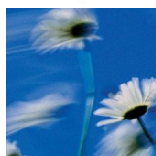


pour comprendre le présent et construire un avenir durable



DREAL Nord-Pas-  
de-Calais  
DDTM 59  
DDTM 62

Février 2014



## Indicateurs de consommation d'espaces sur les SCOT du Nord-Pas-de-Calais

### Fiche 7 – Construction aux abords des arrêts de transports en commun

## Maître d'ouvrage

DREAL Nord-Pas-de-Calais, DDTM 59, DDTM 62

## Références affaire / devis

Affaires n° 120300285 et 120300286  
Devis n° 03 2012 D306 et 03 2012 D307

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	19/12/13	Première version rédigée par Vincent Caumont
2	14/01/14	Modifications suite à relecture d'Annabelle Berger
3	23/01/14	Ajout de la partie « Densité des opérations autour des gares TER »
4	18/02/14	Compléments suite au comité de pilotage du 7/02/2014

## Affaire suivie par

<b>Vincent CAUMONT - CETE NP / RDT / DUHF</b>
Tél. : 03 20 49 62 71
Courriel : Vincent.Caumont@developpement-durable.gouv.fr

### Rédacteur

Vincent CAUMONT - CETE NP / RDT / DUHF



### Contributeur

Catherine COUSAERT - CETE NP / RDT / IGS (cartographie)

### Directrice d'études

Annabelle BERGER - CETE NP / RDT / PCI « Foncier et Stratégies Foncières »

### Visas techniques

Le chargé d'affaire pilote	La directrice d'études, responsable du PCI « Foncier et Stratégies Foncières »
 Vincent CAUMONT	 Annabelle BERGER



# Bordereau Documentaire

Les informations en gras sont obligatoires.

## Informations du document

<b>Titre</b>	Indicateurs de consommation d'espaces sur les SCOT du Nord-Pas-de-Calais
Sous-titre	Fiche 7 – Construction aux abords des arrêts de transports en commun
<b>Date du document</b>	18/02/14
<b>Diffusion</b>	Confidentiel (diffusion réservée au CETE) Diffusion restreinte au ministère X Diffusion libre
Support	X Papier X Électronique

## Auteurs

### Auteur N°1

<b>Prénom</b>	Vincent
<b>Nom</b>	Caumont
Rôle	Pilote et rédacteur
Qualité	Chargé d'études Développement Urbain, Habitat, Foncier

### Auteur N°2

<b>Prénom</b>	Annabelle
<b>Nom</b>	Berger
Rôle	Directrice d'études
Qualité	Responsable du PCI « Foncier et stratégies foncières »

## Organisme Auteur

### Organisme Auteur N°1

<b>Nom de l'organisme</b>	<b>Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord-Picardie</b>
Sigle de l'organisme	CETE Nord-Picardie
Nom de la division	Département Risques et Développement des Territoires (RDT), Groupe Développement Urbain, Habitat et Foncier (DUHF)
<b>Adresse</b>	2, rue de Bruxelles/CS 20275/59019 LILLE CEDEX
Numéro de téléphone	03 20 49 62 71
Adresse mail	vincent.caumont@developpement-durable.gouv.fr
Adresse du site web	www.cete-nord-picardie.developpement-durable.gouv.fr

## Organisme Commanditaire

### Organisme Commanditaire N°1

Nom de l'organisme	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord
Sigle de l'organisme	DDTM 59
Nom de la division	Service Urbanisme et Connaissance Territoriale
Adresse	62, boulevard de Belfort/CS 90007/59042 LILLE CEDEX
Numéro de téléphone	03 28 03 86 05
Adresse mail	anne.talha@nord.gouv.fr

### Organisme Commanditaire N°2

Nom de l'organisme	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nord-Pas-de-Calais
Sigle de l'organisme	DREAL Nord-Pas-de-Calais
Nom de la division	Service Énergie, Climat, Logement et Aménagement du Territoire
Adresse	44, rue de Tournai/CS 40259/59019 LILLE CEDEX
Numéro de téléphone	03 20 40 43 59
Adresse mail	nicolas.clemens@developpement-durable.gouv.fr

### Organisme Commanditaire N°3

Nom de l'organisme	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Pas-de-Calais
Sigle de l'organisme	DDTM 62
Nom de la division	Service Environnement et Aménagement Durable
Adresse	100, avenue Winston Churchill/SP 7/62022 ARRAS CEDEX
Numéro de téléphone	03 21 22 98 93
Adresse mail	david.noyelle@pas-de-calais.gouv.fr

## Informations Contractuelles

Statut du rapport	Version finale
Nature du rapport	Rapport
Numéro d'affaire	120300285 et 120300286

## Résumé

Le SRCAE de la région Nord-Pas-de-Calais, adopté en novembre 2012, a comme objectif de « densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun ». Partant de cette orientation, on élabore une méthode pour mesurer les constructions de logements et de surfaces de commerces et de services à moins de 500 et 1 000 m des gares de TER et des arrêts de TCSP (métro, tramway, Bus à Haut Niveau de Service). Sur l'ensemble de la région, 7% des logements ont été construits à moins de 500 m d'une gare TER sur la période 1999-2009 pour 5% des surfaces de commerces et services sur la période 2003-2009. Cette construction intervient principalement dans les quartiers de gare les plus urbains. Contrairement à la tendance générale à la dédensification, la densité des opérations autour des gares TER est relativement équivalente à celle du tissu existant. Par ailleurs, 4 des SCOT de la région sont dotés de lignes de TCSP, dont certaines ont été mises en place récemment. Sur ces SCOT, 29% des logements ont été construits à moins de 500 m d'un arrêt sur la période 1999-2009 et 21% des surfaces de commerces et services sur la période 2003-2009.

## Objet de la fiche

La fiche prend comme point de départ le SRCAE, dont l'une des orientations consiste à « densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun ». L'objectif est d'apporter une mesure de la construction de logements et de locaux dédiés au commerce et aux services à proximité des gares TER, d'une part, et des arrêts de TCSP (métro, tramway, Bus à Haut Niveau de Service), d'autre part. On évalue également la densité des opérations aux abords des gares TER. On dispose ainsi d'un état initial sur la période 1999-2009 et d'un outil qui permettra d'apprécier l'atteinte des objectifs du SRCAE dans les années à venir.

## Sommaire

<b>Stratégie régionale de l'État et outils de mesure proposés.....</b>	<b>7</b>
<b>Cadre régional.....</b>	<b>7</b>
<b>Définition de l'approche.....</b>	<b>8</b>
<b>Évolution de la construction autour des gares TER.....</b>	<b>13</b>
<b>Logements : une dynamique récente à la hausse.....</b>	<b>13</b>
<b>Commerces et services : production en hausse mais poids en baisse.....</b>	<b>17</b>
<b>Logements, commerces, services : que construit-on principalement autour des gares ?.....</b>	<b>21</b>
<b>Urbanisation autour des gares TER au regard des types de quartiers de gares et de leurs enjeux.....</b>	<b>23</b>
<b>Une majorité de logements à proximité des quartiers de gare intégrés dans le tissu urbain....</b>	<b>23</b>
<b>Commerces et services : un besoin de disponibilités foncières.....</b>	<b>25</b>
<b>Densité des opérations autour des gares TER.....</b>	<b>28</b>
<b>Principes de l'analyse de la densité.....</b>	<b>28</b>
<b>Surface moyenne de terrain par logement.....</b>	<b>28</b>
<b>Densité de surface de plancher.....</b>	<b>33</b>
<b>Évolution de la construction autour des arrêts de TCSP.....</b>	<b>38</b>
<b>Quatre SCOT concernés.....</b>	<b>38</b>
<b>SCOT de Lille Métropole.....</b>	<b>38</b>
<b>SCOT du Valenciennois.....</b>	<b>42</b>
<b>SCOT du Grand Douaisis.....</b>	<b>45</b>
<b>SCOT Sambre-Avesnois.....</b>	<b>48</b>
<b>Synthèse.....</b>	<b>50</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>51</b>
<b>Traduction des objectifs du SRCAE.....</b>	<b>51</b>
<b>Une densité qui se maintient globalement autour des gares TER.....</b>	<b>51</b>
<b>Gares TER et TCSP : qui l'emporte ?.....</b>	<b>51</b>
<b>Trois pistes d'approfondissement.....</b>	<b>52</b>

<b>Méthode.....</b>	<b>53</b>
Données disponibles sur les transports en commun.....	53
Utilisation des fichiers fonciers.....	54
Constitution de la base de données de travail.....	54
Constitution des secteurs d'accessibilité aux arrêts de TCSP.....	56
Croisement avec la table des locaux.....	57
Croisement avec la table des unités foncières.....	59
Tables livrées.....	62
Bibliographie.....	64

Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, les 8 CETE, le Certu, le Cetmef et le Sétra fusionnent pour donner naissance au Cerema : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

- *CETE : Centre d'études techniques de l'équipement*
- *Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques*
- *Cetmef : Centre d'études techniques maritimes et fluviales*
- *Sétra : Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements*

### Avertissement sur l'usage des chiffres présentés

On ne peut comparer des chiffres que s'ils sont issus de méthodes comparables. Si les fichiers fonciers nous permettent d'avoir une vision régionale (même source, mêmes retraitements, mêmes méthodes), il faut prendre garde à la comparaison des chiffres présentés avec, notamment, les objectifs chiffrés définis dans un SCOT. Si les méthodes employées et les définitions retenues ne sont pas les mêmes, la comparaison n'a pas de sens.

## Stratégie régionale de l'État et outils de mesure proposés

### Cadre régional

La question de l'urbanisation des territoires bien desservis par les transports en communs a déjà fait l'objet d'un certain nombre de réflexions à l'échelle régionale. Plusieurs objectifs sont ainsi portés par les services de l'État, à travers :

- le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE), approuvé par arrêté du préfet de région le 20 novembre 2012,
- le document *L'occupation du sol en Nord-Pas-de-Calais – Bilan et perspectives* de septembre 2013, qui constitue un préalable à l'élaboration d'une stratégie foncière régionale.

#### Les objectifs du SRCAE

Parmi les orientations du SRCAE, l'orientation AT4<sup>1</sup> consiste à « densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun ».

Cette orientation est déclinée en objectif chiffré : « construire d'ici 2020 dans les aires d'accessibilité aux gares 20 000 logements et 450 000 m<sup>2</sup> de SHON [Surface Hors Œuvre Nette] de locaux tertiaires ».

#### Des éléments préfigurant une stratégie foncière régionale

Par ailleurs, un des quatre grands axes identifié par le Préfet de région consiste à « activer le recyclage foncier prioritairement aux abords des gares TER en vue de la création de quartiers denses, mixtes et durables »<sup>2</sup>.

Pour ce qui est de l'enjeu de maîtrise de la périurbanisation, deux objectifs sont fixés :

- réduire la distance moyenne des nouveaux ménages aux pôles centraux (bien desservis par le réseau régional des transports collectifs) de leurs aires urbaines,
- augmenter la part de la construction neuve localisée aux abords des gares et plus généralement des arrêts de transports en commun en site propre<sup>3</sup>.

1 Cf. DREAL Nord-Pas-de-Calais, *Orientations AT4, Densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun*, Fiche méthodologique pour la mise en œuvre du SRCAE Nord-Pas-de-Calais, 18 juillet 2013, 4 p.

2 Préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais, *L'occupation du sol en Nord-Pas-de-Calais, Bilan et perspectives*, septembre 2013, 33 p.

3 Le document souligne que cette part n'a pas été évaluée pour la période 1999-2009.



## Définition de l'approche

### Les transports en commun pris en compte

À partir des objectifs déjà fixés par l'État au niveau régional, il s'agit de proposer des indicateurs susceptibles d'en alimenter le suivi.

Plusieurs objectifs concernent particulièrement les gares ferroviaires, notamment l'objectif de construction du SRCAE. Cependant, dans le cadre du document *L'occupation du sol en Nord-Pas-de-Calais*, la réflexion est élargie aux arrêts de transports en commun en site propre (TCSP).

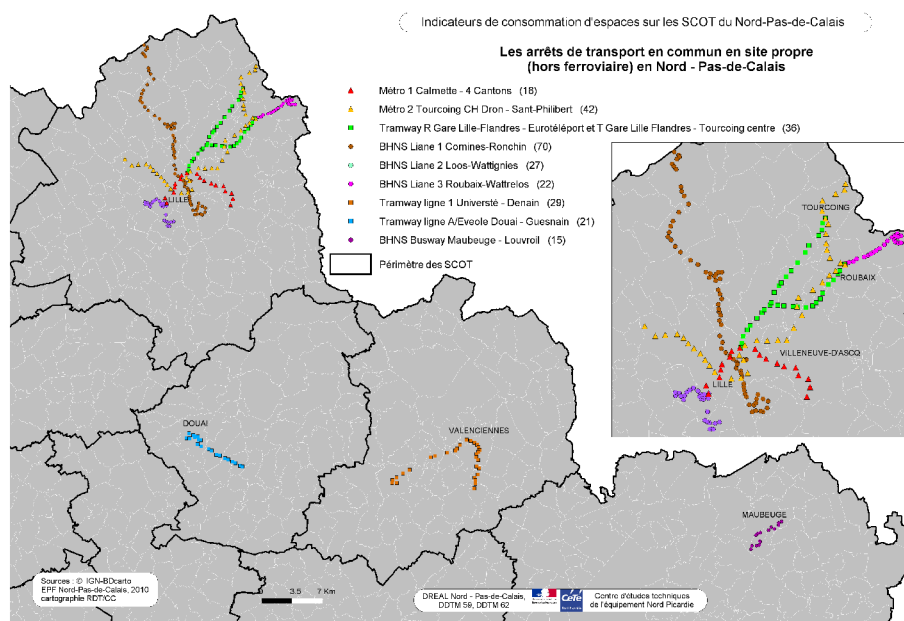
On utilise ainsi la base de données d'arrêts de transports en commun existants élaborée par l'Établissement Public Foncier (EPF) Nord-Pas-de-Calais dans le cadre d'une étude menée en 2010<sup>4</sup>. Cette base recense :

- 210 gares ferroviaires voyageurs des lignes TER et TGV,
- 60 arrêts de métro,
- 86 arrêts de tramway,
- 134 arrêts de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

### Les TCSP sur le SCOT de Lille Métropole

Une grande partie des TCSP présents dans la région se concentrent sur le SCOT de Lille Métropole, qui comprend :

- les lignes de métro 1 Calmette – 4 Cantons et 2 Tourcoing CH Dron – Saint-Philibert (60 arrêts),
- deux lignes de tramway : ligne R Gare Lille-Flandres – Eurotéléport et ligne T Gare Lille Flandres – Tourcoing centre (36 arrêts),
- trois lignes de BHNS : Liane 1 Comines-Ronchin, Liane 2 Loos-Wattignies et Liane 3 Roubaix-Wattrelos (119 arrêts).



Les arrêts de TCSP (hors ferroviaire) en Nord-Pas-de-Calais

4 EPF Nord-Pas-de-Calais, *Quelleville ? Analyse statistique du gisement foncier autour des gares et des transports en commun en site propre de la région Nord-Pas-de-Calais*, novembre 2010, 65 p.

## Définition de l'approche (suite)

### Trois autres SCOT sont dotés de TCSP

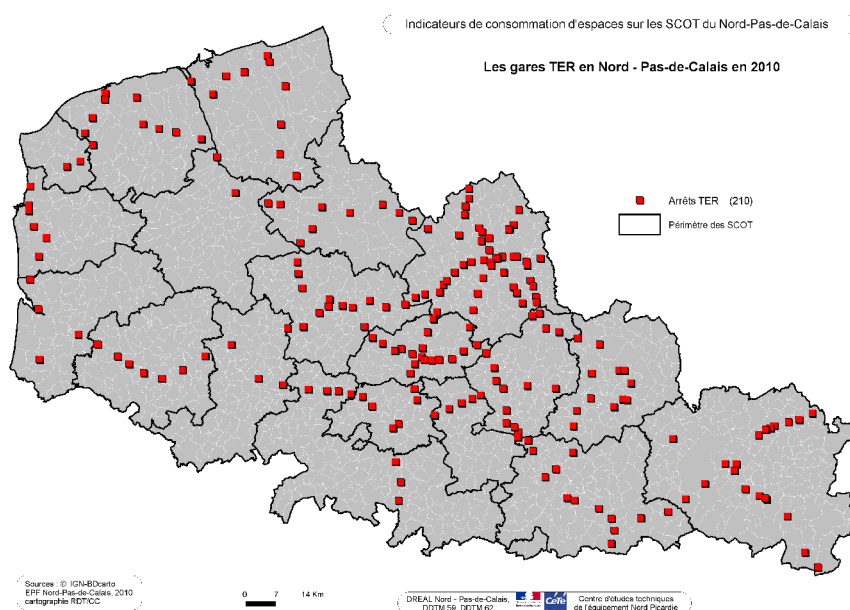
Deux autres SCOT présentent en 2010 une ligne de tramway :

- le SCOT du Valenciennois : ligne 1 Université – Denain (29 arrêts),
- le SCOT du Grand Douaisis : ligne A/Eveole Douai – Guesnain (21 arrêts).

Enfin, une ligne de type BHNS existe sur le SCOT Sambre-Avesnois : Busway Maubeuge-Louvroil (15 arrêts).

### Gares ferroviaires et SCOT

Les gares ferroviaires sont en revanche présentes sur l'ensemble des SCOT, avec cependant une importance variable.



Les gares TER en Nord-Pas-de-Calais en 2010

### Distinguer les types de gares ferroviaires

Dans un travail mené pour le compte de l'EPF, Sophie Van Der Poorten<sup>5</sup> fait le constat que la question de l'urbanisation des espaces autour des gares ferroviaires se pose différemment selon les territoires et leurs enjeux. Il est notamment nécessaire de prendre en compte les caractéristiques morphologiques des quartiers de gares (tache urbaine, secteurs inoccupés, réseaux de transports)<sup>6</sup>.

5 Van Der Poorten Sophie, *Estimation et potentialités du gisement foncier du renouvellement urbain autour des gares et des Transports en Commun en Site Propre dans la région Nord-Pas-de-Calais*, Institut d'Aménagement et Urbanisme de Lille, Université Lille 1, mémoire de fin d'études du Master AUDT, spécialité Ville et Projets, option Politique et Ingénierie Foncières, 2010, 151 p.

6 On peut ajouter que toute gare n'est pas nécessairement un site stratégique pour le développement urbain. Pour que ce soit le cas, il faut une offre ferroviaire de qualité et la présence d'opportunités foncières en extension ou en renouvellement urbain. Cf. Certu, MEDDTL, *Mettre les gares TER au cœur des stratégies territoriales : pourquoi ? comment ?*, fiche n° 1, mars 2012, 8 p.

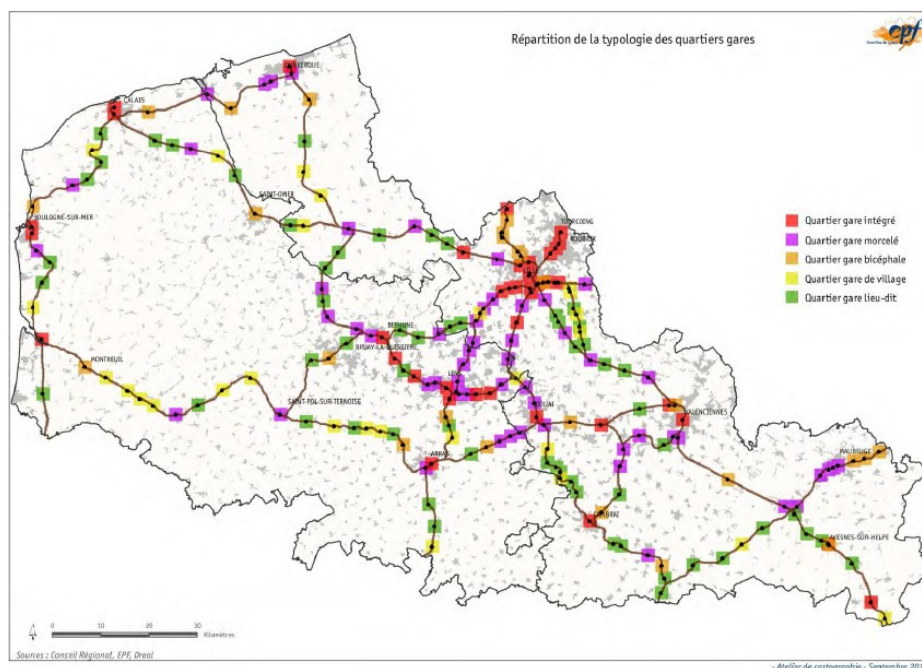
## Définition de l'approche (suite)

### Cinq types de quartiers de gares

Pour cela, cinq types de quartiers de gares sont définis à partir de l'interprétation de photographies aériennes<sup>7</sup> :

- **le quartier gare intégré** : quartier inséré dans le tissu urbain ; les dents creuses et les espaces agricoles sont peu nombreux, voire inexistants ; les emprises techniques et les bâtiments liés à l'activité ferroviaire constituent de rares potentiels fonciers dans un rayon de 500 m autour de la gare,
- **le quartier gare morcelé** : quartier largement urbanisé mais comportant de nombreuses dents creuses et/ou espaces agricoles ; le foncier aux abords immédiats de la gare est peu disponible,
- **le quartier gare bicéphale** : quartier clairement scindé en deux : d'un côté, le tissu urbain, de l'autre, les espaces agricoles ; l'infrastructure ferroviaire ou routière génère une barrière entre ces secteurs,
- **le quartier gare lieu-dit** : quartier non intégré au tissu urbain, généralement isolé de la ville,
- **le quartier gare de village** : quartier intégré à la trame villageoise ; à la différence du quartier gare lieu-dit, le bâti relie la gare au cœur du village ; les distances à parcourir depuis ou vers le centre du village sont faibles (moins de 800 m).

Par la suite, nous reprenons cette typologie pour approfondir l'analyse sur les constructions aux abords des gares du réseau ferré régional.

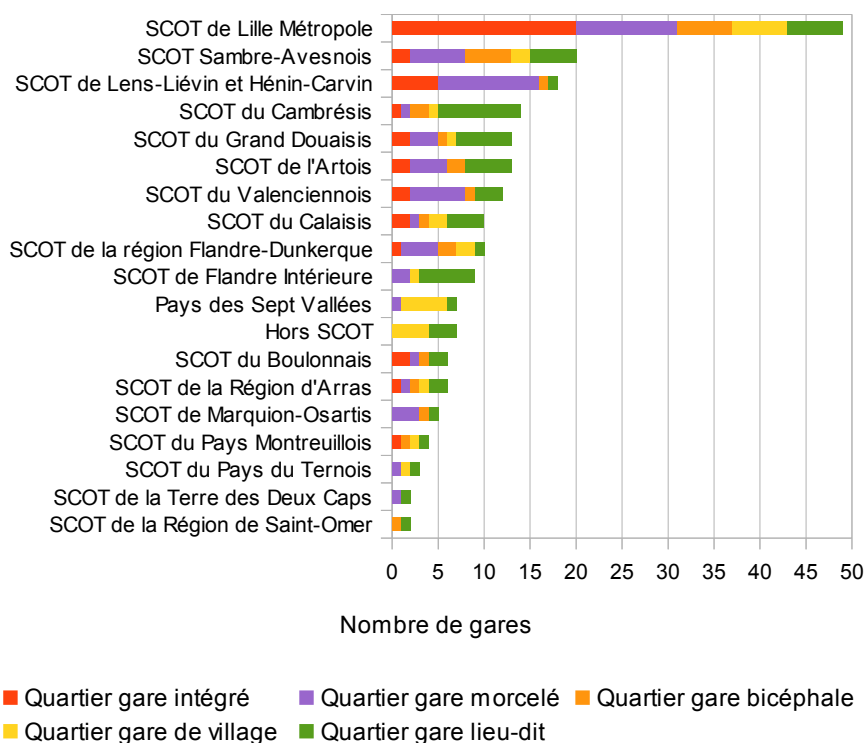


### Typologie des gares régionales

Source : EPF Nord-Pas-de-Calais, Sophie Van Der Poorten, 2010

<sup>7</sup> Ces différents types sont explicités pages 87 et 88 du mémoire. La SNCF et la Région distinguent par ailleurs gares grandes lignes, grandes gares TER, gares TER et haltes TER.

## Définition de l'approche (suite)



Distribution des gares TER en 2010 par SCOT

Source : EPF Nord-Pas-de-Calais, 2010

**Choix du rayon** Une fois défini l'ensemble des arrêts, se pose la question de la définition des abords ou « aires d'accessibilité »<sup>8</sup>.

Pour cela, on travaille sur des disques de rayon 500 m et 1 000 m, tous deux utilisés pour la définition des communes bien desservies par les gares dans le cadre du SRCAE. Le rayon de 500 m correspond à une accessibilité de 5 à 10 minutes à pied. C'est le rayon choisi pour les DIVAT (Disques de Valorisation des Axes de Transport) utilisés dans plusieurs études régionales, notamment par Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU). Le rayon de 1 000 m correspond à un rabattement piéton acceptable<sup>9</sup>.

Les disques représentent une accessibilité théorique. Pour des études plus fines, on peut travailler sur des périmètres d'accessibilité réelle (isochrones), prenant en compte la trame viaire et les effets de coupure liés aux infrastructures.

<sup>8</sup> Cf. Certu, METL, MEDDE, *Repérer et maîtriser le foncier stratégique autour des gares TER, Enjeux et outils à disposition des collectivités*, fiche n° 4, octobre 2013, 16 p.

<sup>9</sup> CETE Normandie-Centre, *Potentiel d'urbanisation autour des gares, Évaluation de la capacité d'accueil*, août 2012, 4 p.

---

## Définition de l'approche (suite)

**Choix de la période d'étude** Pour tout ce qui suit, on choisit 1999-2009 comme période de référence. On se place en effet dans le cadre de l'obligation d'analyse de la consommation d'espaces sur les dix précédant l'approbation du SCOT. Par ailleurs, la portée du SRCAE (arrêté en 2012 avec des objectifs à l'horizon 2020) et de la future stratégie foncière régionale (2009-2020) sont également de l'ordre de dix ans.

**Limite : une mesure à état constant** La principale limite de l'approche est que l'on raisonne à état constant, celui des gares et arrêts de TCSP existants en 2010. Or, les gares et leur desserte évoluent dans le temps. Les arrêts de TCSP constituent par ailleurs un cas particulier, car, à l'exception du métro et du tramway de l'agglomération lilloise, ils sont relativement récents et n'existaient pas sur une partie de la période d'analyse.

## Évolution de la construction autour des gares TER

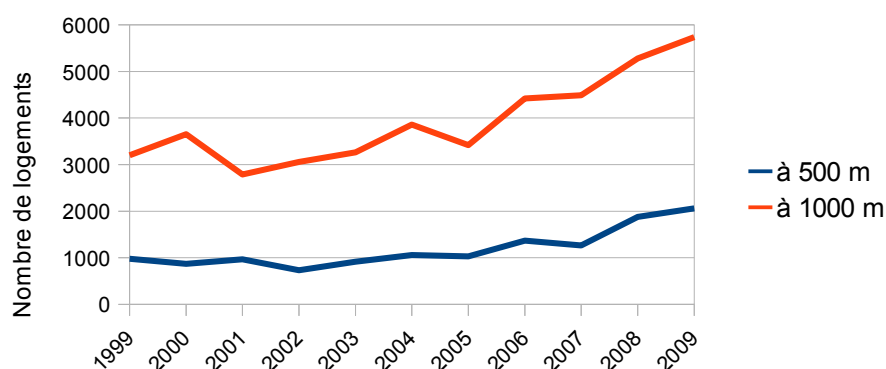
### Logements : une dynamique récente à la hausse

Le document *L'occupation du sol en Nord-Pas-de-Calais*<sup>10</sup> relève que la part de la construction neuve localisée aux abords des gares et plus généralement des arrêts de transports en commun en site propre n'a pas été évaluée sur la période 1999-2009. Le croisement des fichiers fonciers avec la base de données des arrêts de transports en commun permet de mener cette évaluation (voir partie méthode).

### Une augmentation du nombre de logements construits aux abords des gares

Sur la période 1999-2009, le nombre de logements construits à moins de 500 et 1 000 m d'une gare TER a augmenté. Pour les constructions à moins de 1 000 m, la hausse est continue depuis 2001. La production est passée de 2 800 à 5 800 logements par an entre 2001 et 2009, soit une progression de 80%. Pour les constructions à moins de 500 m, l'augmentation n'est sensible qu'à partir de 2005, avec un doublement du rythme de production sur la période 2005-2009 (de 1 000 à 2 100 logements par an).

Pour rappel, le SRCAE fixe l'objectif de construire d'ici 2020 dans les aires d'accessibilité aux gares 20 000 logements. La notion d'aire d'accessibilité aux gares, non explicitée dans le SRACE, ne correspond pas nécessairement aux disques de 500 m définis dans cette étude. On peut toutefois remarquer que l'objectif de 20 000 logements équivaut au maintien sur 10 ans de la production de 2009 (de l'ordre de 2 000 logements), qui est la plus élevée sur la période 1999-2009.



Évolution du nombre de logements construits à moins de 500 et 1 000 m des gares TER

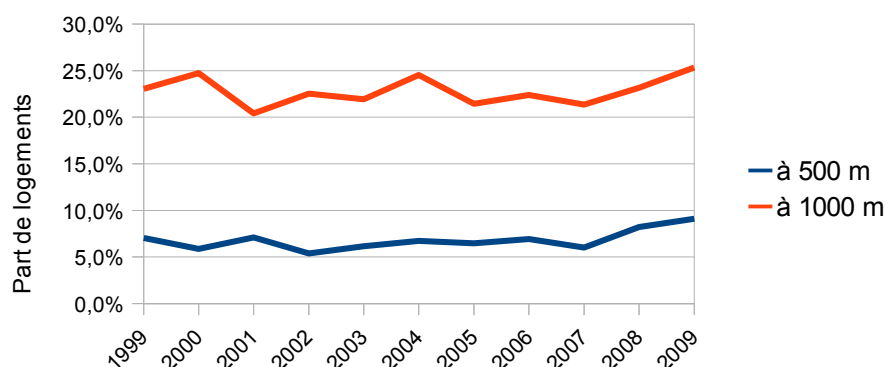
Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

### Un poids croissant dans la construction régionale depuis 2007

Sur la période 1999-2009, les logements construits autour des gares TER représentent respectivement 7,0% (moins de 500 m) et 22,9% (moins de 1 000 m) de la production régionale. Cette part est relativement stable dans le temps. On remarque cependant une reprise à la hausse entre 2007 et 2009 : de 6,0% à 9,1% pour les logements à moins de 500 m ; de 21,4% à 25,3% pour les logements à moins de 1 000 m. Avec les fichiers fonciers 2012 et 2013 qui seront livrés courant 2014, on pourra vérifier si cette dynamique se confirme.

10 Préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais, septembre 2013, *op. cit.*, p. 24.

## Logements : une dynamique récente à la hausse (suite)



Évolution de la part de logements construits à moins de 500 et 1 000 m des gares TER par rapport à la production régionale

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

### **Le poids des différents SCOT**

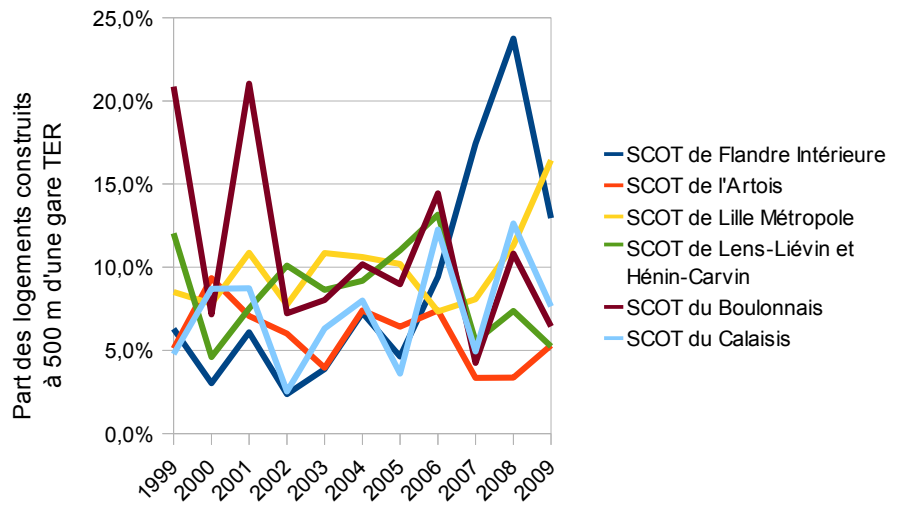
Avec un nombre de gares TER nettement supérieur aux autres SCOT, le SCOT de Lille Métropole représente à lui seul 41,1% de la production régionale de logements à moins de 500 m d'une gare (période 1999-2009). Viennent ensuite les SCOT des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin (10,0% de la production régionale), de Flandre Intérieure (6,4%), du Calaisis (5,7%), de l'Artois (5,6%) et du Boulonnais (5,3%).

Pour 3 SCOT, la production de logements à moins de 500 m d'une gare TER représente plus de 10% de la production sur le territoire. Il s'agit des SCOT du Boulonnais (11,1%), de Flandre Intérieure (10,6%) et de Lille Métropole (10,2%).

### **Des évolutions très fluctuantes à l'échelle des SCOT**

Sur la période 1999-2009, six SCOT représentent au moins 5% de la production régionale de logements situés à moins de 500 m d'une gare TER. Sur ces SCOT, l'évolution de la part de logements à moins de 500 m d'une gare par rapport à la production du territoire est très fluctuante d'une année à l'autre. Par exemple, le pic de 2008 pour le SCOT de Flandre Intérieure correspond à plusieurs opérations importantes de logements autour de la gare de Bailleul (voir illustration). On remarque également depuis 2007 une tendance à l'augmentation sur le SCOT de Lille Métropole. Au vu du poids de ce territoire, cette augmentation explique l'évolution sur l'ensemble de la région.

**Logements : une dynamique récente à la hausse** (suite)



Évolution de la part de logements construits à moins de 500 m d'une gare dans les SCOT qui contribuent le plus à la production régionale

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010



Localisation des opérations de logements achevées durant l'année 2008 à moins de 500 m de la gare de Bailleul (SCOT de Flandre Intérieure)

Sources : IGN, BD Ortho ; DGFIP, fichiers fonciers 2011



**Logements : une dynamique récente à la hausse** (suite)

	Logements produits à 500 m d'une gare / production du territoire	Logements produits à 500 m d'une gare / production région	Logements produits à 1000 m d'une gare / production du territoire	Logements produits à 1000 m d'une gare / production de la région	Nombre de gares TER
Hors SCOT	4,4%	1,0%	8,9%	0,6%	7
Pays des Sept Vallées	7,9%	1,2%	18,7%	0,9%	7
SCOT de Flandre Intérieure	10,6%	6,4%	16,3%	3,0%	9
SCOT de l'Artois	5,8%	5,6%	16,4%	4,8%	13
SCOT de la Région d'Arras	4,9%	2,7%	26,4%	4,3%	6
SCOT de la Région de Saint-Omer	3,1%	1,7%	5,4%	0,9%	2
SCOT de la région Flandre-Dunkerque	4,2%	3,5%	14,2%	3,7%	10
SCOT de la Terre des Deux Caps	1,4%	0,2%	3,3%	0,1%	2
SCOT de Lille Métropole	10,2%	41,1%	34,4%	42,3%	49
SCOT de Marquion-Osartis	7,3%	1,2%	25,2%	1,2%	5
SCOT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin	8,3%	10,0%	30,5%	11,1%	18
SCOT du Boulonnais	11,1%	5,3%	24,0%	3,5%	6
SCOT du Calaisis	7,5%	5,7%	23,8%	5,5%	10
SCOT du Cambrésis	4,3%	1,8%	14,6%	1,9%	14
SCOT du Grand Douaisis	3,6%	3,0%	20,1%	5,2%	13
SCOT du Pays du Ternois	3,8%	0,5%	13,6%	0,5%	3
SCOT du Montreuillois	3,0%	2,1%	7,1%	1,5%	4
SCOT du Valenciennois	3,2%	3,5%	17,1%	5,7%	12
SCOT Sambre-Avesnois	7,0%	3,5%	20,8%	3,2%	20
<b>Nord</b>	<b>7,6%</b>	<b>62,9%</b>	<b>25,8%</b>	<b>64,8%</b>	<b>127</b>
<b>Pas-de-Calais</b>	<b>6,1%</b>	<b>37,1%</b>	<b>19,0%</b>	<b>35,2%</b>	<b>83</b>
<b>Région</b>	<b>7,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>22,9%</b>	<b>100,0%</b>	<b>210</b>

Logements produits entre 1999 et 2009 au regard de la production sur les SCOT et sur la région

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

## Commerces et services : production en hausse mais poids en baisse

En plus des 20 000 logements, le SRCAE fixe comme objectif de construire d'ici 2020, dans les aires d'accessibilité aux gares, 450 000 m<sup>2</sup> de SHON de locaux tertiaires. Dans le cadre de notre exploitation, à partir des fichiers fonciers, l'activité tertiaire est définie au sens large des commerces et services, car il n'est pas possible de caractériser les bureaux (voir encadré point méthode).

### Point méthode : les natures de local retenues

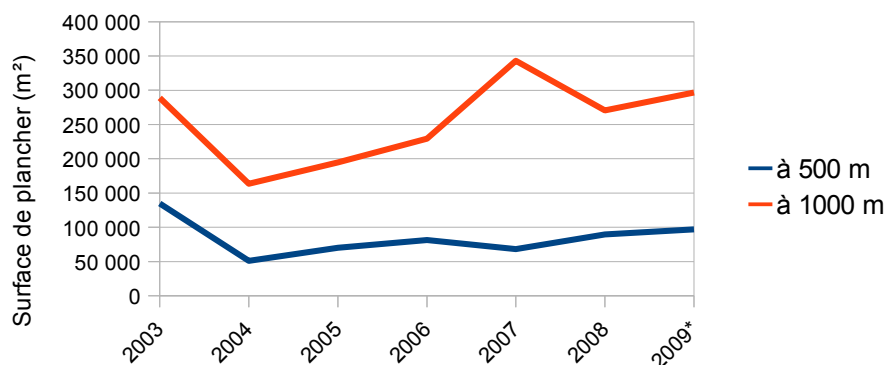
Les fichiers fonciers permettent de caractériser les locaux selon 29 natures (variable *cconlc*). Par surface de plancher des commerces et services, on entend la surface des parties professionnelles (variable *stotp*) des locaux de type commerces et services (nature de local : commerce sans boutique (CA), dépendance commerciale (CD), commerce avec boutique (CM), maison exceptionnelle (ME), dépendance lieux communs (DC) ou local divers (CB)).

Ces catégories constituent des ensembles hétérogènes. Les commerces sans boutique, dépendances commerciales et commerces avec boutiques comprennent les locaux commerciaux ou artisanaux (commerces, magasins, supermarchés, ateliers, salles de spectacles, terrains de camping, hôtels, cliniques, parcs de stationnement) et les locaux administratifs occupés par des administrations, des organismes publics ou privés, des entreprises ou sociétés (bureaux, locaux techniques).

Les maisons exceptionnelles sont des locaux présentant un caractère exceptionnel : grand hôtels, grands magasins, grands cinémas, grandes cliniques, magasins généraux ou sièges sociaux de banques par exemple.

### Une augmentation des surfaces de plancher depuis 2004

Globalement, la surface de plancher des commerces et services construits à moins de 500 et 1 000 m des gares TER a augmenté entre 2004 et 2009. Pour les locaux situés à moins de 500 m, la production est passée de 51 000 m<sup>2</sup> à 97 000 m<sup>2</sup> (soit une augmentation de la production annuelle de 90%). Pour les locaux situés à moins de 1 000 m, la production est passée de 164 000 m<sup>2</sup> à 297 000 m<sup>2</sup> (soit une augmentation de la production annuelle de 80%).



### Évolution de la surface de plancher des commerces et services construits à moins de 500 et 1 000 m des gares TER

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

\* Le temps de latence entre la construction et son renseignement dans les fichiers fonciers est plus important pour les locaux d'activités que pour les logements. On estime ainsi, par rapport à ce qui a été constaté dans le millésime 2009, que les locaux d'activités construits en 2009 sont sous-estimés d'environ 10 à 15% dans les fichiers fonciers 2011.

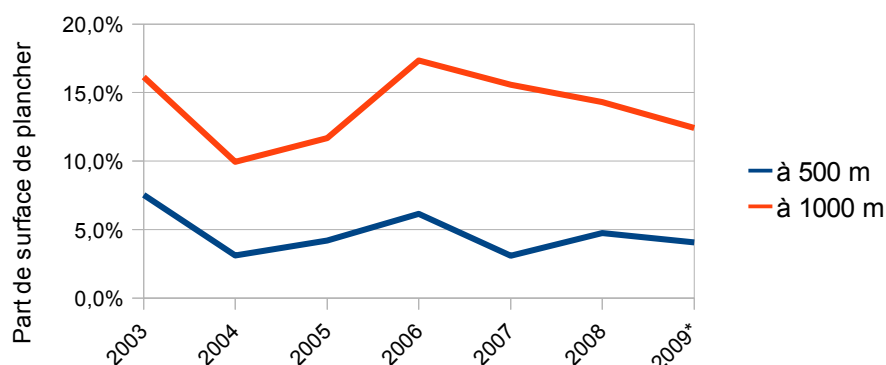
---

**Commerces et services :  
production en hausse mais poids en baisse** (suite)

**Mais une part dans la production régionale qui diminue depuis 2006**

Sur la période 2003-2009, la surface de plancher des commerces et services construits autour des gares TER représente respectivement 4,6% (moins de 500 m) et 13,8% (moins de 1 000 m) de la production régionale.

Si la surface produite a tendance à augmenter, en revanche, la part de la construction autour des gares par rapport à la production régionale a tendance à baisser depuis 2006.



Évolution de la part de surface de plancher des commerces et services à moins de 500 et 1 000 m des gares TER par rapport à la production régionale

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

\* 10 à 15% des locaux construits non pris en compte.

**Le poids des différents SCOT**

Comme pour le logement, le poids du SCOT de Lille Métropole est prépondérant dans la région. Il représente à lui seul 36,6% de la production régionale de surfaces de commerces et services à moins de 500 m d'une gare (période 2003-2009). Viennent ensuite les SCOT de la Terre des Deux Caps (15,3%), du Valenciennois (8,4%) et Sambre-Avesnois (7,4%).

Pour deux SCOT, la production de surfaces de commerces et services à moins de 500 m d'une gare TER représente plus de 10% de la production sur le territoire. Il s'agit des SCOT de la Terre des Deux Caps (70,5%) et de Marquion-Osartis (13,0%).

**Commerces et services :  
production en hausse mais poids en baisse (suite)**

	Commerces et services produits à 500 m d'une gare / production SCOT	Commerces et services produits à 500 m d'une gare / production région	Commerces et services produits à 1000 m d'une gare / production SCOT	Commerces et services produits à 1000 m d'une gare / production région	Nombre de gares TER
Hors SCOT	3,8%	0,8%	5,2%	0,3%	7
Pays des Sept Vallées	7,5%	1,4%	19,3%	1,2%	7
SCOT de Flandre Intérieure	8,5%	5,5%	15,9%	3,4%	9
SCOT de l'Artois	2,4%	2,4%	13,4%	4,4%	13
SCOT de la Région d'Arras	3,5%	2,5%	8,2%	1,9%	6
SCOT de la Région de Saint-Omer	1,6%	1,1%	2,6%	0,6%	2
SCOT de la région Flandre-Dunkerque	2,6%	3,4%	11,8%	5,1%	10
SCOT de la Terre des Deux Caps	70,5%	15,3%	70,6%	5,1%	2
SCOT de Lille Métropole	5,5%	36,6%	18,7%	41,2%	49
SCOT de Marquion-Osartis	13,0%	2,1%	34,7%	1,9%	5
SCOT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin	1,3%	4,1%	6,5%	6,5%	18
SCOT du Boulonnais	1,8%	1,1%	6,5%	1,3%	6
SCOT du Calaisis	0,8%	1,1%	11,6%	5,2%	10
SCOT du Cambrésis	4,7%	3,6%	7,3%	1,8%	14
SCOT du Grand Douaisis	0,7%	0,8%	9,0%	3,4%	13
SCOT du Pays du Ternois	6,6%	1,0%	8,0%	0,4%	3
SCOT du Montreuillois	4,7%	1,8%	24,6%	3,2%	4
SCOT du Valenciennois	5,0%	8,4%	14,0%	7,8%	12
SCOT Sambre-Avesnois	7,4%	7,4%	16,7%	5,5%	20
<b>Nord</b>	<b>5,0%</b>	<b>65,6%</b>	<b>15,7%</b>	<b>68,2%</b>	<b>127</b>
<b>Pas-de-Calais</b>	<b>4,0%</b>	<b>34,4%</b>	<b>11,1%</b>	<b>31,8%</b>	<b>83</b>
<b>Région</b>	<b>4,6%</b>	<b>100,0%</b>	<b>13,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>210</b>

**Surfaces de plancher de commerces et services produites entre 2003 et 2009 au regard de la production globale**

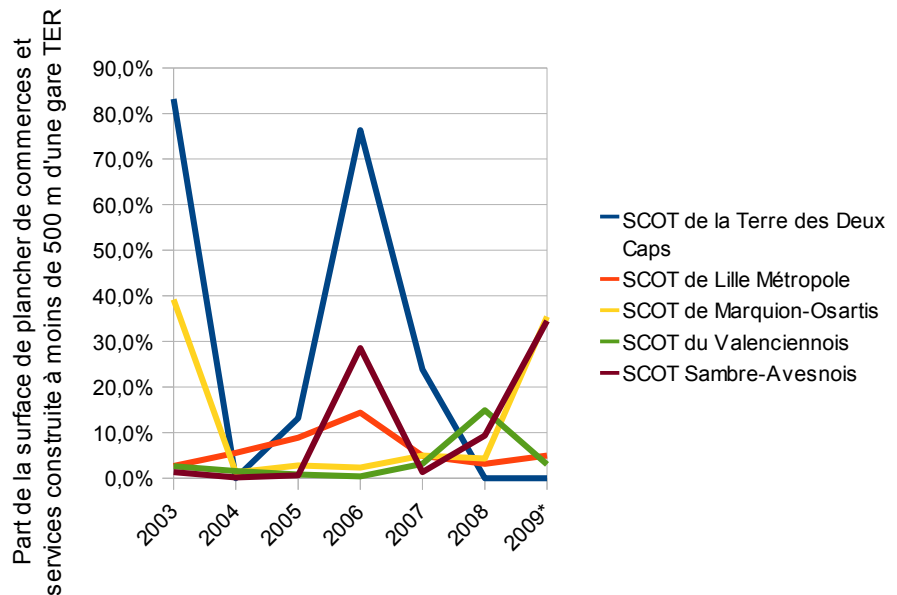
Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

**Une évolution en dents de scie à l'échelle des SCOT**

Sur la période 2003-2009, quatre SCOT (Lille Métropole, Terre des Deux Caps, Valenciennois et Sambre-Avesnois) représentent au moins 7% de la production régionale de surface de plancher pour les commerces et services situés à moins de 500 m d'une gare TER. Sur le SCOT de Marquion-Osartis (2,1% de la production régionale), 13,0% de la production est située à moins de 500 m d'une gare.

Encore plus que pour le logement, on constate que la construction de surface de plancher de commerces et services à moins de 500 m d'une gare est très fluctuante d'une année à l'autre. Sur certains SCOT comme ceux du Valenciennois, Sambre-Avesnois ou de Marquion-Osartis, la production peut être nulle ou quasi-nulle sur plusieurs années. Pour le SCOT de la Terre des Deux Caps, l'essentiel de la production a eu lieu en 2003 et 2005-2007. Elle se concentre uniquement autour de la gare de Rinxent.

**Commerces et services :  
production en hausse mais poids en baisse (suite)**



**Évolution de la part de surface de plancher de commerces et services produite à moins de 500 m d'une gare à l'échelle de quelques SCOT**

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

\* 10 à 15% des locaux construits non pris en compte.



**Localisation des opérations de commerces et services achevés entre 2005 et 2007 à moins de 500 m de la gare de Rinxent**

Sources : IGN, BD Ortho ; DGFIP, fichiers fonciers 2011

**Logements, commerces, services : que construit-on principalement autour des gares ?**

À l'échelle de la région et des deux départements, les surfaces construites autour des gares TER se répartissent de manière équilibrée entre logements, d'une part, et commerces et services, d'autre part. Ainsi, sur la période 2003-2009, on a construit en Nord-Pas-de-Calais 680 000 m<sup>2</sup> de logements à moins de 500 m d'une gare TER, pour 600 000 m<sup>2</sup> de commerces et services. Le logement représente ainsi 53% de la construction.

	Surface de plancher des logements en m <sup>2</sup> (1)	Surface de plancher des commerces et services en m <sup>2</sup> (2)	Part du logement
Hors SCOT	7 477	4 503	62,4%
Pays des Sept Vallées	9 307	8 014	53,7%
SCOT de Flandre Intérieure	44 702	32 458	57,9%
SCOT de l'Artois	38 099	14 123	73,0%
SCOT de la Région d'Arras	11 303	14 845	43,2%
SCOT de la Région de Saint-Omer	12 010	6 263	65,7%
SCOT de la région Flandre-Dunkerque	26 734	20 150	57,0%
SCOT de la Terre des Deux Caps	1 288	90 397	1,4%
SCOT de Lille Métropole	269 336	216 802	55,4%
SCOT de Marquion-Osartis	11 093	12 473	47,1%
SCOT des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin	77 728	24 034	76,4%
SCOT du Boulonnais	28 692	6 338	81,9%
SCOT du Calaisis	38 594	6 477	85,6%
SCOT du Cambrésis	13 608	21 300	39,0%
SCOT du Grand Douaisis	22 394	4 499	83,3%
SCOT du Pays du Ternois	2 719	5 661	32,4%
SCOT du Pays Maritime et Rural du Montreuillois	14 207	10 880	56,6%
SCOT du Valenciennois	23 600	49 497	32,3%
SCOT Sambre-Avesnois	25 539	43 615	36,9%
<b>Nord</b>	<b>425 913</b>	<b>388 321</b>	<b>52,3%</b>
<b>Pas-de-Calais</b>	<b>252 517</b>	<b>204 008</b>	<b>55,3%</b>
<b>Région</b>	<b>678 430</b>	<b>592 329</b>	<b>53,4%</b>

(1) Somme des stoth des locaux avec dteloc=1 ou 2 avec jannath compris entre 2003 et 2009

(2) Somme des stotp des locaux avec cconlc=CA, CD, CM, ME, DC ou CB avec jannath compris entre 2003 et 2009

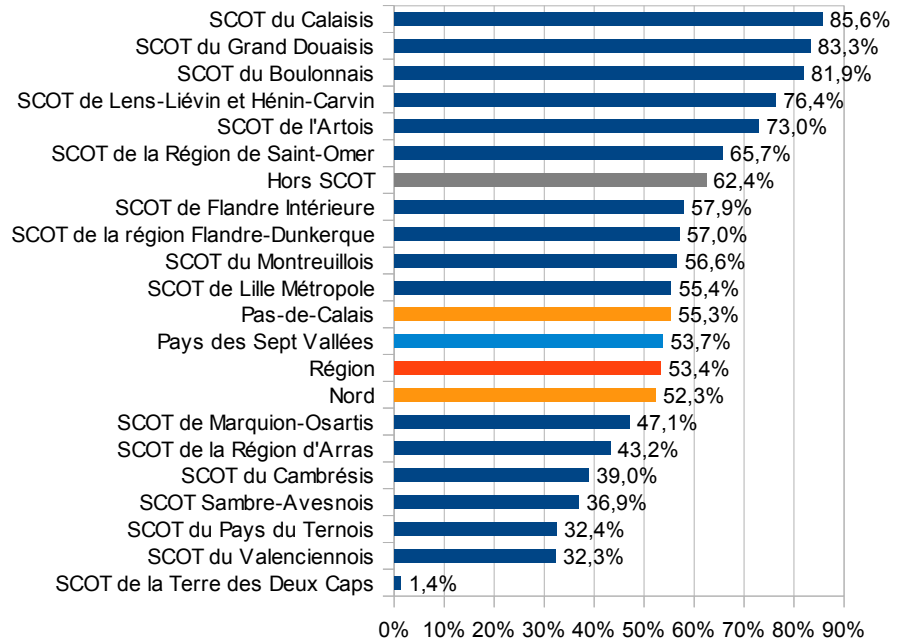
**Surfaces de plancher construites entre 2003 et 2009 à moins de 500 m d'une gare TER**

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

**Des spécificités selon les SCOT**

Si l'on regarde les constructions à l'échelle des SCOT, les répartitions sont en revanche moins équilibrées. Le SCOT de la Terre des Deux Caps se distingue par une large prédominance de la construction de commerces et services (99% des surfaces de plancher). Pour les SCOT du Valenciennois, du Pays du Ternois, Sambre-Avesnois et du Cambrésis, le logement représente moins de 40% des surfaces de plancher construites. À l'inverse, cette part est supérieure à 75% pour les SCOT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin, du Boulonnais, du Grand Douaisis et du Calaisis.

**Logements,  
commerces,  
services : que  
construit-on  
principalement  
autour des gares ?**  
(suite)



**Part de surface de plancher de logement construite entre 2003 et 2009 à moins de 500 m d'une gare TER**

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

# Urbanisation autour des gares TER au regard des types de quartiers de gares et de leurs enjeux

## Une majorité de logements à proximité des quartiers de gare intégrés dans le tissu urbain

Les enjeux d'urbanisation ne sont pas les mêmes en fonction du type de gare. Par exemple, les quartiers de gare intégrés se caractérisent par un foncier rare mais stratégique ; les quartiers de gare morcelés présentent des potentialités urbaines fortes qu'il peut être intéressant de valoriser ; les quartiers de gare bicéphales présentent un enjeu de maîtrise de l'extension urbaine réalisée au détriment des espaces agricoles et semi-naturels.

### Point méthode : la gestion des « doublons »

Dans ce qui suit, on distingue les locaux construits par type de gare. Or, une construction peut intervenir à moins de 1 000 m de deux gares relevant de types différents. La construction est alors comptée dans chaque type. Ainsi, la somme des locaux construits à 1 000 m selon chaque type de quartier de gare n'est pas égale au total des locaux construits à moins de 1 000 m d'une gare TER (il y a des doublons). Par exemple, en croisant les locaux avec les tampons à 500 m, on obtient 23 788 locaux, contre 23 586 quand on ne distingue pas le type. Pour le croisement des locaux avec les tampons à 1 000 m, on obtient 79 674 locaux, contre 78 012 quand on ne distingue pas le type. L'augmentation du rayon favorise en effet l'intersection entre tampons (voir partie méthode). De même, on obtient beaucoup plus de doublons avec les arrêts de TCSP, car les arrêts sont très proches.

## Une production de logements concentrée sur les gares urbaines

Malgré de moindres disponibilités foncières, c'est dans les quartiers de gare intégrés au tissu urbain qu'est construit le plus grand nombre de logements (46,1% des logements construits à moins de 500 m et 55,2% des logements produits à moins de 1 000 m). Pour mémoire, le SCOT de Lille Métropole compte 20 gares de type intégré sur les 41 de la région.

Une partie importante des logements est également produite dans les quartiers de gare morcelés. À l'échelle de la région, l'urbanisation autour des gares à moindres enjeux (de type lieu-dit ou village) reste donc limitée.

Type de gare	Part à 500 m	Part à 1000 m
Quartier gare lieu-dit	5,4%	5,5%
Quartier gare village	6,7%	4,7%
Quartier gare bicéphale	9,3%	9,1%
Quartier gare morcelé	32,4%	25,5%
Quartier gare intégré	46,1%	55,2%
	100,0%	100,0%

Répartition des logements construits entre 1999 et 2009 selon la distance à la gare et son type

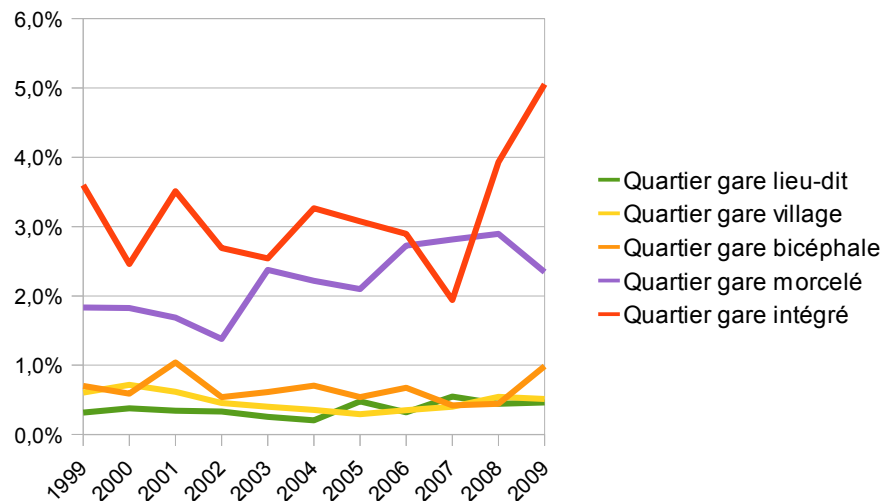
Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

## Une augmentation de la production dans les quartiers intégrés et morcelés

La production de logements aux abords des gares de type lieu-dit, village ou bicéphale a tendance à stagner entre 1999 et 2009. Sur la période, on remarque en revanche une tendance à l'augmentation pour les gares de type morcelé. Enfin, entre 2007 et 2009, la part des logements construits dans les quartiers de gare intégrés a fortement augmenté dans la région (de 2 à 5%). C'est cette augmentation qui explique celle constatée globalement à l'échelle régionale.



**Une majorité de logements à proximité des quartiers de gare intégrés dans le tissu urbain (suite)**



**Évolution de la part des logements construits à moins de 500 m d'une gare TER par rapport à la production régionale, par type de gare entre 1999 et 2009**

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

**Des points de vigilance à l'échelle des SCOT**

À l'échelle des SCOT et territoires, une analyse plus approfondie pourrait être menée sur ceux pour lesquels la production de logements entre 1999 et 2009 a été réalisée en majorité dans les quartiers gare de type village ou bicéphale : territoires hors SCOT (79% des logements en quartier gare de type village), Pays des Sept Vallées (45% en « village »), SCOT de la Région de Saint-Omer (90% en « bicéphale »), SCOT de la région Flandre-Dunkerque (46% en « bicéphale »). Il s'agirait de vérifier que l'urbanisation autour des gares se fait en cohérence avec l'armature urbaine sans générer une consommation excessive d'espaces. Pour les nombreux SCOT pour lesquels la production se fait majoritairement en quartier gare « morcelé », l'enjeu est que l'urbanisation aille bien dans le sens d'une meilleure cohérence du tissu urbain.

Une majorité de logements à proximité des quartiers de gare intégrés dans le tissu urbain (suite)

	Lieu-dit	Village	Bicéphale	Morcelé	Intégré
Hors SCOT	21,1%	78,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Pays des Sept Vallées	14,6%	44,6%	0,0%	40,8%	0,0%
SCOT de Flandre Intérieure	10,7%	2,0%	0,0%	87,2%	0,0%
SCOT de l'Artois	17,0%	0,0%	15,7%	38,7%	28,6%
SCOT de la Région d'Arras	3,7%	3,4%	8,9%	16,0%	68,0%
SCOT de la Région de Saint-Omer	10,2%	0,0%	89,8%	0,0%	0,0%
SCOT de la région Flandre-Dunkerque	2,8%	12,5%	46,2%	16,1%	22,4%
SCOT de la Terre des Deux Caps	4,3%	0,0%	0,0%	95,7%	0,0%
SCOT de Lille Métropole	1,1%	7,2%	6,4%	20,1%	65,2%
SCOT de Marquion-Osartis	14,8%	0,0%	1,3%	83,9%	0,0%
SCOT des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin	0,5%	2,1%	0,0%	61,7%	35,7%
SCOT du Boulonnais	9,2%	0,3%	12,1%	6,9%	71,5%
SCOT du Calaisis	4,7%	9,1%	5,3%	12,3%	68,6%
SCOT du Cambrésis	38,2%	2,1%	0,8%	52,9%	5,9%
SCOT du Grand Douaisis	8,6%	8,6%	14,9%	45,8%	22,2%
SCOT du Pays du Ternois	1,6%	22,2%	0,0%	76,2%	0,0%
SCOT du Pays Maritime et Rural du Montreuillois	5,4%	27,1%	8,7%	0,0%	58,8%
SCOT du Valenciennois	6,2%	0,0%	1,1%	54,5%	38,2%
SCOT Sambre-Avesnois	10,4%	1,5%	20,3%	58,1%	9,7%
<b>Nord</b>	<b>4,3%</b>	<b>6,2%</b>	<b>8,7%</b>	<b>32,7%</b>	<b>48,0%</b>
<b>Pas-de-Calais</b>	<b>7,3%</b>	<b>7,7%</b>	<b>10,3%</b>	<b>31,9%</b>	<b>42,9%</b>
<b>Région</b>	<b>5,4%</b>	<b>6,7%</b>	<b>9,3%</b>	<b>32,4%</b>	<b>46,1%</b>

Répartition au sein des SCOT des logements construits à moins de 500 m d'une gare TER entre 1999 et 2009

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

**Commerces et services : un besoin de disponibilités foncières**

L'installation de surfaces de commerces et services répond à des logiques différentes.

**Une production plus importante en quartier de gare morcelé**

Contrairement au logement, la production de surfaces de commerces et services à moins de 500 m d'une gare TER se répartit davantage dans les quartiers de gares morcelés (45% de la surface) que dans les quartiers de gare intégrés (40% de la surface). En revanche, lorsqu'on élargit le périmètre à 1000 m, la construction en quartier de gare intégré est prépondérante (49%). Cela peut s'expliquer par le fait que la question de la disponibilité foncière se pose plus fortement pour le secteur économique que pour le secteur résidentiel, avec un besoin de tènements plus importants. À 1000 m, cette difficulté s'estompe.

**Commerces et services : un besoin de disponibilités foncières (suite)**

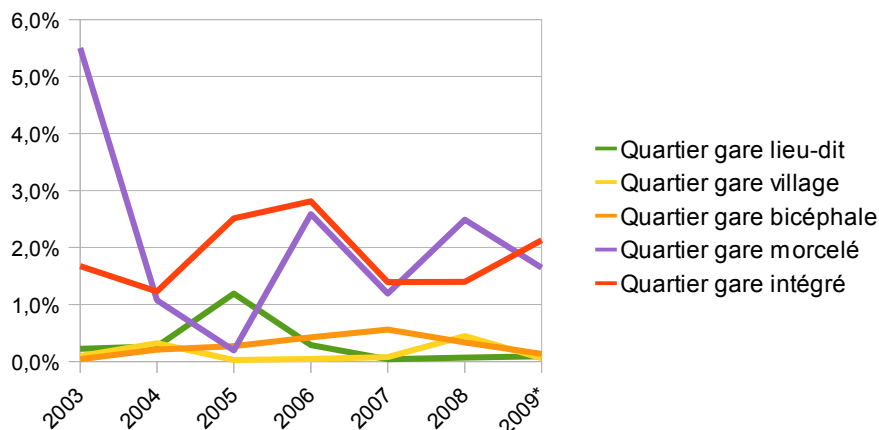
Type de gare	Part à 500 m	Part à 1000 m
Quartier gare lieu-dit	6,1%	4,0%
Quartier gare village	3,3%	3,9%
Quartier gare bicéphale	6,1%	9,3%
Quartier gare morcelé	44,7%	33,7%
Quartier gare intégré	39,8%	49,1%
	100,0%	100,0%

Répartition des surfaces de plancher de commerces et services construits entre 2003 et 2009 selon la distance à la gare et son type

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

**Des productions équivalentes en morcelé et intégré depuis 2006**

L'analyse de l'évolution des surfaces construites entre 2003 et 2009 montre que la construction est relativement équivalente entre quartiers de gare intégrés et quartiers de gare morcelés depuis 2006. La construction en quartier de gare morcelé a en revanche été particulièrement élevée en 2003 (5,5% de la production régionale) et faible en 2005 (0,2% de la production régionale).



Évolution de la part de surface de plancher de commerces et services construits à moins de 500 m d'une gare TER par rapport à la production régionale, par type de gare entre 2003 et 2009

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

\* 10 à 15% des locaux construits non pris en compte.

**Une construction en quartier de gare morcelé plus importante dans le Pas-de-Calais**

Par rapport à la répartition de la production de logements, le Pas-de-Calais se distingue ici nettement. Sur la période 2003-2009, 65% des surfaces de commerces et services ont été construites en quartier de gare morcelé et 23% en quartier de gare intégré. Pour le logement, les parts étaient respectivement de 32 et 43%. Dans le Nord, en revanche, la situation est relativement comparable à celle constatée pour les logements.

**Commerces et services : un besoin de disponibilités foncières (suite)**

**Différences logements/commerces et services sur les SCOT**

À l'échelle des SCOT et territoires, les différences les plus importantes sont les suivantes :

- sur le SCOT du Cambrésis, 75% des surfaces ont été construites en quartier de gare lieu-dit, alors que la part n'était que de 38% pour les logements et que 53% des logements ont été construits en quartier morcelé : cela correspond essentiellement à la construction en 2005, au Cateau-Cambrésis, de deux dépendances commerciales d'une surface totale de 15 000 m<sup>2</sup> (soit 22% de la production régionale de l'année à moins de 500 m d'une gare TER),
- sur le SCOT de l'Artois, la production la plus importante se situe en intégré (61%) et non en morcelé comme pour le logement,
- sur le SCOT du Calais, la production la plus importante se situe en morcelé (79%) et non en intégré comme pour le logement.

	Lieu-dit	Village	Bicéphale	Morcelé	Intégré
Hors SCOT	3,2%	96,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Pays des Sept Vallées	17,3%	77,1%	0,0%	5,7%	0,0%
SCOT de Flandre Intérieure	11,6%	5,4%	0,0%	83,0%	0,0%
SCOT de l'Artois	7,6%	0,0%	4,6%	26,8%	61,1%
SCOT de la Région d'Arras	0,0%	0,6%	7,0%	1,0%	91,4%
SCOT de la Région de Saint-Omer	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
SCOT de la région Flandre-Dunkerque	9,9%	6,3%	34,6%	33,4%	15,8%
SCOT de la Terre des Deux Caps	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%
SCOT de Lille Métropole	1,4%	1,3%	7,8%	15,6%	73,8%
SCOT de Marquion-Osartis	8,9%	0,0%	2,3%	88,8%	0,0%
SCOT des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin	0,0%	0,0%	0,0%	62,7%	37,3%
SCOT du Boulonnais	10,7%	0,0%	3,4%	29,3%	56,6%
SCOT du Calais	4,5%	0,0%	0,0%	79,0%	16,5%
SCOT du Cambrésis	74,5%	9,6%	0,8%	1,2%	13,9%
SCOT du Grand Douaisis	20,9%	5,6%	0,0%	40,0%	33,5%
SCOT du Pays du Ternois	0,0%	9,9%	0,0%	90,1%	0,0%
SCOT du Pays Maritime et Rural du Montreuillois	0,0%	0,0%	5,3%	0,0%	94,7%
SCOT du Valenciennois	5,5%	0,0%	0,0%	73,7%	20,8%
SCOT Sambre-Avesnois	8,4%	0,9%	6,2%	60,9%	23,6%
<b>Nord</b>	<b>8,2%</b>	<b>2,2%</b>	<b>6,9%</b>	<b>34,0%</b>	<b>48,7%</b>
<b>Pas-de-Calais</b>	<b>2,3%</b>	<b>5,5%</b>	<b>4,4%</b>	<b>65,2%</b>	<b>22,6%</b>
<b>Région</b>	<b>6,1%</b>	<b>3,3%</b>	<b>6,1%</b>	<b>44,7%</b>	<b>39,8%</b>

Répartition au sein des SCOT des surfaces de plancher des commerces et services construits à moins de 500 m d'une gare TER entre 2003 et 2009

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

# Densité des opérations autour des gares TER

---

## Principes de l'analyse de la densité

L'une des orientations du SRCAE consiste à « densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun ». On se concentre ici sur les unités foncières (ensembles de parcelles contiguës d'un même propriétaire) situées à moins de 500 m d'une gare TER.

### *Une analyse par type morphologique de gare*

L'analyse différencie les cinq types de quartiers de gares définis précédemment : lieu-dit, village, bicéphale, morcelé et intégré. Ces types correspondent en effet à des caractéristiques morphologiques qui rendent les comparaisons plus pertinentes.

### *Un focus sur le logement puis un élargissement aux activités*

En première approche, on s'intéresse uniquement aux unités foncières résidentielles, c'est-à-dire à celles qui comprennent davantage de logements que de locaux d'activités (cf. partie Méthode). On calcule alors une surface moyenne de terrain par logement. On raisonne ensuite en surface de plancher. Cela permet d'intégrer l'analyse des densités liées aux autres unités foncières et notamment celles qui comprennent une majorité de locaux d'activités.

---

## Surface moyenne de terrain par logement

Dans ce qui suit, on s'intéresse uniquement aux unités foncières résidentielles. On les caractérise par leur surface rapportée au nombre de logements qu'elles contiennent.

### *Des quartiers de gare globalement plus denses que l'ensemble de la région*

Les unités foncières résidentielles situées à moins de 500 m d'une gare TER présentent une surface moyenne par logement de 315 m<sup>2</sup> sur l'ensemble de la région. C'est une moyenne sensiblement inférieure à celle de l'ensemble du parc (environ 455 m<sup>2</sup> par logement, cf. fiche 5.1). Cela s'explique par le poids important du parc des quartiers de gare urbains.

À l'échelle des SCOT, les résultats sont à rapprocher de la typologie des gares. Ainsi, les territoires hors SCOT présentent la densité la plus faible (944 m<sup>2</sup> par logement), avec uniquement des gares de type village et lieu-dit. On remarque également une hiérarchie des densités selon le type de gare qui correspond à leur caractère plus ou moins urbain :

- lieu-dit : 1 019 m<sup>2</sup> par logement,
- village : 848 m<sup>2</sup> par logement,
- bicéphale et morcelé : respectivement 373 et 390 m<sup>2</sup> par logement,
- intégré : 151 m<sup>2</sup> par logement.

### *Un parc 1999-2010 aussi dense que l'ensemble du parc*

Le parc construit entre 1999 et 2010 présente une densité comparable à celle de l'ensemble du parc situé à moins de 500 m d'une gare TER (321 m<sup>2</sup> par logement contre 315). La hiérarchie par type de quartier de gare est la même que pour l'existant :

- lieu-dit : 1 084 m<sup>2</sup> par logement,
- village : 716 m<sup>2</sup> par logement,
- bicéphale et morcelé : respectivement 329 et 351 m<sup>2</sup> par logement,
- intégré : 125 m<sup>2</sup> par logement.

## Surface moyenne de terrain par logement (suite)

	Lieu-dit	Village	Bicéphale	Morcelé	Intégré	Total
Hors SCOT	1 178	905	NS	NS	NS	944
Pays des Sept Vallées	1 066	1 233	NS	376	NS	883
SCOT de Flandre Intérieure	1 186	975	NS	224	NS	407
SCOT de l'Artois	1 025	NS	488	503	230	496
SCOT de la Région d'Arras	1 353	1 152	728	444	139	315
SCOT de la Région de Saint-Omer	1 424	NS	314	NS	NS	450
SCOT de la région Flandre-Dunkerque	770	763	215	178	46	212
SCOT de la Terre des Deux Caps	833	NS	NS	460	NS	562
SCOT de Lille Métropole	948	664	321	435	150	238
SCOT de Marquion-Osartis	968	NS	616	548	NS	601
SCOT des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin	894	393	NS	434	240	361
SCOT du Boulonnais	761	NS	283	509	79	168
SCOT du Calaisis	1 138	1 408	454	484	111	273
SCOT du Cambrésis	1 092	1 039	626	404	152	463
SCOT du Grand Douaisis	1 205	777	716	396	215	432
SCOT du Pays du Ternois	1 378	1 130	NS	326	NS	478
SCOT du Pays Maritime et Rural du Montreuillois	886	619	283	NS	180	288
SCOT du Valenciennois	1 142	NS	330	335	137	289
SCOT Sambre-Avesnois	837	631	412	268	236	354
<b>Nord</b>	<b>1 031</b>	<b>706</b>	<b>356</b>	<b>340</b>	<b>151</b>	<b>282</b>
<b>Pas-de-Calais</b>	<b>1 007</b>	<b>1 050</b>	<b>402</b>	<b>453</b>	<b>151</b>	<b>367</b>
<b>Région</b>	<b>1 019</b>	<b>848</b>	<b>373</b>	<b>390</b>	<b>151</b>	<b>315</b>

NS : non significatif (moins de 10 logements concernés)

Surface moyenne de terrain par logement pour les unités foncières résidentielles situées à moins de 500 m d'une gare  
TER au 1<sup>er</sup> janvier 2011

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

### Une densité des opérations qui augmente depuis 2002

Cette hiérarchie se retrouve également lorsque l'on s'intéresse à l'évolution annuelle sur la période 1999-2009 (voir graphe) :

- lieu-dit : entre 900 et 1 400 m<sup>2</sup> par logement,
- village : entre 400 et 1 200 m<sup>2</sup> par logement, avec de fortes fluctuations,
- bicéphale et morcelé : entre 200 et 500 m<sup>2</sup> par logement, avec une évolution comparable,
- intégré : moins de 200 m<sup>2</sup> par logement sur la période, avec une stabilisation à partir de 2003 autour de 120 m<sup>2</sup> par logement.

Au final, sur l'ensemble de la région et quel que soit le type de quartier de gare, on observe une baisse de la surface moyenne par logement depuis 2002. Elle est passée de 474 m<sup>2</sup> en 2002 à 254 en 2009.

## Surface moyenne de terrain par logement (suite)

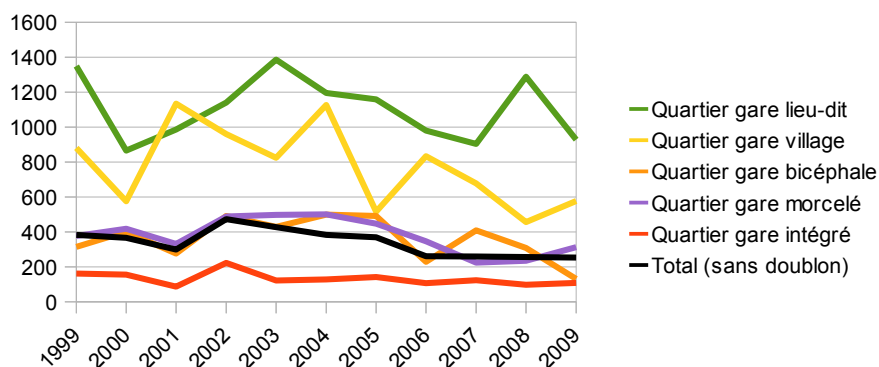
	Lieu-dit	Village	Bicéphale	Morcelé	Intégré	Total
Hors SCOT	1 420	1 150	NS	NS	NS	1 224
Pays des Sept Vallées	NS	1 148	NS	329	NS	736
SCOT de Flandre Intérieure	973	751	NS	124	NS	233
SCOT de l'Artois	1 210	NS	158	576	106	502
SCOT de la Région d'Arras	1 660	1 768	1 014	NS	86	307
SCOT de la Région de Saint-Omer	1 416	NS	109	NS	NS	199
SCOT de la région Flandre-Dunkerque	674	754	164	251	65	231
SCOT de la Terre des Deux Caps	NS	NS	NS	436	NS	436
SCOT de Lille Métropole	820	554	361	412	144	259
SCOT de Marquion-Osartis	1 450	NS	NS	596	NS	749
SCOT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin	NS	521	NS	465	117	347
SCOT du Boulonnais	826	NS	307	1 210	61	334
SCOT du Calaisis	731	1 289	477	440	67	287
SCOT du Cambrésis	1 462	NS	NS	191	305	599
SCOT du Grand Douaisis	1 188	247	639	278	140	369
SCOT du Pays du Ternois	NS	1 868	NS	221	NS	528
SCOT du Pays Maritime et Rural du Montreuillois	NS	486	148	NS	160	279
SCOT du Valenciennois	1 297	NS	NS	299	93	299
SCOT Sambre-Avesnois	496	NS	731	117	244	310
<b>Nord</b>	<b>1 036</b>	<b>550</b>	<b>374</b>	<b>269</b>	<b>142</b>	<b>279</b>
<b>Pas-de-Calais</b>	<b>1 138</b>	<b>1 020</b>	<b>258</b>	<b>510</b>	<b>92</b>	<b>396</b>
<b>Région</b>	<b>1 084</b>	<b>716</b>	<b>329</b>	<b>351</b>	<b>125</b>	<b>321</b>

NS : non significatif (moins de 10 logements concernés)

### Surface moyenne par logement des unités foncières résidentielles situées à moins de 500 m d'une gare TER (1999-2010)

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

NB : pour l'année 2010, de l'ordre de 15-20% construits n'est pas prise en compte dans les fichiers fonciers 2011.



### Évolution de la surface moyenne de terrain par logement pour les unités foncières résidentielles construites à moins de 500 m d'une gare TER

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

## Surface moyenne de terrain par logement (suite)

### **Les abords des gares TER se densifient-ils ?**

En comparant la surface moyenne par logement du parc construit entre 1999 et 2010 à celle de l'ensemble du parc, on identifie les configurations (territoire et type de quartier de gare) où l'on observe une densification ou au contraire une dédensification (voir tableau).

Sur la région, le parc 1999-2010 et l'ensemble du parc présentent une densité équivalente. C'est une particularité intéressante des abords de gares, car la situation globale en Nord-Pas-de-Calais, comme sur la plupart des autres régions de France, est plutôt à la dédensification : 575 m<sup>2</sup> par logement pour l'ensemble du parc 1999-2010 et 455 m<sup>2</sup> par logement pour l'ensemble du parc régional (cf. fiche 5.1). En réalité, tous les quartiers de gare se densifient légèrement, à part les quartiers de type lieu-dit qui sont aussi les moins denses.

Par ailleurs, les situations sont contrastées à l'échelle des SCOT, avec deux cas extrêmes : d'un côté, le SCOT de la région de Saint-Omer (199 m<sup>2</sup> par logement pour le parc récent contre 450 pour l'ensemble du parc) et le SCOT du Boulonnais (334 m<sup>2</sup> par logement contre 168).

### **Comment interpréter les résultats : 2 études de cas**

Il faut cependant rester prudent sur les conclusions à en tirer. Par exemple, le SCOT du Boulonnais présente la densité la plus importante de la région aux abords de ses gares TER. Entre 2003 et 2006, une opération de 35 maisons sur 5,8 hectares (soit 1 650 m<sup>2</sup> par logement) a été réalisée pour le compte d'un office HLM à moins de 500 m de la gare de Saint-Étienne-au-Mont (voir illustration ci-dessous). Cette opération explique la densité relativement faible du parc récent sur le SCOT. Il s'agit en réalité d'un ensemble d'habitat groupé et on remarque sur la photographie que la moitié de la parcelle est occupée par des espaces verts (pelouse et bois). La faible densité parcellaire ne correspond donc pas à une forme urbaine diffuse et elle ne s'est pas traduite en totalité par de la consommation d'espaces.



Unités foncières construites entre 1999 et 2009 (en rouge) sur la commune de Saint-Étienne-au-Mont (62) à moins de 500 m de la gare TER

Sources : IGN, BD Ortho ; DGFIP, fichiers fonciers 2011



## Surface moyenne de terrain par logement (suite)

À l'inverse, la dédensification des quartiers de gare bicéphales sur le SCOT Sambre-Avesnois s'explique essentiellement par la construction en 2004 et 2005 de maisons individuelles sur six parcelles en bande à Rousies (voir illustration ci-dessous). Chaque parcelle présente une surface d'au moins 3 000 m<sup>2</sup>, soit une moyenne de 4154 m<sup>2</sup> par logement, alors que la moyenne sur le SCOT pour les quartiers de gare bicéphales est de 728 m<sup>2</sup> sur la période 1999-2009 et 412 m<sup>2</sup> pour l'ensemble du parc.

	Lieu-dit	Village	Bicéphale	Morcelé	Intégré	Total
Hors SCOT	1,2	1,3				1,3
Pays des Sept Vallées		0,9		0,9		0,8
SCOT de Flandre Intérieure	0,8	0,8		0,6		0,6
SCOT de l'Artois	1,2		0,3	1,1	0,5	1,0
SCOT de la Région d'Arras	1,2	1,5	1,4		0,6	1,0
SCOT de la Région de Saint-Omer	1,0		0,3			0,4
SCOT de la région Flandre-Dunkerque	0,9	1,0	0,8	1,4	1,4	1,1
SCOT de la Terre des Deux Caps				0,9		0,8
SCOT de Lille Métropole	0,9	0,8	1,1	0,9	1,0	1,1
SCOT de Marquion-Osartis	1,5			1,1		1,2
SCOT des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin		1,3		1,1	0,5	1,0
SCOT du Boulonnais	1,1		1,1	2,4	0,8	2,0
SCOT du Calaisis	0,6	0,9	1,1	0,9	0,6	1,1
SCOT du Cambrésis	1,3			0,5	2,0	1,3
SCOT du Grand Douaisis	1,0	0,3	0,9	0,7	0,6	0,9
SCOT du Pays du Ternois		1,7		0,7		1,1
SCOT du Pays Maritime et Rural du Montreuillois		0,8	0,5		0,9	1,0
SCOT du Valenciennois	1,1			0,9	0,7	1,0
SCOT Sambre-Avesnois	0,6		1,8	0,4	1,0	0,9
<b>Nord</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>	<b>1,1</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>
<b>Pas-de-Calais</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>0,6</b>	<b>1,1</b>	<b>0,6</b>	<b>1,1</b>
<b>Région</b>	<b>1,1</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,8</b>	<b>1,0</b>

Rapport entre la surface moyenne par logement des unités foncières résidentielles construites entre 1999 et 2010 et celle de l'ensemble des unités foncières résidentielles au 1<sup>er</sup> janvier 2011

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

Lecture : Les cases en bleu représentent les configurations où la surface moyenne par logement des unités foncières construites entre 1999 et 2010 est inférieure à celle de l'ensemble du parc (rapport inférieur à 1). Cela correspond à une tendance à la densification. À l'inverse, les cases en rouge correspondent à des situations de dédensification (rapport supérieur à 1).

---

## Surface moyenne de terrain par logement (suite)



Unités foncières construites entre 1999 et 2009 (entourées de rouge) sur la commune de Rousies (59) à moins de 500 m de la gare TER

Sources : IGN, BD Ortho ; DGFIP, fichiers fonciers 2011

Lecture : la grande parcelle de droite (7 maisons pour 11 ha, qui attend vraisemblablement l'accueil d'une opération de logements) n'est pas prise en compte pour le calcul de la densité (filtre des unités foncières de plus de 10 000 m<sup>2</sup> par logement).

---

## Densité de surface de plancher

On élargit maintenant l'analyse pour intégrer l'ensemble des unités foncières, y compris celles dédiées aux activités économiques. On raisonne en densité de surface de plancher, qui correspond au rapport entre la surface de plancher des locaux et la surface de l'unité foncière. L'indicateur diffère légèrement du Coefficient d'Occupation des Sols (COS), car on prend en compte toutes les surfaces de plancher, y compris celles des dépendances et des éléments incorporés.

### *Une hiérarchie marquée des densités selon le type de quartier de gare*

À moins de 500 m d'une gare TER, la densité de surface de plancher régionale est de 0,36 m<sup>2</sup> de plancher par m<sup>2</sup> de terrain.

Comme pour la surface moyenne par logement, on observe une hiérarchie marquée des densités selon le type de gare :

- lieu-dit : 0,15,
- village : 0,19,
- bicéphale et morcelé : 0,32,
- intégré : 0,64.

## Densité de surface de plancher (suite)

	Lieu-dit	Village	Bicéphale	Morcelé	Intégré	Total
Hors SCOT	0,12	0,18	NS	NS	NS	0,17
Pays des Sept Vallées	0,18	0,17	NS	0,23	NS	0,18
SCOT de Flandre Intérieure	0,16	0,19	NS	0,47	NS	0,31
SCOT de l'Artois	0,15	NS	0,22	0,28	0,33	0,25
SCOT de la Région d'Arras	0,14	0,16	0,22	0,28	0,62	0,37
SCOT de la Région de Saint-Omer	0,08	NS	0,35	NS	NS	0,26
SCOT de la région Flandre-Dunkerque	0,26	0,22	0,52	0,58	1,24	0,50
SCOT de la Terre des Deux Caps	0,20	NS	NS	0,52	NS	0,47
SCOT de Lille Métropole	0,17	0,22	0,36	0,33	0,67	0,49
SCOT de Marquion-Osartis	0,10	NS	0,18	0,30	NS	0,22
SCOT des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin	0,14	0,27	NS	0,25	0,48	0,32
SCOT du Boulonnais	0,21	NS	0,43	0,31	1,03	0,55
SCOT du Calaisis	0,16	0,11	0,30	0,32	0,93	0,42
SCOT du Cambrésis	0,19	0,18	0,29	0,33	0,76	0,31
SCOT du Grand Douaisis	0,09	0,26	0,20	0,31	0,60	0,25
SCOT du Pays du Ternois	0,14	0,16	NS	0,41	NS	0,30
SCOT du Pays Maritime et Rural du Montreuillois	0,16	0,22	0,37	NS	0,53	0,37
SCOT du Valenciennois	0,13	NS	0,32	0,36	0,67	0,38
SCOT Sambre-Avesnois	0,14	0,20	0,28	0,36	0,41	0,30
<b>Nord</b>	0,15	0,22	0,34	0,36	0,66	0,40
<b>Pas-de-Calais</b>	0,15	0,16	0,29	0,28	0,60	0,31
<b>Région</b>	0,15	0,19	0,32	0,32	0,64	0,36

NS : non significatif (moins de 10 unités foncières concernées)

### Densité de surface de plancher des unités foncières situées à moins de 500 m d'une gare TER au 1<sup>er</sup> janvier 2011

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

NB : on prend en compte ici l'ensemble des unités foncières (habitat, activités et dépendances) ; la prise en compte des unités foncières de type « dépendances » n'a quasiment aucun effet sur les résultats.

### **Un parc 2003-2010 légèrement moins dense que l'ensemble du parc**

Le parc construit entre 2003 et 2010 présente une densité légèrement inférieure à celle de l'ensemble du parc situé à moins de 500 m d'une gare TER (0,34 contre 0,36). La hiérarchie par type de quartier de gare est la même que pour l'existant :

- lieu-dit : 0,15,
- village : 0,20,
- bicéphale et morcelé : respectivement 0,34 et 0,30,
- intégré : 0,78.

## Densité de surface de plancher (suite)

	Lieu-dit	Village	Bicéphale	Morcelé	Intégré	Total
Hors SCOT	0,08	0,21	NS	NS	NS	0,18
Pays des Sept Vallées	NS	0,13	NS	0,21	NS	0,16
SCOT de Flandre Intérieure	0,18	NS	NS	0,48	NS	0,35
SCOT de l'Artois	0,17	NS	0,56	0,23	0,35	0,23
SCOT de la Région d'Arras	NS	NS	0,20	NS	0,64	0,30
SCOT de la Région de Saint-Omer	NS	NS	0,51	NS	NS	0,35
SCOT de la région Flandre-Dunkerque	0,43	0,25	0,51	0,38	1,71	0,45
SCOT de la Terre des Deux Caps	NS	NS	NS	0,45	NS	0,45
SCOT de Lille Métropole	0,10	0,23	0,48	0,32	0,82	0,51
SCOT de Marquion-Osartis	0,13	NS	NS	0,29	NS	0,24
SCOT des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin	NS	0,23	NS	0,27	0,71	0,31
SCOT du Boulonnais	0,20	NS	0,26	0,12	1,11	0,26
SCOT du Calaisis	NS	0,16	0,29	0,29	1,20	0,39
SCOT du Cambrésis	0,14	NS	NS	0,31	0,32	0,19
SCOT du Grand Douaisis	0,09	NS	0,22	0,54	0,53	0,29
SCOT du Pays du Ternois	NS	NS	NS	0,41	NS	0,30
SCOT du Pays Maritime et Rural du Montreuillois	NS	NS	0,89	NS	0,66	0,60
SCOT du Valenciennois	0,22	NS	NS	0,25	0,94	0,27
SCOT Sambre-Avesnois	0,13	NS	0,14	0,27	NS	0,23
<b>Nord</b>	<b>0,15</b>	<b>0,23</b>	<b>0,32</b>	<b>0,32</b>	<b>0,79</b>	<b>0,37</b>
<b>Pas-de-Calais</b>	<b>0,16</b>	<b>0,16</b>	<b>0,38</b>	<b>0,26</b>	<b>0,73</b>	<b>0,29</b>
<b>Région</b>	<b>0,15</b>	<b>0,20</b>	<b>0,34</b>	<b>0,30</b>	<b>0,78</b>	<b>0,34</b>

NS : non significatif (moins de 10 unités foncières concernées)

### Densité de surface de plancher des unités foncières construites entre 2003 et 2010 et situées à moins de 500 m d'une gare TER

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

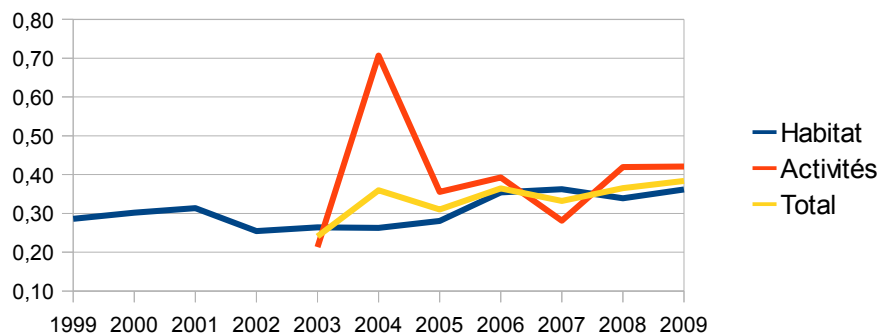
NB : on prend en compte ici les unités foncières de type « habitat » et « activités » et on exclut le type « dépendances », car il existe une incertitude sur la fiabilité de la date de construction des locaux de type « dépendance ».

#### **Des activités légèrement plus denses que l'habitat**

Depuis 2002, la densité de surface de plancher des unités foncières résidentielles suit la même tendance à la hausse que la surface moyenne de terrain par logement (voir plus haut). Elle est passée de 0,25 en 2002 à 0,36 en 2009.

Pour ce qui est de l'activité, l'évolution est relativement comparable à celle de la densité de l'habitat, en dehors de l'année 2004. Le pic de 2004 correspond à la construction de deux immeubles de bureaux près de la gare Lille Flandres (4 636 m<sup>2</sup> sur 1,7 ha, soit une densité de 3,59). Sur l'ensemble de la période, la densité de l'habitat est de 0,32 et celle de l'activité est de 0,38.

## Densité de surface de plancher (suite)



Évolution de la densité de surface de plancher pour les unités foncières résidentielles et d'activité construites à moins de 500 m d'une gare TER

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

### Une légère densification des quartiers de gare de type village et intégré

Sur la région, les unités foncières construites entre 2003 et 2010 sont légèrement moins denses que l'ensemble des abords des gares TER. Cependant, les quartiers de gare village et intégrés présentent une légère densification.

À l'échelle des SCOT, les situations sont contrastées. Le SCOT du Montreuillois présente le rapport de densification le plus élevé (1,6). Cela s'explique essentiellement par trois opérations : une unité foncière d'activités construite en 2004-2005 à Montreuil (3 900 m<sup>2</sup> de plancher pour une densité de 0,96) et deux unités foncières à Étaples (voir illustration) : une unité foncière d'habitat collectif construite en 2008 (3 900 m<sup>2</sup> pour une densité de 0,81) et une unité foncière d'activités construite en 2005 (7 800 m<sup>2</sup> pour une densité de 0,83).



Unités foncières construites entre 2003 et 2009 (entourées de rouge) sur la commune d'Étaples (62) à moins de 500 m de la gare TER

Sources : IGN, BD Ortho ; DGFIP, fichiers fonciers 2011

Lecture : les unités foncières entourées de noir sont celles qui sont évoquées dans le texte.

## Densité de surface de plancher (suite)

	Lieu-dit	Village	Bicéphale	Morcelé	Intégré	Total
Hors SCOT	0,7	1,2				1,1
Pays des Sept Vallées		0,8		0,9		0,9
SCOT de Flandre Intérieure	1,2			1,0		1,2
SCOT de l'Artois	1,1		2,6	0,8	1,1	0,9
SCOT de la Région d'Arras			0,9		1,0	0,8
SCOT de la Région de Saint-Omer			1,4			1,4
SCOT de la région Flandre-Dunkerque	1,6	1,1	1,0	0,7	1,4	0,9
SCOT de la Terre des Deux Caps				0,8		1,0
SCOT de Lille Métropole	0,6	1,1	1,3	1,0	1,2	1,0
SCOT de Marquion-Osartis	1,3			1,0		1,1
SCOT des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin		0,8		1,1	1,5	1,0
SCOT du Boulonnais	1,0		0,6	0,4	1,1	0,5
SCOT du Calaisis		1,5	0,9	0,9	1,3	0,9
SCOT du Cambrésis	0,7			0,9	0,4	0,6
SCOT du Grand Douaisis	0,9		1,1	1,7	0,9	1,2
SCOT du Pays du Ternois				1,0		1,0
SCOT du Pays Maritime et Rural du Montreuillois			2,4		1,2	1,6
SCOT du Valenciennois	1,7			0,7	1,4	0,7
SCOT Sambre-Avesnois	1,0		0,5	0,8		0,7
<b>Nord</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>
<b>Pas-de-Calais</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,3</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>
<b>Région</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>

Rapport entre la densité de surface de plancher des unités foncières construites entre 2003 et 2010 et celle de l'ensemble des unités foncières au 1<sup>er</sup> janvier 2011

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

Lecture : Les cases en rouge représentent les configurations où la densité de surface de plancher des unités foncières construites entre 2003 et 2010 est inférieure à celle de l'ensemble du parc (rapport inférieur à 1). Cela correspond à une tendance à la dédensification. À l'inverse, les cases en bleu correspondent à des situations de densification (rapport supérieur à 1). Pour la comparaison des deux parcs (2003-2010 et 1<sup>er</sup> janvier 2011), on ne prend pas en compte les unités foncières de type « dépendances ».

# Évolution de la construction autour des arrêts de TCSP

---

## Quatre SCOT concernés

Seuls quatre SCOT sont concernés par une ou plusieurs lignes de TCSP (hors lignes ferroviaires). Il s'agit des SCOT de Lille Métropole, du Valenciennois, du Grand Douaisis et Sambre-Avesnois.

Cela permet de mener une analyse fine à l'échelle de chacun de ces SCOT. Il est important, par ailleurs, de prendre en compte l'année de mise en service des différentes lignes pour interpréter les résultats. En dehors de Lille Métropole, les lignes de TCSP ont en effet été mises en place relativement récemment dans la région. Pour ces lignes récentes, l'analyse sur la période 1999-2009 ne permet donc pas de mesurer l'effort de construction aux abords des arrêts de TCSP. Elle donne en revanche un état initial avant mise en service qui permettra le suivi des objectifs de construction avec la livraison de nouveaux millésimes des fichiers fonciers.

---

## SCOT de Lille Métropole

Le SCOT de Lille Métropole est de loin le plus équipé en infrastructures de TCSP. Par rapport aux dates de mises en services, il convient de distinguer :

- d'une part, les deux lignes de métro (ligne 1 mise en service en 1983 et ligne 2 en 1989) et les lignes de tramway,
- d'autre part, les 3 lignes de BHNS (Liane 1 mise en service en 2008, Liane 2 et Liane 3 en 2010).

### **39% des logements construits à 500 m d'un arrêt de TCSP**

Entre 1999 et 2009, ont été construits :

- 20 500 logements (soit 39% des logements construits sur l'ensemble du SCOT de Lille Métropole) à moins de 500 m d'un arrêt de TCSP,
- 29 400 logements (soit 55% des logements du SCOT) à moins de 1 000 m d'un arrêt de TCSP<sup>11</sup>.

Cependant, une partie de ces logements ont été construits autour d'arrêts de lignes de BHNS qui n'existent que depuis 2008-2010.

### **Une construction en majorité autour du tramway et du métro**

De manière générale, la construction de logements est plus importante autour des arrêts de métro et de tramway qu' autour des arrêts de BHNS qui n'existent que depuis 2008. Ainsi, sur la période 1999-2009, on compte 8 700 logements construits à moins de 500 m d'un arrêt de BHNS pour 14 200 à moins de 500 m d'un arrêt de métro ou de tramway<sup>12</sup>.

---

11 Pour comparaison, la construction à moins de 500 et 1 000 m d'une gare TER représente sur la même période respectivement 5 400 et 18 250 logements sur le SCOT de Lille Métropole.

12 Attention : un logement peut être construit à la fois à moins de 500 m d'un arrêt de BHNS et à moins de 500 m d'un arrêt de métro ou de tramway. Pour cette raison, en additionnant les deux chiffres, on obtient un total de 22 900 logements, supérieur au total de 20 500 logements construits à moins de 500 m d'un arrêt de TCSP (BHNS, métro ou tramway).

***Une récente augmentation de la production mais un poids autrefois plus important***

Qu'on observe la construction de logements à moins de 500 ou 1 000 m, les tendances d'évolution sont les mêmes.

Pour le métro et le tramway, le nombre de logements construits à moins de 500 m d'un arrêt augmente depuis 2006 (de 980 à 1 790 par an). Cela se traduit également par une augmentation de la part dans la production totale du SCOT : de 20 à 28%. On constate cependant que cette part était plus élevée sur la période 1999-2003, où la part de production de logements à moins de 500 m représentait 30% de la production du SCOT.

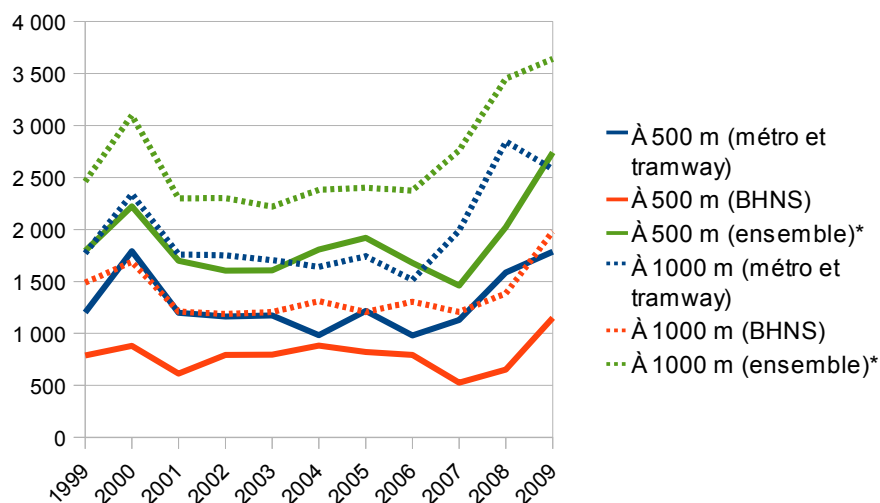
Pour les secteurs desservis par les BHNS depuis 2008-2010, la construction augmente depuis 2007, avec une année de retard par rapport à l'augmentation de la construction autour des arrêts de métro et tramway. Par ailleurs, entre 2002 et 2005, les logements construits annuellement à moins de 500 m d'un futur arrêt pesaient davantage dans la production totale du SCOT qu'en 2009.

***La part des commerces et services construits autour des gares a baissé entre 2003 et 2008***

Sur la période 2003-2009, 23% des surfaces de plancher de commerces et services ont été construites à moins de 500 m d'un arrêt de métro ou de tramway et 9% à moins de 500 m d'un arrêt de BHNS mis en service à partir de 2008-2010.

Depuis 2003 et jusqu'en 2008, la part de production de surfaces à moins de 500 m d'un arrêt de métro ou de tramway a diminué par rapport à la production totale, passant de 28% en 2003 à 17% en 2008.

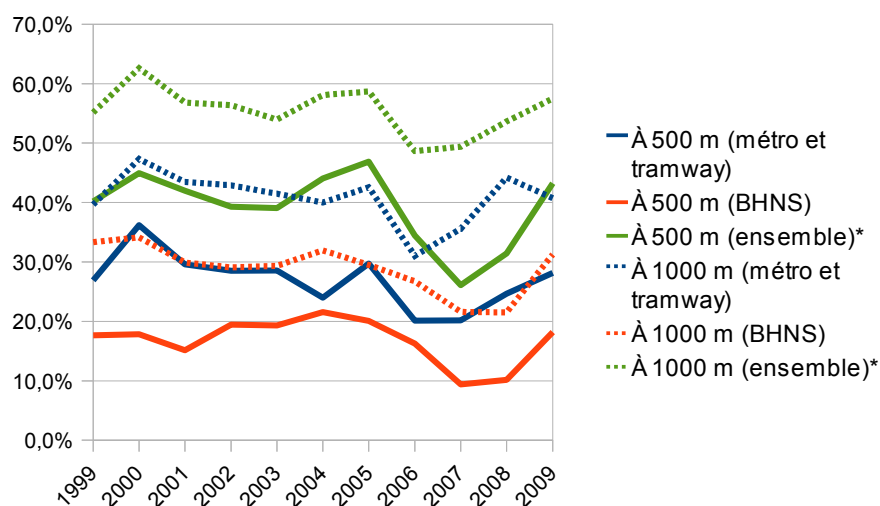




Évolution du nombre de logements construits à moins de 500 et 1 000 m des arrêts de TCSP sur le SCOT de Lille Métropole

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

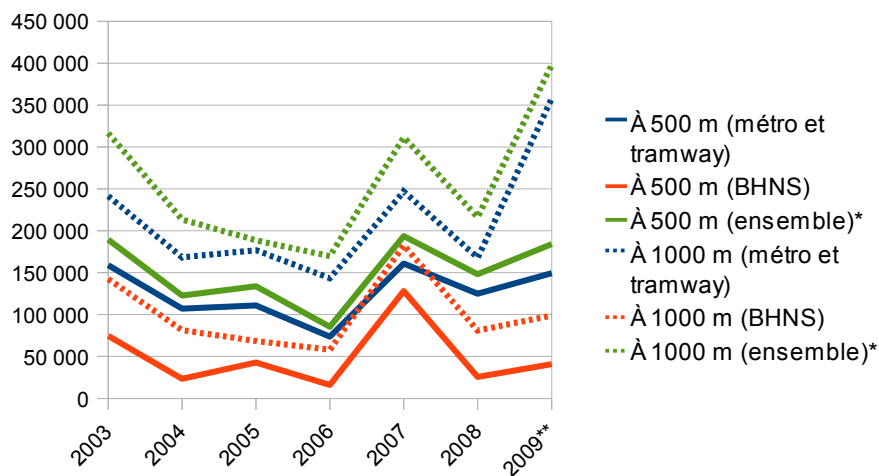
\* Ne correspond pas à la somme des deux résultats précédents, car on élimine les doublons (locaux construits à la fois à moins de 500 m d'un arrêt de métro ou tramway et d'un arrêt de BHNS).



Évolution de la part de logements construits à moins de 500 et 1 000 m des arrêts de TCSP par rapport à la production sur le SCOT de Lille Métropole

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

\* Ne correspond pas à la somme des deux résultats précédents, car on élimine les doublons (locaux construits à la fois à moins de 500 m d'un arrêt de métro ou tramway et d'un arrêt de BHNS).

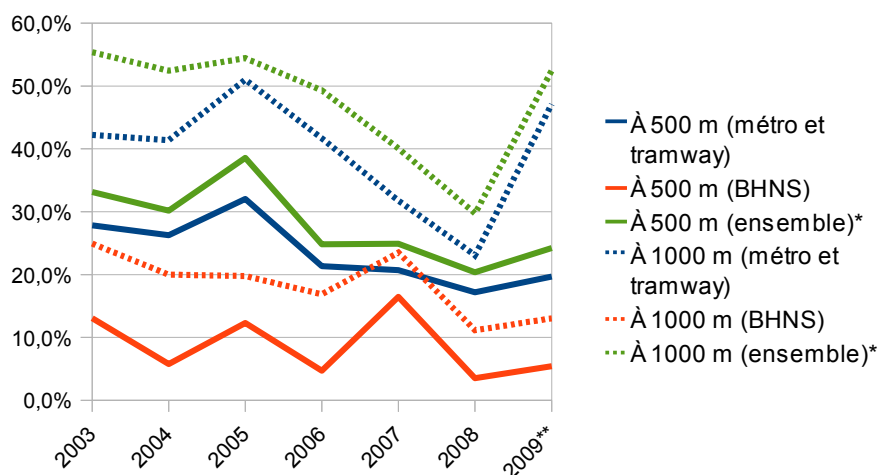


Évolution de la surface de plancher de commerces et services construits à moins de 500 et 1 000 m des arrêts de TCSP sur le SCOT de Lille Métropole

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

\* Ne correspond pas à la somme des deux résultats précédents, car on élimine les doublons (locaux construits à la fois à moins de 500 m d'un arrêt de métro ou tramway et d'un arrêt de BHNS).

\*\* 10 à 15% des locaux construits non pris en compte.



Évolution de la part de surface de plancher de commerces et services construits à moins de 500 et 1 000 m des arrêts de TCSP par rapport à la production sur le SCOT de Lille Métropole

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

\* Ne correspond pas à la somme des deux résultats précédents, car on élimine les doublons (locaux construits à la fois à moins de 500 m d'un arrêt de métro ou tramway et d'un arrêt de BHNS).

\*\* 10 à 15% des locaux construits non pris en compte.

SCOT de Lille  
Métropole (suite)

**Gares TER et arrêts de TCSP : synthèse des contributions**

Sur le SCOT de Lille Métropole, la construction autour des arrêts de TCSP est plus importante que la construction autour des gares TER. Sur la période 1999-2009, 39% des logements ont été construits à moins de 500 m d'un arrêt de TCSP (27% autour d'un arrêt de métro ou tramway) contre seulement 10% à moins de 500 m d'un arrêt de TER. Sur la période 2003-2009, 27% des surfaces de commerces et services ont été construites à moins de 500 m d'un arrêt de TCSP (23% autour d'un arrêt de métro ou tramway) contre seulement 6% à moins de 500 m d'un arrêt de TER.

Au total, 45% des logements et 29% des surfaces de commerces et services ont été réalisées à moins de 500 m d'un arrêt de TCSP ou d'une gare TER sur la dernière période.

	Logements 1999-2009			
	Nombre		Part/production SCOT	
	À 500 m	À 1000 m	À 500 m	À 1000 m
Métro + tramway	14 208	21 638	26,8%	40,8%
BHNS	8 701	15 174	16,4%	28,6%
<b>Ensemble des TCSP</b>	<b>20 552</b>	<b>29 388</b>	<b>38,7%</b>	<b>55,4%</b>
TER	5 399	18 250	10,2%	34,4%
<b>Ensemble</b>	<b>23 682</b>	<b>35 076</b>	<b>44,6%</b>	<b>66,1%</b>

	Commerces et services 2003-2009			
	Nombre		Part/production SCOT	
	À 500 m	À 1000 m	À 500 m	À 1000 m
Métro + tramway	886 128	1 502 429	22,5%	38,2%
BHNS	351 881	713 385	8,9%	18,1%
<b>Ensemble des TCSP</b>	<b>1 057 344</b>	<b>1 814 216</b>	<b>26,9%</b>	<b>46,1%</b>
TER	216 802	736 475	5,5%	18,7%
<b>Ensemble</b>	<b>1 151 928</b>	<b>1 983 007</b>	<b>29,3%</b>	<b>50,4%</b>

Tableau de synthèse : répartition des constructions autour des arrêts de TCSP et des gares TER sur le SCOT de Lille Métropole

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

SCOT du  
Valenciennois

Sur le SCOT du Valenciennois, les arrêts de la ligne 1 de tramway ont été mis en service en deux phases entre 2006 et 2009. Sur les 29 arrêts pris en compte, 19 étaient en service en 2006 (territoire de Valenciennes Métropole), 7 en 2007, 1 en 2008, 1 en 2009 et la station « Les Grémonts » à Hérin est actuellement en projet.

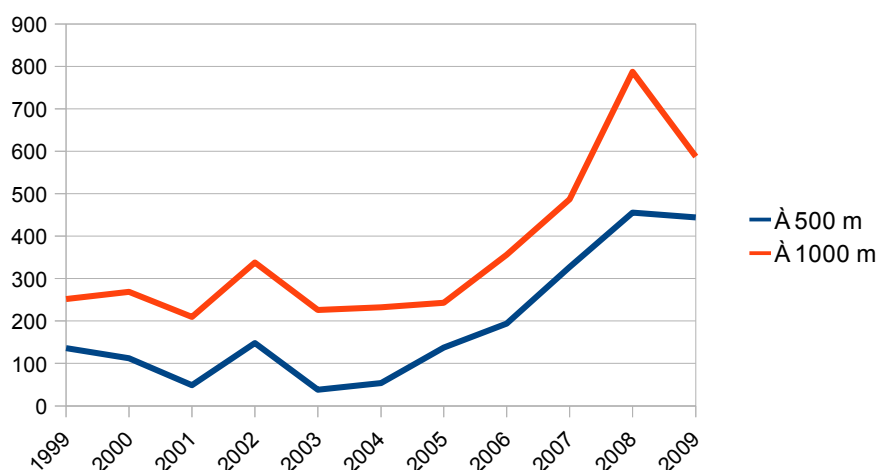
**Un poids croissant de la construction de logements autour du tramway**

Depuis 2004, le nombre de logements construits à moins de 500 et 1 000 m d'un arrêt de tramway augmente. Sur la période 1999-2004, la moyenne était de 90 logements par an à moins de 500 m d'un arrêt. En 2008 et 2009, alors que la ligne de tramway a été mise en place à partir de 2006, la production était d'environ 2 000 logements. La part des logements construits à moins de 500 m d'un arrêt dans la production totale du SCOT est ainsi passée de 5% en 2004 à 23% en 2009.

**SCOT du  
Valenciennois (suite)**

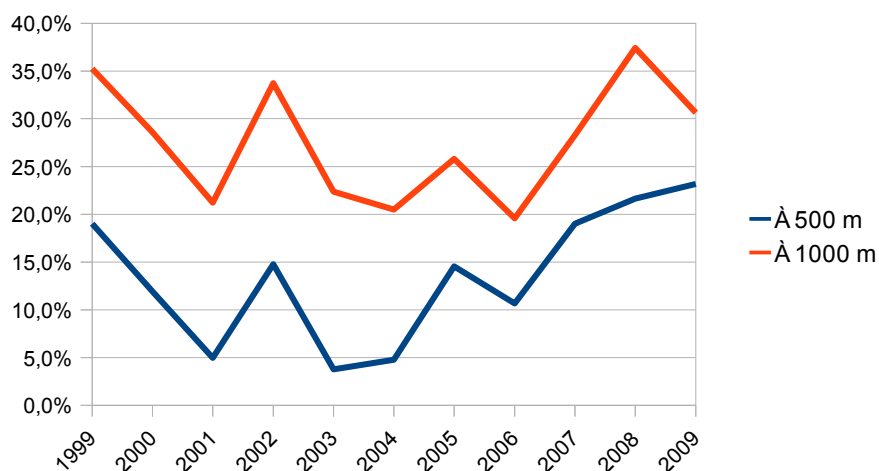
**Un effet tramway sur  
la production de  
logements ?**

Ainsi, soit la mise en place du tramway a favorisé l'émergence d'opérations de logements, soit la dynamique de construction de logements sur le SCOT s'est concrétisée davantage sur les secteurs urbains qui étaient par ailleurs également desservis par le tramway. Le sujet mériterait ainsi un approfondissement en prenant en compte la localisation et la date de mise en service des différents arrêts.



**Évolution du nombre de logements construits à moins de 500 et 1 000 m des arrêts de tramway du SCOT du Valenciennois**

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010



**Évolution de la part de logements construits à moins de 500 et 1 000 m des arrêts de tramway par rapport à la production du SCOT du Valenciennois**

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010



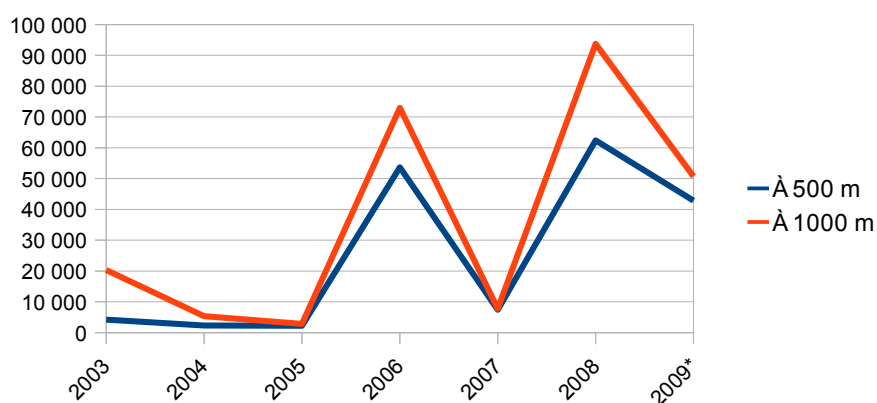
Logements construits entre 1999 et 2010 à moins de 500 et 1 000 m d'un arrêt de tramway sur le SCOT du Valenciennois

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010 ; IGN, BD Ortho 2009

**D'importantes constructions de commerces et services à Valenciennes et Famars**

Sur la période 2003-2009, la production de surfaces de commerces et services est marquée par la construction :

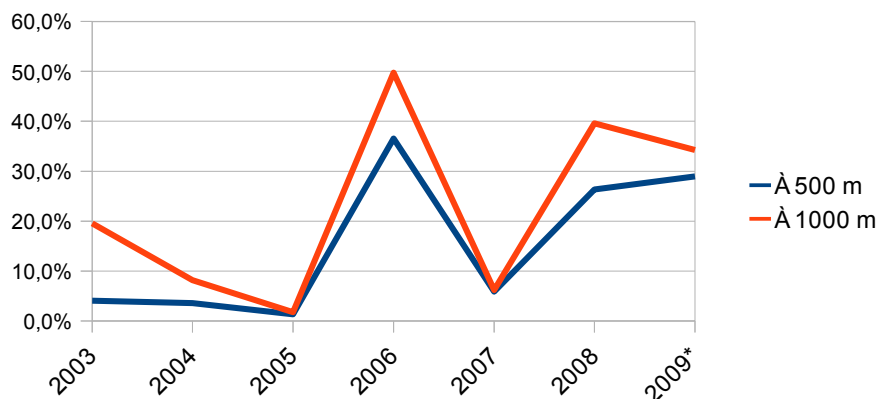
- d'un local divers de 13 150 m<sup>2</sup> à proximité de l'arrêt Saint-Waast et d'un commerce sans boutique de 17 900 m<sup>2</sup> en 2006 à proximité de l'arrêt Hôtel-de-Ville à Valenciennes,
- de deux dépendances commerciales de 43 900 et 41 400 m<sup>2</sup> en 2008 et 2009 à proximité de l'arrêt Université à Famars.



Évolution de la surface de plancher des commerces et services à moins de 500 et 1 000 m d'un arrêt de tramway

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

## SCOT du Valenciennois (suite)



Évolution de la part de surface de plancher des commerces et services à moins de 500 et 1 000 m d'un arrêt de tramway par rapport à la production sur le SCOT du Valenciennois

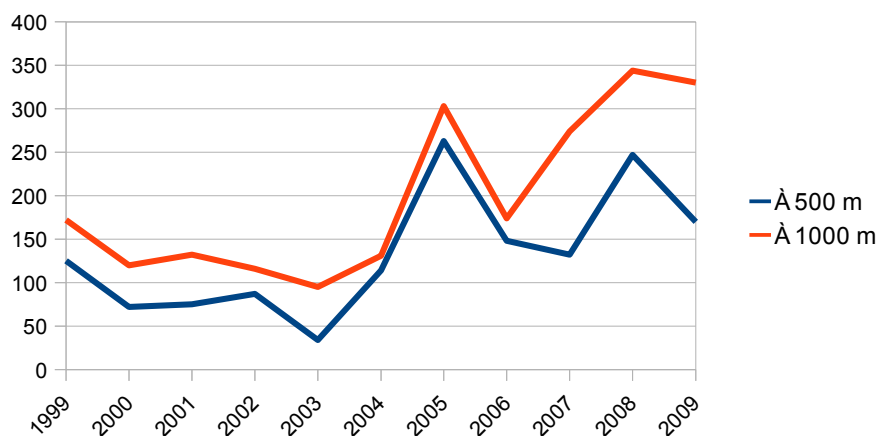
Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

## SCOT du Grand Douaisis

Sur le SCOT du Grand Douaisis, le tramway n'a été mis en service qu'en 2010. L'objectif ici est donc de dresser un état initial de la construction 10 ans avant la mise en place du tramway, avec comme perspective d'analyser dans les années à venir l'effort de construction autour des arrêts par rapport à la situation passée.

**13% des logements construits à moins de 500 m d'un arrêt de tramway**

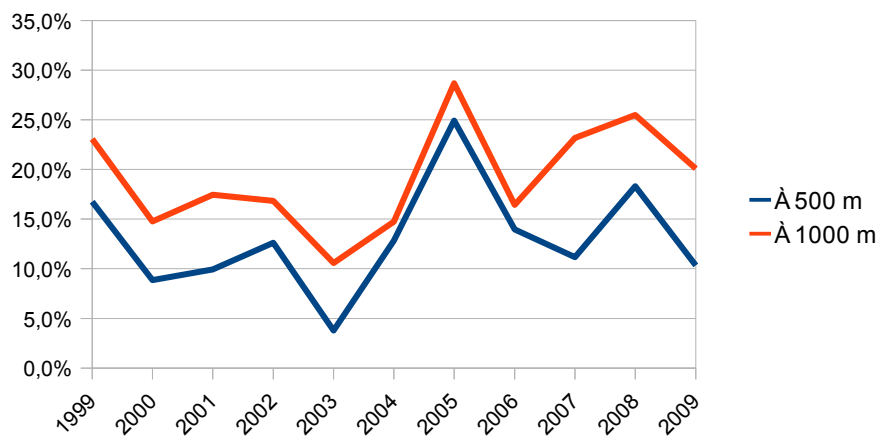
Sur la période 1999-2009, environ 130 logements par an ont été construits à moins de 500 m et 200 logements par an à moins de 1 000 m d'un arrêt de tramway. Cela représente respectivement 13% et 20% de la production de logements sur l'ensemble du SCOT.



Évolution du nombre de logements construits à moins de 500 et 1 000 m des arrêts de tramway du SCOT du Grand Douaisis

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

## SCOT du Grand Douaisis (suite)



Évolution de la part de logements construits à moins de 500 et 1 000 m des arrêts de tramway par rapport à la production du SCOT du Grand Douaisis

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010



Logements construits entre 1999 et 2010 à moins de 500 et 1 000 m d'un futur arrêt de tramway sur le SCOT du Grand Douaisis

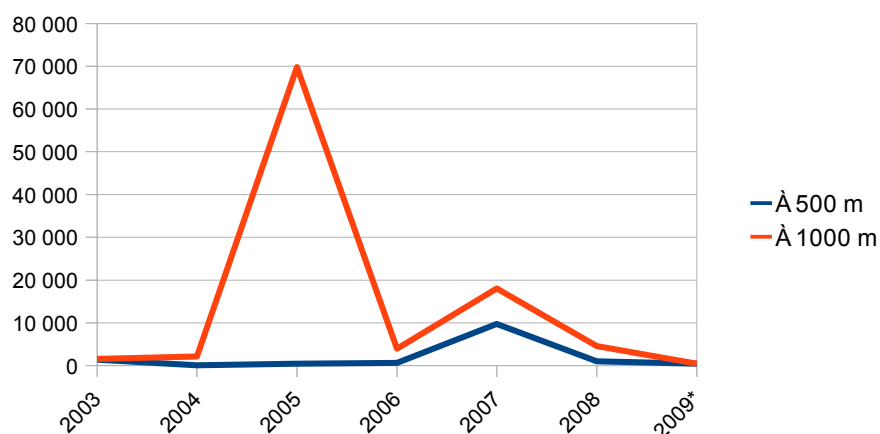
Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010 ; IGN, BD Ortho 2009

**SCOT du Grand Douaisis** (suite)

**Seulement 2% de la production de commerces et services à moins de 500 m d'un arrêt de tramway**

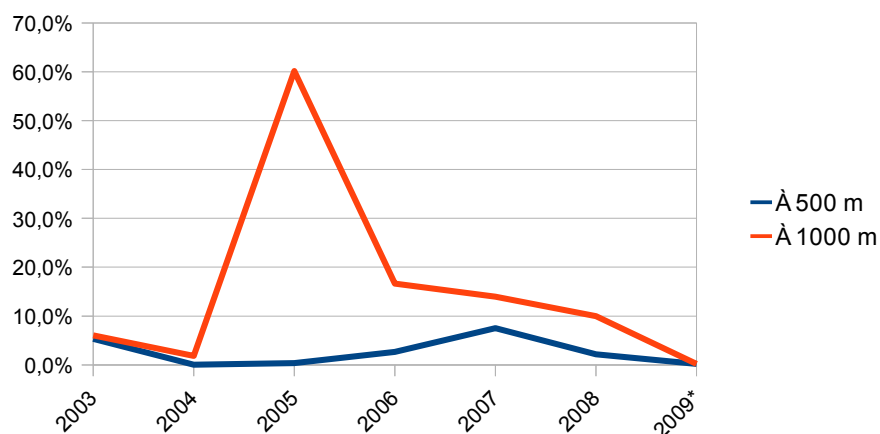
Sur la période 2003-2009, la part de surfaces de commerces et services à moins de 500 m d'un futur arrêt de tramway est très faible : 2% de la production sur le SCOT. À une distance inférieure à 1 000 m, la production a été marquée par la construction en 2005 :

- d'un local divers de 23 000 m<sup>2</sup> à Douai (moins de 1 000 m de l'arrêt Saint-Joseph),
- d'un commerce sans boutique de 45 800 m<sup>2</sup> à Dechy (moins de 1 000 m de l'arrêt Place).



Évolution de la surface de plancher des commerces et services à moins de 500 et 1 000 m d'un arrêt de tramway

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010



Évolution de la part de surface de plancher des commerces et services à moins de 500 et 1 000 m d'un arrêt de tramway par rapport à la production sur le SCOT du Grand Douaisis

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

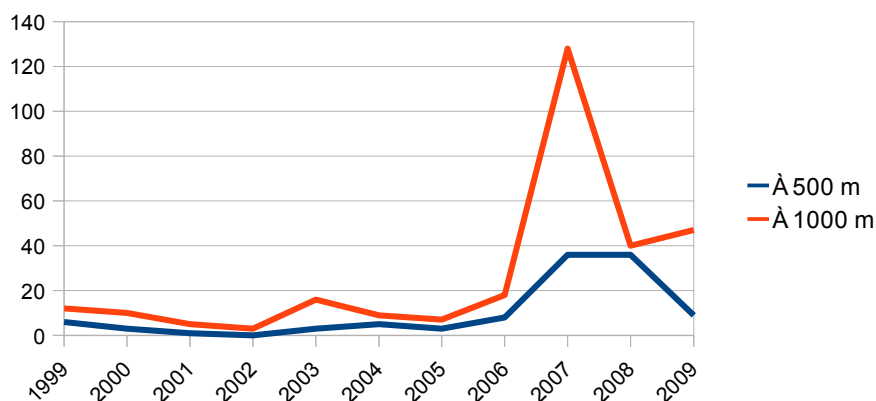


## SCOT Sambre-Avesnois

### Une production de logements très faible jusqu'en 2006

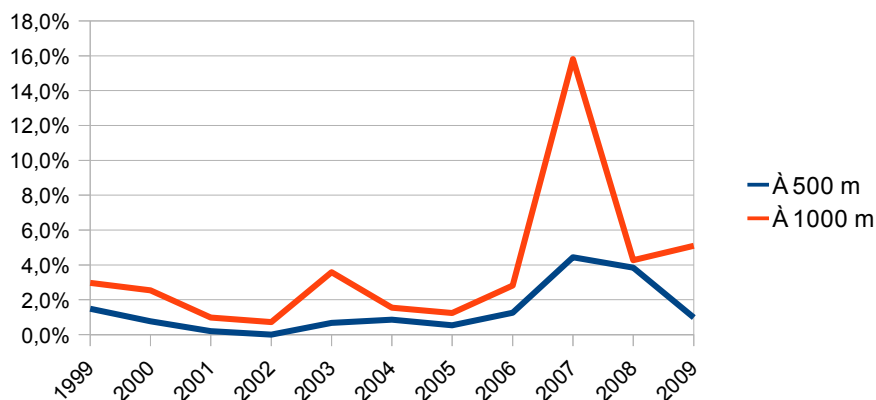
La ligne de BHNS Maubeuge-Louvroil a été mise en service en 2008. Comme pour le SCOT du Grand Douaisis, l'objectif ici est d'établir un état initial de la construction avant la mise en place de la ligne.

Jusqu'en 2006, la production de logements aux abords des futurs arrêts de la BHNS était très faible. Entre 1999 et 2006, on produisait en moyenne 4 logements par an à moins de 500 m des futurs arrêts et 10 à moins de 1 000 m. Sur cette période, cela correspond à respectivement 0,7 et 2% de la production totale sur le SCOT. La production a connu un pic en 2007 avec plusieurs petites opérations de collectif à Maubeuge à moins de 500 m d'un arrêt et d'une opération de 74 appartements à Louvroil à moins de 1 000 m de la gare routière de Maubeuge.



Évolution du nombre de logements construits à moins de 500 et 1 000 m d'un arrêt de BHNS du SCOT Sambre-Avesnois

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010



Évolution de la part de logements construits à moins de 500 et 1 000 m d'un arrêt de BHNS par rapport à la production du SCOT Sambre-Avesnois

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010

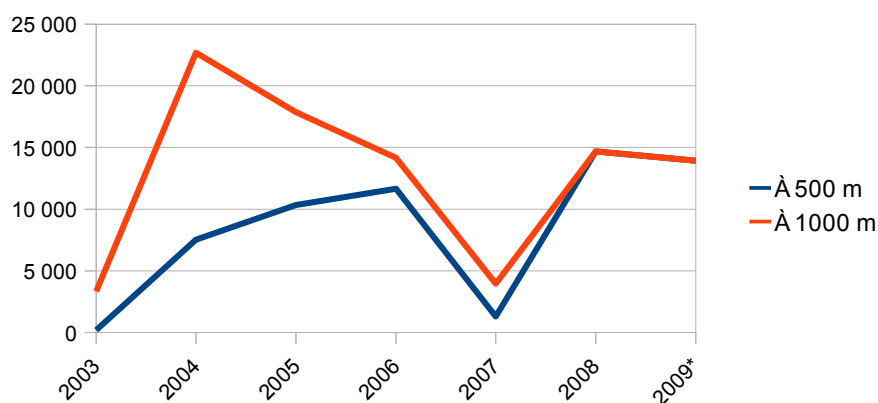


Logements construits entre 1999 et 2010 à moins de 500 et 1 000 m d'un arrêt de BHNS sur le SCOT Sambre-Avesnois

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC 2010 ; IGN, BD Ortho 2009

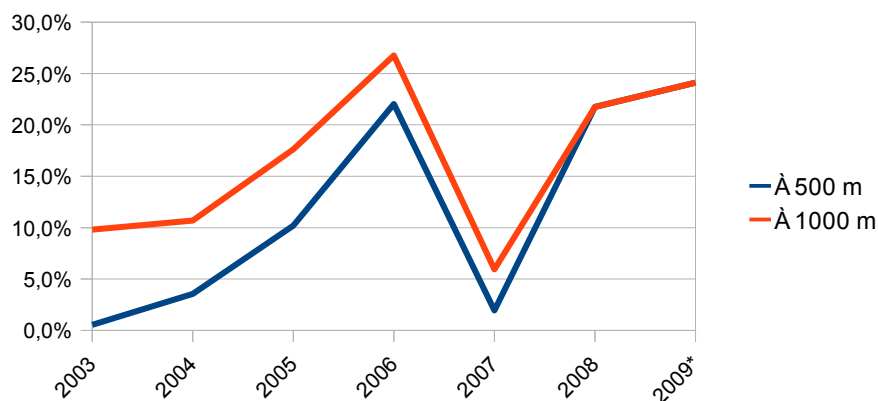
**Des commerces et services davantage concentrés dans les secteurs desservis**

Comparativement aux logements, les surfaces de commerces et services construites ont un poids relativement important à proximité des arrêts de la BHNS mise en service en 2008. Ainsi, 10% des surfaces produites sur le SCOT entre 2003 et 2009 le sont à moins de 500 m d'un arrêt et 15% à moins de 1 000 m. La production a connu une période de creux en 2007.



Évolution de la surface de plancher des commerces et services à moins de 500 et 1000 m d'un arrêt de BHNS

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC



Évolution de la part de surface de plancher des commerces et services à moins de 500 et 1000 m d'un arrêt de BHNS par rapport à la production sur le SCOT Sambre-Avesnois

Sources : DGFIP, fichiers fonciers 2011 ; EPF Nord-Pas-de-Calais, base TC

## Synthèse

Le tableau ci-dessous synthétise la répartition des constructions selon la distance à un arrêt de TCSP pour les quatre SCOT qui en sont dotés.

	Logements 1999-2009			
	Nombre		Part/production SCOT	
	À 500 m	À 1000 m	À 500 m	À 1000 m
SCOT de Lille Métropole	20 552	29 388	38,7%	55,4%
SCOT du Valenciennois	2 094	3 987	14,6%	27,9%
SCOT du Grand Douaisis	1 467	2 191	13,2%	19,8%
SCOT Sambre-Avesnois	110	295	1,7%	4,5%
<b>Ensemble des 4 SCOT</b>	<b>24 223</b>	<b>35 861</b>	<b>28,5%</b>	<b>42,2%</b>

	Commerces et services 2003-2009			
	Nombre		Part/production SCOT	
	À 500 m	À 1000 m	À 500 m	À 1000 m
SCOT de Lille Métropole	1 057 344	1 814 216	26,9%	46,1%
SCOT du Valenciennois	175 041	253 858	17,6%	25,6%
SCOT du Grand Douaisis	13 631	100 429	2,0%	15,0%
SCOT Sambre-Avesnois	59 620	90 609	10,1%	15,3%
<b>Ensemble des 4 SCOT</b>	<b>1 305 636</b>	<b>2 259 112</b>	<b>21,1%</b>	<b>36,5%</b>

Tableau de synthèse : répartition des constructions autour des arrêts de TCSP (métro, tramway, BHNS) sur les 4 SCOT concernés

Lecture : Attention, hormis le métro et le tramway de Lille Métropole, les autres lignes de TCSP ont été mises en service récemment, pendant ou après la période étudiée. Pour ces lignes, les résultats constituent un état initial et non une observation de l'effort d'intensification autour des arrêts.

## Conclusion

---

### Traduction des objectifs du SRCAE

L'objectif du SRCAE est de construire d'ici 2020 dans les aires d'accessibilité aux gares 20 000 logements et 450 000 m<sup>2</sup> de SHON de locaux tertiaires. Notre analyse apporte des ordres de grandeur.

Le chiffre de 20 000 logements équivaut au maintien sur 10 ans de la production de l'année 2009 à moins de 500 m d'une gare TER, soit environ 2 000 logements, sachant que la production de 2009 est la plus élevée de la période 1999-2009.

Pour ce qui est des locaux tertiaires, les données utilisées ne nous permettent pas d'isoler les bureaux. L'observation est plus large et concerne l'ensemble des commerces et services, avec une production annuelle moyenne de 85 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher à moins de 500 m d'une gare TER.

---

### Une densité qui se maintient globalement autour des gares TER

Le SRCAE vise également à « densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun », même si cette orientation n'est pas traduite en termes de densité chiffrée.

Alors que le contexte régional est plutôt à la dédensification, la densité des opérations de logements réalisées entre 1999 et 2010 à moins de 500 m d'une gare TER est équivalente à celle du tissu résidentiel existant (environ 320 m<sup>2</sup> par logement).

Lorsqu'on prend en considération l'ensemble des tissus, y compris économiques, on observe une très légère dédensification (densité de 0,34 m<sup>2</sup> de plancher par m<sup>2</sup> de terrain entre 2003 et 2010 contre 0,36 pour l'ensemble du tissu existant). Les situations sont cependant contrastées d'un SCOT à l'autre, et notamment en fonction des types de quartiers de gare présents. Des analyses plus approfondies méritent ainsi d'être menées au cas par cas.

---

### Gares TER et TCSP : qui l'emporte ?

L'ensemble des SCOT est concerné par la présence de gares TER, avec cependant une répartition inégale : de 49 gares pour le SCOT de Lille Métropole à seulement 2 pour le SCOT de la région de Saint-Omer. *A contrario*, seuls quatre SCOT bénéficient de lignes de TCSP. Ces infrastructures ont cependant été mises en service récemment, à partir de 2006, à l'exception du métro et du tramway de Lille Métropole.

#### **La construction se concentre davantage autour des arrêts de TCSP**

Sans prendre en compte la date de mise en service des lignes de TCSP, la production régionale de logements à moins de 500 m d'un arrêt de transports en commun se concentre davantage autour des arrêts de TCSP qu'autour des gares TER.

Ainsi, en Nord-Pas-de-Calais, sur la période 1999-2009, 13% des logements ont été construits à moins de 500 m d'un arrêt de TCSP pour 7% à moins de 500 m d'une gare TER. De même, sur la période 2003-2009, 10% des surfaces de plancher de commerces et services ont été produites à moins de 500 m d'un arrêt de TCSP pour 5% à moins de 500 m d'une gare TER.

Le SCOT Sambre-Avesnois constitue la seule exception, avec seulement 2% de logements construits à moins de 500 m d'un arrêt de sa ligne de BHNS pour 7% de logements construits à moins de 500 m d'une gare TER.

---

### Trois pistes d'approfondissement

Enfin, cette première analyse de la construction autour des points d'arrêts de transport en commun appelle plusieurs pistes d'approfondissement :

- L'urbanisation autour des gares TER est-elle cohérente avec les objectifs d'urbanisme durable ? L'étude propose une grille de lecture qui s'appuie sur des types de morphologie urbaine. La question est de savoir si, d'une part, les constructions dans les quartiers gares de type morcelé (32% des logements et 45% des commerces et services à moins de 500 m d'une gare) vont dans le sens d'une meilleure cohésion du tissu urbain et si, d'autre part, les constructions dans les quartiers de gare de type village, lieu-dit ou bicéphale s'inscrivent dans le cadre d'une urbanisation maîtrisée. Pour ce faire, d'autres grilles de lecture pourraient être proposées, comme la qualité de la desserte ferroviaire.
- Peut-on parler d'effet tramway sur la construction de logements sur le SCOT du Valenciennois ? On observe en effet une augmentation de la production de logements concomitante avec la mise en service du tramway en 2006.
- Quel est l'impact réel sur les mobilités de la densification de la construction autour des points d'arrêts de transports en commun ? Pour répondre à cette question, il faudrait notamment prendre en compte les différences de mobilité liées, d'une part, à l'usage du train et, d'autre part, à celui des lignes de TCSP.

## Méthode

---

**Données disponibles sur les transports en commun** Plusieurs bases de données sur les transports en commun sont disponibles en région, avec des mises à jour récentes ou en cours.

**Une base régionale récemment produite pour la DREAL** Le CETE Nord-Picardie a produit pour la DREAL (cellule Déplacements Régionaux Urbains) une base de points d'arrêts à l'échelle régionale, comprenant les réseaux de bus urbains et suburbains<sup>13</sup>.

Les données ont été récupérées *via* les Autorités Organisatrices de Transport Urbain (SNCF, agglomérations et conseils généraux<sup>14</sup> – seuls Boulogne et Cambrai n'ont pas répondu). Elles donnent la géolocalisation, le type, le maître d'ouvrage et les horaires (pour réaliser des calculs d'itinéraires et d'accessibilité). La livraison comprend les données au format GTFS, une base SIG et un logiciel de calcul d'itinéraire. La base SIG référence les points d'arrêt, leur nom et l'AOTU. Elle demande un traitement pour être exploitable. Un suivi annuel est prévu avec les AOTU.

**Les données de la DDTM 59** Jusqu'ici, la DDTM 59 disposait d'une base de données de 2008-2009 qui précisait les niveaux de desserte pour chaque arrêt. Cette base n'a pas fait l'objet de mise à jour. Il a été décidé de récupérer les données produites pour la DREAL et de les restructurer pour un affichage SIG. Les données sur Cambrai ont été récupérées sur internet. Elles seront complétées à terme par le dessin des lignes de transports en commun.

**Les données de la DDTM 62** La DDTM 62 dispose également d'une base de données datant de 2008-2009. Cette base de données est actuellement en phase de mise à jour, mais pas à partir des données produites pour la DREAL.

**Le choix de la base de l'étude Quélleville?** Nous avons finalement travaillé à partir de la base constituée en 2010 par l'EPF Nord-Pas-de-Calais dans le cadre de l'étude sur les gisements fonciers menée par le bureau d'études Quélleville?. Deux raisons ont déterminé ce choix :

- il s'agit d'une base régionale avec une mise à jour uniforme sur le territoire,
- la mise à jour date de 2010, ce qui donne un peu d'antériorité par rapport à la base constituée en 2013 par le CETE Nord-Picardie : la base est donc plus pertinente dans le cadre d'une analyse rétrospective.

**La mise à jour de la base des TCSP** Le choix de la base réalisée par l'EPF permet un état des lieux rétrospectif. Pour le suivi de l'indicateur, la difficulté résultera dans le fait que les points d'arrêt et les gares desservies évoluent. Il faudrait ainsi envisager d'appuyer le calcul de l'indicateur sur la mise à jour d'une base de données, qui pourrait être celle de la DREAL si son actualisation annuelle se confirme<sup>15</sup>.

---

13 CETE Nord-Picardie, DREAL Nord-Pas-de-Calais, *Constitution d'un référentiel d'offre de transport en commun en Nord-Pas-de-Calais*, janvier 2013.

14 Pour le conseil général du Pas-de-Calais, les arrêts sont en cours de géocodage.

15 Dans tous les cas, une mise à jour annuelle de la localisation des gares TER de la région est prévue dans le cadre du portail Open Data du Conseil Régional : <http://opendata.nordpasdecalais.fr/>

---

## Utilisation des fichiers fonciers

Pour mesurer la construction et la densité autour des points d'arrêts de transports en commun, on utilise les fichiers fonciers de la DGFiP, acquis par le ministère et retraités par le CETE Nord-Picardie. Le millésime utilisé est celui mis à jour au 1<sup>er</sup> janvier 2011. Les indicateurs calculés pourront être mis à jour en 2014 avec la livraison des millésimes 2012 et 2013.

### Définition des locaux pris en compte

Les fichiers fonciers permettent de localiser les locaux à la parcelle. Pour les logements, on retient les locaux de type « maison » ou « appartement » (*dteloc*=1 ou 2 dans la table des locaux). Pour les commerces et services, on retient les locaux de nature (variable *ccnlc*) « commerce sans boutique » (CA), « dépendance commerciale » (CD), « commerce avec boutique » (CM), « maison exceptionnelle » (ME), « dépendance lieux communs » (DC) ou « local divers » (CB).

### Utilisation de la date de construction

On utilise par ailleurs la date de construction (variable *jannath*) pour l'analyse rétrospective. Pour les logements, cette variable est fiable à partir de 1955. En revanche, pour les locaux d'activités, son renseignement n'est obligatoire que depuis 2002. Pour cette raison, on ne commence l'analyse qu'à partir de 2003. Enfin, il existe un temps de latence entre la construction d'un local et son renseignement dans les fichiers fonciers. Ainsi, par comparaison avec les fichiers 2011, les fichiers 2009 sous-estiment en Nord-Pas-de-Calais les maisons construites en 2008 de 12%, les appartements de 20% et les locaux d'activités de 37%. On a donc fait le choix d'exclure l'année 2010 de notre analyse. Par ailleurs, la sous-estimation est encore sensible à l'année n-2 pour les locaux d'activités (sous-estimation de 13% des locaux construits en 2007 dans le millésime 2009). Les résultats pour les commerces et services en 2009 sont donc à prendre avec précaution.

---

## Constitution de la base de données de travail

À partir des données fournies par l'EPF Nord-Pas-de-Calais, on réalise un travail de structuration, d'harmonisation et d'enrichissement.

### Tables livrées par l'EPF

La base constituée par l'EPF est composée de 10 tables (les mises à jour datent des 6 et 7 juillet 2010) :

- *bhns\_liane1\_transpole\_comines\_ronchin\_polyline*
- *bhns\_liane2\_transpole\_loos\_wattignies\_point*
- *bhns\_liane3\_transpole\_roubaix\_wattrelos\_polyline*
- *BHNS\_Maubeuge\_Louvroil\_polyline*
- *gares\_ter\_point*
- *metro\_ligne1\_transpole\_calmette\_4\_cantons\_polyline*
- *metro\_ligne2\_transpole\_tourcoingcentre\_portededouai\_point*
- *Tramway\_ligne1\_transville\_Famars\_Denains\_point*
- *Tramway\_ligne\_A\_eveole\_Douai\_Gesnain\_point*
- *tramway\_lille\_stations\_point*

---

## Constitution de la base de données de travail (suite)

### **Transformation sur la table gares\_ter\_point**

La table gares\_ter\_point contient la localisation des gares de TER. On affecte à chaque gare le type défini dans le mémoire de Sophie Van der Poorten<sup>16</sup>. La liste des gares de la table géographique n'est cependant pas tout à fait identique à celle de la typologie établie par Sophie Van der Poorten (le lien entre les deux se faisant par le champ *index\_SIG*) :

- la table gares\_ter\_point contient deux gares pour la commune de Labeuvrière (62), alors que la typologie n'en recense aucune,
- la typologie inclut la gare de Lille Europe qui est absente de la table gares\_ter\_point<sup>17</sup>.

Après vérification, on a supprimé une des deux gares de la commune de Labeuvrière (*index\_SIG*=152) et on a actualisé l'autre gare (*index\_SIG*=211) : le nom est devenu LABEUVRIERE au lieu de LA BEUVRIERE, l'index SIG 152 au lieu de 211 et on a affecté le type « quartier gare bicéphale ».

La table contient au final 210 arrêts.

### **Harmonisation de la structure des tables**

Les tables de l'EPF ne possèdent pas la même structure (champs différents). Pour faciliter le travail, notamment d'agrégation de tables entre elles, on les dote d'une structure identique :

- *index\_sig* : il s'agit de l'index SIG défini dans les tables fournies par l'EPF. Un seul changement a été opéré concernant le doublon de la gare de Labeuvrière (cf. ci-dessus)
- *libarret* : libellé de l'arrêt présent dans les tables fournies par l'EPF
- *codlig* : code affecté à la ligne de transport, correspondant aux 10 tables fournies par l'EPF (1=TER, 2=Métro ligne 1, 3=Métro ligne 2, etc.)
- *liblig* : libellé de la ligne tel qu'il figure dans les tables fournies par l'EPF
- *typlig* : type de ligne (TER, tramway, metro, BHNS)
- *codcom* : code INSEE de la commune où se situe l'arrêt (obtenu par croisement géographique avec la BD CARTO 2012 de l'IGN)
- *libcom* : libellé de la commune où se situe l'arrêt (issu de la BD Carto)
- *codtyp* : code du type de gare TER selon la nomenclature du mémoire de Sophie Van Der Poorten (NULL si l'arrêt ne correspond pas à une ligne de TER)
- *libtyp* : libellé du type de gare TER selon la nomenclature du mémoire de Sophie Van Der Poorten (NULL si l'arrêt ne correspond pas à une ligne de TER)

---

16 Van Der Poorten Sophie, *Estimation et potentialités du gisement foncier du renouvellement urbain autour des gares et des Transports en Commun en Site Propre dans la région Nord-Pas-de-Calais*, Institut d'Aménagement et Urbanisme de Lille, Université Lille 1, mémoire de fin d'études du Master AUDT, spécialité Ville et Projets, option Politique et Ingénierie Foncières, 2010, 151 p.

17 Dans les tables transmises par l'EPF, Lille Europe est identifiée comme station de tramway, mais pas comme gare ni station de métro. Cette gare n'est donc pas traitée avec les gares TER, mais avec les arrêts de TCSP. En revanche, Lille Flandres est identifiée en gare TER, station de métro (ligne 1) et arrêt de tramway.



---

## Constitution des secteurs d'accessibilité aux arrêts de TCSP

Une fois les 10 tables structurées de manière identique, on crée pour chacune d'entre elles :

- une table comprenant un buffer de 500 m autour de chaque arrêt et une table comprenant un buffer de 1 000 m autour de chaque arrêt,
- une table correspondant à l'union des buffers de 500 m et une table correspondant à l'union des buffers de 1 000 m.

### Création des buffers

Pour créer les buffers, on utilise PostGIS. On importe au préalable les 10 tables créées sous PostGIS depuis QGIS. Pour cela, on utilise l'extension SPIT (attention, il est important de réaliser l'importation en UTF8 pour gérer les caractères spéciaux, sinon l'importation échoue ; il faut également spécifier le système de projection : SRID=2154 (Lambert 93), sinon le croisement avec la table des locaux ou celle des parcelles échouera).

**Exemple de requête** à partir de la table `gares_ter` et du buffer à 500 m (création d'une table `gare_ter_buffer500`) :

```
CREATE TABLE u_vincent_caumont.gares_ter_buffer500 AS
(SELECT index_sig, libarret, codlig, liblig, typlig, codcom, libcom, codtyp,
libtyp, ST_Buffer(the_geom,500) AS the_geom
FROM u_vincent_caumont.gares_ter);
SELECT
populate_geometry_columns('u_vincent_caumont.gares_ter_buffer500)::regclass)
; (cette commande doit être réalisée à chaque création de table géographique sous
PostGIS pour une importation sur QGIS ; elle permet de mettre à jour les objets
géométriques).
```

### Union totale

On réalise ensuite l'union des buffers. Dans un premier temps, on réalise une union totale. On obtient un seul objet géographique correspondant à l'union de l'ensemble des buffers de 500 m autour des 210 gares TER.

**Exemple :**

```
CREATE TABLE u_vincent_caumont.gares_ter_union500_totale AS
(SELECT ST_Union(the_geom) AS the_geom
FROM u_vincent_caumont.gares_ter_buffer500);
```

### Union par type

Pour pouvoir distinguer les types de gares (typologie Sophie Van der Poorten), il faut également réaliser une union par type. On obtient alors cinq objets géographiques correspondant aux unions des buffers des gares d'un même type.

**Exemple :**

```
CREATE TABLE u_vincent_caumont.gares_ter_union500_partype AS
(SELECT ST_Union(the_geom) AS the_geom,
codtyp
FROM u_vincent_caumont.gares_ter_buffer500
GROUP BY codtyp
ORDER BY codtyp);
```

### Déclinaison du traitement pour les autres tables

Le principe est ensuite le même pour le buffer à 1 000 m, mais également pour les lignes de TCSP.

## Croisement avec la table des locaux

### Création d'une table des locaux construits dans les secteurs d'accessibilité

Il reste ensuite à croiser les objets géométriques obtenus avec la table des locaux.

On crée une table comprenant les locaux construits entre 1999 et 2010 et dont le localisant (qui correspond au localisant de la parcelle) est inclus dans un rayon de 500 m ou 1 000 m d'un arrêt. On conserve en particulier les informations sur le type et la nature de local, la date de construction et les surfaces de plancher.

**Exemple (pour le département 59, locaux construits à moins de 500 m d'une gare TER) :**

```
CREATE TABLE u_vincent_caumont.gares_ter_locaux_500_totale59 AS  
(SELECT
```

```
  idlocal, idpar, idcom, idcomtxt, dteloc, dtelocxt, cconlc, cconlctxt, jannath,  
  stoth, stotp, stotd, spevtot, geomloc
```

```
FROM ff_d59_2011.d59_2011_pb0010_local AS l
```

```
JOIN
```

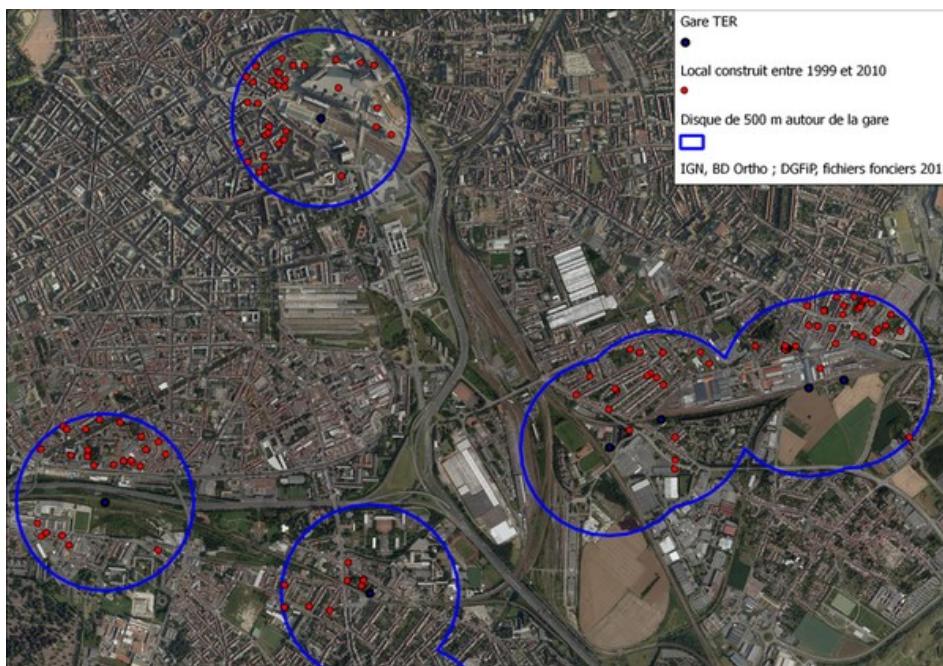
```
  u_vincent_caumont.gares_ter_union500_totale AS u
```

```
ON
```

```
  ST_Intersects(l.geomloc,u.the_geom)
```

```
WHERE
```

```
  l.jannath >= 1999);
```



Localisation des locaux construits entre 1999 et 2010 à 500 m des gares TER de Lille

Sources : IGN, BD Ortho ; DGFIP, fichiers fonciers 2011

---

## Croisement avec la table des locaux (suite)

### **Mesure de la construction dans les secteurs d'accessibilité par commune**

Il s'agit enfin d'agrégier les résultats à partir d'une requête sur la table de locaux obtenue.

#### **Exemple :**

```
SELECT
  idcom,
  sum(CASE WHEN jannath=1999 AND (dteloc='1' OR dteloc='2') THEN 1 END) AS nlogts_1999,
  sum(CASE WHEN jannath=1999 AND (cconlc in ('CA','CD','CM','ME','DC','CB')) THEN stopp
END) AS surf_comservices_1999,
  sum(CASE WHEN jannath=2000 AND (dteloc='1' OR dteloc='2') THEN 1 END) AS nlogts_2000,
  sum(CASE WHEN jannath=2000 AND (cconlc in ('CA','CD','CM','ME','DC','CB')) THEN stopp
END) AS surf_comservices_2000,
  sum(CASE WHEN jannath=2001 AND (dteloc='1' OR dteloc='2') THEN 1 END) AS nlogts_2001,
  sum(CASE WHEN jannath=2001 AND (cconlc in ('CA','CD','CM','ME','DC','CB')) THEN stopp
END) AS surf_comservices_2001,
  sum(CASE WHEN jannath=2002 AND (dteloc='1' OR dteloc='2') THEN 1 END) AS nlogts_2002,
  sum(CASE WHEN jannath=2002 AND (cconlc in ('CA','CD','CM','ME','DC','CB')) THEN stopp
END) AS surf_comservices_2002,
  sum(CASE WHEN jannath=2003 AND (dteloc='1' OR dteloc='2') THEN 1 END) AS nlogts_2003,
  sum(CASE WHEN jannath=2003 AND (cconlc in ('CA','CD','CM','ME','DC','CB')) THEN stopp
END) AS surf_comservices_2003,
  sum(CASE WHEN jannath=2004 AND (dteloc='1' OR dteloc='2') THEN 1 END) AS nlogts_2004,
  sum(CASE WHEN jannath=2004 AND (cconlc in ('CA','CD','CM','ME','DC','CB')) THEN stopp
END) AS surf_comservices_2004,
  sum(CASE WHEN jannath=2005 AND (dteloc='1' OR dteloc='2') THEN 1 END) AS nlogts_2005,
  sum(CASE WHEN jannath=2005 AND (cconlc in ('CA','CD','CM','ME','DC','CB')) THEN stopp
END) AS surf_comservices_2005,
  sum(CASE WHEN jannath=2006 AND (dteloc='1' OR dteloc='2') THEN 1 END) AS nlogts_2006,
  sum(CASE WHEN jannath=2006 AND (cconlc in ('CA','CD','CM','ME','DC','CB')) THEN stopp
END) AS surf_comservices_2006,
  sum(CASE WHEN jannath=2007 AND (dteloc='1' OR dteloc='2') THEN 1 END) AS nlogts_2007,
  sum(CASE WHEN jannath=2007 AND (cconlc in ('CA','CD','CM','ME','DC','CB')) THEN stopp
END) AS surf_comservices_2007,
  sum(CASE WHEN jannath=2008 AND (dteloc='1' OR dteloc='2') THEN 1 END) AS nlogts_2008,
  sum(CASE WHEN jannath=2008 AND (cconlc in ('CA','CD','CM','ME','DC','CB')) THEN stopp
END) AS surf_comservices_2008,
  sum(CASE WHEN jannath=2009 AND (dteloc='1' OR dteloc='2') THEN 1 END) AS nlogts_2009,
  sum(CASE WHEN jannath=2009 AND (cconlc in ('CA','CD','CM','ME','DC','CB')) THEN stopp
END) AS surf_comservices_2009,
  sum(CASE WHEN jannath=2010 AND (dteloc='1' OR dteloc='2') THEN 1 END) AS nlogts_2010,
  sum(CASE WHEN jannath=2010 AND (cconlc in ('CA','CD','CM','ME','DC','CB')) THEN stopp
END) AS surf_comservices_2010
FROM u_vincent_caumont.gares_ter_locaux_500_totale59
GROUP BY idcom
ORDER BY idcom
;
```

## Croisement avec la table des unités foncières

Pour le calcul des densités autour des gares TER, on utilise la table des copropriétés multi-parcellaires et des unités foncières construite pour la réalisation de la fiche 1 « Consommation des espaces agricoles, naturels et humides ». Les copropriétés multi-parcellaires ont été récupérées dans la table *copro\_multi\_parcelle* de la livraison nationale, comme cela a été fait pour la fiche 5.1 « Efficacité de l'urbanisation ». En revanche, la reconstitution des unités foncières nécessite un travail géographique spécifique à partir de la table des parcelles.

### Importance de la reconstitution des unités foncières

Les unités foncières sont des ensembles de parcelles contiguës appartenant à un même propriétaire. Leur reconstitution permet d'affecter le bâti à la bonne surface d'assiette parcellaire. En effet, dans les fichiers fonciers, les locaux d'une même unité foncière sont tous affectés à une seule parcelle, les autres parcelles apparaissant comme non bâties alors qu'elles peuvent l'être en réalité.

Pour une mesure de la densité limitée au logement, on aurait pu utiliser uniquement la table des parcelles, comme on l'a fait dans la fiche 5.1, car l'influence des unités foncières reste limitée quand on applique un filtre. En revanche, dès lors que l'on souhaite travailler sur les locaux d'activités, le recours aux unités foncières est indispensable, en raison de l'existence de grandes unités foncières correspondant à des sites industriels ou à des zones d'activités importantes.

### Création d'une table des unités foncières bâties dans les secteurs d'accessibilité

On crée une table (*gares\_ter\_uf\_500\_totale*) comprenant les unités foncières présentant au moins un local et dont le localisant est inclus dans un rayon de 500 m d'une gare TER. Pour cela, on croise la table des unités foncières avec l'union des buffers de 500 m autour des gares (table *gares\_ter\_union500\_totale*). De la même façon, on crée une table *gares\_ter\_uf\_500\_partype* en croisant la table *gares\_ter\_uf\_500\_totale* avec la table *gares\_ter\_union500\_partype*.



Unités foncières présentant au moins un local et situées à moins de 500 m des gares TER de Boulogne-sur-Mer

Sources : IGN, BD Ortho ; DGFIP, fichiers fonciers 2011

**Croisement avec la table des unités foncières** (suite)

**Affectation d'un type à chaque unité foncière**

À chaque unité foncière de la table *gares\_ter\_uf\_500\_totale*, on affecte un type :

- habitat individuel :  $nlochabit > 0$  et  $nlochabit > nloccom$  et  $nlocappt = 0$ ,
- habitat collectif :  $nlochabit > 0$  et  $nlochabit > nloccom$  et  $nlocmaison = 0$ ,
- habitat mixte :  $nlochabit > 0$  et  $nlochabit > nloccom$  et  $nlocappt > 0$  et  $nlocmaison > 0$ ,
- activités :  $nloccom > 0$  et  $nloccom \geq nlochabit$
- dépendances pour toutes les autres unités foncières.

**Filtres pour le calcul de la surface moyenne de terrain par logement**

Pour l'habitat, on ne conserve que les propriétaires de types personnes morales privées, copropriétés, personnes physiques, communes et offices HLM (avec la variable *typpropro*, cf. fiche 5.1).

Pour le calcul de la surface moyenne par logement, on ne garde que les unités foncières suivantes :

- habitat individuel : entre 50 et 10 000 m<sup>2</sup> par logement,
- habitat collectif : entre 10 et 1 000 m<sup>2</sup> par logement,
- habitat mixte : entre 16,7 et 1 670 m<sup>2</sup> par logement,

Par rapport à la fiche 5.1, on a donc légèrement modifié le filtre sur les parcelles d'habitat individuel les plus denses (de 100 à 50 m<sup>2</sup> par logement). On prend ainsi en compte le fait que les unités foncières ont été reconstituées et que le biais sur les parcelles les plus denses a été corrigé.

Parc au 1er janvier 2011			
Type d'unité foncière	Nombre d'unités foncières	Nombre après filtre	Part non filtrée
Habitat individuel	68 669	66 770	97,2%
Habitat collectif	6 667	6 474	97,1%
Habitat mixte	877	822	93,7%
Parc 1999-2009			
Type d'unité foncière	Nombre d'unités foncières	Nombre après filtre	Part non filtrée
Habitat individuel	3 373	3 347	99,2%
Habitat collectif	535	527	98,5%
Habitat mixte	51	51	100,0%

Part d'unités foncières (à moins de 500 m d'une gare TER) conservées après filtre pour le calcul des surfaces moyennes de terrain par logement à moins de 500 m d'une gare TER

**Croisement avec la  
table des unités  
foncières (suite)**

**Filtres pour le calcul  
de la densité de  
surface de plancher**

Pour le calcul de la densité de surface de plancher (rapport de la surface totale des parties d'évaluation *spevtot* et de la surface de l'unité foncière), on ne garde que les unités foncières suivantes :

- habitat individuel : entre 0,01 et 2 m<sup>2</sup> de plancher par m<sup>2</sup> de terrain,
- habitat collectif : entre 0,06 et 6,
- habitat mixte : entre 0,04 et 4,
- activités : plus de 0,03 (on élimine notamment ainsi un certain nombre de sites industriels pour lesquels la surface de plancher n'est pas renseignée, car elle n'est pas prise en compte pour l'évaluation fiscale ; cela explique la plus grande part d'unités foncières filtrée par rapport aux autres types d'unités foncières),
- dépendances : plus de 0,03.

Remarque : par rapport à la définition du Coefficient d'Occupation des Sols (COS), on prend ici en compte les surfaces des dépendances et éléments incorporés. Pour approcher le COS, au lieu de *spevtot*, il faudrait additionner *stoth* (surface des pièces d'habitation) et *stotp* (surface des parties professionnelles).

<b>Parc au 1er janvier 2011</b>			
<b>Type d'unité foncière</b>	<b>Nombre d'unités foncières</b>	<b>Nombre après filtre</b>	<b>Part non filtrée</b>
Habitat individuel	68 669	67 112	97,7%
Habitat collectif	6 667	6 474	97,1%
Habitat mixte	877	841	95,9%
Activités	7 485	6 588	88,0%
Dépendances	3 930	3 869	98,4%
<b>Parc 1999-2009</b>			
<b>Type d'unité foncière</b>	<b>Nombre d'unités foncières</b>	<b>Nombre après filtre</b>	<b>Part non filtrée</b>
Habitat individuel	3 373	3 344	99,1%
Habitat collectif	535	529	98,9%
Habitat mixte	51	51	100,0%
Activités	405	363	89,6%
Dépendances	178	174	97,8%

**Part d'unités foncières (à moins de 500 m d'une gare TER) conservées après filtre pour le calcul des densités de surface de plancher**

**Cas des unités  
foncières  
« dépendances »**

Le taux de renseignement des locaux de type « dépendances » (*dteloc*=3) est de 71,5% sur la région. Comme nous ne disposons pas d'information sur la fiabilité de ce champ, nous n'utilisons pas les unités foncières « dépendances » sur la période 2003-2010. En revanche, elles sont intégrées pour le calcul du stock, car leur nombre n'est pas négligeable.

Remarque : le taux de renseignement de la date de construction des locaux d'activités est inférieur à celui des dépendances, mais on sait que la saisie est obligatoire depuis 2002. Le champ est donc fiable sur la période 2003-2010.

## Tables livrées

Les tables livrées avec ce rapport comprennent : les lignes de TER et de TCSP formatées selon la même structure, l'union des buffers à 500 et 1 000 m et les locaux construits à moins de 500 et 1 000 m des arrêts de transport en commun.

### Tables des points d'arrêt

Dix tables au format shp créées à partir des tables transmises par l'EPF et croisées avec la BD Carto 2012 de l'IGN. Toutes ces tables ont la même structure. Chaque ligne correspond à une gare ou un arrêt.

	Ligne	Code ligne (champ <i>codlig</i> )	Valeurs prises par le champ <i>index_sig</i>
<i>gares_ter</i>	Gares TER	1	De 1 à 210
<i>metro_ligne1</i>	Méto 1 Calmette – 4 Cantons	2	De 211 à 228
<i>metro_ligne2</i>	Méto 2 Tourcoing CH Dron – Saint-Philibert	3	De 229 à 270
<i>bhns_liane1</i>	Liane 1 Comines-Ronchin	4	De 271 à 340
<i>bhns_liane2</i>	Liane 2 Loos-Wattignies	5	De 341 à 367
<i>bhns_liane3</i>	Liane 3 Roubaix-Wattrelos	6	De 368 à 389
<i>tram_lille</i>	Ligne R Gare Lille-Flandres – Eurotéléport et ligne T Gare Lille Flandres – Tourcoing Centre	7	De 390 à 424
<i>tram_valenciennes</i>	Ligne 1 Université – Denain	8	De 425 à 453
<i>tram_douais</i>	Ligne A/Eveole Douai – Guesnain	9	De 454 à 474
<i>bhns_avesnois</i>	Busway Maubeuge-Louvroil	10	De 475 à 489

**Tables des unions** Seize tables correspondant à l'union des buffers à 500 et 1 000 m.

Tables	Description
<i>bhns_avesnois_union500</i> <i>bhns_avesnois_union1000</i>	Union des buffers à 500 et 1 000 m autour des arrêts de la ligne de busway Maubeuge-Louvroil
<i>bhns_lille_union500</i> <i>bhns_lille_union1000</i>	Union des buffers à 500 et 1 000 m autour de l'ensemble des arrêts des trois lignes de BHNS Liane de Lille Métropole
<i>gares_ter_union500_partype</i> <i>gares_ter_union1000_partype</i>	Union des buffers à 500 et 1 000 m autour des gares TER en distinguant les cinq types de quartiers de gares. Il y a donc cinq objets géographiques
<i>gares_ter_union500_totale</i> <i>gares_ter_union1000_totale</i>	Union des buffers à 500 et 1 000 m autour des gares TER sans distinction de type. Il y a donc un seul objet géographique
<i>metro_tram_lille_union500</i> <i>metro_tram_lille_union1000</i>	Union des buffers à 500 et 1 000 m autour des arrêts des deux lignes de méto et du tramway de Lille Métropole
<i>tcsp_lille_union500</i> <i>tcsp_lille_union1000</i>	Union des buffers à 500 et 1 000 m autour des arrêts des deux lignes de méto, du tramway et des trois lignes de BHNS de Lille Métropole
<i>tram_douais_union500</i> <i>tram_douais_union1000</i>	Union des buffers à 500 et 1 000 m autour des arrêts de la ligne de tramway Douai – Guesnain

Tables	Description
tram_valenciennes_union500 tram_valenciennes_union1000	Union des buffers à 500 et 1 000 m autour des arrêts de la ligne 1 Université – Denain

**Tables des locaux construits dans les buffers**

Seize tables correspondant aux locaux construits entre 1999 et 2010 qui intersectent les objets géographiques des tables précédentes (tables des unions). La structure de ces tables est la suivante :

- idlocal : identifiant du local issu des fichiers fonciers
- idpar : identifiant de la parcelle sur laquelle est construit le local
- idcom : code Insee de la commune du local
- idcomtxt : libellé de la commune
- scot : libellé du SCOT dont relève la commune (seulement pour les gares TER)
- dpt : code du département (seulement pour les gares TER)
- dteloc : code du type de local (de 1 à 4)
- dtelocxt : libellé du type de local (maison, appartement, dépendance, local commercial ou industriel)
- cconlc : code de la nature de local (29 modalités)
- cconlctxt : libellé de la nature de local
- jannath : date de construction harmonisée
- stoth : surface des pièces d'habitation (en m<sup>2</sup>)
- stotp : surface des parties professionnelles (en m<sup>2</sup>)
- stotd : surface des dépendances (en m<sup>2</sup>)
- spevtot : surface totale des parties d'évaluation (stoth+stotp+stotd+surface des éléments incorporés)
- codtyp : code de type de quartier de gare (de 1 à 5) (seulement pour les tables gares\_ter\_locaux\_500\_partype et gares\_ter\_locaux\_1000\_partype)

Tables	Description
bhns_avesnois_locaux_500 bhns_avesnois_locaux_1000	Locaux à 500 et 1 000 m des arrêts de la ligne de busway Maubeuge-Louvroil
bhns_lille_locaux_500 bhns_lille_locaux_1000	Locaux à 500 et 1 000 m des arrêts des trois lignes de BHNS Liane de Lille Métropole
gares_ter_locaux_500_partype gares_ter_locaux_1000_partype	Locaux à 500 et 1 000 m des gares TER en distinguant les cinq types de quartiers de gares. Il y a davantage de locaux dans cette table que dans la suivante, car un même local peut être à proximité de deux gares de type différent (doublons).
gares_ter_locaux_500_totale gares_ter_locaux_1000_totale	Locaux à 500 et 1 000 m des gares TER sans distinction de type.
metro_tram_lille_locaux_500 metro_tram_lille_locaux_1000	Locaux à 500 et 1 000 m des arrêts des deux lignes de métro et du tramway de Lille Métropole
tcsp_lille_locaux_500	Locaux à 500 et 1 000 m des arrêts des deux



Tables	Description
tcsp_lille_locaux_1000	lignes de métro, du tramway et des trois lignes de BHNS de Lille Métropole
tram_douais_locaux_500 tram_douais_locaux_1000	Locaux à 500 et 1 000 m autour des arrêts de la ligne de tramway Douai – Guesnain
tram_valenciennes_locaux_500 tram_valenciennes_locaux_1000	Locaux à 500 et 1 000 m autour des arrêts de la ligne 1 Université – Denain

**Tables des unités foncières à moins de 500 m d'une gare TER**

Deux tables correspondant à l'ensemble des unités foncières contenant au moins un local et situées à moins de 500 m d'une gare TER.

Tables	Description
gares_ter_uf_500_totale	Unités foncières à 500 m des gares TER sans distinction de type.
gares_ter_uf_500_partype	Unités foncières à 500 m des gares TER en distinguant les cinq types de quartiers de gares. Il y a davantage d'unités foncières dans cette table que dans la précédente, car une même unité foncière peut être à proximité de deux gares de type différent (doublons).

## Bibliographie

Certu, MEDDTL, *Mettre les gares TER au cœur des stratégies territoriales : pourquoi ? comment ?*, fiche n° 1, mars 2012, 8 p.

Certu, METL, MEDDE, *Repérer et maîtriser le foncier stratégique autour des gares TER, Enjeux et outils à disposition des collectivités*, fiche n° 4, octobre 2013, 16 p.

CETE Nord-Picardie, DREAL Nord-Pas-de-Calais, *Constitution d'un référentiel d'offre de transport en commun en Nord-Pas-de-Calais*, janvier 2013.

CETE Normandie-Centre, *Potentiel d'urbanisation autour des gares, Évaluation de la capacité d'accueil*, août 2012, 4 p.

DREAL Nord-Pas-de-Calais, *Orientation AT4, Densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun*, Fiche méthodologique pour la mise en œuvre du SRCAE Nord-Pas-de-Calais, 18 juillet 2013, 4 p.

EPF Nord-Pas-de-Calais, Quélleville ?, *Analyse statistique du gisement foncier autour des gares et des transports en commun en site propre de la région Nord-Pas-de-Calais*, novembre 2010, 65 p.

Préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais, *L'occupation du sol en Nord-Pas-de-Calais, Bilan et perspectives*, septembre 2013, 33 p.

Van Der Poorten Sophie, *Estimation et potentialités du gisement foncier du renouvellement urbain autour des gares et des Transports en Commun en Site Propre dans la région Nord-Pas-de-Calais*, Institut d'Aménagement et Urbanisme de Lille, Université Lille 1, mémoire de fin d'études du Master AUDT, spécialité Ville et Projets, option Politique et Ingénierie Foncières, 2010, 151 p.





Présent  
pour  
l'avenir



FRANCE

Certifié ISO 9001 : 2008  
N° 200108301



Réseau  
Scientifique et Technique  
de l'Équipement



### Siège

2, rue de Bruxelles,  
B.P. 275  
59019 Lille Cedex  
Tél. 03 20 49 60 00  
Fax 03 20 53 15 25



### Site de Haubourdin

42 bis, rue Marais  
Sequedin - B.P. 10099  
59482 Haubourdin Cedex  
Tél. 03 20 48 49 49  
Fax 03 20 50 55 09



### Site de Saint-Quentin

151, rue de Paris  
02100 Saint-Quentin  
Tél. 03 23 06 18 00  
Fax 03 23 64 11 22



### Centre Régional d'Information et de Coordination Routières

61, avenue du Lieutenant Colpin  
B.P. 20092  
59652 Villeneuve d'Ascq Cedex  
Tél. 03 20 19 33 66  
Fax 03 20 19 33 99  
Renseignements routiers  
Tél. 0800 100 200

Mél : [cete-nord-picardie@developpement-durable.gouv.fr](mailto:cete-nord-picardie@developpement-durable.gouv.fr)  
[www.cete-nord-picardie.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cete-nord-picardie.developpement-durable.gouv.fr)



Centre  
d'Études  
Techniques de  
l'Équipement