

BETHUNE, une ville qui s'invente...

QUELS FUTURS POSSIBLES POUR BETHUNE?

CE DOCUMENT PRÉSENTE UNE SYNTHÈSE APPUYÉE SUR QUELQUES IMAGES ISSUES DE L'ÉTUDE DIACT VILLE MOYENNE QUI A CONDUIT À IMAGINER UN PROJET URBAIN À L'ÉCHELLE DE LA VILLE.

CE TRAVAIL SE POSE COMME UNE FEUILLE DE ROUTE, UN FIL VERT, À PARTIR DESQUELS LES ELUS POURRONT INTERPRÉTER ET PENSER L'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE.



L'EXPERIMENTATION DIACT DES VILLES MOYENNES

Quelle est la place, aujourd'hui, des villes moyennes entre l'espace rural et les aires métropolitaines ?

Béthune a été sélectionnée par l'Etat et la DIACT (Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires) parmi vingt autres villes moyennes afin de questionner son rôle de pôle structurant du sud de l'aire métropolitaine de Lille. Cette action a été conduite dans le cadre d'un contrat « Expérimentation villes moyennes / DIACT » entre la Ville de Béthune et l'Agence d'Urbanisme de l'Arrondissement de Béthune (AULAB). Elle a été confiée à l'agence d'architecture et d'urbanisme « Architecture Action » associée à Jean-Yves CHAPUIS, consultant.



• LE RENOUVELLEMENT URBAIN

La problématique du renouvellement urbain est au cœur de la stratégie de la ville qui souhaite traiter en priorité ses délaissés afin de tisser un véritable projet urbain autour du point nodal du quartier de la gare. L'expérimentation permet d'explorer des pistes comme celle de la nature en ville, gage de qualité urbaine et donc d'attractivité pour la commune. Parallèlement, dans l'optique des fonctions de centralité, ce travail permet de questionner les liens entre le transport, l'emploi, l'enseignement et la santé...

• UN CYCLE DE CONFERENCE « LA VILLE QUI S'INVENTE »

Comment parler d'un projet urbain aux citoyens d'une ville ?

Pour ce faire, la Ville de Béthune a choisi d'inviter trois conférenciers pour parler de la ville, de la société et des modes de vie. Yves CHALAS, Jacques DONZELOT et Jean VIARD sont des chercheurs qui analysent la ville et son évolution avec un point commun : une recherche issue de nombreuses enquêtes auprès des habitants.

Ainsi, Yves CHALAS nous montre que la ville change de territoire, que la nature entre en ville et que la mobilité est au cœur de notre manière de vivre. Jacques DONZELOT nous parle des évolutions sociétales qui modifient l'organisation des villes et Jean VIARD nous interroge sur nos modes de vie qui ont profondément évolué.

Récemment, Jean-Marie PELT est intervenu sur les solutions écologiques à envisager dans un contexte de crise économique. Toutes ces interventions et celles à venir feront l'objet d'un recueil à paraître fin 2010.

Les villes moyennes, parce qu'elles ont occupé très également le territoire, sont aujourd'hui sans doute les mieux à même pour s'adapter aux transformations de la société de la connaissance. Elles sont les villes « des courtes distances » accueillantes au développement durable. Ainsi elles peuvent développer les modes doux, la mixité des fonctions, le maillage des équipements et des services publics ou privés, les espaces publics et le renouvellement urbain de leur centre pour une meilleure vie urbaine.

Béthune doit développer une nouvelle intensité urbaine. La diversité des formes urbaines - que ce soient la Rotonde, la gare, la Cité des cheminots, le Mont Liébaut, la rue de Lille - correspond à des demandes

diversifiées qui aujourd'hui sont à l'oeuvre dans une société où l'individualisation se développe. Néanmoins ces quartiers ne sont pas suffisamment reliés entre eux et la qualité des espaces publics n'est pas à la hauteur de la vie sociale d'aujourd'hui et de demain. De nouvelles opérations sont possibles autour d'une idée de parc central pour développer une conception de la ville compacte qui soit plus accueillante pour les habitants, qu'il s'agisse du pôle de la gare et de la friche Testut, du centre-ville et des pôles universitaire et hospitalier.

Quels liens entre toutes ces entités ? Le transport en commun, de nouvelles passerelles sur les voies ferrées, la création et le renforcement d'espaces publics avec une véri-

table trame paysagère pour intégrer la nature dans la ville, l'invention de formes urbaines mieux adaptées à l'évolution des modes de vie (2/3 des ménages sont composés en France d'une ou de deux personnes, l'allongement de la durée de vie...).

La ville à venir, celle des individus, de la recherche et de la connaissance, du développement durable, sera une ville de la continuité avec le paysage.

Stéphane SAINT-ANDRÉ,
Maire de Béthune



La gare d'eau avant 1914

Béthune compte 28 000 habitants mais rayonne sur une agglomération de près de 300 000 habitants.

Pôle historique de l'armature urbaine du Nord-Pas-de-Calais, Béthune se situe à l'interface entre l'aire urbaine de Lille et l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais. Elle apparaît ainsi comme un centre de gravité au sein de territoires pris dans des dynamiques très différentes :

- sur sa première couronne : des communes qui vieillissent souffrant d'un déficit de renouvellement de population,
- au nord-est : un secteur gagné par la périurbanisation en provenance de la métropole lilloise,
- au sud : des communes de l'ancien bassin minier dont la situation socio-démographique ne cesse de décliner,
- à l'ouest : un secteur plus rural et multipolarisé.

Dans ce contexte, le Schéma de Cohérence de l'Artois approuvé en février 2008 a identifié Béthune en tant que pôle urbain central de l'arrondissement. En effet, la commune regroupe l'ensemble des fonctions urbaines majeures, à savoir : un pôle d'enseignement conséquent (près de 10 000 jeunes scolarisés du secondaire à l'université), un pôle « santé » d'envergure régionale, un tissu économique important (commerces et industries) ainsi qu'une gare, support de nombreux flux régionaux et point d'arrêt du TGV sur la ligne Paris-Dunkerque.

Aujourd'hui l'enjeu majeur pour la ville est d'arriver à conforter cette place de « pôle urbain » en continuant à être attractive.



L'avenir urbain de Béthune : entre utopies et réalités



Une centralité verte qui assure une cohérence d'ensemble

Béthune a la possibilité d'organiser un autre pôle de centralité à partir d'opérations préexistantes ou en cours. Ces opérations isolées ne possèdent pas la cohérence d'ensemble nécessaire pour assurer pleinement leur développement. Elles ne peuvent vivre sans le coeur commun qui assure leurs échanges :

- la Rotonde et son centre commercial qui sont en cours de reconfiguration,
- le Mont Liébaut qui n'est pas encore réellement relié à la ville,
- la gare et ses futurs équipements qui font l'objet d'une étude de réaménagement,
- l'éco quartier Testut qui ne prendra sens que s'il réussit son accroche au tissu urbain existant,
- le TCSP dont l'efficacité sera complète s'il dessert une entité forte.

Ces quartiers ou projets ont besoin de cette centralité verte qui les rassemble et les renforce, rend la structure lisible, complémentaire du centre ville existant.





Source : Architecture Action

Un pari sur le renouvellement des quartiers autour de la gare

L'étude s'est focalisée sur les quartiers péricentraux autour de la gare : faubourgs industriels, anciennes installations ferroviaires, friches industrielles et urbaines qui sont autant d'opportunités foncières stratégiques pour « **refaire la ville sur la ville** ».

La politique de renouvellement urbain prend tout son sens à Béthune dans la mesure où la ville ne dispose quasiment plus de foncier en extension urbaine.



La rue de l'Horlogerie, support d'un mail piéton dans le projet d'éco-quartier

Le défi de Béthune : conforter sa place de ville moyenne en impulsant une qualité urbaine

Cette réflexion vise à redonner à Béthune une attractivité urbaine, une cohérence, une lisibilité qui confortera son positionnement de ville-centre.

L'idée sous jacente est que la qualité urbaine est une condition de l'attractivité de la ville et donc de la captation des flux de personnes et d'emplois.



Un projet urbain global pour assurer une cohérence urbaine renouvelée

L'objectif est d'arriver à créer un véritable projet urbain à l'échelle de la ville et de mettre en cohérence les projets architecturaux engagés.

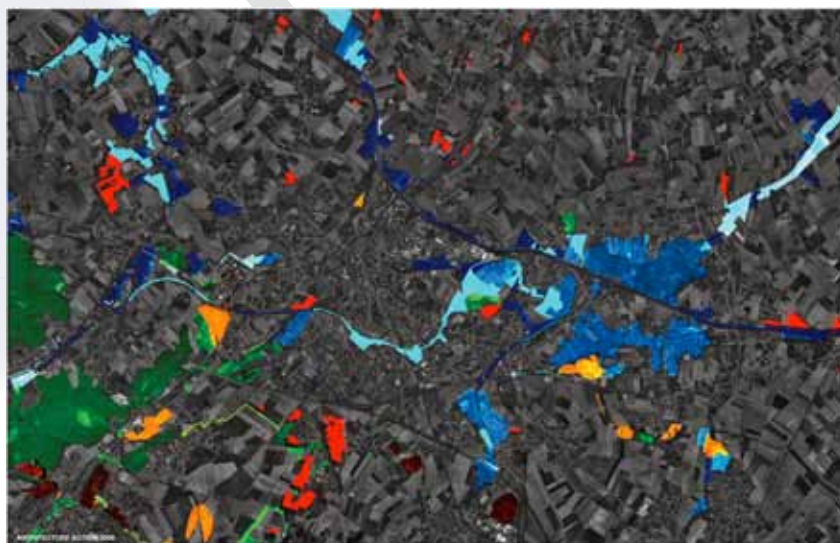
Le parti pris est de focaliser l'intervention de la ville sur différents secteurs stratégiques tout en travaillant sur les espaces charnières afin de **déclencher un processus de renouvellement de la ville, de changement d'image**.

Ce travail se pose donc comme une feuille de route pour les élus de la Ville de Béthune afin qu'ils puissent à la fois réinterroger les projets existants et impulser de nouvelles actions en faveur d'un renouvellement urbain durable.

Béthune : ville nature



Béthune au coeur d'une stratégie de trame verte et bleue à grande échelle



Carte de la trame verte et bleue du territoire de l'Artois

Source : AULAB

Zones et corridors humides
 ■ fonctionnels
 ■ à aménager
 ■ à créer

Zones et corridors forestiers
 ■ fonctionnels
 ■ à aménager
 ■ à créer

Zones et corridors miniers
 ■ fonctionnels
 ■ à aménager
 ■ à créer

Le travail accompli amène à proposer une **éco-ville** plutôt qu'un éco-quartier. L'intégration de la nature dans la ville, la structuration de celle-ci autour d'un transport en commun et d'une trame verte et bleue traduisent cette exigence. Ainsi, Béthune se relie à son passé de ville port fluvial et s'inscrit dans la conception d'une ville territoire qui intègre la campagne, la nature et l'eau dans la conception urbaine.





Source : Architecture Action

L'univers végétal valorisé de la campagne est réintroduit dans la ville urbanisée

Dans cette réflexion urbaine, on lit une interpénétration de la ville et de la nature, un entremêlement qui fait la ville-nature.

Aujourd'hui, la qualité du cadre de vie est de plus en plus dépendante de la proximité de la nature et préside bien souvent au choix résidentiel.

L'attractivité de la ville de demain est conditionnée par un urbanisme qui repense le rôle de la nature dans la ville, de manière moins domestiquée mais plus diffuse et sensorielle .



Source : Architecture Action



« La nature sensible, la nature du jardin, c'est la nature que l'on touche, que l'on hume, que l'on voit pousser, c'est la nature qui est vécue dans une proximité quasi quotidienne. »

Yves CHALAS

Une centralité verte au coeur du projet qui s'oppose à la centralité minérale historique sans la concurrencer



Source : Architecture Action

Le centre végétal est un élément structurant du projet.

Situé au coeur du quartier, il est le support :

- d'un parc urbain d'envergure jouxtant la voie ferrée,
- d'une avenue piétonne reliant la Rotonde à l'université,
- d'une partie de la boucle piétonne reliant le quartier du Mont Liébaut, le centre commercial, la gare et le quartier des cheminots.

Ce centre végétal donne du sens au projet global car il est le support d'une vie de quartier où pourront se mêler plusieurs activités : se déplacer, se distraire, consommer, habiter, flâner et se reposer...

Béthune : ville mobile



La mobilité change la ville

Les progrès des transports ont entraîné des évolutions profondes tant au niveau des pratiques (pour un même temps passé dans les transports, on se déplace de plus en plus loin) que des représentations des habitants (la mobilité est aujourd'hui quotidienne et représente une valeur importante dans nos sociétés). A cette évolution (on peut ajouter également l'accroissement du temps libre) correspond un bouleversement de la réalité urbaine : la ville n'est plus compacte, délimitée... elle s'étend, se diffuse ; c'est la **ville-territoire**.

«Nous sommes passés de 5 km parcourus par jour en 1950 à 45 km parcourus aujourd'hui. La mobilité est devenue une valeur que nous avons massivement démocratisée.»

Jean VIARD

On se déplace en moyenne entre 0h30 et 1h30 pour gagner son lieu de travail et moins de 0h30 pour les déplacements de proximité. Ces données permettent ainsi d'esquisser les limites de la ville telle qu'elle est vécue par les habitants, comme le montre ci-dessous l'exemple de Béthune.

Béthune à 20 minutes



Béthune à 30 minutes



Source : AULAB



gares les plus éloignées de Béthune



secteurs accessibles en voiture



secteurs accessibles en bus



réseau TER du Nord-Pas-de-Calais



lignes grande vitesse

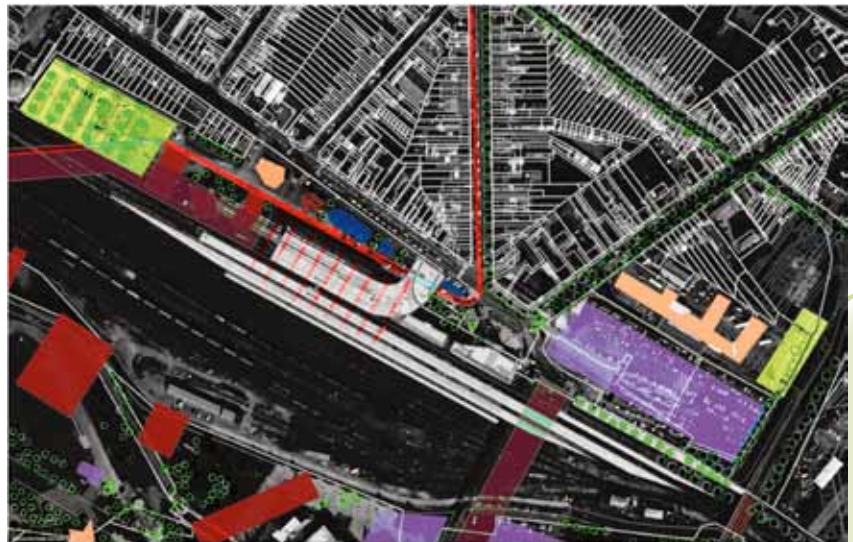


routes principales et autoroutes

Le pôle gare : centre de la ville-territoire et passerelle entre les quartiers



Source : Architecture Action



Source : Architecture Action

Le pôle gare apparaît comme le centre névralgique de la ville-territoire. Il favorise les échanges entre les différents modes de transport qui desservent une agglomération de près de 300 000 habitants et la relie aux autres territoires : TER, TGV, bus, Transport Collectif en Site Propre ... seront ainsi connectés au sein d'un pôle d'échange multimodal.

L'aménagement du pôle gare facilitera également les connexions à l'échelle du quartier et de la ville : création d'une nouvelle passerelle au dessus des voies ferrées, implantation de commerces et services, d'équipements de loisirs. Le quartier de la gare retrouvera son rôle structurant : à la fois lieu d'échanges et centre de vie.

De nouvelles liaisons piétonnes entre la rue de Lille et les autres quartiers



Source : Architecture Action

Une avenue douce de la Rotonde à l'Université



Source : Architecture Action

Aménager une ville des courtes distances

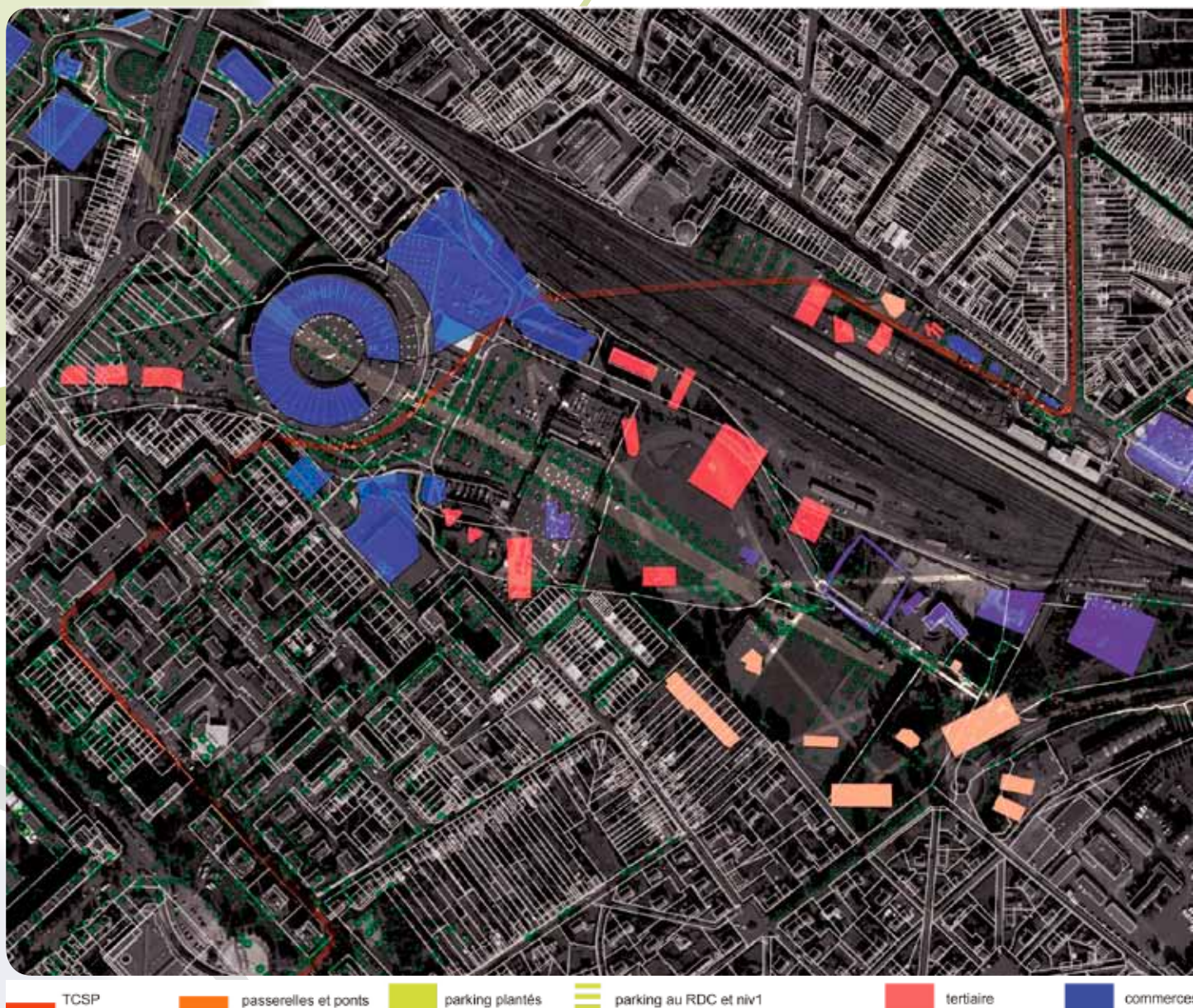
La ville doit devenir plus perméable et laisser d'avantage de place aux **modes de déplacements doux**. Le vélo ou la marche à pied sont en effet particulièrement adaptés à une ville de la taille de Béthune, pour peu que des voies confortables et sécurisées existent.

C'est dans ce but que devraient être aménagés de grands axes réservés aux modes doux (ci-dessous, une avenue douce reliant la Rotonde, le pôle gare, l'université) et de nouvelles liaisons au sein des quartiers (quartier de la rue de Lille notamment).



Source : Architecture Action

Béthune : ville renouvelée



Le renouvellement urbain au centre du projet béthunois

Initiée en 1984 avec des démolitions et reconstructions de logements ainsi que des reconversions fonctionnelles (implantation du pôle administratif dans d'anciens immeubles de logement) dans la ZUP du Mont Liébaud, la démarche de renouvellement urbain est parfaitement ancrée dans les stratégies de développement de la Ville de Béthune. Les projets de redynamisation des quartiers mis en oeuvre depuis cette époque ont toujours mêlé réhabilitations et constructions (La Rotonde, Catorive, Le Perroy...).

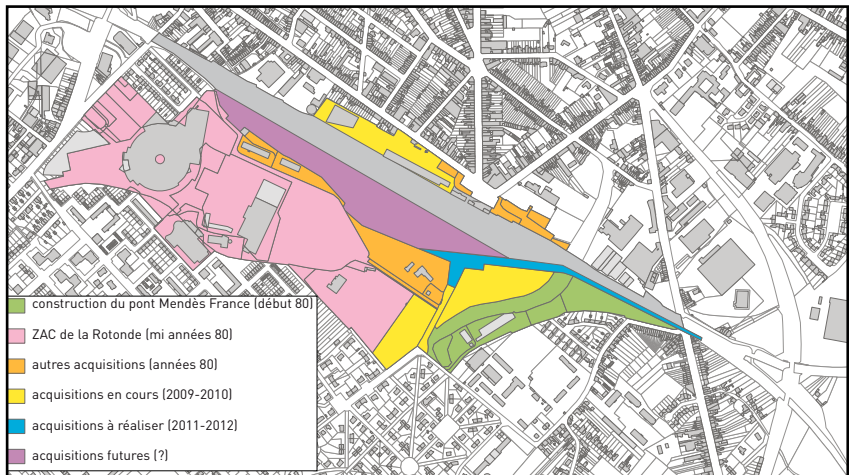
Les grandes emprises industrielles ou ferroviaires délaissées comme les petites friches tertiaires et artisanales imbriquées dans le tissu ancien apparaissent ainsi comme autant d'opportunités pour améliorer le fonctionnement de la ville dans son ensemble et renforcer l'offre en habitat, services et activités : diversification du parc de logements, implantation d'équipements, aménagement de nouvelles liaisons...

La reconquête de grands sites : la Rotonde, le faisceau ferroviaire, les emprises Testut...



■ hôtel / logement
 ■ équipements

Source : Architecture Action



Vecteur essentiel de l'exportation du charbon, la voie ferrée a fortement marqué l'organisation de la Ville de Béthune. Les emprises ferroviaires constituent à la fin des années 70 une coupure étendue (environ 35 hectares) séparant le centre et le sud de la ville.

Dès le début des années 80, l'aménagement de ces espaces a permis l'installation de nombreuses activités (centre commercial, équipements sportifs, services...) tout en contribuant au rapprochement des deux parties de la ville. La reconquête se poursuit aujourd'hui : l'aménagement du pôle d'échanges, l'implantation d'équipements de loisir et la transformation du centre commercial se feront dans les années à venir grâce à la libération de nouvelles emprises.

Dans le prolongement de cet axe stratégique, le site Testut représente un élément majeur du projet urbain de Béthune. Là encore, la reconquête de ce site est à la fois l'occasion de produire une offre nouvelle pour les béthunois (650 logements, 3 000 m² de bureaux, des équipements publics prendront place dans cet écoquartier) et d'améliorer le fonctionnement d'ensemble de la ville (les liens entre le centre-ville et le secteur de l'université seront renforcés).

Le quartier de la rue de Lille : des interventions fines

Ce quartier péricentral datant du 19^{ème} siècle présente un tissu typique de faubourg : habitat très dense le long des voies d'accès au centre et autour de cours, petites industries imbriquées dans le tissu.



■ tertiaire
 ■ commerces
 ■ hôtel / logement
 ■ équipements
 ■ parking

Source : Architecture Action

En plus de la reconquête de deux petites friches industrielles (CIB et NORELEC) c'est ici surtout par un ensemble d'interventions fines que se fera le renouvellement de ce quartier. Réorganisation de la trame viaire, développement de cheminements piétons et de pistes cyclables, réhabilitations / rénovations d'habitat et constructions neuves seront les actions principales. L'implantation d'un centre social, de résidences-services et d'activités liées à la santé assureront la diversification des fonctions.

20 villes moyennes témoins

L'expérimentation : 20 villes moyennes témoins

La DIACT a lancé en avril 2007 un appel à expérimentation visant à alimenter la réflexion sur la place des villes moyennes et leur rôle de « charnière entre l'échelle globale et l'échelle locale, entre les espaces polarisés et les espaces ruraux ».

4 champs d'expérimentation ont été explorés : l'enseignement supérieur, la santé, les transports, le renouvellement urbain.

Cet appel à expérimentation s'adressait aux agglomérations moyennes (intercommunalités incluses dans des aires urbaines de 30 000 à 200 000 habitants).

Les vingt villes choisies pour participer à l'expérimentation ont été : Albi, Auch, Bourges, Mâcon, Montbéliard, Roanne, Saint-Brieuc, Tarbes, Troyes, Brive-Tulle, Le Puy-en-Velay, Montauban, Béthune, Châlons-en-Champagne, Creil, Lens-Liévin, Saint-Omer, Saumur, Boulogne, Castres-Mazamet.

Les différents rapports d'études, comptes-rendus de colloques et informations sur l'expérimentation peuvent être consultés sur le site <http://www.villes-moyennestemoins.fr>.

La démarche « Béthune, une ville qui s'invente » a été financée à 80% par l'Etat et à 20% par la Ville de Béthune.

Nota : La DIACT, a retrouvé en ce début d'année, son ancien nom de DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale)

