



Communauté d'Agglomération
Béthune-Bruay
Artois Lys Romane

Plan Local d'Urbanisme

BETHUNE

Projet d'Aménagement et de Développement Durables

<i>PLU arrêté le :</i>	<i>PLU approuvé le :</i>
<i>13 septembre 2016</i>	<i>28 juin 2017</i>

TABLE DE MATIERE

AVANT-PROPOS	4
RAPPEL DES POINTS FORTS DU DIAGNOSTIC : ATOUTS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE COMMUNAL.....	4
POLITIQUE D'AMENAGEMENT, D'URBANISME ET D'HABITAT	7
I. <i>Identifier les besoins en termes de logements pour assurer une croissance démographique progressive</i>	<i>7</i>
II. <i>Privilégier le renouvellement urbain</i>	<i>7</i>
III. <i>Principes pour le développement ou l'amélioration de l'organisation urbaine</i>	<i>8</i>
1. Reconnecter le nord et le sud de la voie ferrée.....	8
2. Assurer une mixité fonctionnelle du tissu urbain	8
3. Assurer une mixité sociale équilibrée sur l'ensemble de la commune	9
4. Tenir compte des projets d'équipement	9
5. Améliorer la couverture numérique du territoire	9
6. Intégrer les risques et nuisances à la logique d'aménagement.....	10
7. Développer l'offre culturelle et de loisirs	10
POLITIQUE EN MATIERE DE TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS.....	12
I. <i>Limiter l'impact de l'automobile en développant les modes de transport alternatifs</i>	<i>12</i>
1. Conforter la place des piétons et cyclistes en centre-ville	12
2. Impulser l'usage de l'intermodalité, notamment grâce au BHNS	13
3. Compléter et valoriser le maillage piéton et cyclable	14
II. <i>Permettre une intégration qualitative et sécurisée des axes routiers et ferrés</i>	<i>15</i>
III. <i>Soigner les entrées de ville</i>	<i>16</i>
IV. <i>Permettre des places de stationnement suffisantes et stratégiquement situées</i>	<i>16</i>
V. <i>Permettre le développement du transport fluvial</i>	<i>17</i>
VI. <i>Mobilité touristique.....</i>	<i>17</i>
POLITIQUE EN MATIERE D'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE	19
I. <i>Conforter les zones d'activité existantes.....</i>	<i>19</i>
1. Maintenir le dynamisme commercial du centre historique	19
2. Optimiser le foncier et réorganiser les zones d'activités existantes	20
3. Préserver l'activité agricole.....	21
II. <i>Valoriser les activités existantes liées aux loisirs et au tourisme</i>	<i>21</i>
1. Permettre le développement du port de plaisance.....	21
2. Permettre la découverte du territoire en valorisant les chemins de randonnée	21
POLITIQUE EN MATIERE DE PRÉSERVATION ET VALORISATION DU PAYSAGE, DU PATRIMOINE ET DU CADRE DE VIE	23
I. <i>Conserver et valoriser le patrimoine</i>	<i>23</i>
1. Patrimoine historique industriel	23
2. Patrimoine urbain remarquable	23

II.	<i>Conserver la nature en ville</i>	24
1.	Préserver les espaces verts	24
2.	Préserver les linéaires végétaux	24
3.	Maintenir les perspectives visuelles sur les paysages ruraux.....	24
4.	Soigner l'intégration paysagère des futurs projets d'aménagement	25

POLITIQUE EN MATIERE DE PROTECTION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DES LINEAIRES D'INTERET ECOLOGIQUE 27

I.	<i>Préserver les milieux sensibles</i>	27
II.	<i>Préserver et compléter les corridors écologiques</i>	27
III.	<i>Une gestion durable de la ville</i>	28

OBJECTIFS DE MODERATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACE ET DE LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN..... 30

I.	<i>Estimer les besoins en logements</i>	30
II.	<i>Prendre en compte la capacité des dents creuses</i>	30
III.	<i>La rationalisation du foncier</i>	30

AVANT-PROPOS

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables constitue la pièce essentielle du Plan Local d'Urbanisme (PLU). Il a pour vocation de présenter les choix politiques de la commune en matière d'urbanisme et d'aménagement.

RAPPEL DES POINTS FORTS DU DIAGNOSTIC : ATOUTS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE COMMUNAL

4

Le territoire de Béthune est vaste et concentre de nombreux enjeux, à la fois urbain (en termes de fonctionnement, de flux, de répartition des logements), mais également économiques et environnementaux. La prise en compte de ces enjeux est un préalable obligatoire à la définition du projet de territoire.

Le tableau ci-dessous fait la synthèse des enjeux du territoire, de ses atouts et de ses contraintes, détaillés dans le rapport de présentation.

Constats	Enjeux
Démographie	
Commune urbaine centrale du territoire du SCOT de l'Artois. Le renforcement de cette centralité favorisera son rayonnement.	Favoriser l'attractivité du territoire communal par une offre en logements adaptée à la nouvelle configuration des ménages et aux évolutions de la population.
Population jeune mais vieillissante.	
Taille des ménages faible et en diminution	
Organisation urbaine	
Forte densité des tissus urbains	Assurer une densité suffisante des futurs projets d'aménagement pour qu'ils s'insèrent au mieux dans la trame urbaine.
Des disponibilités foncières intéressantes mobilisables au sein du tissu urbain existant	Estimer le besoin en logements à construire pour répondre à l'objectif démographique en fonction de ces éléments.
Un taux de vacance élevé au sein du parc logements	
De nombreux projets de renouvellement urbain : la ville a une bonne capacité à se renouveler sur elle-même	
Plusieurs coupures urbaines : la voie ferrée crée une déconnexion entre les quartiers du sud et le centre-ville	Atténuer la coupure urbaine pour recréer des connexions entre le sud et le nord de la ville.
Une répartition avant tout fonctionnelle de l'espace	Favoriser la mixité fonctionnelle de l'espace.
Economie	
Des projets de développement économique sont prévus, notamment le port fluvial	Anticiper l'accueil de nouvelles activités tout en assurant la pérennité des activités existantes.
Le secteur de Beau Marais est le principal lieu de l'activité économique	Requalifier les liaisons douces avec ce quartier pour favoriser les échanges avec les autres quartiers, notamment le centre-ville.
Il ne reste plus beaucoup de potentialités foncières qui conviendraient à l'accueil de nouvelles activités	Des espaces de transition entre activité économique et habitat pourront être sauvegardés pour l'accueil d'activités.
Un centre-ville riche en commerces de proximité, qui fonctionne en bipolarité avec la zone commerciale de la Rotonde	Maintenir cet équilibre entre commerces de proximité et de grande surface en assurant une complémentarité dans l'offre commerciale.
Activité agricole peu présente en termes d'emplois et en termes de foncier sur la commune	Maintenir le peu d'activité agricole qu'il reste sur le territoire en leur permettant de se diversifier et de se développer.

Transports et déplacements

Le projet du pôle gare est en cours de réalisation.	Favoriser son utilisation participera à réduire la place de la voiture dans les déplacements.
Le centre-ville semble bien fonctionner. En revanche, les liaisons avec les différents quartiers ne sont pas toujours qualitatives et le maillage cyclable est quasi inexistant	Les liaisons douces entre le centre-ville et les différents quartiers devront être requalifiées et valorisées, surtout avec le nouveau quartier de gare.
Des axes routiers ou ferrés forment des coupures de l'espace urbain, générant des nuisances pour la circulation des piétons, des cyclistes et tend à fractionner le fonctionnement des quartiers au lieu de favoriser leur interdépendance	Il conviendra d'atténuer ces coupures urbaines en recréant ou en intensifiant les liaisons transversales, et par un traitement paysager qui permette une intégration qualitative de ces axes au sein du tissu urbain.
La future ligne de BHNS desservira les quartiers du sud du territoire	Il faudra intensifier le développement urbain aux abords de cette ligne pour favoriser son utilisation.
La mobilité touristique est présente à travers des itinéraires de randonnée, qui participent à la promotion touristique du territoire	Les itinéraires doux destinés aux loisirs et au tourisme sont à développer et à valoriser. Ils peuvent également servir de support à la mobilité quotidienne des habitants ou des travailleurs.

Environnement

Zones à dominante humide du SDAGE Corridors du SRCE-TVB et corridors miniers à conforter et à renaturer Cœur de nature (aussi ZNIEFF de type 2)	Assurer la préservation des espaces de nature tout en renforçant ou complétant les linéaires écologiques repris dans les documents supérieurs.
---	--

Risques et nuisances

Risque Inondation (PPRi de la Lawe) Captage d'eau potable Canalisation de gaz PPRT Aléa moyen de retrait-gonflement des argiles De nombreux sites Basias Deux sites Basol Bandes de bruit générées par la voie ferrée et les principaux axes routiers.	Prendre en compte ces risques dans la définition des futures zones d'urbanisation.
---	--

POLITIQUE D'AMENAGEMENT, D'URBANISME ET D'HABITAT

I. Identifier les besoins en termes de logements pour assurer une croissance démographique progressive

Béthune ayant connu une baisse de population entre 2007 et 2012, précédée d'une période de stagnation, le projet communal réside dans la recherche d'une redynamisation démographique. Cet objectif va dans le sens du SCOT, qui vise à conforter et développer la ville centre qu'est Béthune.

7

Ainsi, l'enjeu du PLU va être de définir finement l'objectif démographique à horizon 2027, pour déterminer le nombre de logements à construire et les équipements et services à conforter ou à développer. Le projet communal vise à atteindre 26 950 habitants en 2027, ce qui correspond à une hausse démographique de 5% entre 2012 et 2027. La construction de nouveaux logements sera nécessaire pour atteindre cet objectif. De plus, le calcul des besoins en logements doit intégrer le phénomène de desserrement des ménages, qui accroît le besoin en logement, ne serait-ce que pour maintenir la population. Un taux de renouvellement urbain est également à prendre en compte dans le calcul des besoins en logements, ainsi que le fait d'atteindre un taux de vacance proche de 7% (au lieu de 9.5% actuellement). **Un objectif de résorption de 591 logements vacants est ainsi fixé jusqu'en 2027.**

La croissance démographique devra également être mesurée et progressive pour pérenniser le parc logements et les équipements sur le long terme. Ainsi, le développement du parc logement devra être progressif et équilibré dans le temps.

De plus, il sera nécessaire d'axer le développement vers des logements de plus petite taille, pour répondre à la baisse de la taille des ménages. Un équilibre dans les typologies de logements proposées et dans la composition du parc en termes de propriétaires / locataires sera recherché.

Enfin, le développement du parc logement devra se faire en cohérence avec l'organisation urbaine existante. Elle passera donc par une réflexion poussée sur les déplacements, la répartition des équipements et l'intégration des nouveaux habitants dans la vie locale. La création de nouveaux quartiers connectés à l'existant est prévue, au sud-est de la commune. Cet axe s'inscrit dans la volonté de reconnecter les différents quartiers : centre-ville, quartier universitaire, quartiers sud, quartier de la gare.

II. Privilégier le renouvellement urbain

Afin d'assurer une gestion économe de l'espace et limiter la consommation de terres agricoles ou naturelles, la mobilisation optimale du foncier disponible en tissu urbain existant (dents creuses, cœurs d'îlot et espaces délaissés) doit être engagée en priorité.

Plusieurs projets de renouvellement urbain ont d'ores et déjà été entamés : le site Testut, le quartier Mont Liébaut, qui fait l'objet d'une intervention de l'ANRU, le site Mondy...).

Le diagnostic foncier réalisé a permis de détecter d'autres potentialités foncières existantes à l'intérieur du tissu urbain. Il s'agira donc de privilégier la requalification de ces espaces délaissés et

mutables dans le tissu urbain existant pour éviter de consommer démesurément le foncier agricole et naturel, de plus en plus rare sur le territoire communal.

Les secteurs proches de la ligne BHNS, qui traverse la commune d'est en ouest sur la partie sud, et du quartier de la gare devront être urbanisés et densifiés en priorité pour faciliter et encourager l'utilisation des transports en commun.

III. Principes pour le développement ou l'amélioration de l'organisation urbaine

8

1. *Reconnecter le nord et le sud de la voie ferrée*

La desserte par le train de la commune constitue un atout pour les habitants. En revanche, la coupure urbaine générée par la voie ferrée est problématique : elle scinde en deux secteurs distincts et peu reliés entre eux le sud et le nord de la commune. L'objectif est d'atténuer cette rupture physique en soignant et en accentuant les liaisons.

Un projet de réhabilitation de la passerelle de la gare est entamé. Il s'agira de valoriser l'ensemble des passerelles existantes et en projet pour que les deux entités urbaines, aujourd'hui séparées, puissent, à l'avenir, fonctionner ensemble, en complémentarité et en cohérence.

Cet objectif vise également à conforter le secteur du centre historique, duquel la partie sud de la voie ferrée est déconnectée.

2. *Assurer une mixité fonctionnelle du tissu urbain*

La recherche d'une mixité fonctionnelle en milieu urbain est importante pour la régulation et l'optimisation des flux de personnes et de marchandises. De plus, elle permet d'éviter que certains secteurs urbains se retrouvent déserts pendant une grande partie de la journée ou de la nuit. Toutefois, la recherche d'une mixité fonctionnelle ne doit pas entraîner des nuisances ou conflits d'usages, entre habitat et activité par exemple.

Ces deux enjeux doivent trouver une conciliation dans l'équilibre de la répartition géographique des différentes fonctions de la ville, et dans la régulation des flux piétons, automobiles ou de transports de marchandises, pour optimiser l'organisation urbaine de Béthune sans nuire à la qualité de vie des habitants.

La répartition des équipements et services sur le territoire communal doit être équilibrée. Ainsi, la localisation des futurs projets d'équipement ne devra pas dépendre uniquement des opportunités foncières présentes sur le territoire : elle devra être déterminée selon des critères :

- d'accessibilité (desserte par les transports en commun, liaisons avec l'environnement urbain immédiat...) ;
- de répartition équilibrée de l'offre pour optimiser leur utilisation et les pérenniser dans le temps ;
- visant à maintenir ou améliorer l'équilibre entre les différentes fonctions urbaines présentes sur le territoire. Par exemple, un projet d'équipement dans un secteur à fonction principalement résidentielle sera à favoriser.

Concernant l'activité économique, elle est principalement concentrée dans les quartiers nord-est de Béthune, qui se trouvent très mal connectés au reste des quartiers. La diversification des fonctions urbaines dans le quartier Beau Marais ne serait pas judicieuse (elle créerait des conflits d'usages). Toutefois, il conviendra de mieux relier cette zone d'activités aux autres secteurs de la ville, pour favoriser une complémentarité d'usages entre ces quartiers. Par exemple, les travailleurs de Beau Marais pourraient contribuer à faire vivre le commerce de centre-ville aux heures de repas.

De manière générale, cette répartition des différentes fonctions sur le territoire urbain nécessite que celles-ci soient accessibles pour tous et bien reliées entre elles.

3. *Assurer une mixité sociale équilibrée sur l'ensemble de la commune*

Il s'agit également d'assurer une mixité sociale sur le territoire, en fonction de l'existant. Sur Béthune, le parc des résidences principales est majoritairement occupé par des locataires (61.8%), et les logements sociaux représentent 27% du parc.

La mixité sociale passe par la production de logements diversifiés pour continuer d'apporter aux habitants la possibilité d'effectuer un parcours résidentiel complet. En ce sens, le projet doit rééquilibrer géographiquement les formes d'habitat et créer une offre adaptée pour retenir et attirer de jeunes actifs et les classes moyennes/supérieures. Il faut :

- promouvoir l'accèsion à la propriété dans les secteurs à forte occupation locative et inversement.
- viser les types de logements qui répondent à la baisse de la taille des ménages.
- De manière générale, répondre aux besoins de la population, et notamment ceux des étudiants, des personnes âgées (béguinage, résidence médicalisée...), des personnes à mobilité réduite...

L'objectif est de poursuivre la diversification de l'habitat pour répondre à la demande existante, assurer ainsi une rotation dans le parc de logements et maintenir l'attractivité sur le territoire, en compatibilité avec le Programme local de l'Habitat. Ce dernier fixe les objectifs suivants pour la Ville :

- 360 logements locatifs sociaux répartis de la façon suivante : 32% de PLAI, 50% de PLUS et 18% de PLS,
- 55 PSLA.

Ces objectifs seront à atteindre à travers les nouvelles opérations de logements. De plus, conformément au SCOT de l'Artois, pour les opérations d'aménagement présentant une surface égale ou supérieure à plus de 5000m² de surface de plancher, le programme de logements devra contenir une part minimale de 30 % de logements sociaux.

4. *Tenir compte des projets d'équipement*

Les projets en matière d'équipements seront intégrés dans la réflexion, notamment le développement de la polyclinique Anne d'Artois. La création de pôles culturels et de loisirs est également envisagée, au niveau du quartier de la gare et de la rue de Lille. Ce projet viendra compléter et conforter l'offre existante sur le territoire. La création d'un centre administratif est également envisagée au sud de la commune.

5. *Améliorer la couverture numérique du territoire*

L'accès aux communications numériques est en cours de développement via la Communauté d'Agglomération. Il s'agit surtout d'améliorer la couverture au niveau des zones d'activités, dans le cadre du développement économique du territoire. Le règlement du PLU permettra de réglementer les obligations en matière d'infrastructures et de réseaux de communications électroniques, et notamment en matière de fibre optique.

6. *Intégrer les risques et nuisances à la logique d'aménagement*

Le choix des futures zones à urbaniser devra se faire en fonction des risques et nuisances présentes sur le territoire. Une zone qui cumule des risques ou des nuisances sera peu propice à l'urbanisation, même si elle semble idéalement située par rapport au contexte urbain existant.

L'ouest du territoire est particulièrement touché par un risque inondation. Le PPRI de la Lawe définit des zones d'aléa faible à moyen, qui concernent en partie le secteur urbanisé de Béthune. L'urbanisation sur les zones d'aléa moyen est permise sous certaines conditions. Toutefois, l'urbanisation ne sera pas à privilégier sur ces secteurs. En outre, des zones inondées constatées (ZIC) sont également recensées sur le territoire, ainsi que d'autres secteurs inondables d'après les données communales. Des prescriptions seront édictées sur ces sites, afin de préserver la population.

D'autres risques seront également à prendre en compte : le risque technologique généré par la société SI-Group, la canalisation de transport de gaz, les sites et sols pollués... L'objectif est d'assurer la sécurité des personnes et des biens sur le territoire.

7. *Développer l'offre culturelle et de loisirs*

La commune bénéficie d'une offre culturelle et de loisirs conséquente, à travers de nombreux équipements dédiés (théâtre, salles de spectacles, médiathèque, terrains de sport, piscine...). Il est nécessaire de pérenniser ces équipements de proximité, quel que soit leur vocation, et de les développer, notamment via le futur pôle de loisirs du quartier de la gare, qui viendra en complément de l'offre existante et contribuera à la valorisation de ce quartier.

POLITIQUE D'AMENAGEMENT, D'URBANISME ET D'HABITAT

> Définir l'ambition démographique et diversifier l'offre de logements :

-  Renforcer la dynamique du centre historique
-  Reconnecter les quartiers : Equipements scolaires, gare, centre ville, Mont Liebaut
-  Requalifier l'axe entre le centre et la gare: Boulevard Poincaré

> Poursuivre le renouvellement urbain et la requalification des espaces :

- Valoriser les quartiers autour de la gare :
 -  - Mont Liébaut,
 - Quartier Testut,
 - Quartier Mondy
 - Impasse Pontfort
-  Requalifier les dents creuses et espaces mutables dans le tissu urbain existant
-  Création de nouveaux quartiers connectés à l'existant

> Intensifier l'espace autour du BHNS

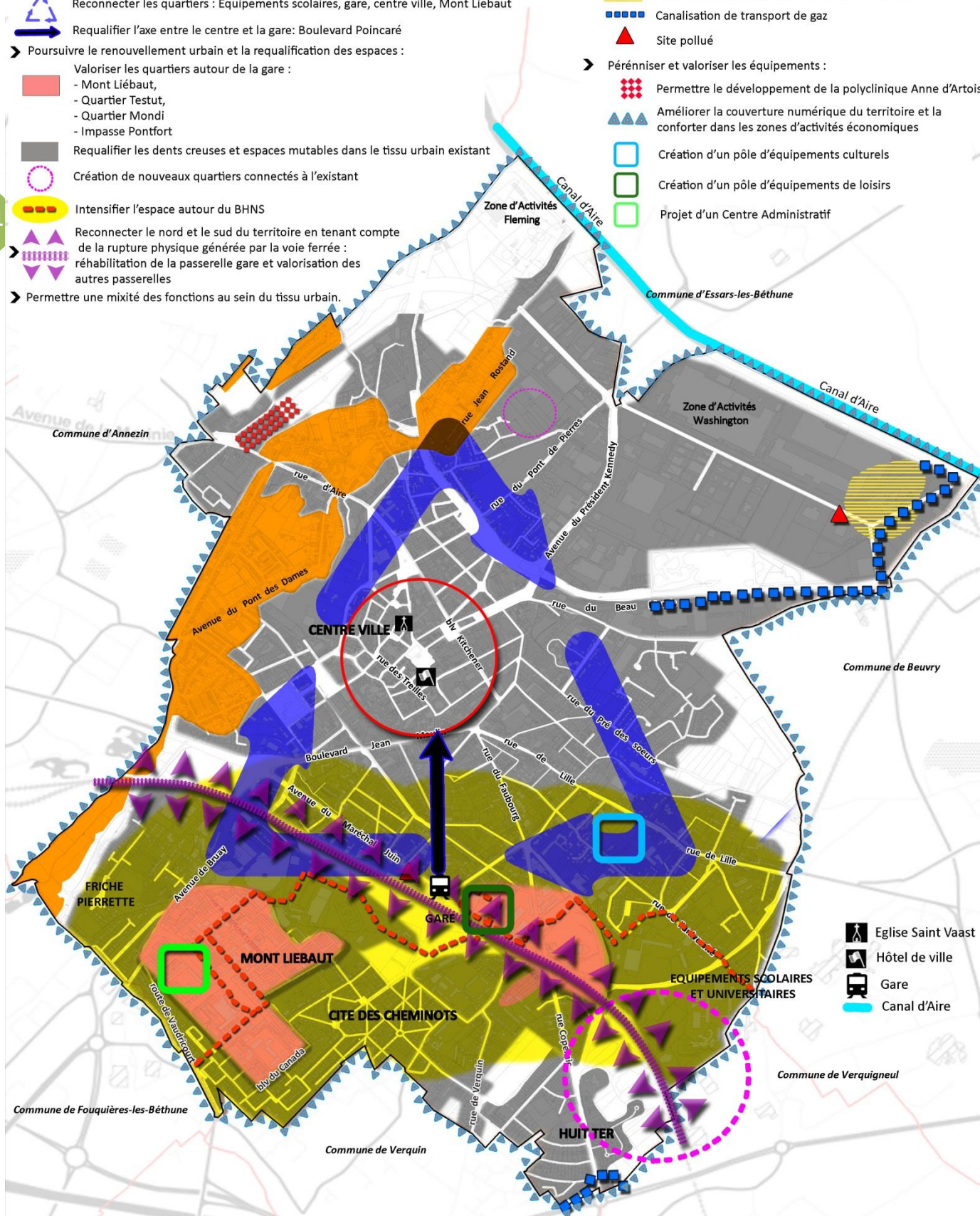
-  Reconnecter le nord et le sud du territoire en tenant compte de la rupture physique générée par la voie ferrée : réhabilitation de la passerelle gare et valorisation des autres passerelles
-  Permettre une mixité des fonctions au sein du tissu urbain.

> Intégrer les risques à la logique d'aménagement :

-  Tenir compte des aléas définis par le PPRI de la Lawe
-  Prise en compte du PPRT de la société SI-Group
-  Canalisation de transport de gaz
-  Site pollué

> Pérenniser et valoriser les équipements :

-  Permettre le développement de la polyclinique Anne d'Artois
-  Améliorer la couverture numérique du territoire et la conforter dans les zones d'activités économiques
-  Création d'un pôle d'équipements culturels
-  Création d'un pôle d'équipements de loisirs
-  Projet d'un Centre Administratif



POLITIQUE EN MATIERE DE TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

I. Limitier l'impact de l'automobile en développant les modes de transport alternatifs

Pour limiter l'impact de l'automobile sur la ville, en termes de pollution, de nuisances sonores et visuelles, d'insécurité pour les piétons et cyclistes et de consommation d'espace public, il est important de favoriser l'utilisation des modes de transport alternatifs : bus, train, vélo, marche à pied.

Pour répondre à cet objectif de limiter l'usage de l'automobile, plusieurs leviers d'actions sont à mobiliser.

1. *Conforter la place des piétons et cyclistes en centre-ville*

Le centre-ville est marqué par la présence abondante de commerces de proximité, services et équipements, générant de nombreux flux de personnes et surtout de véhicules. Or, la densité du tissu bâti laisse peu de place pour une circulation fluide de tous les modes de transport (bus, voiture, vélo, marche).

La voiture est actuellement le mode privilégié, du point de vue de la répartition de l'espace public. Que ce soit au niveau des largeurs de voirie mais également au niveau du stationnement (très consommateur d'espace), l'espace public est presque exclusivement dédié à l'automobile, et ceci au détriment de la circulation piétonne et cyclable.

La place des modes doux en centre-ville serait à privilégier, en tentant d'inverser ce rapport de force entre automobile et modes doux. La piétonisation de certaines rues ou portions de rues sera encouragée, dans la mesure où elle ne nuit pas au fonctionnement général des flux à l'échelle communale.

La réduction de la place de l'automobile peut être impulsée par deux leviers différents, pouvant être actionnés en complémentarité :

- limiter la place de la voiture pour augmenter celle dédiée aux piétons et cyclistes : en passant des voies doubles sens à une voie à sens unique (réduction de la largeur de voirie pour permettre le passage d'une bande cyclable ou élargir les trottoirs), en déviant la circulation automobile pour piétonniser une rue...
- faire en sorte que le rapport hiérarchique entre voiture et modes doux s'inverse : c'est le principe des zones de rencontre, où le piéton est prioritaire sur le vélo et la voiture, et le vélo est prioritaire sur la voiture. Ainsi, la circulation automobile est moins contraignante et la hiérarchisation de la voirie (entre voie de circulation et trottoir) n'existe plus.

Exemple de zone de rencontre, ville de Guingamp :



Exemples d'aménagements pour améliorer la circulation des modes doux :



2. Impulser l'usage de l'intermodalité, notamment grâce au BHNS

Pour limiter la place de l'automobile en ville, il est nécessaire **d'impulser l'usage de l'intermodalité**, que ce soit pour les flux internes ou externes à la ville. Cette dernière sera favorisée via le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), qui relie le Mont Liébaut à l'université en passant par la zone commerciale et le pôle gare.

L'intermodalité avec le train doit notamment être encouragée grâce à des stationnements voitures et vélos suffisants aux abords de la gare et à une desserte par les réseaux de bus urbains. Pour cela, un **projet de revitalisation du pôle gare** a d'ores et déjà été entamé. L'objectif, à plus long terme, sera donc de **favoriser la fréquentation** de ce pôle gare. Pour ce faire, il conviendra de mettre en œuvre des **stratégies de communication** visant à encourager l'usage des transports en commun et/ou des modes doux, tout en raccordant ce pôle gare à tous les quartiers de la ville, par un réseau de liaisons douces adapté et qualitatif.

Les liaisons douces devront notamment être confortées ou créées :

- **entre la gare et le centre-ville** (les trottoirs sont d'ores et déjà qualitatifs, mais le maillage de bandes cyclable est incomplet),
- **entre la gare et les quartiers Mont Liébaut et Cheminots-Huit Ter**, le but étant d'élargir le rayonnement du pôle gare.

3. Compléter et valoriser le maillage piéton et cyclable

Le réseau de liaisons douces devra être complété et valorisé pour encourager l'usage du vélo, notamment pour les trajets internes à la ville. Le vélo permet une circulation environ 3 fois plus rapide que la marche à pied, et aussi rapide que la voiture en milieu urbain. Par exemple, le trajet de la gare à la grand 'Place est estimé (Google maps) à 5 minutes en vélo, 5 minutes en voiture et 15 minutes à pied.

Les **liaisons entre les quartiers** sont à compléter (création, par exemple, de raccourcis) ou à valoriser (par le biais d'une signalétique visible et lisible), de manière à fluidifier les échanges entre les différents secteurs, tout en rendant l'usage de la voiture moins avantageux que les modes doux. Ce principe répond également à l'objectif recherché d'une mixité fonctionnelle des quartiers.

Rue du pont des Pierres, entre les quartiers nord et le centre-ville :



L'espace dédié aux modes doux est très réduit, voire inexistant pour les vélos. Cette portion demanderait à être aménagée de bandes cyclables ou de trottoirs plus larges.

Enfin, l'utilisation du vélo peut présenter un avantage par rapport à la voiture si les points de stationnement sont en quantité suffisante et bien répartis sur l'ensemble de la ville. Il sera nécessaire de déterminer des espaces dédiés au stationnement des vélos, particulièrement dans les zones de commerces et d'équipements et de mettre en place une signalétique adaptée.



II. Permettre une intégration qualitative et sécurisée des axes routiers et ferrés

La ville est traversée à plusieurs endroits par des axes routiers et ferrés majeurs, qui créent des coupures urbaines considérables et qui sont difficilement conciliables avec les autres usages de la ville.

- **La RD937**, qui traverse la partie nord du territoire et dessert les zones d'activités économiques, constitue une porte d'entrée et une vitrine au territoire. Il conviendra de valoriser ses abords et de soigner son intégration urbaine, éventuellement par des aménagements végétalisés.



- **La RD943** constitue également une porte d'entrée au territoire, qui dessert non seulement la zone commerciale de la Rotonde, mais également des secteurs résidentiels. L'intégration de cet axe au sein de son environnement urbain devra être améliorée d'un point de vue sécuritaire mais également paysager. Cet axe, très fréquenté et à 4 voies, constitue une coupure urbaine majeure qui pourrait être atténuée grâce à la mise en place de passages piétonniers fréquents, grâce à une régulation de la vitesse automobile plus marquée, et grâce à un traitement végétalisé plus poussé de ses abords (permettant de redonner un aspect de boulevard urbain à ce que l'on qualifierait aujourd'hui de « route »). En effet, un aménagement qualitatif d'une partie de cette voie a d'ores et déjà été réalisée (linéaires d'arbres et de haies, piste cyclable et piétonne...), mais demande à être complétée.

Aménagement qualitatif d'une partie de la RD943, à conforter :



Portion de la RD943 à requalifier :



- Les axes routiers **aux abords du pôle gare** devront être particulièrement sécurisés car ce secteur est particulièrement fréquenté par les piétons et les cyclistes. La circulation routière ne devra

pas entraver la circulation des modes doux et des transports en commun. Pour cela, une bonne lisibilité de l'espace sera nécessaire, grâce à une signalétique adaptée à tous les modes de transport.

- Concernant la voie ferrée, la coupure qu'elle crée pourra être atténuée par l'aménagement de passerelles à répétition et par un traitement paysager à ces abords : la plantation d'arbres ou de linéaires de haies végétalisées pourra être encouragée.

III. Soigner les entrées de ville

16

La commune de Béthune étant presque entièrement urbanisée, il est nécessaire qu'un soin particulier soit apporté à ses franges, pour permettre une transition qualitative entre espace urbain et agricole, mais également et surtout à ses entrées de ville. Les entrées de ville reflètent l'image la plus marquante qu'un visiteur peut avoir d'une commune, et orientent positivement ou négativement le ressenti des visiteurs sur la ville. Ainsi, elles devront faire l'objet d'un soin particulier. De plus, tout projet d'aménagement sur ces secteurs d'entrée de ville devra être pensé de manière à ne pas dénaturer l'image de la commune.

En plus de l'aspect paysager et l'image de la ville qu'elles renvoient, les entrées de ville constituent, pour la plupart, des transitions entre « route » et « rue ». Le passage de la circulation automobile à 50 km/heure en est un marqueur concret mais ne suffit pas toujours à générer un changement de comportement des automobilistes. Il est donc important que les entrées de ville marquent nettement cette transition entre espace « rural » et espace « urbain », grâce à une signalétique adaptée, à un changement de revêtement de sol, à un traitement paysager ou un aménagement piéton ou cyclable à ses abords, ou encore à un rétrécissement de la voirie...

La gare constitue également une entrée de ville. Les abords de la gare font l'objet d'un projet de pôle gare et seront donc requalifiés.

IV. Permettre des places de stationnement suffisantes et stratégiquement situées

Les futures opérations d'aménagement devront intégrer un nombre de place suffisant au regard de la fréquentation attendue de ces zones ou du nombre de logements prévus.

De manière générale, il sera nécessaire de prévoir des stationnements suffisants mais pas en surnombre, pour éviter le stationnement gênant en centre-ville sans générer de gaspillage foncier.

Un renforcement de l'offre en stationnement devra être prévu aux abords des points de desserte en transport en commun, notamment à proximité de la gare. En effet, un nombre de places de stationnement suffisant conditionne l'utilisation du train et de l'intermodalité en général.

D'autre part, une aire de camping-car sera créée au nord-ouest de la ville pour promouvoir le tourisme sur le territoire communal.

V. Permettre le développement du transport fluvial

Le nord de la commune est longé par le canal d'Aire, un canal à grand gabarit qui mène à Dunkerque en partant de l'Escaut. Le tracé du canal Seine Nord Europe emprunte notamment cette portion du canal d'Aire. Cette voie d'eau constitue donc une porte d'entrée et une vitrine pour l'économie locale, dont les abords seront à valoriser.

De plus, la commune prévoit le développement du port fluvial en lien avec la commune de Beuvry.

17

VI. Mobilité touristique

Au-delà de l'organisation des déplacements quotidiens (mobilité domicile-travail, domicile-école...), la commune souhaite développer son réseau de liaisons à vocation principale touristique ou de loisirs. Un cheminement doux sera à créer le long de la Lawe, dans le cadre du programme Euralens. De manière générale, la création de chemins de randonnée sera encouragée et devra permettre de promouvoir la richesse patrimoniale de la ville.

Le transport fluvial de plaisance est également de plus en plus répandu et pourra participer à la valorisation du patrimoine communal.

- **Sécuriser et valoriser les réseaux routiers et ferroviaires**
 - Soigner les portes d'entrée du territoire :

-
- Le diagramme illustre la planification urbaine de la zone d'étude. À l'extrémité supérieure, un rectangle bleu avec des formes blanches stylisées représente l'échangeur A26. Juste en dessous, un cercle rose est désigné comme le pôle gare. Une ligne violette en zigzag marque les entrées principales du territoire. Une flèche bleue double pointe vers le haut et vers le bas, symbolisant la perméabilité des déplacements le long de la voie ferrée. Des zones de stationnement sont indiquées par des formes bleues en zigzag. Des flèches roses indiquent des déplacements ou des flux. Des zones hachurées en diagonale sont également présentes. Des formes bleues en zigzag sont situées à l'extrémité inférieure.
- Echangeur A26
 - Pôle gare,
 - Entrées de ville principales du territoire
 - Perméabilité des déplacements au droit de la voie ferrée
 - Permettre des espaces de stationnement suffisants et stratégiquement situés
 - Développer des places de stationnement suffisantes lors des nouvelles opérations d'aménagement
 - Réorganiser le stationnement à travers la requalification du pôle gare



POLITIQUE EN MATIERE D'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

I. Conforter les zones d'activité existantes

Béthune, en tant que ville centre d'un vaste territoire, concentre une grande part des activités économiques et commerciales.

L'activité économique de Béthune repose sur 4 pôles économiques principaux :

- le parc Washington et le port fluvial, au nord du territoire ;
- le pôle commercial de la Rotonde, au sud-ouest de la voie ferrée ;
- Le commerce de proximité du centre historique ;
- La zone Technoparc Futura, dans le prolongement du pôle universitaire.

1. *Maintenir le dynamisme commercial du centre historique*

Le maintien de l'activité commerciale est important à Béthune et surtout celui des commerces de proximité, qui subissent souvent la concurrence des centres commerciaux de périphérie. Le projet vise à préserver la vitalité commerciale de centre historique en complémentarité avec la zone commerciale de la Rotonde.

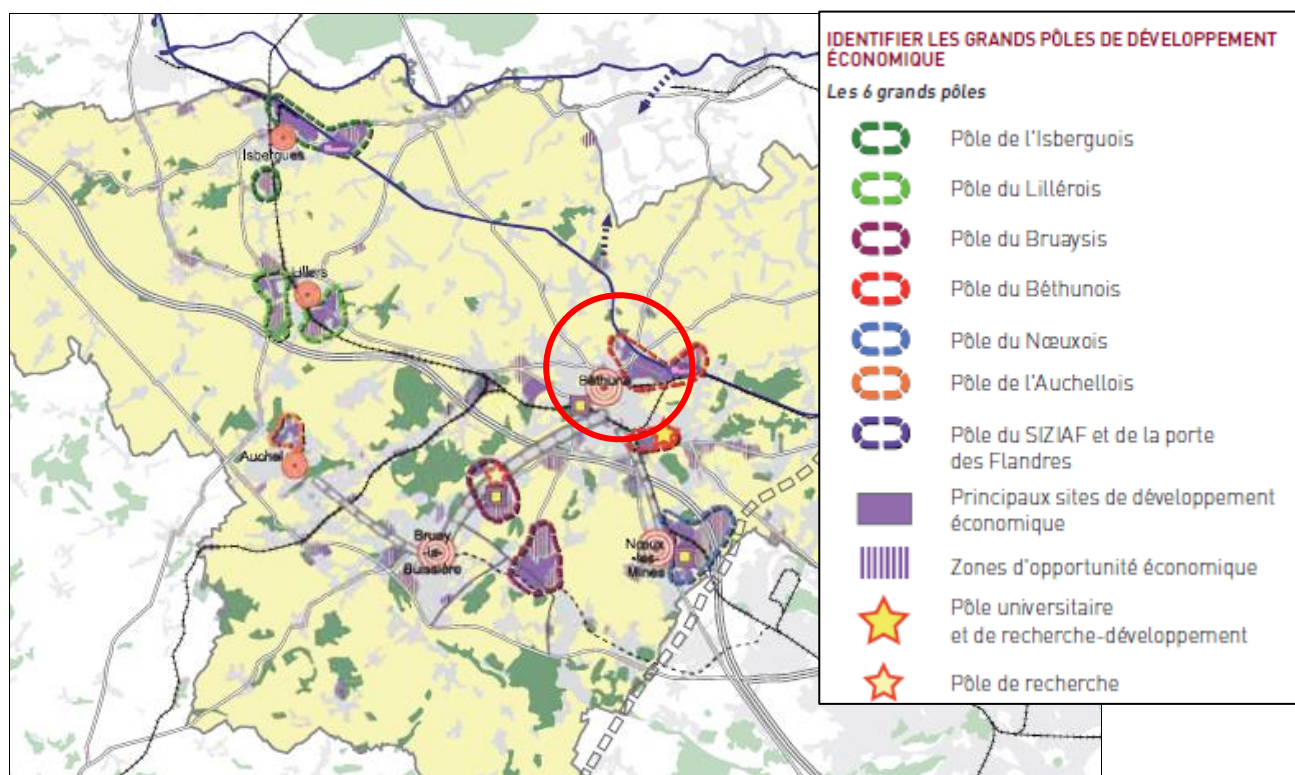
Le SCOT préconise également de renforcer la fonction commerciale et tertiaire du centre historique de Béthune.

D'autre part, le boulevard Poincaré, reliant la gare au centre-ville, est très emprunté par les piétons. L'objectif serait d'accentuer le développement du commerce de proximité sur cet axe, surtout si l'on tient compte de l'intensification attendue des piétons et des cyclistes avec le nouveau pôle gare.

Le développement de l'offre hôtelière en centre-ville serait également un atout pour le territoire.

2. Optimiser le foncier et réorganiser les zones d'activités existantes

Les zones d'activité situées au nord de Béthune sont ciblées dans le DOG du SCOT comme l'un des six grands pôles de développement économique du territoire :



Ces zones d'activité génèrent de nombreux emplois, pas seulement destinés aux Béthunois mais qui amènent aussi de nombreux travailleurs de l'extérieur sur ces zones.

Ainsi, les zones d'activité génèrent des flux importants de travailleurs, qui occupent le territoire communal la journée et peuvent potentiellement faire vivre les commerces de proximité (notamment pour les repas) du centre-ville. **Cette complémentarité des zones d'activités économiques** (commerces de proximité en ville et entreprises dans les parcs d'activités) **est à conforter.**

Pour cela, un travail sur les liaisons douces entre les différents secteurs supports d'activités économiques ou commerciales sera encouragé. Les secteurs d'activités des quartiers au nord de Béthune étant quasi-exclusivement pensés pour la voiture, il conviendra de créer ou de compléter le maillage doux pour rendre à ces zones une « vie urbaine » et pour mieux les connecter au reste de la ville.

D'autre part, les zones dédiées à l'activité économique sont à conforter grâce à **une mobilisation optimale du foncier restant libre dans ces zones.** Dans la mesure où il reste peu de disponibilités foncières à vocation économique sur le territoire communal, la densification des zones d'activité existantes sera à privilégier.

3. *Préserver l'activité agricole*

L'activité agricole est peu présente à Béthune, dont le territoire est quasi-entièrement couvert par l'urbanisation. Il reste cependant une activité, qu'il conviendra de préserver et de pérenniser. Pour cela, les terres cultivées présentant un enjeu pour l'activité agricole seront préservées.

Il s'agira également de permettre le développement et la diversification des activités existantes. Par exemple, la vente par circuits courts sera à favoriser.

II. Valoriser les activités existantes liées aux loisirs et au tourisme

21

1. *Permettre le développement du port de plaisance*

Le tourisme fluvial est très répandu dans le Nord-Pas de Calais et en Belgique, territoires riches en canaux et autres voies fluviales sur lesquels la navigation à vocation de loisir se déploie rapidement depuis quelques années. Le canal d'Aire constitue une porte d'entrée pour de nombreux touristes, qui peuvent, par le biais de la navigation, découvrir les richesses patrimoniales de la commune. Béthune dispose d'un port de plaisance, situé à proximité du centre-ville, sur l'ancien quai de Marles et aménagé en zone de loisirs.

Le port de plaisance constitue donc une porte d'entrée au territoire. Il sera nécessaire de valoriser les abords et de renforcer les liaisons piétonnes et cyclables de cette zone au centre historique. Ainsi, les touristes pourront découvrir la ville et sa richesse patrimoniale.

2. *Permettre la découverte du territoire en valorisant les chemins de randonnée*

Béthune est traversée par plusieurs chemins de randonnée :

- le sentier des 2 rivières ;
- le sentier de Catorive ;
- rando Busnes VTT ;
- le GRP Boucle du Bassin minier.

Il s'agit de conforter ces sentiers par une intégration qualitative de leurs tracés au sein du tissu urbain. Il s'agit également de promouvoir le patrimoine communal par le biais de ces chemins de randonnée, grâce à un effort sur la signalétique et sur les supports d'informations.

Le linéaire du canal peut également servir de support à la mobilité douce de loisir et de tourisme. Il conviendra d'en valoriser les abords et de valoriser les quais.

POLITIQUE EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EQUIPEMENT COMMERCIAL ET LOISIRS

➤ Conforter les zones d'activités existantes :

-  - Pôle économique au nord de Béthune : parc Fleming, Parc Washington et port fluvial, Beaumarais
-  - Pôle commercial : la Rotonde
-  - Pôle commercial : centre-ville
-  - Pôle économique : zone Technoparc Futura

-  Préserver la vitalité commerciale du centre ville en complémentarité avec la zone commerciale
-  Préserver les secteurs à enjeux agricole
-  Renforcer l'offre commerciale au sein du boulevard Poincaré

-  Eglise Saint Vaast
-  Hôtel de ville
-  Gare

➤ Valoriser les activités liées aux loisirs et au tourisme :



Permettre le développement du port de plaisance

Permettre la découverte du territoire en conservant les chemins de randonnées :

 Sentier des 2 rivières

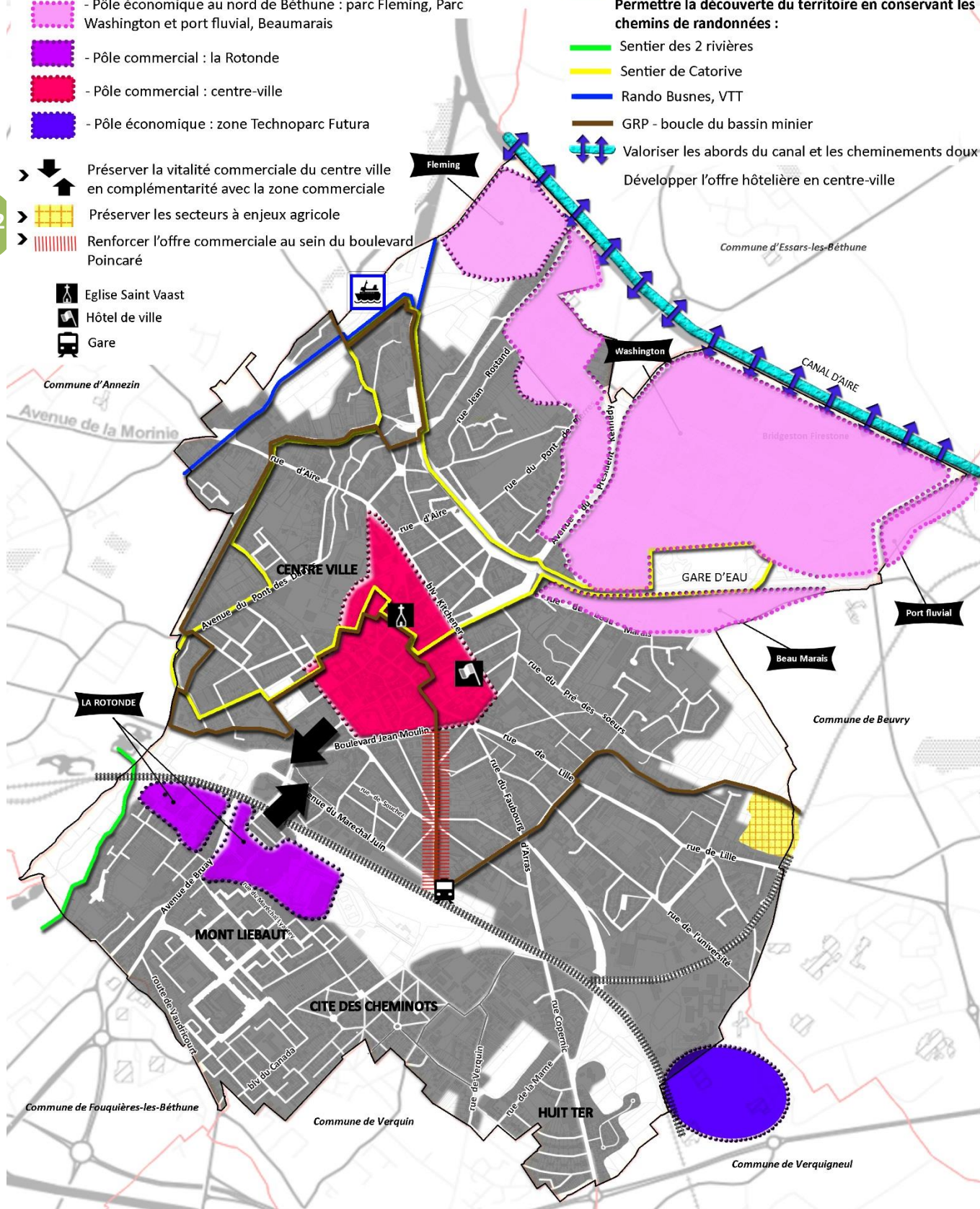
 Sentier de Catorive

 Rando Busnes, VTT

 GRP - boucle du bassin minier

 Valoriser les abords du canal et les cheminements doux

Développer l'offre hôtelière en centre-ville



POLITIQUE EN MATIERE DE PRÉSERVATION ET VALORISATION DU PAYSAGE, DU PATRIMOINE ET DU CADRE DE VIE

I. Conserver et valoriser le patrimoine

1. *Patrimoine historique industriel*

23

La préservation du patrimoine consiste à conserver les marqueurs d'identité de la ville, qui, pour la plupart, témoignent du passé historique de Béthune. Les richesses patrimoniales de la ville peuvent être d'ordre architectural, paysager ou historique.

D'une part, plusieurs **cités ouvrières** ont été préservées au sud du territoire : la cité des cheminots, la cité de la Pierrette et la cité Huit Ter. Leur structure parcellaire et l'architecture homogène des maisons en constituent les principales particularités. Elles témoignent du passé industriel de la commune. Le projet vise à revaloriser ces quartiers, sans perdre leur valeur identitaire.



Il s'agira d'assurer, par le biais du règlement, la conservation de l'aspect et de l'organisation générale de ces quartiers tout en permettant leur requalification ou leur rénovation pour le bien-être des habitants.

Le passé industriel de Béthune est également visible à travers la conservation de certains bâtiments industriels. Parmi les principaux, la Rotonde est encore visible, aujourd'hui transformée en centre commercial. Elle témoigne de l'activité ferroviaire (stockage, réparation de train) intimement liée à l'exploitation du charbon, qui s'est peu à peu éteinte à partir des années 1960. Depuis, la Rotonde a été abandonnée puis reconvertie en centre commerciale. Sa forme circulaire est encore aujourd'hui visible et marqueur d'identité pour la commune. Ce bâtiment doit donc être conservé.

2. *Patrimoine urbain remarquable*

La ville de Béthune a été en partie détruite à plusieurs reprises et reconstruite à des époques différentes. Elle forme donc un véritable palimpseste qui marque aujourd'hui son originalité. La préservation de ce patrimoine sera assurée par une Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP), en cours de définition. Cette étude s'inscrira dans la réflexion sur le PLU, notamment au niveau des pièces réglementaires.

D'autre part, certains éléments de patrimoine se dégagent de par leur valeur architecturale ou historique. Plusieurs monuments sont classés ou inscrits, notamment le Beffroi, l'hôtel de ville, le kiosque du jardin public ou encore l'ancienne tour Saint Ignace. Le projet du PLU vise à assurer la préservation et la valorisation de ce patrimoine remarquable, notamment par le biais du plan de zonage et du règlement.

II. Conserver la nature en ville

1. *Préserver les espaces verts*

24

La ville est parsemée d'espaces verts, dont les principales fonctions urbaines sont le loisir, la détente et la promenade. Leur préservation doit être assurée pour maintenir la qualité de vie des habitants et le bienfait écologique de ces espaces dans un milieu très urbanisé. L'enjeu consiste à faire de ces sites des espaces de centralité urbaine. Il s'agit notamment du parc de la gare d'eau, mais également du gold, du parc de la Lawe, et de tous les espaces verts qui contribuent au maintien de la nature en ville.

Par ailleurs, ces sites peuvent potentiellement former une véritable chaîne biologique et écologique. Les liaisons douces entre ces espaces verts seront à créer ou compléter pour favoriser leur fréquentation et dessiner un « **parcours de verdure** » à travers la ville. Ce parcours de verdure aura, en plus d'une fonction urbaine de loisir, de promenade et de détente, une fonction environnementale, par la création de véritables corridors écologiques.

Ce **réseau de liaisons douces** pourra se démarquer du réseau routier grâce à des aménagements paysagers qualitatifs : alignements d'arbres et de haies, parterres fleuris ou engazonnés... Ce réseau pourra également participer à reconnecter certains quartiers entre eux et à favoriser l'utilisation des modes de déplacements doux pour les trajets courts. Un travail particulier devra être réalisé pour reconnecter les quartiers du sud de Béthune (Mont-Liébaud et Cheminots Huit Ter) au parc de la Lawe, par des cheminements doux sécurisés et qualitatifs.

2. *Préserver les linéaires végétaux*

La préservation des linéaires d'arbres et de haie vise à la fois un but écologique (maintenir des corridors écologiques) mais également urbain : les linéaires d'arbres permettent de réduire les nuisances sonores et visuelles générées par l'automobile sur les axes très fréquentés. Les grands boulevards urbains ont généralement une largeur suffisante à l'implantation de linéaires d'arbres. A Béthune, le Boulevard Vauban, le Boulevard Voltaire ou encore une partie de la rue de l'Horlogerie sont longés par des linéaires d'arbres, qu'il conviendra de préserver à travers le règlement du PLU.

3. *Maintenir les perspectives visuelles sur les paysages ruraux*

La ville de Béthune est presque entièrement entourée d'espaces urbanisés : le tissu urbain se prolonge à l'ouest sur la commune d'Annezin, au sud-est sur les communes de Beuvry et de Verquigneul, au sud sur les communes de Verquin et de Fouquières-lès-Béthune. En bref, les perspectives restantes sur le paysage rural sont rares et donc à préserver.

4. Soigner l'intégration paysagère des futurs projets d'aménagement

Pour atténuer l'impact visuel et environnemental des futurs projets d'urbanisation sur un territoire d'ores et déjà dominé par l'urbain (la brique, le goudron, la tôle dans les zones d'activité... etc.), il sera nécessaire d'apporter un soin particulier aux franges paysagères des futurs zones urbanisées.

L'enjeu est d'atténuer l'impact visuel et environnemental des futurs projets d'aménagement en limitant ou en masquant l'aspect minéral des futures constructions et infrastructures.

25

Pour se faire :

- des traitements paysagers adaptés et étoffés devront être réalisés sur les franges des zones de projets ;
- des espaces verts, jardins partagés ou encore des linéaires d'arbres et de haies devront être intégrés pour assurer la qualité de vie des futurs riverains et dans un but écologique ;
- les stationnements non imperméables seront privilégiés pour favoriser l'infiltration des eaux et améliorer visuellement leur insertion paysagère ;
- les murs ou toits terrasses végétalisés seront encouragés.

Exemple de jardins partagés urbains :



Exemple de mur végétal :



Exemples de stationnement perméable :



POLITIQUE EN MATIERE DE PRESERVATION DU PAYSAGE

➤ Conserver et valoriser le patrimoine :

Prise en compte du patrimoine minier et ouvrier :

-  - Préserver la cité 8-ter
-  - Préserver la cité des cheminots
-  - Valoriser le coron de la Pierrette

 Préserver le centre historique de Béthune en lien avec l'AVAP

 Tenir compte des monuments historiques :

- A : Beffroi
- B : Hôtel de ville
- C : Immeuble
- D : Immeuble
- E : Immeuble
- F : Ancienne librairie Fournier
- G : Ancienne Tour Saint Ignace
- H : Ancienne Eglise des Récollets
- I : Bastin Saint Pry
- J : Jardin public : kiosque et grille d'honneur
- K : Ancien hôtel de Beaulaincourt
- L : Ancienne caserne Chambors

➤ Conserver la nature en ville

 Préserver les principaux espaces verts : parc de la gare d'eau, parc de la Loigne, jardin public, parc du quai de Bruay, square Beuvry, le golf

 Préserver le cimetière paysager

 Maintenir des liaisons entre les espaces naturels

 Préserver les alignements d'arbres en coeur de ville

 Maintenir l'accès aux paysages ruraux

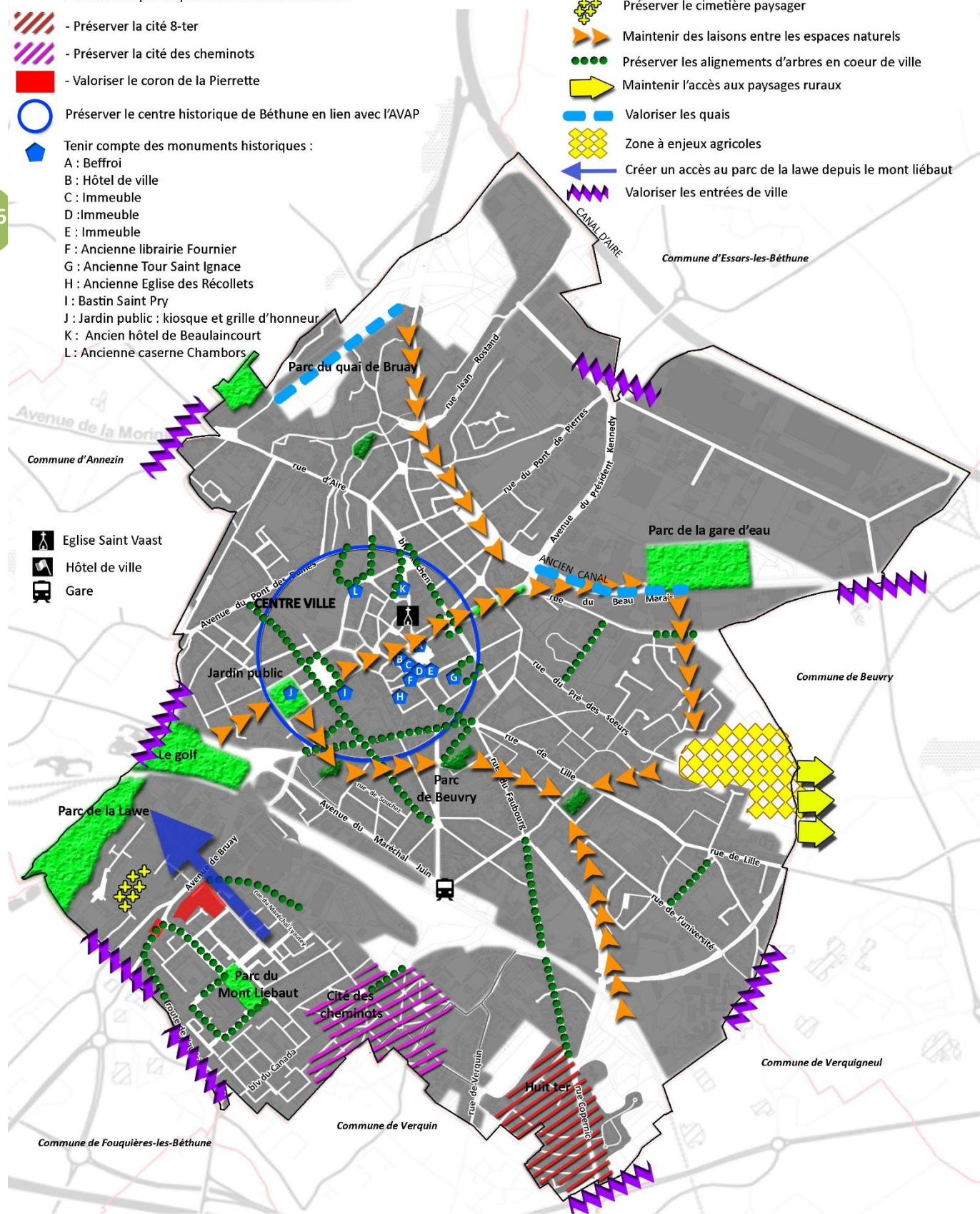
 Valoriser les quais

 Zone à enjeux agricoles

 Créer un accès au parc de la lawe depuis le mont liebaut

 Valoriser les entrées de ville

26



POLITIQUE EN MATIERE DE PROTECTION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DES LINEAIRES D'INTERET ECOLOGIQUE

I. Préserver les milieux sensibles

La préservation des milieux naturels est d'autant plus importante à Béthune que le territoire est quasi-exclusivement artificialisé (couvert par le bâti et les infrastructures de transport).

27

On recense un cœur de nature (parc de la Lawe) au sud-ouest du territoire, ainsi que plusieurs grands espaces naturels remarquables :

- le marais d'Annezin, au sud-ouest du territoire, qui recouvre le parc de la Lawe sur Béthune et qui s'étend en grande partie sur la commune d'Annezin ;
- les rives de la Lawe et les canaux, à la frange nord-est de la commune ;
- le territoire des champs captant, dont une partie est située à l'est du territoire de Béthune.

Ces espaces présentent un enjeu environnemental avéré et seront donc à préserver de toute forme d'urbanisation. Pour autant, il ne s'agit pas de les mettre « sous cloche » : ils seront à valoriser dans un cadre récréatif et ludique, permettant aux habitants et touristes d'en profiter tout en conservant leur valeur écologique.

Les zones à dominante humide, dont le périmètre est défini par le SDAGE Artois-Picardie, sont des espaces susceptibles de présenter un intérêt écologique (présence d'espèces végétales ou faunistiques rares ou sensibles) ou hydrographiques (zones marécageuse ou potentiellement sujettes à inondation). Ces zones seront à préserver au maximum, et tout projet envisagé devra mesurer finement son impact sur l'environnement.

II. Préserver et compléter les corridors écologiques

Plusieurs corridors écologiques ont été identifiés à des échelons territoriaux supérieurs ou sont à créer. L'enjeu de la création et de la préservation de corridors écologiques, qui permettent la bonne circulation ou migration des espèces animales et végétales, est plus important en milieu urbain, où les obstacles sont très nombreux.

A Béthune, plusieurs corridors ont été identifiés comme linéaires à conforter ou à créer :

- un corridor minier est à renaturer, le long de la voie ferrée ;
- un corridor écologique à conserver, qui traverse l'est du territoire du nord au sud ;
- des espaces fluviaux à renaturer (SRCE-TVB), reprenant le canal d'Aire et la Lawe.

Les linéaires à créer pourront s'appuyer sur des tracés existants, qu'il conviendra, dans ce cas, de végétaliser par la plantation d'arbres, de haies ou de gazon. Pour compléter ou créer de toute pièce un nouveau linéaire, les outils de maîtrise foncière du PLU devront être mobilisés (Emplacements réservés par exemple...).

Concernant le linéaire de la voie ferrée, la plantation d'arbres et de haies le long de son tracé participera également à l'atténuation de la coupure urbaine qu'il crée et à l'atténuation des nuisances, tout en améliorant son intégration paysagère dans le tissu urbain.

III. Une gestion durable de la ville

Le caractère durable d'un projet peut être mesuré selon la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers qu'il génère ou encore par rapport la consommation énergétique qu'il implique sur le court ou long terme.

Pour limiter l'impact du projet de développement communal sur les territoires naturels et agricole, la priorité est donnée au renouvellement urbain ou au comblement des dents creuses. De plus, les futurs projets d'aménagement veilleront à intégrer des procédés « durables », notamment en termes de traitement paysager et végétalisé, de limitation de l'imperméabilisation des sols... etc.

28

Pour ce qui est des énergies, il s'agit d'encourager la construction de logements ou d'équipements économes et respectueux de l'environnement par un règlement adapté et des actions de sensibilisation à ce sujet. L'utilisation des énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques, éoliennes...) sera encouragée dans les futurs projets d'aménagement, mais également sur l'existant.

La ressource en eau doit notamment être prise en compte pour tout projet de développement urbain, pour assurer la préservation et le maintien durable de cette ressource. Béthune a un point de captage d'eau potable, situé au sein du tissu urbain. L'urbanisation sur les périmètres rapprochés et éloignés devra être préalablement étudiée de manière à ce qu'elle n'impacte pas la ressource en eau (l'état de la nappe phréatique notamment).

Le réseau hydrographique (linéaire de cours d'eau et fossés) devra également être protégé de manière à assurer le bon écoulement des eaux et à limiter le risque inondation. Ce réseau peut également être valorisé par la création de cheminements doux, qui viendraient s'appuyer sur ces linéaires et les conforter.

POLITIQUE EN MATIERE DE PROTECTION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS, ET DE PRESERVATION OU DE REMISE EN BON ETAT DES CONTINUITES ECOLOGIQUES :

➤ **Préserver les milieux sensibles :**



- Coeur de nature

- Prise en compte des grands espaces naturels remarquables :

- Le marais d'Annezin
- Les rives de la Lawe et les canaux
- Le territoire des champs captants



- Zones à dominante humide



- Relier les espaces naturels dans la ville

➤ **Tenir compte des corridors :**



- Corridor minier à renaturer



- Corridor biologique à conserver



- Corridor humide : le canal, la lawe, à réaliser

➤ **Prise en compte de la ressource en eau :**



- Périmètre autour du captage d'eau potable,

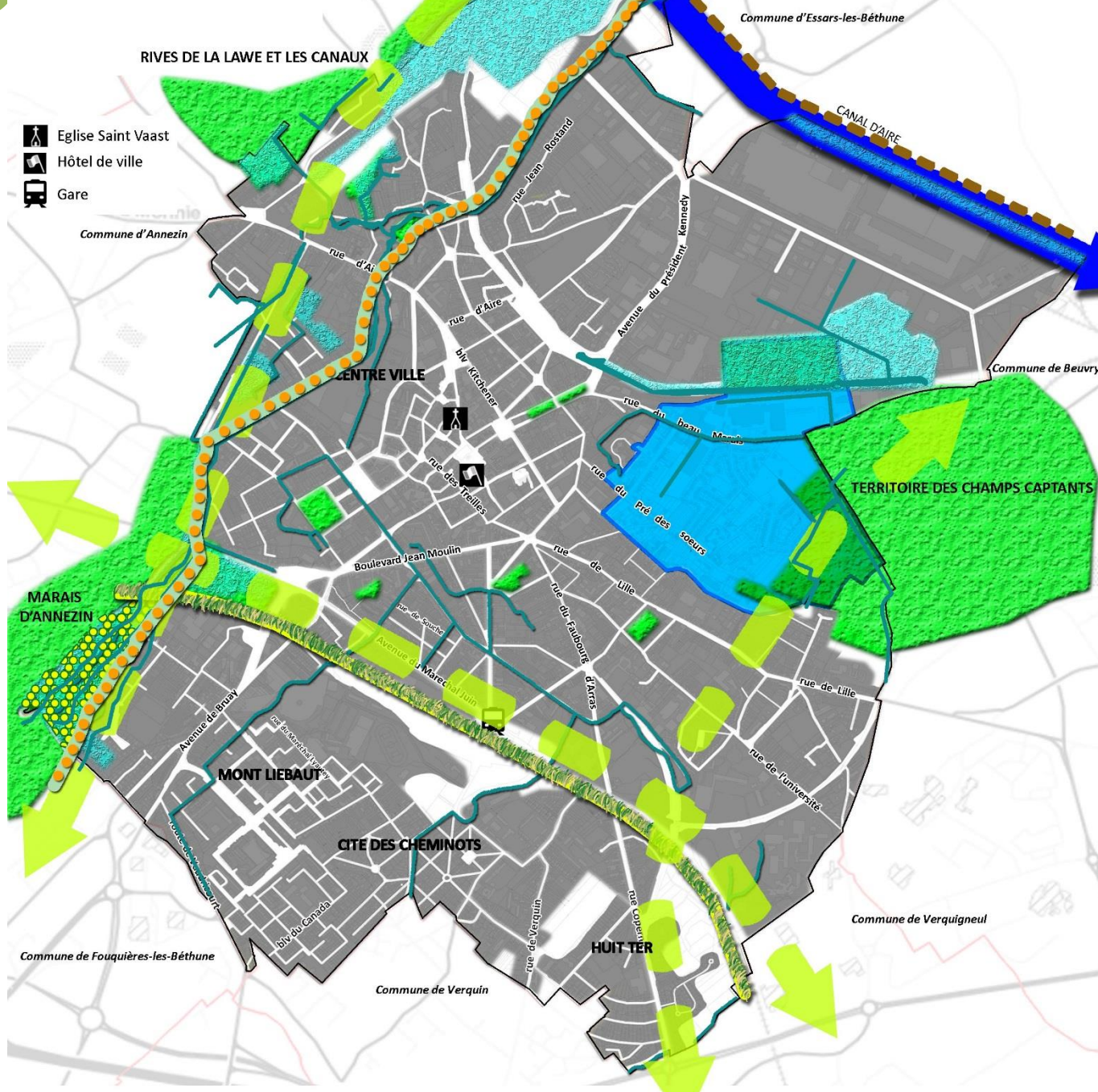


- Protéger et valoriser le réseau hydrographique



- Préserver le cheminement doux

29



OBJECTIFS DE MODERATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACE ET DE LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN

Dans un objectif de maîtrise de l'étalement urbain et de gestion économe de l'espace, le développement de l'urbanisation doit se faire en limitant le grignotage des terres agricoles/naturelles, pour leur préservation et la pérennisation de l'activité agricole.

30

Pour cela, priorité est donnée au comblement des espaces libres en tissu urbain existant et au renouvellement urbain. Ainsi, un compte foncier exhaustif des opportunités offertes au sein du tissu urbain a été réalisé et permet d'estimer le besoin réel d'urbaniser en extension.

I. Estimer les besoins en logements

L'objectif principal de la municipalité est de maîtriser sa consommation foncière au regard du fort potentiel spatial dont elle dispose mais également du potentiel en termes d'attractivité.

Il s'agit donc de dimensionner au plus juste les surfaces à bâtir au regard des besoins en logements exprimés en privilégiant l'accueil de populations nouvelles dans la commune.

L'objectif est d'atteindre une croissance de population de 5% d'ici 2027. Il nécessite la réalisation d'environ 1715 logements. 373 logements sont commencés ou réalisés, il reste donc environ 1350 logements à produire d'ici 2027.

II. Prendre en compte la capacité des dents creuses

L'identification des dents creuses et les estimations des besoins en logements de Béthune permettent de trouver un équilibre entre :

- le besoin de proposer des espaces constructibles pour l'accueil de populations nouvelles,
- la nécessité d'assurer la préservation des espaces naturels et agricoles du territoire communal.

Un potentiel d'environ 4,6 ha a été recensé en trame urbaine. Environ 17 ha sont prévus en renouvellement urbain (friche Testu, friche Mondy, secteur rue de Lille...). Les projets en renouvellement urbain et en trame urbaine permettraient la réalisation d'environ 945 logements.

III. La rationalisation du foncier

Une densité moyenne a été fixée par zone de projet. Ces objectifs seront ensuite déclinés dans les orientations d'aménagement et de programmation, selon la morphologie urbaine autour de chaque site de développement.

Les surfaces prévues en extension sont les suivantes :

- Zone rue du Mont Sorel : 3,2 ha,
- Zone entre la voie ferrée et la RD937 : 9,34 ha.

Les surfaces en extension représentent environ 12,5 ha.

La consommation d'espace en extension s'élèverait donc à 0,83 ha par an sur la période 2012-2027 si toutes les zones étaient investies.

D'après l'analyse de la consommation d'espace effectuée, environ 27,36 ha ont été consommés entre 2000 et 2014, soit une consommation moyenne de 2 ha par an.

31

Le PLU permettrait donc de diminuer de plus de moitié la consommation d'espace de ces 14 dernières années.