

# SCOT DE L'AGGLOMÉRATION DE BAYONNE & DU SUD DES LANDES

## AIDE À LA DÉFINITION DES « CENTRALITÉS URBAINES »

**D**ans le cadre de la mise en oeuvre du SCoT de l'Agglomération de Bayonne et du Sud des Landes, le syndicat mixte a souhaité approfondir l'un de ses objectifs prioritaires : celui relatif aux « centralités urbaines ».

L'une des orientations majeures du SCoT est « D'engager l'évolution du modèle de développement urbain... » et pour ce faire, « D'inscrire le développement dans les centralités et tissus urbains les mieux équipés et les mieux desservis » du territoire. Ces espaces préférentiels du développement urbain sont nommés « centralités urbaines » dans le SCoT. Le DOO les identifie et laisse le soin aux EPCI ou aux communes de les dessiner dans le cadre de leurs documents d'urbanisme (PLUI, PLU, CC).

Le SMBSL a ainsi sollicité l'AUDAP pour qu'elle identifie toutes les données, outils et méthodes permettant - en l'état actuel de la connaissance - de préfigurer ce dessin, l'objectif étant de fournir aux collectivités les clés d'aide à la décision et de mise en oeuvre de cet objectif décisif du projet.

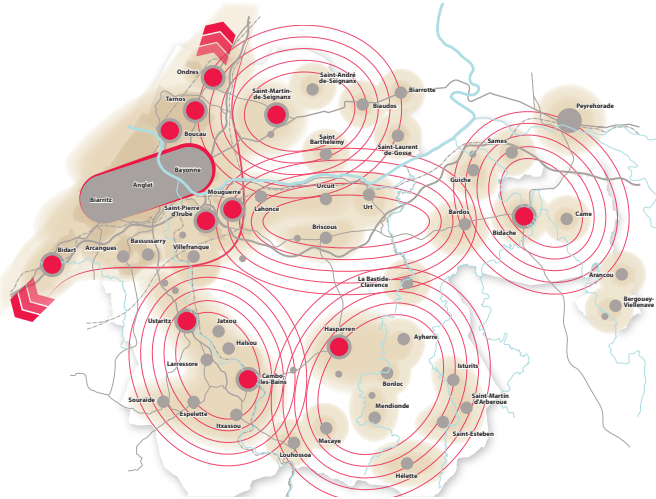
A l'heure où les communes et intercommunalités sont engagées dans la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme, avec les lois Grenelle et le SCoT, cette réflexion vise également à faciliter le travail des élus et de leurs prestataires.

Ce travail est aussi une étape utile pour engager sur des bases partagées la réflexion sur les modalités d'un urbanisme raisonné, adapté aux spécificités géographiques, fonctionnelles et identitaires des communes. Le SMBSL souhaitant également que la - ou les - méthode(s) retenue(s), répondent certes aux objectifs du SCoT, mais qu'elle(s) puissent aussi constituer une grille d'analyse et de référence pour les politiques d'aménagement déployées à d'autres échelles institutionnelles (État, Région, Département, EPCI...). ■

# LE SCOT, UN CADRE POUR COMPRENDRE LE SUJET

Pour identifier toutes les données, outils susceptibles d'aider les collectivités à dessiner leurs centralités urbaines, la compréhension de la notion et de sa définition dans le SCoT est un préalable. Elle permet de cadrer la réflexion.

## 1 L'Armature urbaine, le cadre de référence des politiques publiques



Source : DOO - SCoT BSL

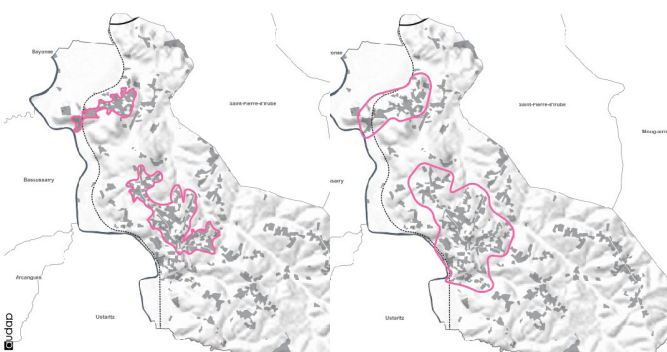
## 2 La Centralité urbaine, l'espace prioritaire du développement urbain

a. Dessiner l'enveloppe du renouvellement urbain  
b. Dessiner l'enveloppe de l'épaississement



Source : DOO - SCoT BSL

## 3 La Centralité urbaine, une définition sujette à interprétation !



### Les centralités urbaines, une composante de l'Armature urbaine

Pour organiser son développement, le SCoT est doté d'une Armature urbaine (cf. carte 1 ci-contre), véritable cadre de référence pour les politiques publiques et qui privilégie les complémentarités et les coopérations territoriales, notamment au sein des espaces de vie qui composent le SCoT.

Au sein de chaque espace de vie, le SCoT identifie des centralités urbaines. Elles sont désignées comme le support prioritaire d'un développement urbain maîtrisé, qu'elles soient une composante du pôle urbain, une petite ville, un bourg ou un village, un village d'interface ou un simple quartier constitué.

Chaque commune est ainsi dotée *a minima* d'une centralité urbaine. Et chacune doit penser son développement autour de celles-ci.

### Les centralités urbaines, plus que les seuls espaces centraux

Il serait rapide de considérer les centralités urbaines comme les secteurs les plus urbains et centraux des communes. En effet, la définition retenue dans le SCoT laisse place à une approche plus qualitative (cf. définition ci-dessous).

“ Les centralités urbaines incluent tout secteur caractérisé par un bâti continu, dense... présentant une diversité de fonctions urbaines (logements, emplois, commerces,...). Elles sont des lieux urbanisés, qui permettent la rencontre et l'échange... ”

Par ailleurs, même si le renouvellement urbain y est privilégié, les centralités urbaines ne se limitent pas aux seuls espaces urbanisés. Les espaces en épaississement urbain, qui se greffent aux premiers, doivent également y être intégrés (cf. schéma 2 ci-contre).

### Une définition qui aide, mais laisse encore place à de l'interprétation

L'identification des centralités urbaines, avec l'Armature urbaine et la manière de les appréhender, avec leur définition, notamment schématique, sont des outils précieux pour penser leur dessin.

Toutefois, ces éléments peuvent laisser place à de l'interprétation (cf. carte 3 ci-contre - exemple commune de Villefranche qui possède deux centralités urbaines) et une approche plus poussée serait une aide précieuse. Pour ce faire, l'idée de creuser la définition des centralités urbaines est retenue et plus précisément les notions de densité, de mixité et de proximité, toutes présentes en filigrane. ■

# LES CENTRALITÉS URBAINES, DES LIEUX DE DENSITÉ, DE MIXITÉ ET DE PROXIMITÉ

Pour aider les collectivités à mieux appréhender les espaces qui constituent des centralités urbaines, la définition même de la notion permet d'identifier des axes d'expertise. Les notions de densité, de mixité (des fonctions urbaines) et de proximité, toutes participantes à l'objectif global de mettre en oeuvre un urbanisme raisonné, sont ainsi à développer.

## La localisation de la population, l'indicateur de DENSITÉ

Pour estimer la densité, la localisation de la population est privilégiée. Pour ce faire, la méthode d'évaluation de la densité d'habitants au carreau (ou carroyage) de l'INSEE est retenue (cf. encadré ci-contre).

## La densité de population, affinée pour un méthode plus adaptée

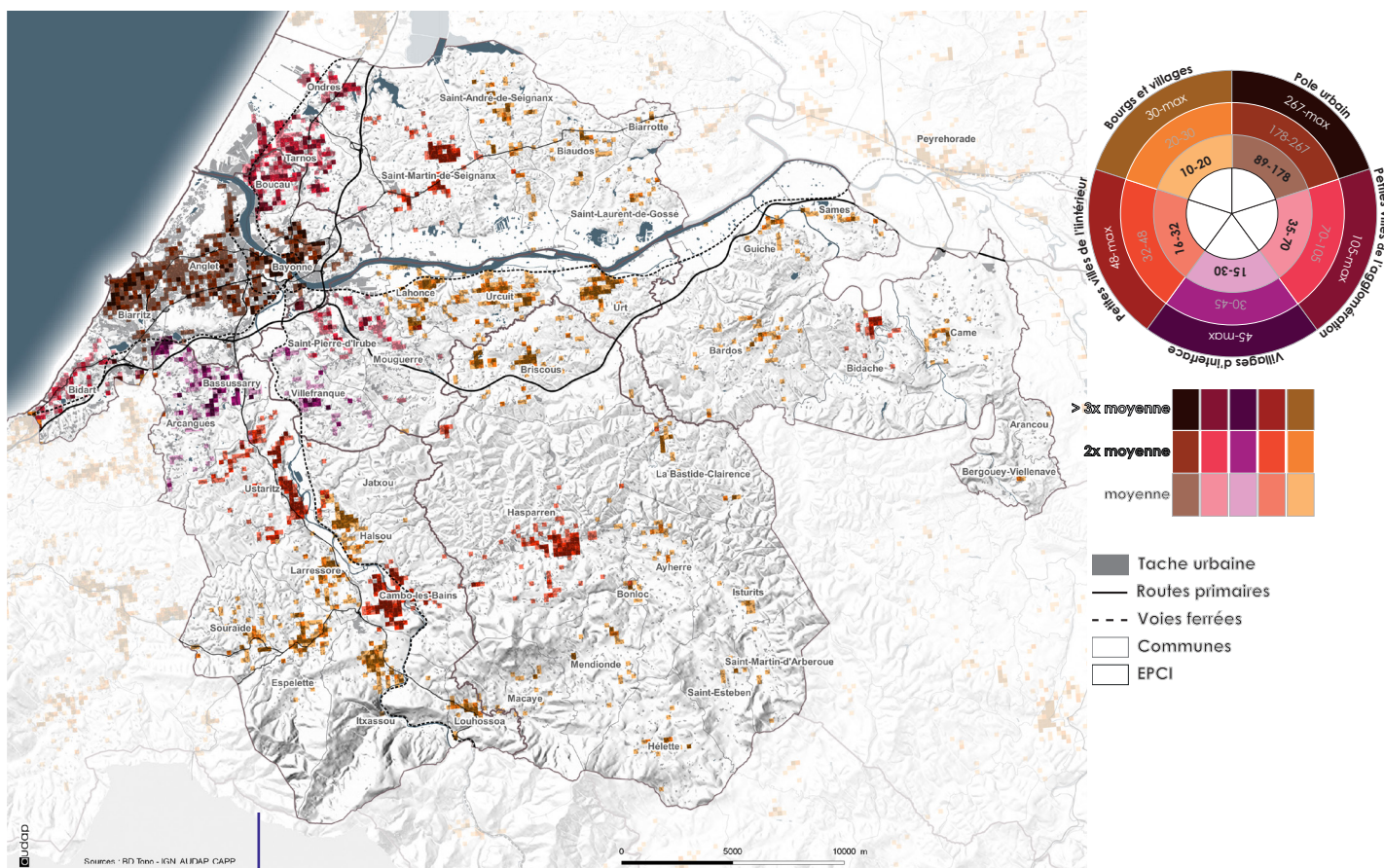
La méthode a tout d'abord été appliquée sans filtre et a révélé les espaces les plus denses en termes de population à l'échelle du SCoT. Toutefois, les poids en habitants des communes étant très différenciés, les territoires les moins peuplés s'en trouvaient gommés.

Le choix d'une adaptation de la méthode en tenant compte de la typologie des centralités urbaines du projet de SCoT (cf. tableau p.114 du DOO) a alors été préféré (cf. carte ci-dessous). La représentation qu'elle offre permettant, à commune comparable, de mettre en valeur les espaces les plus denses en habitants.

## LA METHODE AU CARREAU (ou CARROYAGE)

La méthode, au-delà de sa dimension nationale et des comparaisons qu'elle permet, a plusieurs avantages : elle offre une lecture territoriale fine (carreau de 200 m sur 200 m), idéale pour des analyses à l'échelle communale, et reste surtout souple en étant adaptable aux besoins du territoire (ici le SCoT et son Armature urbaine).

Techniquement, le territoire est découpé en carreaux. Ceux contenant des habitants sont identifiés, avec leurs poids respectifs. Une moyenne d'habitants par carreau habité est alors calculée et seuls ceux supérieurs à la moyenne sont conservés (visibles). La représentation est alors adaptée au besoin, dans le cas présent (carte ci-dessous) par des carreaux au-dessus de la moyenne, 2 fois plus élevée que celle-ci, voire au moins 3 fois plus élevée. Pour une meilleure lisibilité de l'information, les résultats sont ensuite lissés (cf. représentations pages suivantes).

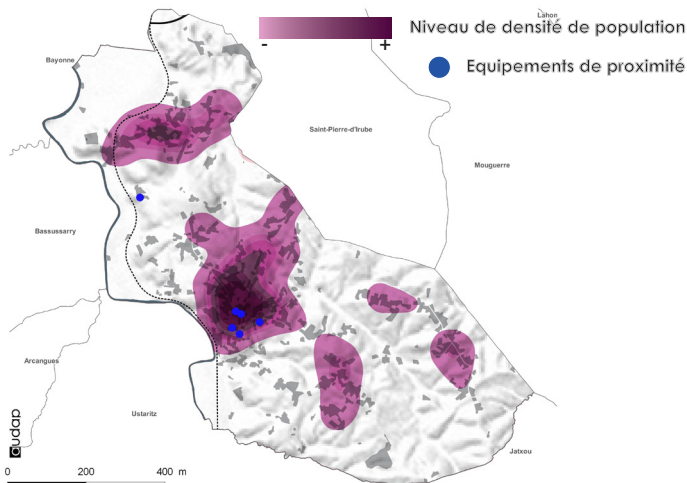


La Densité de population - au carreau\* - selon les communes de l'Armature urbaine du SCoT.

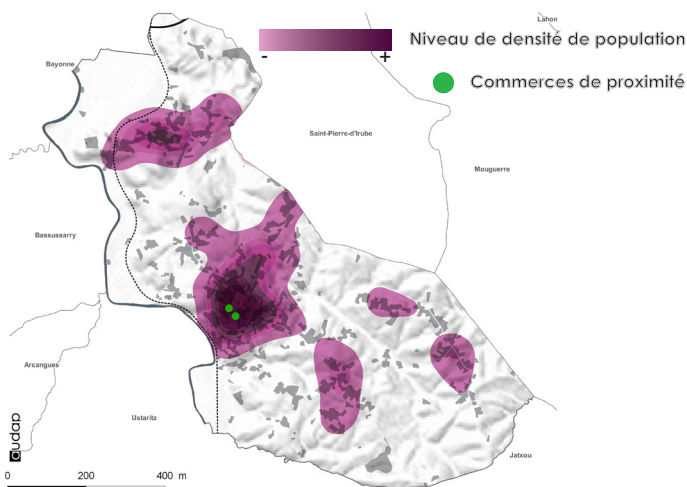
\* Seuls les carreaux supérieurs à la moyenne de la densité d'habitants sont représentés.

Source : AUDAP Février 2016

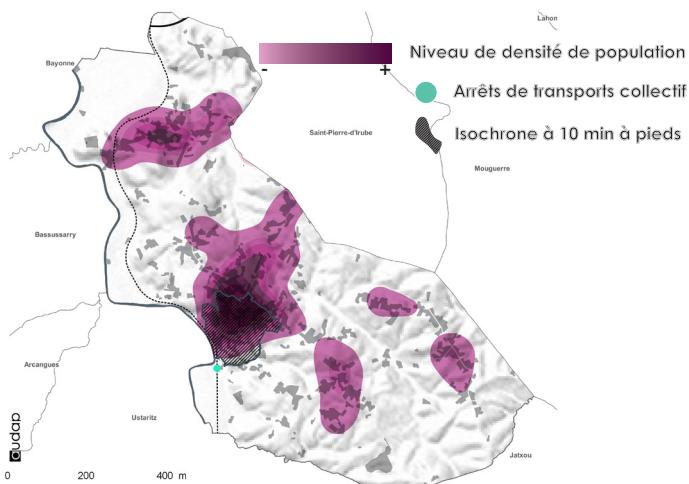
## 1 La Mixité des fonctions urbaines par la localisation des équipements



## 2 La Mixité des fonctions urbaines par la localisation des commerces



## 3 La Proximité par un travail sur les temps de déplacements (isochrones)



## La localisation des équipements et des commerces de proximité, indicateur de MIXITE

Pour mettre en valeur la mixité des fonctions urbaines, le choix d'une représentation des équipements publics et des commerces de proximité est privilégiée.

La localisation des équipements et commerces de proximité, pour être en phase avec l'objectif recherché, est réalisée rigoureusement : au-delà de la liste de référence par commune, chacun d'eux est géolocalisé à l'adresse.

- Pour les équipements publics (cf. carte 1 ci-contre - exemple commune de Villefranche) sont géolocalisés les mairies, les espaces publics, les marchés et halles, les administrations, les postes, les établissements de l'enseignement primaire et secondaire, les équipements sportifs (stades, piscines,...) ou encore les gendarmeries et postes de police, les hôpitaux, les palais de justice, ainsi que les lieux de culte.

- Pour les commerces (cf. carte 2 ci-contre - exemple commune de Villefranche), compte tenu de leur nombre, un panel représentatif est préféré. Sont ainsi géolocalisés les seuls commerces jugés locomotives parce que leur présence implique généralement la localisation d'autres commerces. Il s'agit de magasins d'alimentation générale (dont supermarché), de boulangeries, de pharmacies et de presses.

## La représentation de la PROXIMITÉ, un travail sur les temps de déplacements (isochrones)

Pour travailler sur la notion de proximité, la méthode s'est orientée vers la représentation d'un périmètre à distance-temps d'un équipement public majeur de la commune.

L'équipement public sélectionné est l'école, parce qu'il est généralement présent dans toutes les communes, mais aussi pour son symbole : déplacement de proximité d'un enfant entre son domicile et son établissement scolaire. A défaut d'école, la mairie joue le rôle d'équipement majeur, ce qui est le cas pour seulement deux communes du SCoT.

Les écoles (possibilité d'en avoir plusieurs par commune) ou mairies géolocalisées, un isochrone représentant un temps de déplacement à pied de 10 minutes à la vitesse de 4 km/h (vitesse de marche moyenne d'un enfant) est réalisé depuis celles-ci. Il permet de périmétrer un secteur propice aux déplacements doux (marche, vélo...) et participe ainsi à la définition de la centralité urbaine (cf. carte 3 ci-contre - exemple commune de Villefranche). A noter que les déterminants retenus pour le calcul des isochrones sont adaptables et par ricochet, le périmètre.

Sont également géolocalisés, pour compléter ce travail relatif à la mobilité alternative à la voiture, l'ensemble des arrêts de transports collectifs, qu'il s'agisse des réseaux urbain (Chronoplus), interurbain (lignes régulières de Transport 64 et XL'R) ou ferroviaire (gares). ■

## UN OUTIL D'AIDE À LA DÉFINITION DES CENTRALITÉS URBAINES

Les données, outils, méthodes expertisés et retenus pour mettre en valeur les notions de densité, de mixité (des fonctions urbaines) et de proximité participent in fine à l'objectif recherché. Leur superposition, qui pourrait sans doute être complétée par d'autres données, peut effectivement aider chaque collectivité à définir, dessiner sa ou ses centralités urbaines dans son document d'urbanisme.

Superposé, l'ensemble des données, outils et méthodes mis en exergue offrent une lecture territoriale renouvelée qui permet d'identifier à l'échelle du SCoT, mais surtout de la commune (cf. carte ci-dessous - exemple commune de Villefranque), les lieux les plus denses en termes d'habitants, les lieux les plus mixtes en termes de fonctions urbaines et les lieux les plus propices aux déplacements en modes alternatifs à la voiture.

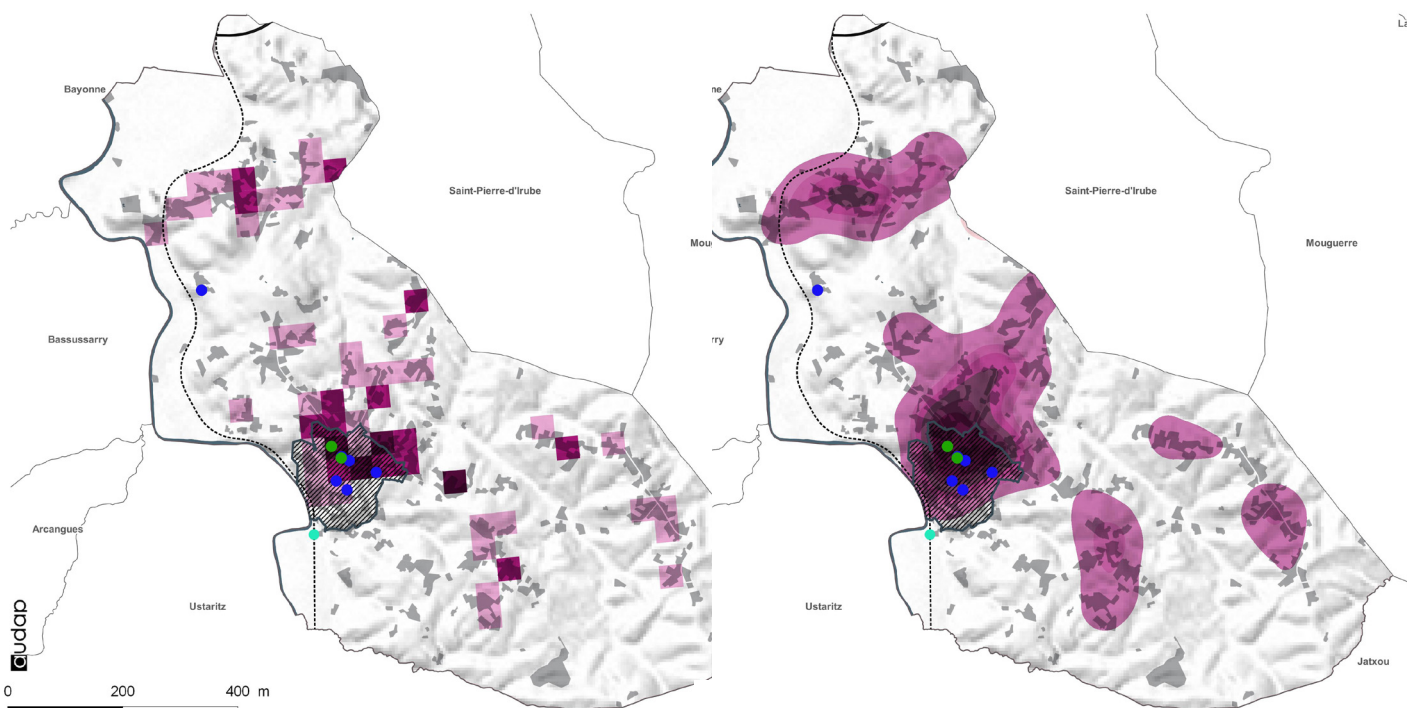
Autant de lieux participatifs du dessin des centralités urbaines, qu'il s'agisse des espaces considérés comme en renouvellement urbain ou comme en épaississement urbain tels que définis dans le SCoT. Et à l'inverse, autant d'informations qui permettent d'envisager le cap à franchir pour constituer une centralité urbaine digne de ce nom. ■

**77%**

A l'échelle du SCoT, part des équipements publics de proximité à l'intérieur de l'isochrone de 10 mn retenu

**82%**

A l'échelle du SCoT, part des commerces de proximité à l'intérieur du périmètre de l'isochrone de 10 mn retenu



La densité de population (au carreau ou lissée), la mixité des fonctions urbaines et la proximité pour aider à dessiner la centralité urbaine

Exemple de la commune de  
Source : AUDAP Février 2016

## DES TYPO-MORPHOLOGIES URBAINES POUR AFFINER LA RÉFLEXION

Les résultats obtenus, le syndicat a souhaité que la réflexion puisse être affinée. Un objectif complémentaire consistant à identifier l'existence ou non de typo-morphologies urbaines des centralités urbaines révélées, et ce dans l'idée de pouvoir regrouper les 48 communes qui composent le SCoT sous une grappe d'entités.

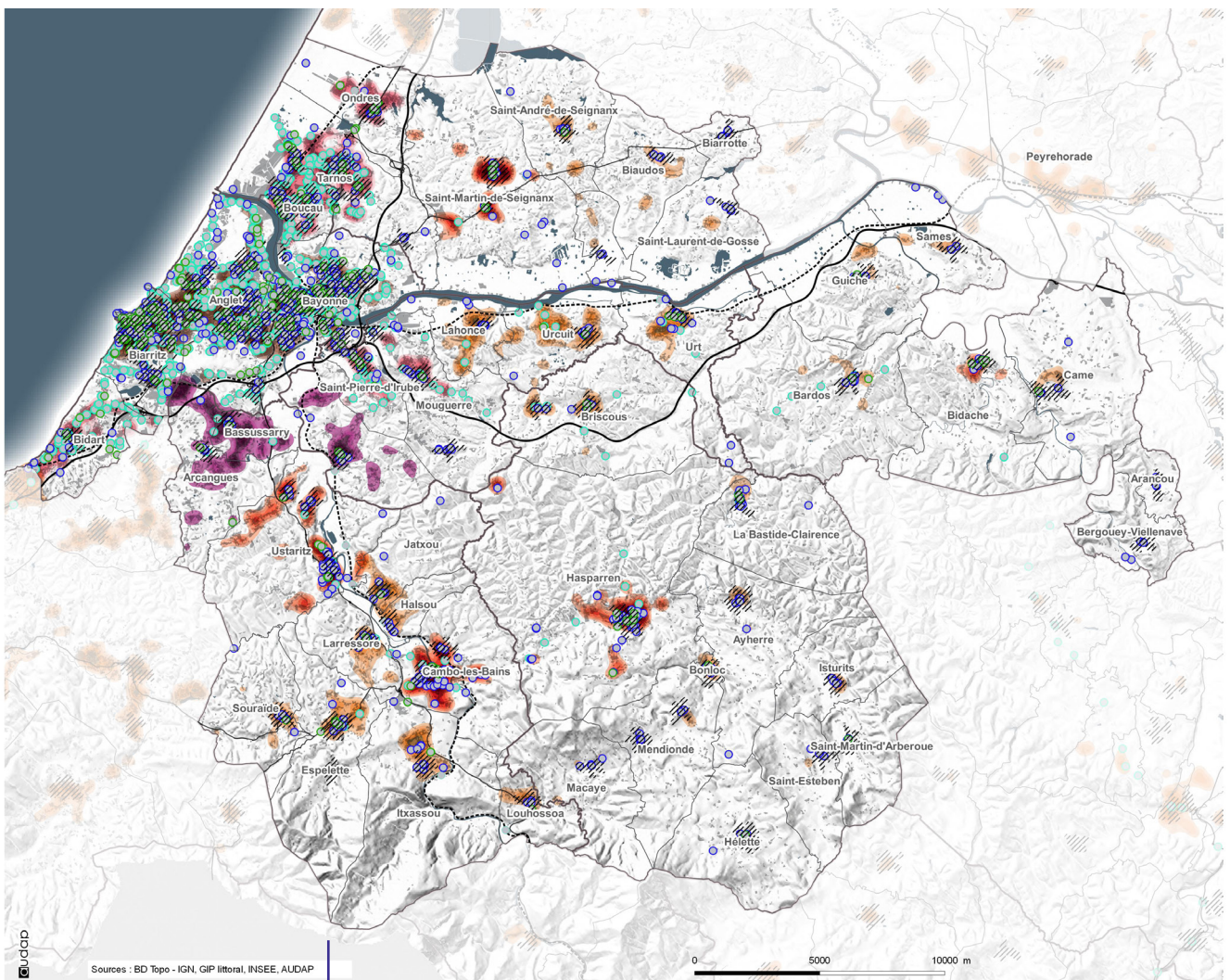
Le travail sur la densité, la mixité et la proximité ayant été réalisé à l'échelle du SCoT (cf. carte ci-dessous), l'expertise sur les typo-morphologies urbaines peut être réalisée pour l'ensemble des communes.

Au-delà de l'analyse sur leurs « formes » et la manière dont elles se sont développées, cet exercice peut permettre l'identification de problématiques similaires entre communes. Et par ricochet, de processus de réflexions et de solutions proches pour mettre en oeuvre l'objectif initial, à savoir le dessin des centralités urbaines.

L'expertise menée, à considérer ici comme un premier regard, a permis de regrouper les communes autour de 4 typo-morphologies (cf. cartes et schémas page 7) selon :

- la forme de leur enveloppe urbaine. Elles sont alors considérées comme « **groupées** » (avec un bâti dans l'ensemble ramassé) ou « **dispersées** » (avec un bâti dans l'ensemble lâche). A noter que dans les deux cas, certaines communes peuvent avoir une spécificité complémentaire et être considérées comme « **linéaires** ».
- la forme de leur polarisation. Elles sont alors considérées avec un « **noyau unique** » (avec un secteur qui concentre en particulier les équipements et commerces) ou « **multi noyaux** » (avec au moins deux secteurs...). A noter que la typologie multi-noyaux ne renvoie pas nécessairement à des espaces bâtis bien distincts, même si cela reste une exception, en l'occurrence pour les communes de l'agglomération.

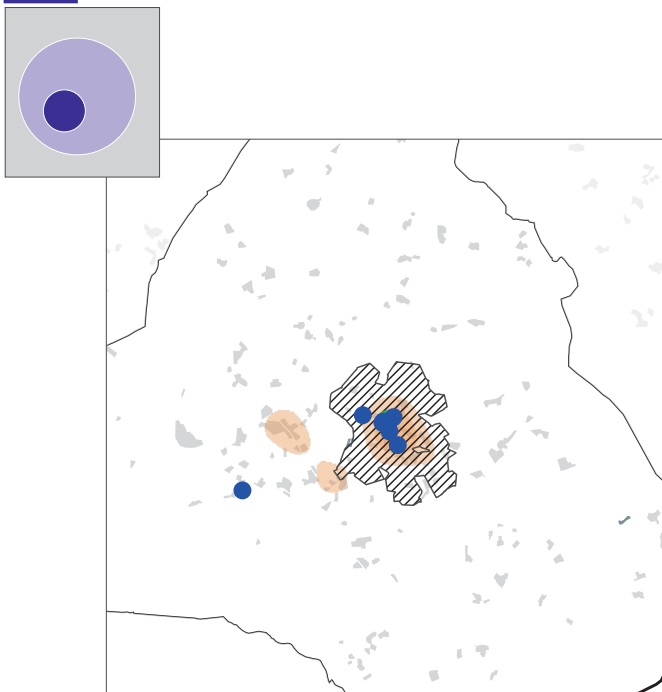
Enfin, quelques communes ne rentrent pas dans les typo-morphologies retenues et sont considérées comme « **atypiques** ». ■



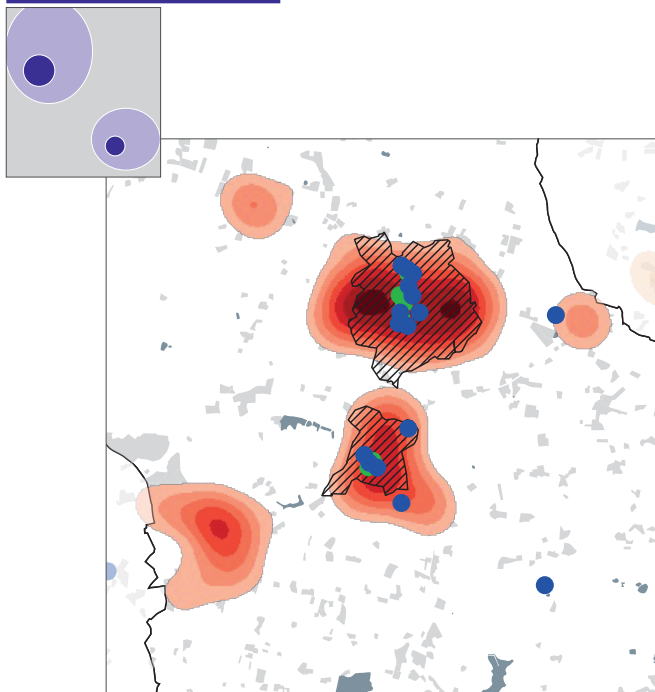
La densité de population, la mixité des fonctions urbaines et la proximité à l'échelle du SCoT  
Source : AUDAP Février 2016

**Exemples de typo-morphologie de commune GROUPEE, avec un noyau unique (Hélette) ou multi-noyaux (Saint-Martin de Seignanx)**

**HÉLETTE**

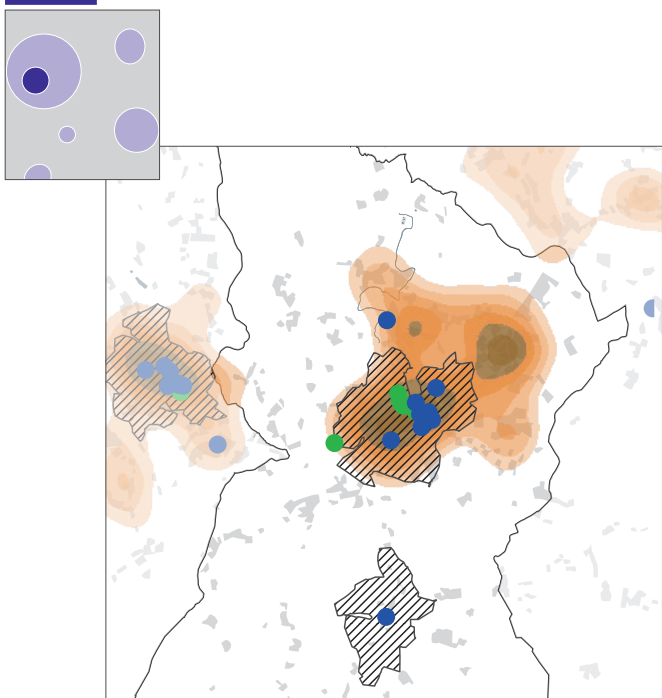


**SAINT-MARTIN-DE SEIGNANX**

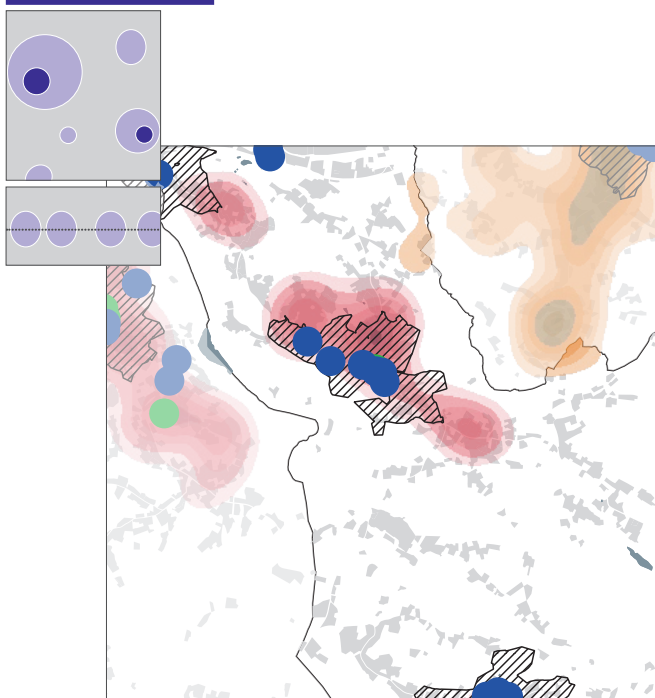


**Exemples de typo-morphologie de commune DISPERSEE, avec un noyau unique (Espelette) ou multi-noyaux (Mouguerre)**

**ESPELETTE**



**MOUGUERRE (linéaire)**



## LEXIQUE

### Carroyage

*Découpage de l'espace géographique en mailles régulières de forme carrée et de taille fixe permettant d'agréger de l'information statistique sur une base uniforme.*

### Centralité urbaine (DOO du SCoT BSL)

*Les centralités urbaines incluent tout secteur, notamment centre-ville, centre-bourg ou centre de quartier structuré, caractérisé par un bâti continu, dense - comparativement aux tissus urbains environnants - présentant une diversité de fonctions urbaines.*

*Par diversité de fonctions, on entend ici la présence conjointe de logements, emplois, commerces, équipements publics et collectifs...*

*Les centralités sont donc des lieux urbanisés, qui permettent la rencontre et l'échange entre les individus du fait des fonctions qu'ils offrent. Au sein du SCoT, il peut exister plusieurs centralités urbaines au sein d'une même commune.*

## ALLER PLUS LOIN

L'expertise à l'échelle des 48 communes ne permet pas d'exploiter toutes les données du fait de l'importance du périmètre étudié, mais un travail à l'échelle communale et/ou intercommunale peut apporter une expertise complémentaire et affiner les résultats en termes de :

- MIXITE : avec un travail sur des données économiques et la géolocalisation des établissements, des emplois (par fourchette)

- PROXIMITE : avec l'intégration des cheminements (seul le réseau viaire a été pris en compte à l'échelle du SCoT) ou encore de la topographie, notamment pour affiner les isochrones et donc les distances-temps parcourues à pied, mais surtout à vélo.

- ENVIRONNEMENT : avec l'intégration des périmètres réglementaires reconnus, voire des espaces plus ordinaires mais à la potentialité écologique pressentie (cf. méthode AUDAP sur « Modélisation de la Trame Verte Ecologique - Outil d'évaluation de biodiversité d'un territoire »).

En fine, un recollement des résultats avec les zonages des documents d'urbanisme (capitalisés d'ailleurs à l'AUDAP) permettrait d'avoir un aperçu, s'il y a matière, du différentiel entre l'existant et les résultats. Et par ricochet, de l'évolution à envisager pour être compatible avec les orientations et objectifs du SCoT.



Petite caserne  
2 allée des platanes - BP 628  
64106 Bayonne Cedex  
Tél. 05 59 46 50 10

4 rue Henri IV - Porte J  
64000 Pau  
Tél. 05 33 64 00 30

[www.audap.org](http://www.audap.org)



Schéma de Cohérence Territoriale  
AGGLOMÉRATION DE BAYONNE  
ET DU SUD DES LANDES

19, rue Jean Molinié  
64100 Bayonne  
Tél. 05 59 74 02 57

[www.scotab.fr](http://www.scotab.fr)

