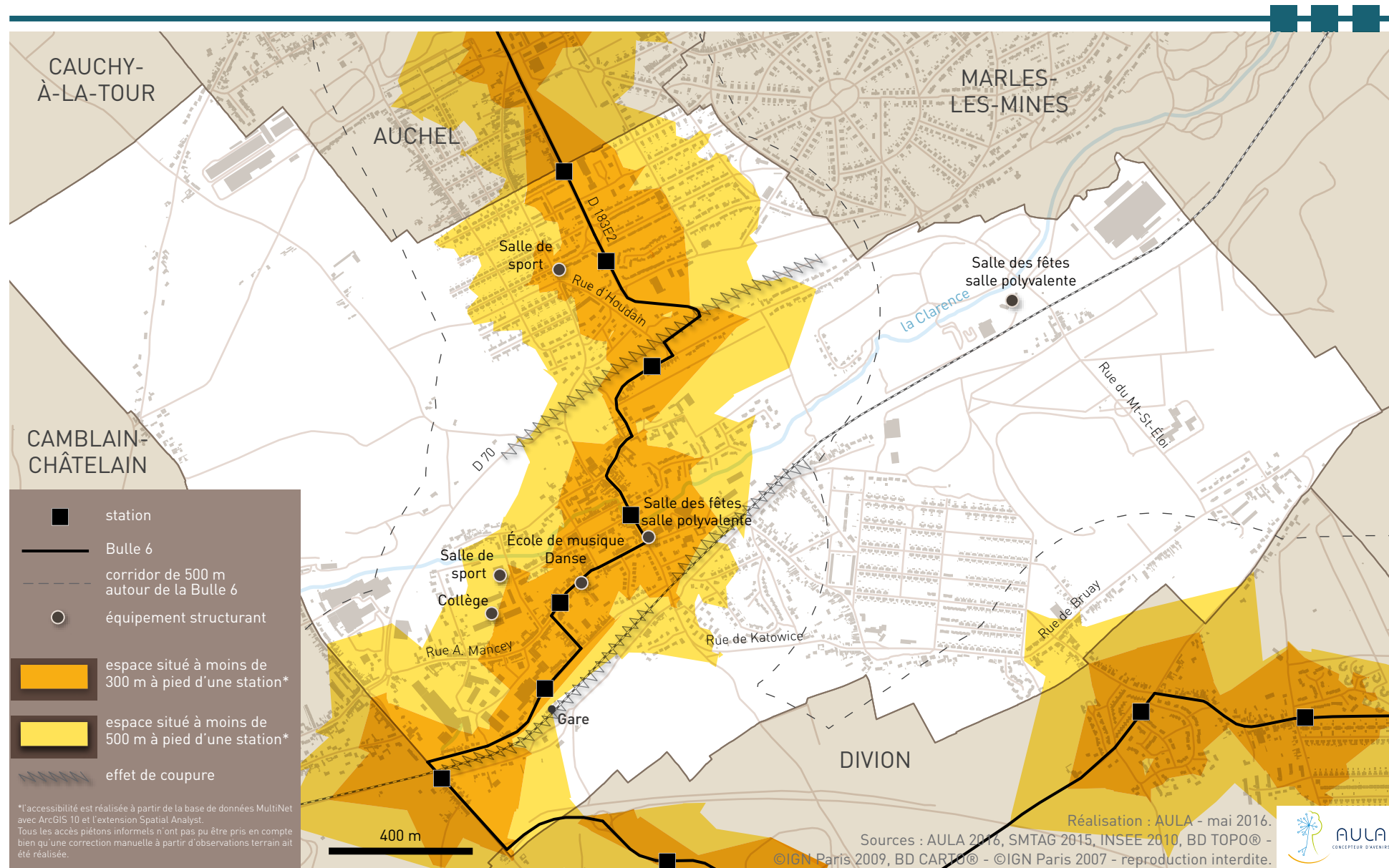
- caractère direct de l'itinéraire
- sécurité par rapport à la circulation automobile
- largeur du cheminement
- présence ou non d'obstacles sur le cheminement
- dénivelé
- qualité globale de l'aménagement (revêtement, lisibilité, agréabilité...)

Cette analyse permet de définir 3 niveaux de qualité d'aménagement :

-  Cheminement sans dysfonctionnement
-  Cheminement avec dysfonctionnements mineurs ou/et occasionnels
-  Cheminement avec dysfonctionnements importants

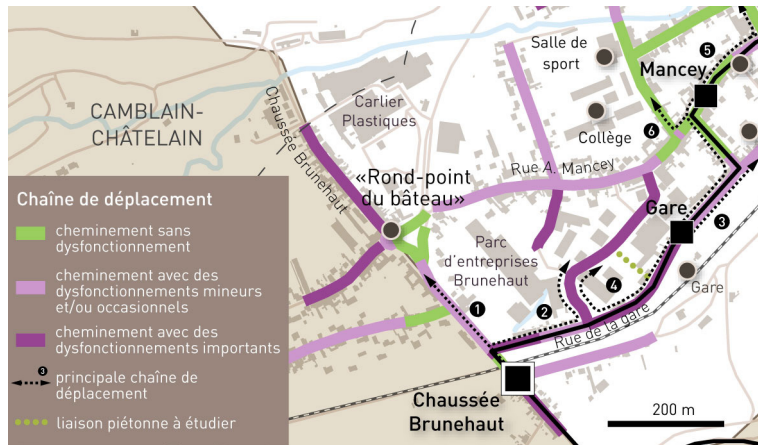
## PARTIE II ANALYSE URBAINE

## Carte 9 : Accessibilité piétonne autour des stations de Bulle 6



## ANALYSE DES PRINCIPALES CHÂÎNES DE DÉPLACEMENT DEPUIS LES STATIONS BHNS

### STATION CHAUSSÉE BRUNEHAUT



#### 1 «Rond-point du bateau»



	Priorité d'action		
	-		+
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

Le carrefour communément appelé « rond-point du bateau » regroupe plusieurs commerces et services.

Dans le cadre d'un déplacement depuis la station Chaussée Brunehaut, la circulation des piétons est perturbée par plusieurs dysfonctionnements :

- Absence de traversée piétonne au débouché de la rue de la gare.
- Trottoir de faible largeur d'un côté et présence d'obstacles (poteaux de réseaux aériens, stationnement) des deux côtés.

- Lisibilité des cheminements piétons compliquée à l'approche du giratoire par l'absence de continuité en termes d'aménagement mode doux, et la nécessaire traversée d'espaces dédiés à l'automobile (stationnement, voie de desserte).



Après ce carrefour, la chaussée Brunehaut permet d'accéder à l'entreprise Carlier Plastique. Sur cette portion, les trottoirs sont étroits et la présence de stationnement automobile oblige le piéton à se porter sur la voirie.

#### Solutions proposées :

- Mettre en place une veille foncière le long de la chaussée Brunehaut dans l'optique de créer des poches de stationnement et empêcher ce dernier sur trottoirs là où c'est envisageable.
- Améliorer la lisibilité des cheminements à l'approche du giratoire en créant de véritables continuités des aménagements modes doux.
- Effacer ou dévoyer les réseaux gênants.

# PARTIE II ANALYSE URBAINE

2 Parc d'entreprises Brunehaut

	- Priorité d'action +		
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

L'accès au Parc d'entreprises Brunehaut depuis la station Chaussée Brunehaut est de faible qualité. On observe :

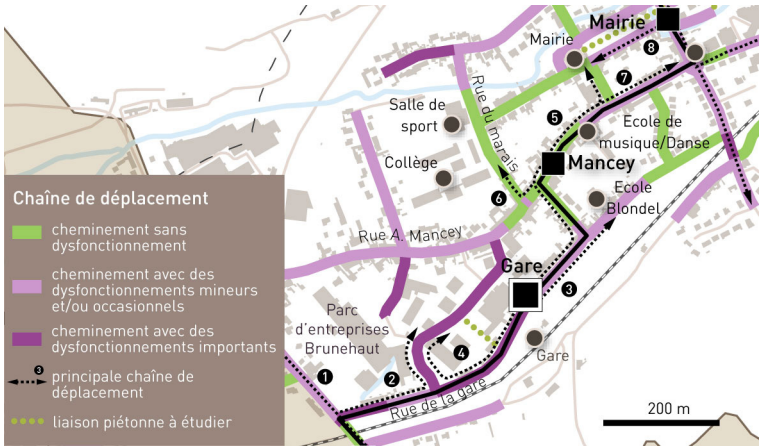
- Un flux important de poids-lourds.
- Un trottoir étroit d'un côté et la présence systématique de stationnement gênant de part et d'autre de la voirie, au début de la rue de la gare.
- L'absence de trottoirs au sein de la zone d'activités.



Solutions proposées :

- Revoir le partage de la voirie et matérialiser des places de stationnement sur la première partie de la rue de la Gare afin de désengorger les trottoirs et créer une véritable continuité piétonne confortable sur au moins un des côtés.
- Créer des trottoirs au sein de la zone d'activités.

STATION GARE



L'analyse des chaînes de déplacements prend en compte le caractère particulier de cette station qui s'intégrera dans une logique de pôle d'échanges en lien avec la gare SNCF. Par ailleurs, le réaménagement du parvis de la gare devra améliorer physiquement et visuellement le cheminement entre le bâtiment voyageur et la station BHNS.

3 Ecole Blondel

	- Priorité d'action +		
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

Entre la gare et l'école Blondel, on note la présence d'un trottoir étroit, occupé ponctuellement par plusieurs obstacles (poteaux, poubelles). On note en revanche que le stationnement se fait sur voirie.

**Solution proposée :**

- Effacer ou dévoyer les réseaux gênants et apporter une alternative au stockage anarchique des poubelles.

**4 Parc entreprises Brunehaut**

	- Priorité d'action +		
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

Actuellement, l'accès au parc d'entreprises depuis la gare se fait via l'intersection située à environ 200m à l'Ouest en suivant la rue de la gare. L'étroitesse du trottoir et la présence de stationnement obligeant le piéton à se déporter sur la voirie rend cet itinéraire dangereux.

**Solution proposée :**

- Créer un cheminement plus direct entre la rue de la gare et la voirie interne de la zone d'activités. Il existe un espace qui semble mobilisable entre deux maisons donnant sur une parcelle du parc d'entreprises non bâtie (voir carte p.32).



**5 Collège / Mairie**

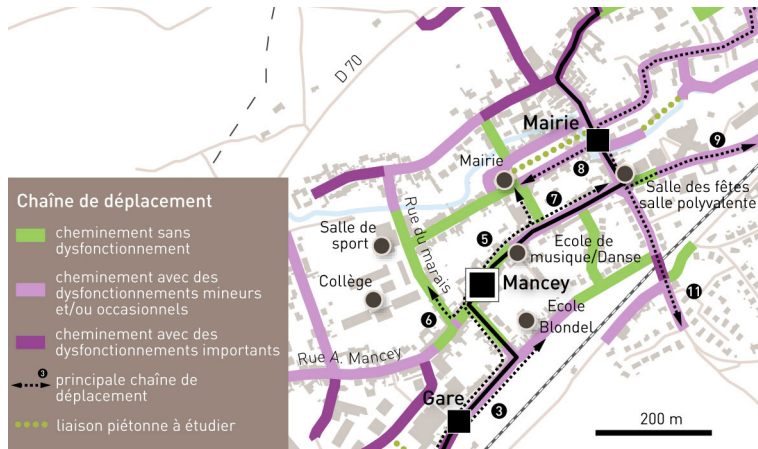
	- Priorité d'action +		
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

Depuis la gare, l'accès au collège et à la place de la mairie se fait via la rue du Calvaire. L'itinéraire manque de lisibilité, mais à partir de cette rue, il ne comporte pas de dysfonctionnements majeurs, hormis du stationnement gênant occasionnel le long de la rue André Mancey. En revanche, on retrouve les mêmes problématiques qu'évoquées lors de l'accès à l'école Blondel le long de la rue de la gare.

**Solutions proposées :**

- Effacer ou dévoyer les réseaux gênants et apporter une alternative au stockage anarchique des poubelles.
- Mettre en place une signalétique indiquant l'itinéraire préférentiel pour accéder au collège et à la mairie.

## STATION MANCEY



## 6 Collège Frédéric Joliot Curie

	Priorité d'action		
	-		+
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

L'accès au collège depuis la future station située rue Mancey est globalement de bonne qualité. On note tout de même la présence d'éléments de mobilier urbain gênants sur le trottoir, au carrefour de la rue Mancey et de la rue du Marais, ainsi que l'absence de traversée piétonne au débouché de la rue du Marais.

### Solution proposée :

- Matérialiser la traversée piétonne et supprimer le mobilier urbain gênant.

## 7 Rue Mancey

	Priorité d'action		
	-		+
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

On trouve quelques commerces et équipements le long de la rue Mancey (école de musique/danse, activités médicales). Certaines portions de trottoirs sont étroites et concernées par du stationnement gênant et la présence d'obstacles ( poteaux, marches, poubelles...).

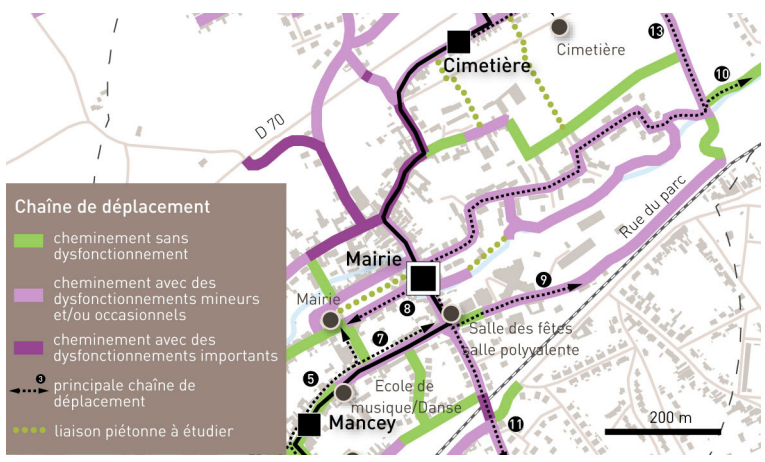


### Solutions proposées :

- Effacer ou dévier les réseaux gênants et gérer le stockage des poubelles.
- Là où le stationnement sur trottoir est fréquent, matérialiser des places sur voirie si la largeur de cette dernière le permet ou créer des poches de stationnement en cas d'opportunité foncière.

# PARTIE II ANALYSE URBAINE

## STATION MAIRIE



### 8 Mairie

	- Priorité d'action +		
	Faible	Moyen	Important
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

L'espace public situé devant l'hôtel de ville est en grande partie occupé par un parking et plusieurs cellules commerciales. Ces éléments compliquent la lisibilité des cheminements pour les piétons.

#### Solution proposée :

- Créer une véritable continuité piétonne au centre du parking situé devant la mairie et supprimer le mobilier et le bâti inoccupé situé dans son axe (friterie) jusqu'à la rue André Mancey.



### 9 Rue du Parc

	- Priorité d'action +		
	Faible	Moyen	Important
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

Plusieurs activités potentiellement génératrices de flux se situent rue du Parc (école élémentaire, centre culturel, résidence pour personnes âgées, épicerie). Les trottoirs de la rue Mancey sont étroits, pour partie à cause des places de stationnements qui y sont matérialisées. La rue du Parc possède un trottoir d'une largeur satisfaisante d'un côté de la voirie, sur laquelle on constate cependant la présence de stationnement gênant occasionnellement.

#### Solution proposée :

- Revoir le partage de la voirie pour accorder plus de place aux piétons au détriment de la voiture et notamment du stationnement.

## 10 Calonnix



	Priorité d'action		
	-		+
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

L'itinéraire le plus direct permettant de relier la station mairie à Calonnix est actuellement peu lisible et comporte plusieurs difficultés. Il semble nécessaire d'inscrire la réflexion concernant cette chaîne de déplacement dans une vision plus globale de liaisonnement interquartier entre Calonnix et le centre-ville (voir p.40).

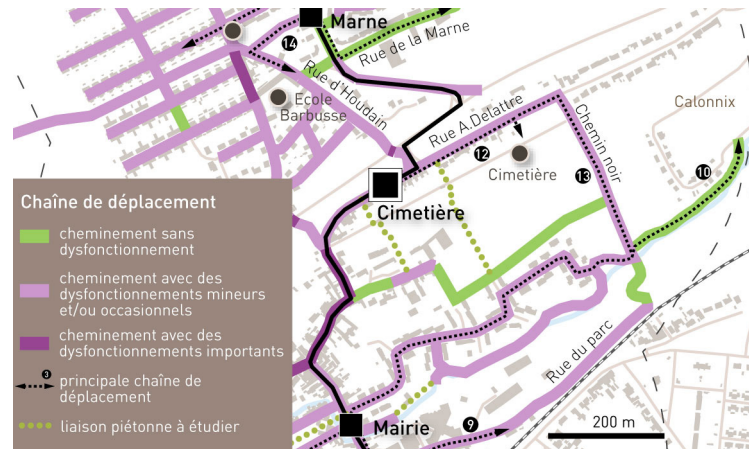
## 11 Quartier Katowice / Cité 6



	Priorité d'action		
	-		+
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

Le quartier résidentiel situé à l'Est de la voie ferrée n'est pas desservi par le BHNS. La connexion de ce quartier au BHNS s'inscrit également dans une vision globale d'amélioration des liaisons interquartiers (voir p.39).

## STATION CIMETIÈRE



## 12 Cimetière



	Priorité d'action		
	-		+
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

L'entrée du cimetière la plus proche de la station de BHNS se situe à environ 250m à l'Est, rue Auguste Delattre. Cet axe est bordé de trottoirs étroits avec du stationnement gênant côté habitation.

### Solution proposée :

- Mettre en place une veille foncière afin de créer une nouvelle entrée au cimetière plus proche de l'arrêt de BHNS.

13 Calonnix

Priorité d'action

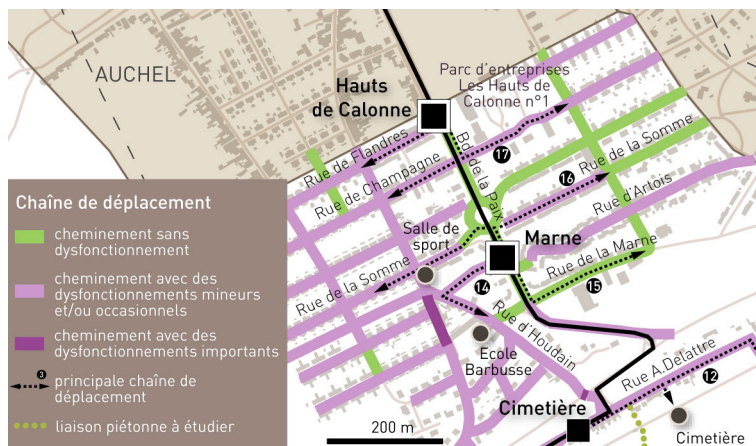
	-		+
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

L'accès à Calonnix le plus direct depuis la station Cimetière se fait via le Chemin Noir. Cet itinéraire nécessite d'emprunter la rue Auguste Delattre qui comporte les dysfonctionnements évoqués précédemment. Le Chemin Noir lui est une voie carrossable qui présente l'inconvénient de ne pas avoir de trottoirs.

Solution proposée :

- La création d'une nouvelle entrée au cimetière à proximité de la station BHNS pourrait faire l'objet d'une continuité piétonne jusqu'au chemin existant le long de la parcelle agricole située au sud du cimetière, menant à Calonnix (voir carte)

STATION MARNE



14 Ecoles Henri Barbusse

Priorité d'action

	-		+
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

Un cheminement existe entre la station située sur le boulevard de la Paix et la rue d'Houdain au niveau d'un parking utilisé occasionnellement par les forains. Le long de la rue d'Houdain, à partir de laquelle il est possible d'accéder aux écoles, le stationnement est interdit sur le trottoir. Interdiction qui ne semble pas toujours respectée.

Solutions proposées :

- Rendre plus lisible et confortable la perméabilité piétonne entre le boulevard de la Paix et la rue d'Houdain.
- Lutter contre le stationnement illicite à proximité de l'école.

15 Rue de la Marne

Priorité d'action

	-		+
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

La rue de la Marne comporte un trottoir confortable sans dysfonctionnement constaté permettant d'accéder aux différents établissements et notamment au supermarché situé sur cet axe. Le boulevard de la Paix comporte lui un cheminement doux en

site propre de bonne qualité également.



### 16 Rue de la Somme / rue d'Artois



- Priorité d'action +

Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

Le boulevard de la Paix est bordé de part et d'autres de lotissements résidentiels récents (situés essentiellement à l'Est du boulevard) et de cités minières (situées essentiellement à l'Ouest du boulevard). Si ces rues perpendiculaires au boulevard sont majoritairement empruntées pour de la desserte locale, et donc concernées par un trafic automobile relativement faible, la place du piéton n'est pas confortable, surtout au sein des cités minières. Le stationnement sur trottoir en est la cause principale.

#### Solution proposée :

- Créer des poches de stationnement et revoir le partage de la voirie en accordant aux piétons une place prépondérante.

## STATION HAUTS DE CALONNE

### 17 Rue de Champagne / rue des Flandres



- Priorité d'action +

Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

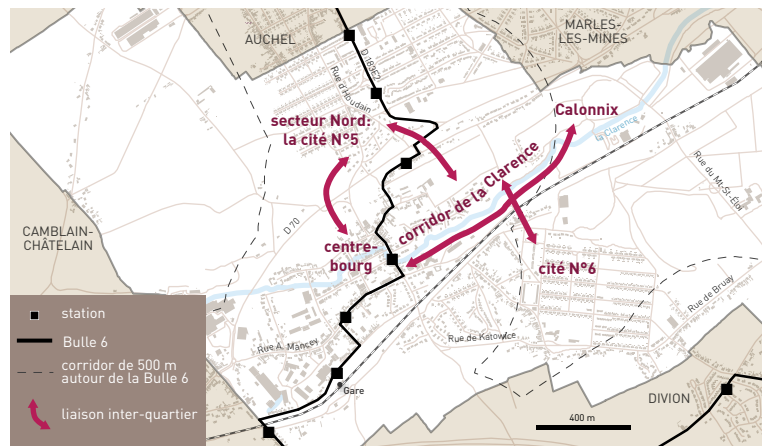
Le boulevard de la Somme est bordé de part et d'autres de lotissements résidentiels récents et d'activités économiques (situés essentiellement sur la partie Est de la rue de Champagne) et de cités minières (situés essentiellement à l'Ouest du boulevard). Si ces rues perpendiculaires au boulevard sont majoritairement empruntées pour de la desserte locale, et donc concernées par un trafic automobile relativement faible, la place du piéton n'est pas confortable, surtout au sein des cités minières. Le stationnement sur trottoir en est la cause principale.

#### Solution proposée :

- Créer des poches de stationnement et revoir le partage de la voirie en accordant aux piétons une place prépondérante.



## ANALYSE DES LIAISONS INTERQUARTIERS



### Hauts de Calonne < > Centre-ville



	Priorité d'action		
	-		+
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

La liaison entre les deux quartiers est complexe car, d'une part, il existe un dénivelé important entre le centre-ville et les Hauts de Calonne et d'autre part, la présence de la RD70 provoque une réelle coupure urbaine au sein de la commune. Les deux points de passage les plus utilisés sont les suivants :

- Il existe un tunnel, situé rue de la Cavée, permettant de relier les deux quartiers en s'affranchissant de la traversée de la RD70. Si une partie de la rue est interdite aux véhicules à moteur, la qualité du cheminement peut être améliorée. Cette rue débouche sur la rue du Moulin qui est fortement

encombrée par du stationnement sur trottoir.

- Dans le prolongement de la rue Auguste Delattre, il existe également un escalier qui débouche sur un passage piéton sur la RD.

### Solution proposée :

- Développer le confort des piétons sur la rue de la Cavée en interdisant sur l'ensemble de l'axe le trafic automobile de transit et améliorant son aménagement (revêtement, qualité paysagère...).
- Créer un deuxième point de traversée de la RD en lien avec l'arrivée du BHNS et la création du carrefour à feux.



### Quartier Katowice < > Centre-ville



	Priorité d'action		
	-		+
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

# PARTIE II ANALYSE URBAINE

La liaison entre les deux quartiers est complexe car, d'une part, il existe un dénivelé important entre le centre-ville et le quartier Katowice/Cité 6 et d'autre part, la présence de la voie ferrée provoque une réelle coupure urbaine au sein de la commune. Il existe actuellement deux points de passage permettant de relier ces deux quartiers :

- le tunnel situé entre la rue Barbusse et la rue Katowice, qui présente le défaut d'être très étroit et continuellement emprunté par les automobilistes.
- le passage à niveau pour piétons situé au niveau de la rue Latéral (à proximité du centre équestre).

Si ce dernier semble être le plus utilisé, aucun des deux n'est réellement satisfaisant d'un point de vue sécuritaire.



#### Solution proposée :

- Améliorer la sécurité de ce passage à niveau en étudiant la possibilité de mettre en place un feu indiquant l'arrivée d'un train.
- Relier ce cheminement à une liaison qualitative et lisible vers le centre-ville.

Calonnix < > Centre-bourg 

	- Priorité d'action +		
Niveau d'intérêt (importance des flux)	Faible	Moyen	Important
Qualité générale de la chaîne de déplacement	Bonne	Moyenne	Faible
Solution	Complexe	Intermédiaire	Facile

Plusieurs itinéraires sont envisageables pour rallier Calonnix depuis le centre-bourg :

- via la rue de l'Église puis le chemin qui la prolonge,
- via la rue du Parc,
- via le lotissement situé face à la place René Lannoy.

Ces trois itinéraires ont l'inconvénient de pas être lisibles et nécessitent d'emprunter des voiries où la place laissée aux piétons est fortement réduite au profit de celle de l'automobile.

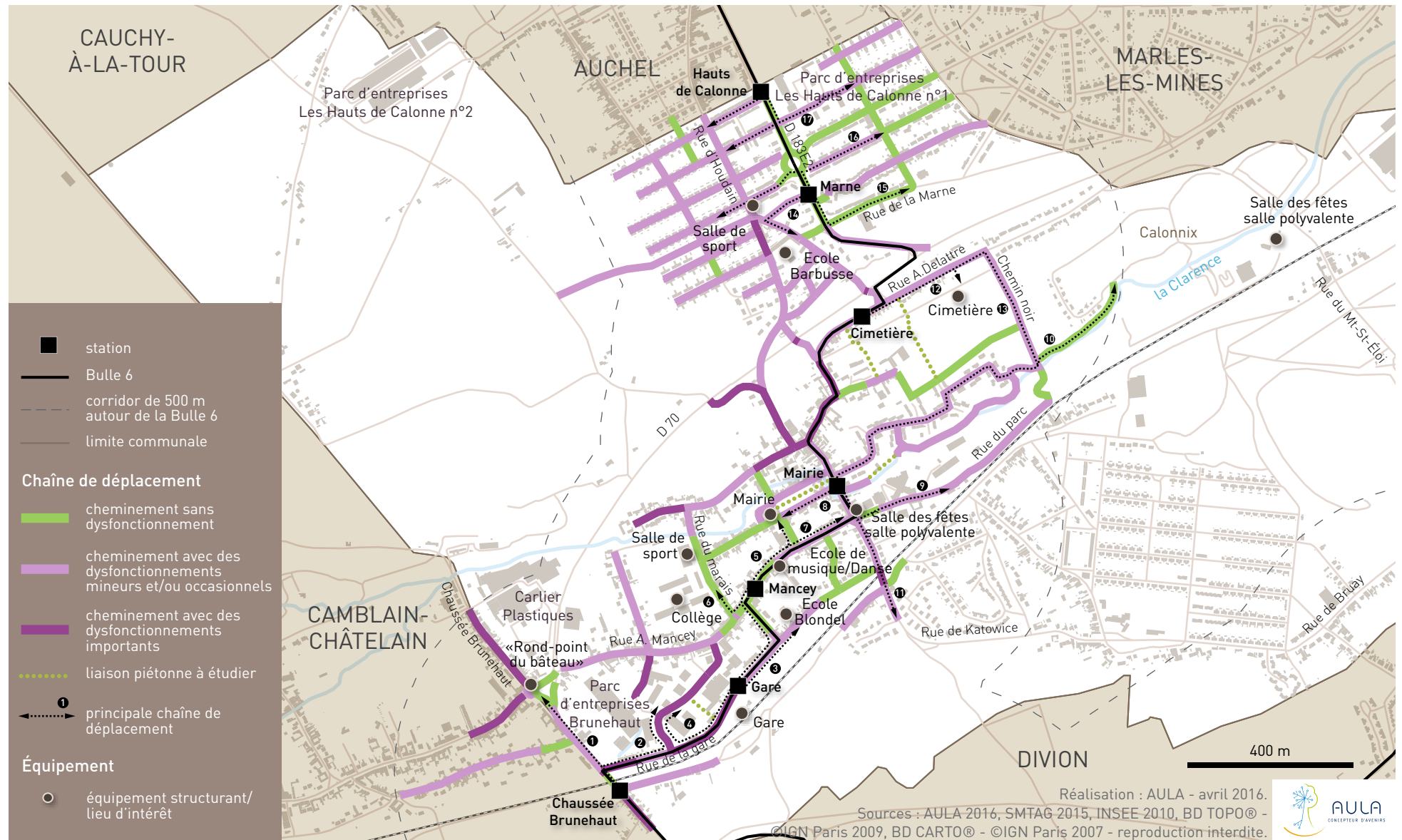
Il existe des cheminements de part et d'autres de la Clarence, plus ou moins praticables selon les portions. Ces cheminements présentent l'inconvénient de ne pas être connectés à la rue André Mancey.

#### Solution proposée :

- Prolonger l'amorce de cheminement existant le long de la Clarence depuis la rue André Mancey pour qu'il y ait une réelle continuité jusqu'aux étangs de Calonnix. Cette liaison douce s'inscrirait dans le prolongement de la place René Lannoy, puis du boulevard des Sports menant au collège
- Mettre en place un jalonnement permettant de rendre lisible ce cheminement



Carte 10 : Qualité des chaînes de déplacement piétonnes aux stations de Bulle 6



Le développement et la présence d'aménagements cyclables aux abords des lignes de BHNS vise à favoriser les déplacements du quotidien en vélo. Leur multiplication doit permettre de donner une visibilité plus importante à ce mode de transport économique, sain et écologique.

Sur la commune de Calonne-Ricouart, aucun aménagement cyclable n'a été recensé au sein du corridor du BHNS.

La topographie accidentée de la commune représente un frein important à la pratique du vélo, ne permettant pas d'en faire une réponse crédible aux problématiques de liaisons interquartiers identifiées.

Cependant, la vallée de la Clarence offre un terrain plus propice à l'usage du vélo. La présence de certains cheminements informels, notamment d'anciens cavaliers miniers peuvent être le support d'une fréquentation mêlant loisirs, sport et usage quotidien.

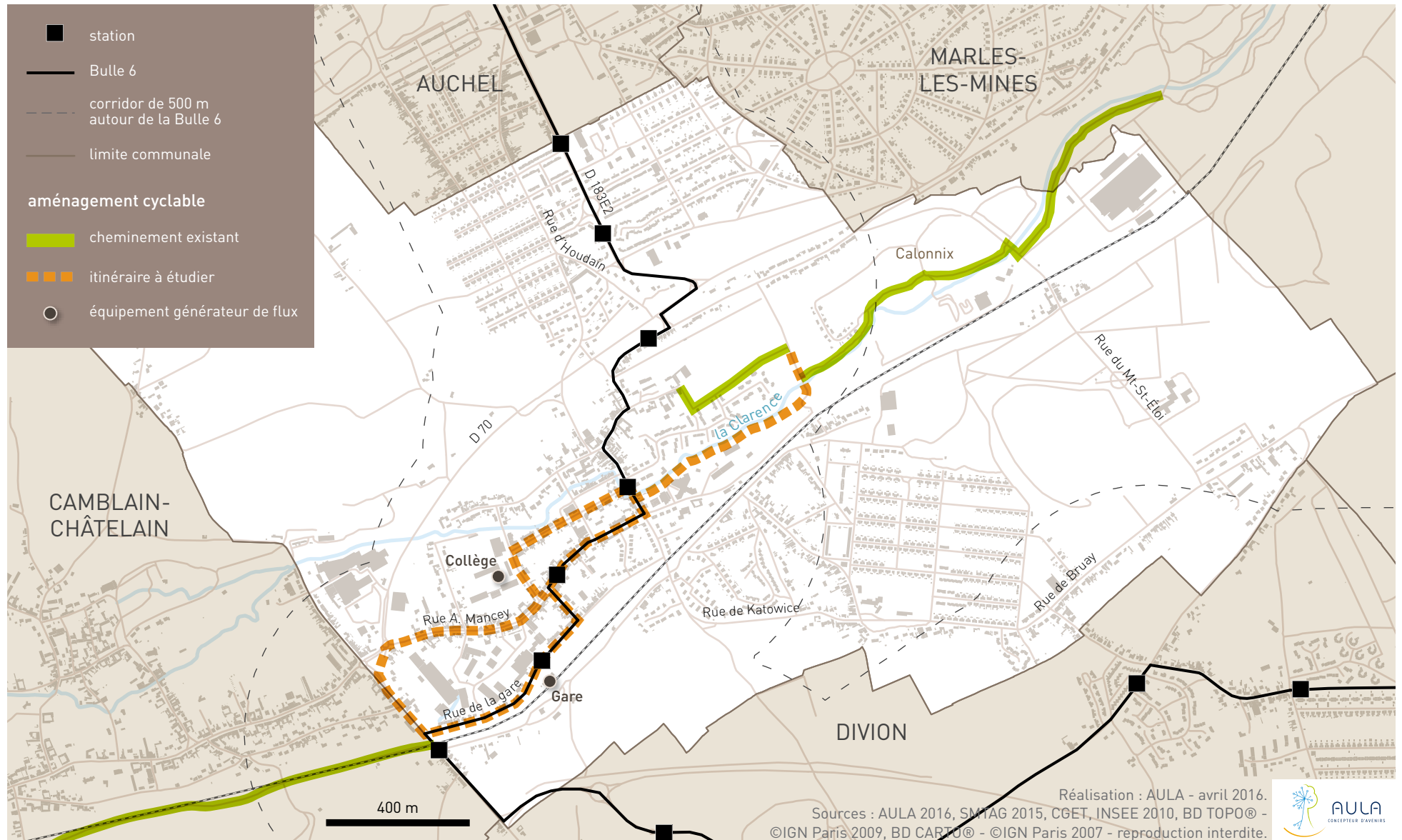
Pour cela, il semble intéressant d'envisager ces cheminements existants comme de véritables aménagements cyclables et de relier ces derniers entre eux en desservant les principaux équipements générateurs de flux de la commune (gare, collège...) et ainsi créer des connexions avec les communes avoisinantes.

L'analyse des aménagements cyclables liés à l'arrivée du BHNS repose sur une lecture du territoire en deux étapes :

- Un état des lieux des aménagements cyclables existants. Pour cela, plusieurs niveaux sont distingués : les aménagements de qualité, qui ne présentent pas de dysfonctionnement; les aménagements à améliorer, qui présentent un dysfonctionnement ou un danger pour les usagers et les cheminements informels hors voiries utilisés par les cyclistes ;
- L'identification des principales chaînes de déplacements cyclables. L'objectif est de permettre l'amélioration de la connexion entre les secteurs à enjeux et les équipements générateurs de flux (zones d'habitation dense, stations BHNS, gares SNCF, équipements scolaires, espaces de nature...) depuis ou à partir des quartiers traversés par le BHNS.

Ces informations ont pu être hiérarchisées et synthétisées pour être présentées dans la carte page suivante.

## Carte 11 : Diagnostic cyclable autour des arrêts de Bulle 6



# PARTIE III

## Enjeux





## PARTIE III

# ENJEUX

L'analyse urbaine a permis d'établir un état des lieux des quartiers desservis situés dans le corridor de la Bulle 6 sous l'angle des thématiques cibles de la ville intense. À partir de ce diagnostic, nous pouvons faire ressortir les enjeux inhérents au développement d'une ville adaptée à l'arrivée d'une offre structurante de transport en commun.

### ENJEUX GÉNÉRAUX SUR LA COMMUNE DE CALONNE-RICOUART

La commune de Calonne-Ricouart étant située au sein d'une zone d'intensification de niveau 2 au regard des prescriptions du Plan de Déplacements Urbains, des enjeux généraux sont identifiés à l'échelle du territoire communal, et plus spécifiquement à l'échelle du corridor «contrat d'axe» :

- **Contenir et densifier la tâche urbaine existante au sein du corridor de la Bulle 6.**

Déjà présent dans les préconisations du SCoT l'enjeu de densification de la tâche urbaine est ici renforcé à l'échelle du corridor du «contrat d'axe» afin d'appuyer le rôle structurant de cette nouvelle offre de transport et de favoriser une urbanisation durable.

- **Veiller à la qualité des aménagements et du tissu urbain le long de l'axe structurant (effet vitrine).**

Une attention particulière doit être portée à la qualité des aménagements et du tissu bâti directement visible depuis l'axe de transports structurant.

- Préserver les cônes de vue emblématiques du paysage communal.

- Améliorer les connexions Nord-Sud : travailler les franchissements de la voie ferrée et de la RD70 (lisibilité, sécurisation) afin de mieux relier les quartiers Nord et Sud au centre-bourg.

D'autres enjeux sont plus spécifiques aux quartiers desservis et aux séquences traversées.

### ENJEUX SPÉCIFIQUES PAR SECTEURS

#### Le corridor de la Clarence

- Valoriser la traversée de la commune par la Clarence afin de faire du cours d'eau un élément identitaire pour la commune.

- Travailler la continuité des déplacements doux le long de la Clarence pour permettre une connexion directe entre le centre-bourg et le parc Calonnix.

#### Le centre-bourg

- Améliorer la lisibilité du centre-bourg par un traitement homogène des espaces publics.

- Améliorer la visibilité des équipements structurants par une valorisation des cheminements doux les desservant et par la mise en place d'une signalétique appropriée.



## PARTIE III

# ENJEUX

- Améliorer la mise en réseaux des différents équipements, commerces et services en offrant une place confortable aux piétons au sein du centre-bourg et notamment de la rue André Mancey (largeur de trottoirs, stationnement gênant).

### La rue de la gare

- Favoriser les déplacements doux en lien avec la gare, notamment au travers du parc industriel.
- Préserver le caractère arboré de la séquence urbaine de cette rue.
- Valoriser le parking de la gare, et réinvestir la friche ferroviaire.

### Le secteur Nord : la cité n°5

- Valoriser les espaces publics de ce secteur afin d'en faire des espaces attractifs et supports d'une vie de quartier.
- Réinvestir l'ancienne salle des fêtes de la rue d'Hazebrouck.
- Travailler la limite communale avec Auchel.
- Repenser la place de la voiture et celle du piéton au sein des cités minières.

### Les liaisons inter-quartier

Au delà des enjeux spécifiques à chaque secteur, l'enjeu d'amélioration des liaisons douces entre les différents quartiers est primordial. Malgré l'importance des effets de coupure constatée sur le territoire communal, il existe des opportunités pouvant permettre de les atténuer.

## Carte 12 : Les enjeux sur la commune de Calonne-Ricouart



# **PARTIE IV**

Évaluation du potentiel  
foncier mutable



# Quelques éléments de méthodologie

En parallèle de l'analyse urbaine, nous avons mené au sein du corridor de la Bulle 2 un diagnostic nous permettant d'évaluer le potentiel foncier mutable autour de la future ligne structurante.

Ce diagnostic foncier a été réalisé au sein de la tâche urbaine et sur les espaces en extension du tissu bâti quand nous avons connaissance de projets en réflexion, dans la limite de 500m de part et d'autre du tracé.

L'objectif est de repérer les opportunités foncières en vue d'opérations de renouvellement urbain répondant aux enjeux identifiés.

Une méthodologie a été élaborée permettant de hiérarchiser les sites à l'échelle du réseau d'axes structurants et d'établir des priorités d'actions dans l'optique d'intensifier le tissu urbain.

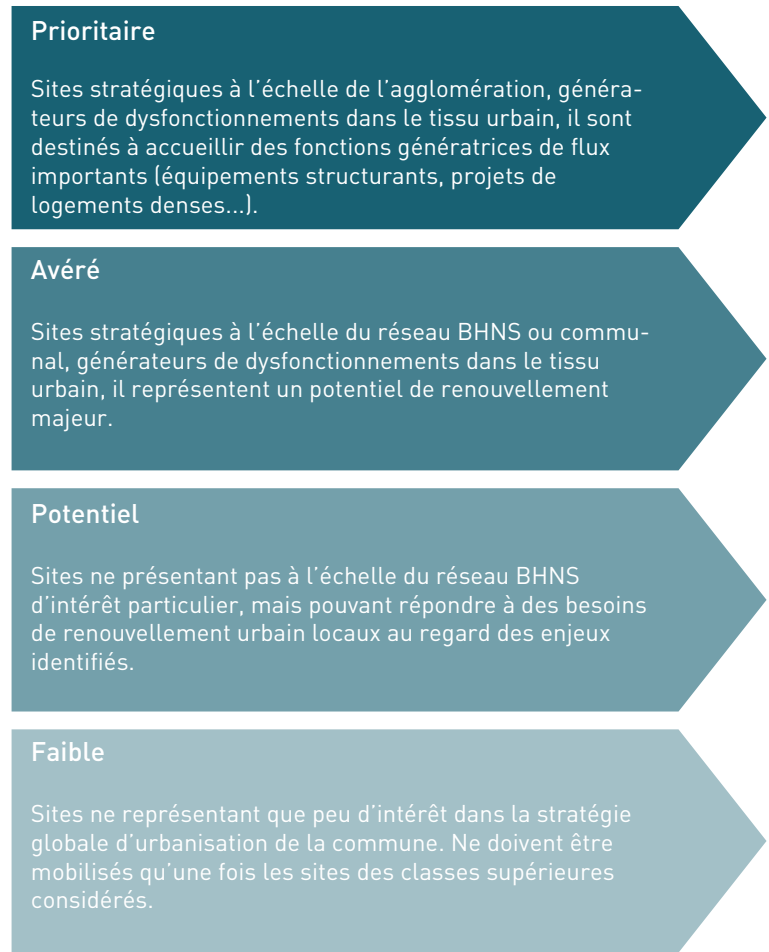
## INTÉRÊT STRATÉGIQUE ET OPPORTUNITÉ DE MUTABILITÉ

L'évaluation de chaque site se fait via deux approches :



La hiérarchisation des sites se fait par le croisement de ces deux approches.

Concernant la **note d'intérêt stratégique**, les sites repérés sont répartis en quatre classes :



# PARTIE IV DIAGNOSTIC FONCIER

Une publication sur la méthodologie d'évaluation du potentiel foncier mutable est consultable sur le site internet de l'Agence d'Urbanisme de l'Artois ([www.aulartois.fr](http://www.aulartois.fr)).





## PARTIE IV DIAGNOSTIC FONCIER

Concernant la **note d'opportunité de mutabilité**, les sites repérés sont répartis en trois classes :

### Avérée

Sites rapidement mutables du fait de leur non occupation, d'une intention de vente de la part du propriétaire et/ou d'un contexte réglementaire favorable.

### Potentielle

Sites pour lesquels il n'existe ni blocage avéré dans l'optique d'une mutabilité, ni opportunité particulière.

### Faible

Sites qui pour des raisons foncières ou réglementaires font l'objet d'un blocage en termes de mutabilité.

Bien que la hiérarchisation globale des sites résulte du croisement de ces deux approches, il est à considérer que l'opportunité ne constitue pas un critère déterminant dans la priorisation d'intervention entre les sites, mais une indication supplémentaire permettant de conforter ou d'infléchir le résultat de l'approche précédente.

Ainsi dans les pages suivantes, dans un premier temps seul l'intérêt stratégique est évoqué pour déterminer les sites jugés prioritaires.

### LE CAS PARTICULIER DES ZONES D'ACTIVITÉS.





De nombreuses zones d'activités sont présentes sur le territoire. Afin de s'inscrire dans un des objectifs du SCoT qui consiste à conforter l'attractivité économique du territoire, le parti a été pris de repérer ces sites sans pour autant remettre en cause leur vocation.

Aussi la hiérarchisation évoquée précédemment n'a pas été appliquée à ces secteurs. Les sites repérés au sein des zones économiques sont inventoriés en tant que potentiel foncier à vocation économique, et seront mis à profit dans le cadre d'éventuelles relocalisations ou extensions d'activités.

Aucune priorisation n'est donc mise en place dans ces secteurs, toutefois le repérage des mètres carrés disponibles permettra de mettre en place une veille sur ces espaces stratégiques pour l'activité locale.

# Synthèse de l'évaluation du potentiel foncier mutable

## ■ Chiffres clés

Niveau d'intérêt stratégique	Nombre de sites repérés	Superficie totale
 Prioritaire	0	-
 Avéré	8	31 412 m <sup>2</sup>
 Potentiel	23	71 605 m <sup>2</sup>
 Faible	21	165 566 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>52</b>	<b>268 583 m<sup>2</sup></b>

## ■ Les sites d'intérêt avéré

Parmi les principaux sites présentant un intérêt stratégique avéré, ont été identifiés :

- Des **espaces publics résiduels** sans véritable fonctionnalité dans la vie du quartier et lieu d'éventuelles nuisances ponctuelles. Ils sont situés dans le quartier résidentiel de l'allée des Violettes (site 30) et au coeur de la cité n°5 (site 45).



- Des **terrains en friche ou en pâture**, situés au sein du tissu urbain ou à proximité du centre-bourg (sites 13, 14, 21, 25). À noter également l'identification d'une **friche ferroviaire** d'une grande emprise située dans un secteur stratégique mais présentant des nuisances sonores liés à la proximité des voies ferrées (site 22)



- Des sites présentant un **bâti dégradé ou de faible qualité architecturale** au sein du centre-bourg (site 17) ou à proximité (site 26).



- À noter que les sites 21, 25 et 26 pourraient faire l'objet d'un regroupement afin d'envisager un projet d'ensemble cohérent.

## PARTIE IV DIAGNOSTIC FONCIER

Retrouvez l'ensemble des sites repérés sur la carte interactive.

Retrouvez l'ensemble des sites repérés sur la carte interactive.

## Les sites d'intérêt potentiel

D'autres sites présentant un intérêt potentiel ont été repérés :

- Des espaces verts et des espaces interstitiels sans véritable fonctionnalité (sites 03, 24, 33, 40 et 56).



Site 03 : Espace vert, rue de la Gare

- Des sites présentant un bâti dégradé ou peu qualitatif (sites 04, 20, 35, 49 et 52) et dont certaines activités sont à remettre en question quant à leur localisation au sein du tissu bâti (sites 50, 51, 53 et 54).



Site 49 : Bâtiment désaffecté, rue de Verdun

- Des espaces délaissés (sites 06, 27 et 55) ou des friches enherbées situées à proximité de la RD 70 (sites 36, 42 et 43).



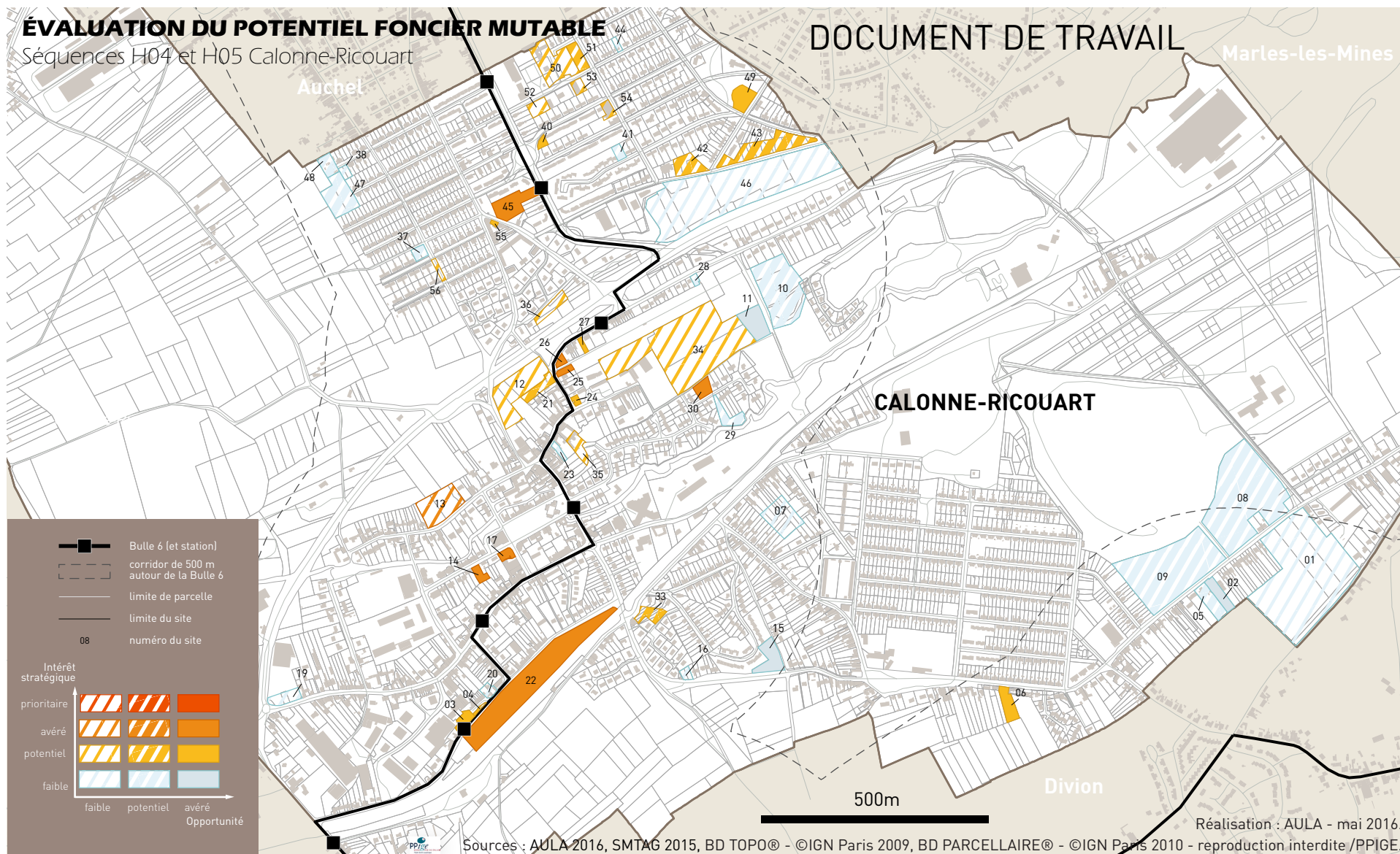
Site 43 : Friche enherbée, rue d'Hazebrouck

- Des pâtures de grandes emprises à proximité du centre-bourg (sites 12 et 34).



Site 12 : Pâture, rue Auguste Delattre

Carte 13 : Évaluation du potentiel foncier au regard de l'intérêt stratégique et de l'opportunité de mutation

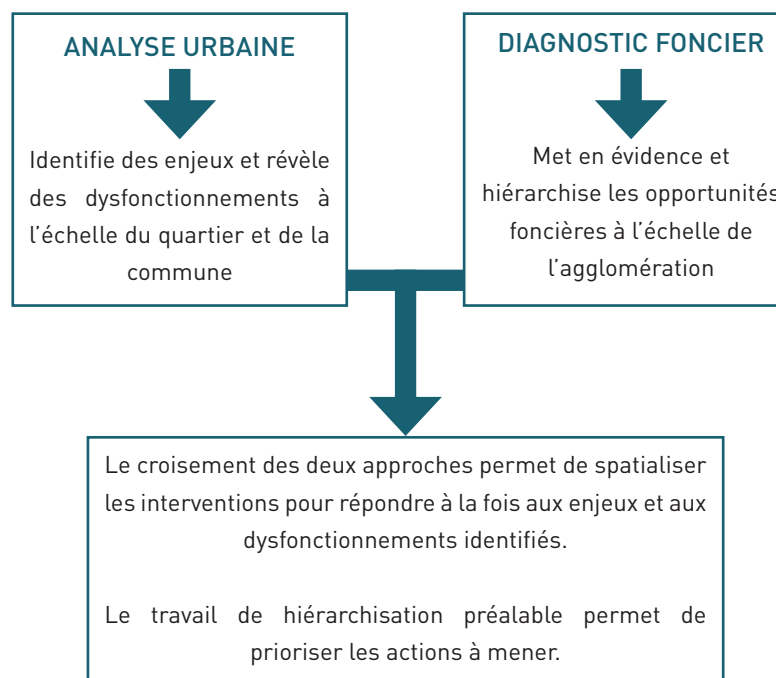


### LE CROISEMENT DES ENJEUX IDENTIFIÉS ET DES SITES REPÉRÉS

Afin de viser l'exhaustivité de l'analyse mise en place dans cette démarche, il est nécessaire de superposer à l'approche globale, qui permet d'avoir une vision du contexte urbain général, une approche plus fine, représentative d'une réalité foncière.

Le diagnostic foncier constitue un inventaire hiérarchisé des potentialités du tissu urbain. Il relève d'une approche fine et systématique. Il ne peut pas être considéré de façon déconnectée des enjeux généraux présents sur le territoire qui relèvent eux d'une approche globale.

Le croisement des analyses urbaine et foncière permet de superposer deux échelles d'interprétation, mais également deux niveaux de définition.



Au regard des conclusions de la phase 1 du diagnostic contrat d'axe, l'objectif est de proposer des orientations générales pour répondre aux enjeux identifiés dans le présent livret.

Ces orientations seront réalisées à l'échelle de la commune et comprendront les actions et préconisations à envisager sur le territoire communal. Elles déclineront notamment :

- Les préconisations urbaines et paysagères dans le cadre de l'aménagement d'espaces publics, de travail sur la frange urbaine ou paysagère, etc. ;
- Un travail de benchmarking visant à illustrer certaines thématiques (créations d'îlots de proximité...);
- La vocation à donner à chaque site repéré dans le cadre du diagnostic foncier.



AGENCE D'URBANISME DE L'ARTOIS

Centre Jean Monnet I - Bât C - Entrée Piémont  
8, avenue de Paris - 62400 BÉTHUNE  
Tél : 03.21.56.11.42 - Fax : 03.21.56.17.03 - [www.aulartois.fr](http://www.aulartois.fr)

