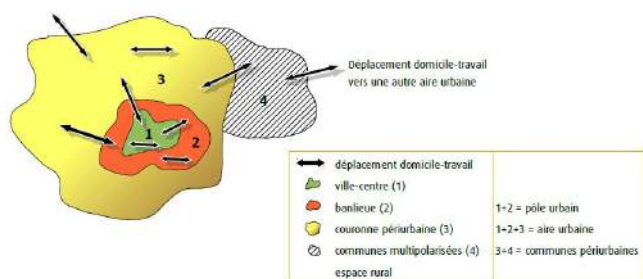


VILLE DURABLE ET URBANISME FICHE 1



Les déplacements domicile-travail selon le zonage INSEE

« Etalement urbain : où est le problème ? » CEREMA -
Direction Territoires et ville - Juillet 2014

DE QUOI S'AGIT-IL ?

L'étalement urbain est le phénomène, initié au début des années 1970, qui caractérise la tendance à l'accroissement et au développement des aires urbaines vers la périphérie, au profit d'habitats de type peu dense (habitat individuel et banlieue pavillonnaire). Ce phénomène peut avoir des conséquences variées notamment en matière d'artificialisation des espaces, de consommation d'énergie, d'effets sur la biodiversité ou encore de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre via les déplacements engendrés¹.

QUEL LIEN EXISTE ENTRE DENSITÉ URBAINE ET QUALITÉ DE L'AIR ?

Les causes de l'étalement urbain sont multiples. Il résulte de l'interaction de plusieurs facteurs socio-économiques et de contraintes spatiales et environnementales à l'échelle locale. Certaines préférences en matière d'habitat (accès à l'habitat individuel) et de transports (possession d'un véhicule personnel) prennent part à l'accélération de l'étalement urbain. Il a été établi que **les déplacements quotidiens domicile-travail ou domicile-études dans les zones moins denses impliquent l'utilisation de véhicules et de transports en communs qui accentuent la mobilité.** Ceci engendre un phénomène de congestion du trafic.

La densité urbaine, au contraire, implique le constat suivant : **une densité de population plus élevée permet de réduire la distance des déplacements induits quotidiennement par personne et limite de surcroît la pollution liée aux transports.** Il faut toutefois rester vigilant car une densité trop élevée peut également conduire au phénomène de congestion dans les transports. Ce qui impacte de façon négative l'exposition des populations vis-à-vis de la pollution atmosphérique qui pourrait, par exemple, se traduire au niveau local par une dégradation de la qualité de l'air au sein des bâtiments. Une densification trop importante en matière d'habitat pourrait être également préjudiciable vis-à-vis des émissions liées au besoin de chauffage dans les bâtiments. Ainsi, **il est nécessaire dans une telle démarche de proposer une offre de déplacement en adéquation avec les objectifs de limitation de l'étalement urbain.** Par exemple, afin d'inciter à l'utilisation des transports en commun et de modes doux favorables à la qualité de l'air et de limiter l'exposition des populations à la pollution.

QUELLES ACTIONS, APPLICABLES À MON TERRITOIRE, PRENNENT EN COMPTE LA GESTION DE L'ÉTALEMENT URBAIN ?

Le Nord - Pas-de-Calais concentre une grande part de sa population au niveau de zones urbaines (76 %). Depuis le début des années 2000, Lille ainsi qu'une grande partie de sa banlieue proche se redensifient de manière plus prononcée que les espaces périurbains limitrophes. La majeure partie des autres grands pôles de la région comme Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer connaissent eux un exode des centres villes accompagné d'un étalement urbain (INSEE). Pour faire face à ce constat, des outils de planification sont élaborés à différentes échelles sur le territoire comme les SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), les PLU (Plan Local d'Urbanisme), les PDU (Plan de Déplacement Urbain) et d'autres documents tels que les SRCAE (Schémas Régionaux Climat Air Énergie) et les PCET (Plan Climat Energie Territorial). Leur articulation ainsi que la prise en considération de l'étalement urbain sur le territoire, sont des moyens de lutter contre le phénomène.

POUR ALLER PLUS LOIN

La loi Grenelle 2 (loi du 10 juillet 2010) portant engagement national pour l'environnement renforce la considération au sujet de l'étalement urbain à l'intérieur des documents d'urbanisme tels que les SCoT et les PLU. Cette loi, en faveur d'un aménagement cohérent et économe de l'espace, permet de doter les documents d'urbanisme d'outils leur permettant d'agir sur des thématiques liées aux déplacements et transports, à l'emploi, à l'habitat ou encore au commerce qui influencent directement ou indirectement la qualité de l'air.

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIAL (SCOT) DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE (RUG)

Approuvé en décembre 2012, le SCoT de la région urbaine de Grenoble intègre à la fois la question de la qualité de l'air et de l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, mais aussi les problématiques liées à l'urbanisme.

QUALITÉ DE L'AIR SUR L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

Dans son bilan sur la qualité de l'air de 2013 Air Rhône-Alpes a évalué la qualité de l'air sur l'agglomération grenobloise. Du fait de sa topographie et de sa climatologie particulière (vallée alpine) et des activités humaines (trafic, industrie, chauffage), l'agglomération est soumise à la pollution atmosphérique. **En 2013, le territoire a certes enregistré une amélioration de la qualité de l'air par rapport à l'année 2004, mais ne respecte cependant pas les valeurs limites réglementaires pour 3 polluants : le dioxyde d'azote, les particules PM10 et l'ozone.** En matière d'exposition de la population, ces dépassements ont un caractère préoccupant du fait des impacts sanitaires qu'ils sont susceptibles d'engendrer.

ORIENTATIONS DU SCOT EN FAVEUR DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Elaboré en vue d'établir les règles qui permettent d'atteindre les objectifs et orientations stratégiques du SCoT, le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) propose des recommandations et des modalités à mettre en œuvre concernant l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Ce dernier contient des orientations permettant de concilier intensification urbaine et limitation de l'exposition de la population aux pollutions atmosphériques et aux nuisances sonores.

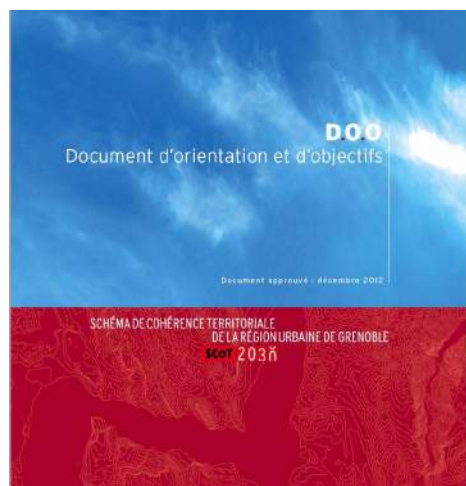
Ces orientations, destinées à être intégrées dans les documents d'urbanisme locaux et appliqués aux projets d'aménagements, impliquent² :

LA RÉDUCTION À LA SOURCE DES POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES ET DES NUISANCES SONORES	LA PRÉVENTION DE L'EXPOSITION DE LA POPULATION AUX POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES ET AUX NUISANCES SONORES
Réduction des émissions liées aux trafics <ul style="list-style-type: none">● Réduire le trafic de poids lourds et optimiser les transports de marchandises ;● Développer des offres alternatives à l'automobile (transports en commun, modes actifs, covoiturage, etc.) et réduire le trafic automobile ;● Limiter les impacts sur la qualité de l'air et le bruit lors de la programmation et la mise en œuvre de nouvelles infrastructures de transports.	Pour les zones urbaines déjà bâties non loin de voies génératrices de pollution atmosphérique et sonore <ul style="list-style-type: none">● Interdire toute nouvelle implantation d'activité économique ou d'équipement qui aggraverait la situation au regard de la qualité de l'air et des nuisances sonores ;● Protéger les établissements recevant un public sensible en installant des protections contre les nuisances sonores et/ou des systèmes de traitement de l'air intérieur ;● Rendre possible une délocalisation des établissements vers des lieux moins exposés.
Réduction des émissions liées aux activités économiques <p>Prévoir un éloignement entre les zones de développement de l'habitat et les sites accueillant ou susceptible d'accueillir des activités économiques qui génèrent la dégradation de la qualité de l'air.</p>	Pour toute opération d'urbanisme située aux abords de voies génératrices de pollution atmosphérique et sonore <p>Prendre en compte les contraintes en lien avec la pollution atmosphérique et concevoir l'opération en ne dégradant pas les conditions de dispersion des polluants (ex : ne pas générer de rues canyon).</p>

Ces orientations doivent être combinées avec celles qui traitent de l'organisation des déplacements et qui visent notamment à :

- Améliorer les conditions de déplacement sur les longues distances ;
- Concevoir une offre de déplacement pour une organisation plus équilibrée des déplacements.

Le SCoT de la région urbaine de Grenoble traite également de questions plus larges dans une perspective de réduction de l'étalement urbain et de la consommation de l'espace, et ce en matière de logement, de consommation de foncier selon le type d'habitat ou encore d'espaces préférentiels de développement.



Document d'orientation et d'objectifs du SCoT de la Région Urbaine de Grenoble
www.region-grenoble.org

2 / Agence d'urbanisme de la région grenobloise – D.O.O. : Document d'Orientations et d'Objectifs – Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Urbaine de Grenoble – Décembre 2012.

LA DÉMARCHE LILLOISE DES DIVAT - DISQUES DE VALORISATION DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

C'est dans le cadre de la révision du plan de déplacement urbain intercommunal (PDU 2010-2020) sur le territoire de Lille Métropole que la démarche des disques de valorisation des axes de transports collectifs (DIVAT) est apparue. Celle-ci s'intègre parfaitement au concept de « ville intense » selon lequel une ville maîtrise son étalement urbain en s'appuyant sur une valorisation de ses équipements, services et réseaux de transports. La démarche traduit ainsi une volonté de mettre en œuvre une articulation entre urbanisme et transports dans un contexte de développement durable et plus précisément de lutte contre l'étalement urbain.

QUE SONT LES DIVAT ?

Les DIVAT permettent d'identifier les sites à potentiel urbain autour des axes de transports pour lesquels des principes d'amélioration en termes d'accessibilité, de mobilité et de développement urbain peuvent être intégrés notamment afin de faire face à l'étalement urbain. Le terme désigne plus particulièrement un disque de 500 mètres de diamètre, centré sur une station de transport public lourd que constituent le métro, le tramway ou encore le train et le bus. On distingue les DIVAT en fonction de la qualité et du niveau de service de l'axe de transports collectifs auxquels ils sont rattachés ainsi qu'en fonction des spécificités du territoire dans lesquels ils sont ancrés.

CONTENU DES DIVAT

Des propositions d'actions au sein des DIVAT ont été formulées autour de six axes, qui concernent des questions en matière de foncier (stratégie foncière adaptée au DIVAT), de stratégie urbaine et d'évolutions à intégrer aux documents de planification urbaine

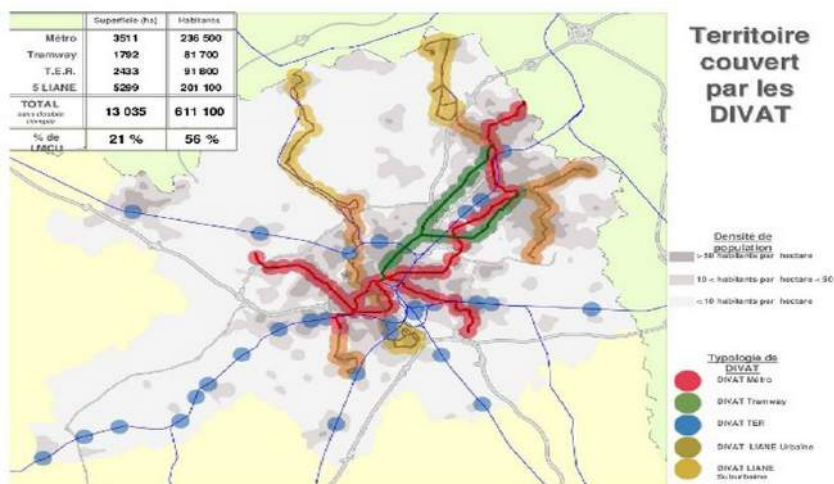
(densités minimales, abandon ou augmentation du coefficient d'occupation des sols). D'autres pistes ont été également mises en avant et visent à améliorer l'offre et le service de transports collectif (fréquences, capacité du matériel roulant sur certaines lignes), à favoriser les modes de déplacements doux en partance et vers les transports en commun (itinéraire de mobilité douce) ou encore à adapter le stationnement des véhicules particuliers et des vélos (normes et règles en matière de stationnement).

Les actions proposées sont à terme intégrées aux documents de planification comme dans le futur SCoT, le Programme Local de l'Habitat et lors de la révision du PLU. Les actions proposées en matière de DIVAT sont directement intégrées dans le PDU.

LES DIVAT EN FAVEUR D'UNE MOBILITÉ DOUCE

Des actions ont été instaurées dans le PDU en faveur du report de mobilité de l'automobile vers les modes doux (marche et vélo). La marche étant le deuxième mode de déplacement utilisé par les habitants au sein de Lille Métropole, l'objectif est de renforcer l'utilisation de ce mode de déplacement tout en développant les transports collectifs et le vélo. A titre d'exemple, il est proposé d'améliorer des itinéraires pour les piétons plus confortables et plus sûrs notamment pour les personnes à mobilité réduite en créant, d'ici 2020, 100 km d'itinéraires accessibles au sein des DIVAT pour faciliter l'accès au réseau des transports collectifs.

Ces actions sont bénéfiques pour la qualité de l'air car elles incitent à se déplacer autrement et mettent l'accent sur les modes de déplacements à moindre impact sur l'environnement.



Répartition des Disques de Valorisation des Axes des Transports (DIVAT) autour des stations de métro, train, tramway, LIANE de Lille

Document de la Métropole Européenne de Lille - Avril 2009

PROJET SESAME : LIENS ENTRE FORMES URBAINES ET PRATIQUES DE MOBILITÉ

Le projet mené par le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les transports urbains (CERTU) a eu en partie pour objectif d'aider à la définition des politiques urbaines et d'en évaluer les impacts associés par le biais d'indicateurs.

Une liste de 500 indicateurs a été établie pour plusieurs domaines incluant les pratiques de déplacements, l'offre de transports, l'occupation des sols et les impacts sur l'environnement. Des données qualitatives ont également été rassemblées à propos des politiques de transports mises en œuvre au niveau local. Les indicateurs ont ensuite permis de construire une base de données pour 57 agglomérations européennes en France, en Allemagne,

aux Pays-Bas, en Suisse, ainsi qu'en Espagne. Leur analyse a abouti à l'élaboration de conclusions quant à l'impact de décisions ou de politiques de transport et d'urbanisme mises en œuvre ou à l'état de projet.

Les points de conclusion mis en avant sont en faveur d'un accroissement de la densité urbaine au sein des agglomérations, d'une structuration du développement urbain autour d'un nombre limité de pôles affichant une bonne desserte en transport en commun ainsi que par la route, d'une amélioration de l'offre de transports publics ou encore d'une incitation aux modes de transports doux.

LA PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ DE L'AIR À L'ÉCHELLE LOCALE : EXEMPLE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE VILLEPINTE

La commune de Villepinte n'échappe pas au phénomène d'étalement urbain. A l'échelle de l'intercommunalité, le territoire de Villepinte ne possède pas de SCoT et les documents qui s'imposent à son PLU sont le schéma directeur de la région Île-de-France (SRDIF) ainsi que son plan de déplacements urbains (PDUIF). Dans un contexte où les déplacements ne cessent de croître, ce dernier a pour objectif de réduire la part des déplacements en voiture et deux roues en y associant un accroissement de l'utilisation des modes actifs et des transports en commun. Les orientations contenues dans le PLU participent localement à la préservation de la qualité de l'air.

Les données INSEE indiquent que malgré un réseau de transports collectifs développé (du fait d'une forte densité de population), la voiture est le mode de transport le plus utilisé par les habitants de Villepinte pour leurs déplacements domicile-travail (55%). La commune est fournie en matière de gares et de lignes de bus cependant leur utilisation par les usagers et freinée par une desserte non optimale rendant l'offre inadaptée. Elle a également identifié un manque de cohérence et de continuité dans les itinéraires dédiés à l'utilisation des modes doux bien que les conditions soient favorables à la pratique du vélo et de la marche (faibles variations topographiques et taille de la commune). Ces usages ont un impact potentiellement négatif sur la qualité de l'air.

La qualité de l'air est l'une des thématiques prise en considération :

INCIDENCES POSITIVES	INCIDENCES NÉGATIVES	TRADUCTION RÉGLEMENTAIRE DANS LE PLU / MESURES COMPENSATOIRES
Création d'un secteur mixte générateur d'activités commerciales et de services à l'échelle du quartier qui permet de limiter les déplacements motorisés.	Apparition de flux de déplacement supplémentaires à prévoir incluant des transports motorisés.	<ul style="list-style-type: none">● Réserver un emplacement afin d'élargir le boulevard en vue d'accueillir un transport collectif en site propre ;● Développer des liaisons douces dans les aménagements futurs ;● Mettre en place un apaisement de la circulation pour les voies automobiles au sein du secteur (réduction de vitesse et modification des normes de stationnement).

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), deuxième document du PLU, est en faveur des infrastructures de transports collectifs et souhaite renforcer les liaisons entre quartiers. En matière de mobilité, il s'agit d'encourager les déplacements actifs et doux et les transports en commun. L'aménagement proposé est en adéquation avec les objectifs du PADD. En effet, l'implantation de commerces induirait une proximité des services qui serait synonyme de report modal vers les modes de transports doux et/ou les transports en commun.



Localisation du site entre le parc de la Noue et le boulevard Ballanger faisant l'objet d'une requalification

Rapport de présentation du PLU de la ville de Villepinte - 3^e partie

ORIENTATIONS EN FAVEUR DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Le PLU comporte des orientations qui vont dans le sens de la densification et du renouvellement urbain. Au cœur même du tissu urbanisé de la commune, une zone a été identifiée le long d'un boulevard pouvant faire l'objet d'un aménagement. Le site correspond à une bande enherbée considérée comme zone mixte susceptible d'accueillir des équipements commerces et services. La parcelle n'est pas intégrée au réservoir de biodiversité de la commune et d'un point de vue paysager elle n'est dotée d'aucune fonction particulière. Les incidences positives et négatives sur l'environnement ont été recensées et des dispositions réglementaires et/ou des mesures correctives sont prises dans le PLU vis-à-vis de ces dernières.

CE QU'IL FAUT RETENIR...

L'étalement urbain est un phénomène complexe aux causes multiples dont les conséquences ne sont pas sans incidences en matière de pollution et d'exposition des populations. Pour y faire face, des solutions sont mises en application. La loi Grenelle 2 et les différents documents de planification existants (SCoT, PLU et PDU) en sont l'illustration et vont en ce sens. Ils contiennent notamment des mesures en faveur de la densification des aires urbaines. En matière de mobilité il s'agit surtout de diminuer l'utilisation de l'automobile au profit des transports en commun et de développer des solutions de mobilité douces, lesquelles sont à la fois moins impactantes sur la qualité de l'air, puisqu'elles

permettent une réduction des émissions de polluants, et bénéfiques pour la santé en favorisant les possibilités de pratiquer des activités physiques. Par ailleurs, en raison des spécificités inhérentes à chaque région urbaine (dynamique sociale et économique, caractéristiques géographiques particulières) il n'existe pas de solution universelle permettant de stopper la progression du phénomène d'étalement. Il convient alors d'étudier et de mettre en place une stratégie spécifique adaptée à l'environnement urbain en question.

