

FICHE

URBANISME ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



CLIMAT PRATIC
L'outil de votre politique climat énergie

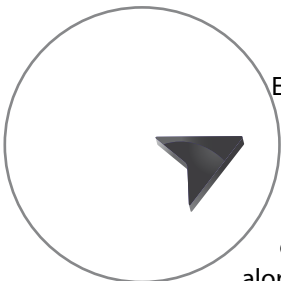


SOMMAIRE

- **ORGANISER LE PILOTAGE DES DOCUMENTS ET OPÉRATIONS D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT**
Ligne 1 tableur / page 4
- **SE DOTER DE DOCUMENTS DE PLANIFICATION VOLONTARISTES EN MATIÈRE DE CLIMAT-ÉNERGIE**
Ligne 2 tableur / page 6
- **ORGANISER LA MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES ET DES OPÉRATIONS D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT**
Ligne 3 tableur / page 10
- **INTÉGRER LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE (MDE) DANS LES DOCUMENTS ET PROJETS D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT**
Ligne 4 tableur / page 13
- **INTÉGRER LE DÉVELOPPEMENT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES (ENR) DANS LES DOCUMENTS ET PROJETS D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT**
Ligne 5 tableur / page 17
- **PRENDRE EN COMPTE LA MOBILITÉ DANS LES DOCUMENTS ET PROJETS D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT**
Ligne 6 tableur / page 21
- **ÉLABORER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT VOLONTARISTE**
Ligne 7 tableur / page 28



INTRODUCTION



En France, près des trois quarts de la population vit dans les unités urbaines qui occupent seulement 18 % du territoire. Durant la dernière décennie, la croissance démographique a été de l'ordre de 11 % alors que la surface artificialisée a augmenté de plus de 40 %. L'équivalent d'un département est ainsi artificialisé tous les 7 ans. La France, comme d'autres pays européens, s'est donc progressivement écartée du modèle, plus efficace, dit de la « ville compacte mixte » (mixité des fonctions d'habitat, de services, des activités économiques...).

L'étalement urbain qui privilégie dans les zones périurbaines une densité du bâti plus faible qu'en centre-ville, se traduit par une urbanisation non organisée, principalement pavillonnaire et gourmande de surface. Ce phénomène est fortement générateur d'émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), en particulier dans le domaine des transports (prépondérance de la voiture individuelle) et du bâtiment (maisons individuelles). 50 % des constructions neuves se font dans les villes de moins de 2000 habitants : l'étalement urbain gagne les petites collectivités et les territoires ruraux. De plus en plus de personnes qui se sont installées loin de la ville-centre et de leur lieu de travail, souvent pour des raisons de coût du foncier, sont menacés par la précarité énergétique liée au coût des déplacements – autrement appelé « isolement énergétique » (Cf. Fiche « Mobilité », Action 11).

L'étalement urbain est également très consommateur de terres agricoles et d'espaces naturels et onéreux pour la collectivité en termes de coûts de réseaux et services collectifs (réseau d'électricité et de gaz, éclairage public, ramassage scolaire, etc.), voire trop coûteux pour que certains services publics puissent être mis en place (réseaux de chaleur, transports collectifs, par exemple). Le mitage (l'éparpillement des constructions qui morcellent le territoire) et l'artificialisation des

sols sont particulièrement dommageables à la biodiversité, déjà fortement menacée par l'impact des changements climatiques.

L'imperméabilisation des sols accroît également les risques d'inondation, alors même que les changements climatiques auront pour conséquence l'augmentation du nombre et de la fréquence des événements climatiques extrêmes, du type « très fortes précipitations ». Par ailleurs, entre 1999 et 2006, le nombre de logements dans les zones inondables a augmenté de 8 %, soit autant qu'en dehors de ces zones à risques⁽¹⁾. Dans les documents d'urbanisme, il est donc fondamental d'améliorer la prise en compte des risques actuels, mais également les risques à venir, en raison des changements climatiques..

Les décisions prises par les collectivités en matière d'urbanisme et d'aménagement ont un fort impact sur les émissions de GES du territoire et son adaptation ou sa vulnérabilité aux impacts du changement climatique. Les débats du Grenelle Environnement ont clairement établi la responsabilité des documents d'urbanisme (SCoT, PLU, Cartes communales) dans la lutte contre le changement climatique. Depuis l'adoption de la loi Grenelle 2, la nouvelle rédaction de leurs principes fondateurs (article L 121-1 du code de l'urbanisme, article 14 de la loi) précise au nombre des objectifs du développement durable « la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la maîtrise de l'énergie », mais aussi le principe de « la diminution des obligations de déplacements ». Plusieurs évolutions ont été introduites dans le code de l'urbanisme afin de permettre aux collectivités de mieux prendre en compte les enjeux climat-énergie dans leurs documents et projets d'aménagement et d'urbanisme.

⁽¹⁾ L'environnement en France, Edition 2010, Références, CGDD, Juin 2010.

ORGANISER LE PILOTAGE DES DOCUMENTS ET OPÉRATIONS D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT

Le pilotage de documents et projets d'urbanisme permet de faire participer les acteurs privés et publics mais relève au final de la décision politique, informée et motivée par l'intérêt public à long terme. L'organisation d'un vrai pilotage des collectivités locales des documents et opérations d'urbanisme et d'aménagement, le développement du village, du bourg-centre ou de la ville vous permettra de prendre en main l'urbanisme et de ne pas le laisser aux seuls soins des intérêts privés.

Démarrer

D

Désignez un élu et, si possible, un technicien responsables de l'urbanisme

Explication de l'action

La première étape du pilotage consiste à en identifier les responsables politiques et techniques.

Éléments de méthode

Désignez a minima un élu et, si possible, un responsable technique (urbaniste).

Le fait de déléguer la compétence « élaboration » du Plan Local d'Urbanisme (PLU) à l'intercommunalité permettra de gérer de manière plus coordonnée et cohérente l'aménagement du territoire et l'urbanisme à l'échelle du bassin de vie. Cela permettra également de mutualiser les moyens humains et financiers liés à cette compétence. C'est un avantage non négligeable, notamment pour les petites communes qui ne disposent pas des moyens suffisants pour recruter en interne et peuvent, par ce biais, disposer d'un chargé de mission urbanisme compétent à l'échelle intercommunale.

Consolider

C

Partagez une culture et des termes communs

Explication de l'action

Le partage entre élus et techniciens de la commune et de l'intercommunalité d'une culture et de termes communs est une première étape indispensable pour s'approprier un sujet assez complexe. Il s'agit notamment de partager des

« termes » communs : il se peut que les différents élus, techniciens et acteurs associés ne partagent pas la même définition d'un terme (« étalement urbain », « densification », « ville compacte », « éco-quartier ») et emploient au final le même terme sans parler de la même chose.

Éléments de méthode

Commencez par échanger avec l'ensemble des personnes et structures impliquées dans l'urbanisme et l'aménagement sur votre territoire sur ces grands termes afin d'en partager une définition commune. Vous pouvez par exemple rédiger ensemble une note de cadrage sur les principaux termes de la thématique « urbanisme et aménagement ».

Ce travail vous permettra ainsi d'engager une phase de sensibilisation et d'information (Cf. Action 1.B).



EXEMPLES

L'agglomération de Rennes a mis en place pour faire naître une culture commune un groupe de travail « formes urbaines » et accompagne des communes grâce aux services des études urbaines développés avec la Ville, etc.

Décoller

B

Sensibilisez les élus et services à l'urbanisme durable

Explication de l'action

La sensibilisation des élus et services impliqués est indispensable pour ne pas commencer l'élaboration d'un projet de territoire sur des idées reçues, des malentendus, et ne pas rester coincé sur de faux débats.



Éléments de méthode

Si l'urbanisme commence au coin de sa rue, la visite de projets d'urbanisme en dehors du territoire, et même à l'étranger, est souvent très appréciée des élus et services. Elle permet de « voir » un exemple concret, de montrer qu'un tel projet est possible et de susciter l'envie d'agir. Même si ce projet particulier ne sera certainement pas dupliquable à l'identique sur votre territoire, cela n'est pas l'objectif : il s'agit avant tout de générer un déclic. Prolongez les échanges générés durant le voyage d'études autour d'un groupe de travail spécifique, d'un guide ou des fiches thématiques, etc.

Des ateliers thématiques réguliers sur des cas pratiques, un projet partagé d'urbanisme durable, des formations suivies de débats sur des thématiques précises de l'urbanisme durable, des retours d'expérience présentés par d'autres acteurs ou collectivités, sont autant de moyens de créer et d'entretenir cette culture commune, mais aussi d'entraîner l'appropriation de ce sujet par chaque élu et chaque service.



EXEMPLES

En Alsace, le Pays d'Alsace du Nord, le Pays Thur Doller et le Pays Bruche Mossig Piémont ont sollicité le CNFPT pour monter une formation de 2 heures sur la maîtrise de l'énergie (avec une introduction sur le changement climatique).



INDICATEURS

Nombre de sessions de formation organisée.
Nombre d'élus et d'agents participants.

Devenir exemplaire **A**

Co-organisez des sessions de sensibilisation / formation auprès des maîtres d'ouvrage du territoire

Explication de l'action

Au moment du permis de construire, il est trop tard pour intégrer des mesures énergie-climat et des principes d'urbanisme durable. La traduction sur le terrain du projet de territoire d'aménagement durable, dans les projets de construction ou de rénovation de logements, nécessite un partage d'une culture commune avec les autres acteurs de l'aménagement : bailleurs sociaux, lotisseurs, promoteurs, constructeurs, aménageurs de zones d'activité etc. Ces derniers doivent également disposer des compétences nécessaires. La règle ne crée pas des projets de construction ou de rénovation exemplaires.

Éléments de méthode

Travaillez en partenariat avec la Chambre des Métiers et de l'Artisanat et les fédérations professionnelles, ainsi qu'avec d'autres collectivités, afin de mutualiser les moyens et de toucher plus de public.

Organisez des sessions de sensibilisation, de formation et d'échanges avec les acteurs du territoire, adaptées aux problématiques de ces acteurs. Instaurez un dialogue régulier avec eux et valorisez les réussites communes.

SE DOTER DE DOCUMENTS DE PLANIFICATION VOLONTARISTES EN MATIÈRE DE CLIMAT-ÉNERGIE



OUTILS ET RÉFÉRENCES

« La prise en compte de l'énergie et du climat dans les SCoT » Les notes d'ETD, Juillet 2009 : http://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/content/download/22266/380859/version/5/file/noteScotEc0709.pdf

« Schéma de cohérence territoriale et développement durable, un nouvel avenir pour les territoires » ARPE, Janvier 2011 : http://www.territoiresdurables.fr/upload/pagesEdito/fichiers/SCoT_et_DD_DEF_WEB.pdf

Démarrer

D

Identifiez l'existence ou non de documents d'urbanisme et de planification et évaluez la prise en compte des enjeux climat-énergie dans ces derniers, le cas échéant

Explication de l'action

La première condition pour mettre en œuvre une politique d'aménagement et d'urbanisme durable est de disposer sur le territoire d'un document d'urbanisme construit autour du projet d'aménagement et de développement durable du territoire (PADD) : Plan Local d'Urbanisme, ou mieux, un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI), qui vous permettra de traiter, de gérer l'urbanisme de manière concertée et cohérente à l'échelle de l'intercommunalité, et un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) à l'échelle du bassin de vie. Si vous n'en disposez pas encore, c'est l'opportunité d'en lancer un qui sera volontariste en matière d'énergie et de climat.

Éléments de méthode

Si votre territoire dispose d'un POS, d'un SDAU, ou même de documents d'urbanisme plus récents (PLU ou SCoT), la première étape est d'évaluer la prise en compte des enjeux climat-énergie, du rapport de présentation au Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), ou au règlement en passant par le PADD :

- Quels objectifs de réduction d'émissions de GES, de consommation d'énergie et de lutte contre l'étalement urbain et fonctionnel ? Sinon, quelles sont les mesures prises au regard de l'énergie et du climat ? Les mesures prises ont-elles eu les effets escomptés ? Sinon, pour quelles raisons et comment faire en sorte que cela marche mieux dans le prochain document d'urbanisme/de planification ?
- Quelles mesures concernent la gestion durable de l'eau, la place de la nature en ville, la gestion des risques ? Quel lien peut être fait avec l'adaptation aux changements climatiques ?
- Quelle intégration des objectifs dans l'ensemble des politiques sociales, économiques et environnementales ? Quelle articulation avec d'autres documents structurants ? (SCoT, PCET, Charte de Pays, de PNR, PDU etc.)

Le cas échéant, si votre territoire fait partie d'une zone concernée par une charte de pays ou une charte des parcs naturels régionaux, évaluez-le sur la même base de questions.

Prenez en compte les évolutions du Code de l'Urbanisme suite aux lois Grenelle 1 et 2 qui fixent de nouveaux objectifs pour les documents d'urbanisme : réduction des émissions de GES, diminution des obligations de déplacement, préservation et restauration des continuités écologiques, préservation des ressources naturelles, diversité des fonctions urbaine et lutte contre l'étalement urbain.

Consolider

C

Engagez une démarche d'élaboration ou de révision d'un PLU/PLUI/SCoT en tenant compte des enjeux climat-énergie

Explication de l'action

La loi Grenelle 2 exige que les documents d'urbanisme déterminent les conditions permettant d'assurer la réduction des émissions de GES, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables. Comment s'y prendre le plus en amont possible ?

Éléments de méthode

Prendre en compte les enjeux climat-énergie dans un nouveau document d'urbanisme ou renforcer son intégration dans le document d'urbanisme en vigueur par une révision. Commencer par redéfinir dans le PADD votre vision pour le développement et l'aménagement durables de votre territoire.

Cette vision se construit sur une très bonne connaissance du territoire (diagnostic), établie dans le rapport de présentation et enrichie de l'évaluation de votre document d'urbanisme existant (Cf. Action 1.D).

La loi Grenelle 2 prévoit que ce diagnostic doit intégrer une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers au cours des dix dernières années, pour justifier les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation (notamment au regard des dynamiques économique et démographique). Il doit aussi prendre en compte le PCET s'il en existe un sur le territoire.

Mais, pour un diagnostic solide permettant de développer des objectifs pertinents, il est conseillé d'établir :

- Un état des lieux des opportunités de développement des énergies renouvelables locales, de réduction de consommation de ressources naturelles non renouvelables et de réduction de consommation d'énergie (information contenue dans le PCET). Ces opportunités alimentent la vision du développement économique du territoire,
- Un état des lieux des besoins en habitat et

en surfaces tertiaires réaliste, mis en perspective avec l'ensemble du bassin d'emploi,

- Un diagnostic foncier : quel foncier est mobilisable à court et moyen terme au sein de l'emprise urbaine ? En effet, Comment décider d'objectifs de consommation économe des sols et du calibrage des zones à urbaniser sans, d'une part, des hypothèses réalistes sur les besoins en logement et en locaux commerciaux et d'activités et, d'autre part, une vision à court et moyen terme des espaces disponibles à l'intérieur des périmètres urbanisés ?
- Évaluer la vulnérabilité du territoire au regard des enjeux climatiques afin d'identifier des mesures à mettre en place pour les éviter ou les réduire.

Au regard de ce diagnostic, à partager avec les acteurs et les habitants, le PADD :

- Intégrera des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, objectifs exigés par la loi Grenelle 2 qui ne seront plus seulement au regard de la demande supposée, mais prendront en compte l'offre foncière en priorisant l'offre comprise dans l'emprise urbaine (ces objectifs sont intégrés dans le DOO pour le SCOT),
- Pourra intégrer des objectifs de développement des énergies renouvelables locales et de réduction de consommation d'énergie et d'émissions de GES (Cf. Actions 4, 5 et 6),
- Pourra intégrer des objectifs permettant d'atténuer les émissions de GES dans les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, de lutte contre l'étalement urbain etc.
- Pourra intégrer des objectifs d'adaptation au changement climatique, intégrés notamment dans les objectifs de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, etc.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation, tenant lieu du programme local de l'habitat et notamment de Plan de Déplacement Urbain (PDU), sauf cas décrits dans la loi Grenelle 2, intègrent, elles aussi, des mesures climat-énergie.



Enfin, l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, obligatoires pour les SCOT et ceux susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, doit pouvoir aider au choix entre différents projets PADD, en évaluant leur impact sur l'environnement, notamment au vu des déplacements engendrés et des aléas futurs sur le prix des ressources fossiles.

Le rapport de présentation et l'état initial de l'environnement permettent opportunément de collecter toutes les informations réunies dans les études thématiques existantes ou dans les documents supra territoriaux. Vous en développerez d'autant l'articulation et la concertation autour de votre projet et garderez vos finances pour les éléments de diagnostic qui vous manquent.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

« Urbanisme et environnement, 20 cas pratiques » : <http://www.fnau.org/publications/etude-rapports.asp?annee=2008>

Décoller

B

Transcrivez les engagements climat-énergie pris dans le PADD dans le règlement du PLU/PLUI ou le DOO du ScoT ainsi que dans des orientations d'aménagement volontaristes

Explication de l'action

La loi Grenelle 2 exige que les documents d'urbanisme déterminent les conditions permettant d'assurer la réduction des émissions de GES, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables. Comment cela se traduit-il dans les prescriptions d'urbanisme ?

Éléments de méthode

Il s'agit de traduire le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) dans des prescriptions d'urbanisme du règlement pour le PLU/PLUI, du Document d'Orientations et d'Objectifs pour le SCoT. Ces prescriptions sont opposables au tiers dans le cas du PLU/PLUI et au PLU dans le cas du SCoT. Elles doivent prendre en compte le PCET. Elles sont décrites par zones dans le cas du PLU, et peuvent être détaillées par secteurs (ex : AU1, AU2, AU3 etc.)

Le règlement du PLU doit, depuis la loi Grenelle 2, fixer les conditions de desserte des terrains susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagements.

Il peut par ailleurs fixer :

- Les conditions de desserte par les voies et réseaux des terrains susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagements,
- Une densité minimale de construction quand il y a une desserte à proximité des transports collectifs existants ou programmés,
- Des performances énergétiques et environnementales renforcées aux constructions, travaux, installations et aménagements, notamment dans les secteurs qu'il ouvre à l'urbanisation,
- Un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments autre que d'habitation quand il y a une desserte transports collectifs.

Profitez de ces nouveaux outils et renforcez-les en intégrant :

- Des subdivisions de zones à urbaniser ou urbaines pour y nuancer les règles d'implantation, de densité, de diversité commerciale, d'assainissement et d'eaux pluviales, de protection des espaces verts et agricoles existants mais aussi les règles exigeant des espaces dédiés, à l'échelle de la parcelle, au parking des vélos ou à la nature en ville,
- Des orientations d'aménagement pour des secteurs à enjeux (centres à revitaliser, entrées de villes ou de bourg etc.)
- Pour les PLUI des schémas de secteur,
- Une charte d'aménagement et de construction durables adossée au PLU.

Si le SCoT est un document de cohérence territoriale qui doit rester dans le domaine des orientations et ne pas descendre au détail de la parcelle, le Document d'Orientations et d'Objectifs est opposable aux PLU. Il permet, à l'échelle d'un territoire supra-communal du bassin de vie, d'édicter des prescriptions cohérentes, notamment à travers l'édiction, obligatoire depuis le Grenelle 2 :

- Des objectifs chiffrés d'une consommation économe de l'espace par secteur, des orientations générales de l'organisation de l'espace et des conditions d'un développement urbain maîtrisé,



- des objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant, public ou privé
- des grandes orientations de la politique des transports et de déplacements (en l'absence de PDU)
- du document d'aménagement commercial qui répond aux exigences de revitalisation des centres-villes, de cohérence entre équipements commerciaux, de desserte en transports (notamment collectifs), et de maîtrise des flux de marchandises
- de conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Profitez des possibilités offertes par le Grenelle 2 :

- en fixant par secteur des densités minimales de construction et des obligations minimales (ou maximales) de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et minimales pour les véhicules non motorisés
- en imposant, préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau, l'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis, la réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées et des objectifs à atteindre en matière de maintien ou de création d'espaces verts.

Pour plus de détails, reportez vous aux Action 4, 5 et 6.

Enfin, revoyez l'ensemble des prescriptions : respectent-elles les objectifs du PADD ? S'articulent-elles entre elles ou certaines mesures s'opposent-elles les unes aux autres ?



EXEMPLES

- Le SCoT du Grand Douaisis a établi des objectifs de densité moyenne pour les nouvelles opérations et demandes dans le DOG (équivalent du DOO) que 40 % du développement urbain attendu d'ici 2030 soit localisé au sein des espaces urbains existants.
- Un volet urbanisme durable a été développé dans pratiquement tous les SCoT de Pays de la Loire : Pays du Mans, des Mauges, PNR Loire-Anjou-Touraine.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

L'ADEME, le CERTU, les CETE et le Ministère de l'Écologie élaborent conjointement des outils d'aide à la décision permettant de comparer différents projets

de documents d'urbanisme (GES, SCoT et GES PLU) et d'opérations d'aménagement (GES, OPAM) au regard des émissions de GES induites (sortie prévue courant 2011).

Devenir exemplaire ➤ A

Articulez les documents d'urbanisme et d'aménagement avec les autres démarches territoriales et améliorez-les de façon continue

Explication de l'action

Le document d'urbanisme adopté, vient le temps de l'évaluation afin de constater ce qui marche mais aussi les objectifs non atteints et, ainsi, améliorer de façon continue les documents d'urbanisme.

Par ailleurs, l'articulation avec les autres démarches territoriales, du territoire ou des territoires environnants, non seulement dans leur élaboration mais aussi dans leur révision et leur évaluation, permet de gagner en cohérence et en efficacité : articulation avec l'agenda 21, PCET, PDU et PLH le cas échéant, documents de gestion du risques (PPRI etc.), de gestion de l'eau (SDAGE, SAGE), mais aussi SRCAE (Schéma Régional Climat Air Énergie) et autres schémas régionaux ou départementaux.

Éléments de méthode

Il s'agit, dans l'évaluation, d'identifier les raisons des écarts entre la vision du PADD et la réalité sur le terrain et, sur cette base, proposer des améliorations du document d'urbanisme et dans le pilotage des politiques d'urbanisme et d'aménagement (Cf. Action 1).

Les lois, les règlements et les autres démarches territoriales évoluent et demandent aussi des réadaptations, la loi Grenelle 2 par exemple modifie les PLU/PLUI.

Mettre en place l'évaluation des documents d'urbanisme ne demande pas de réinventer la roue, mais de s'appuyer sur les indicateurs déjà suivis par ailleurs (pour l'Agenda 21 ou par d'autres structures) et d'organiser leur centralisation.



EXEMPLES

La Ville de Frontignan a choisi de déclasser dans son PLU 250 hectares urbanisables afin de privilégier les friches industrielles dans les limites actuelles de la ville.

ORGANISER LA MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES ET DES OPÉRATIONS D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT

Dotez-vous des moyens et compétences nécessaires pour mettre en œuvre des politiques et opérations d'urbanisme et d'aménagement durables.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

L'Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU[®]) est une démarche développée par l'ADEME qui permet d'intégrer la dimension environnementale à chaque étape d'un projet urbain.

Plaquette de présentation de l'AEU[®] : <http://www2.ademe.fr/servlet/getBin?name=30C5F59D61D09FEC401978F969F17EF61242289548134.pdf>

«Réussir un projet d'urbanisme durable» – méthode en 100 fiches pour une Approche Environnementale de l'Urbanisme, édition ADEME/le Moniteur, mai 2006.

Guide du WWF « Urbanisme pour une ville désirable » : <http://www.wwf.fr/s-informer/campagnes/urbanisme-pour-une-ville-desirable>

Démarrer

D

Identifiez les acteurs et ressources du territoire

Explication de l'action

Les conditions d'un bon pilotage et d'une mise en œuvre des politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire sont la participation des acteurs ressources.

Éléments de méthode

Identifiez les acteurs et ressources du territoire : CAUE, Agence d'Urbanisme, Agence Locale de l'Energie, Espace Info Energie, Etablissement Public Foncier...

Identifiez également les chartes et outils mis en place telles que les chartes d'urbanisme durable, de paysage, etc.

Cette identification peut commencer tout simplement par l'échange d'informations sur les rôles respectifs de chacun bien sûr mais aussi sur les enjeux de l'urbanisme et de l'aménagement du développement durables qui président ou vont présider au document d'urbanisme.

Les acteurs ressources pourront alors participer à leur niveau au relais de ces enjeux développement durable :

- directement en orientant les permis de construire en amont de leur dépôt : CAUE, organisations du logement, EIE, mais aussi établissements bancaires accordant les prêts immobiliers
- à travers les outils et chartes qu'ils mettent en place
- en leur qualité de maître d'ouvrage : bailleurs sociaux, promoteurs, constructeurs, etc.

Consolider

C

Dotez-vous d'outils et de compétences climat énergie afin de mieux piloter vos opérations d'urbanisme et d'aménagement

Explication de l'action

L'organisation avec les acteurs ressources du territoire optimisée, le pilotage et la mise en œuvre des politiques inscrits au document d'urbanisme ou des opérations d'aménagement nécessitent de s'adjoindre des compétences climat-énergie



Éléments de méthode

Les compétences climat-énergie se développent :

- en interne, en renforçant la pluridisciplinarité de l'équipe : par des formations (Cf. Action 1.B), en développant les équipes projet ou encore à travers le recrutement de ces compétences
- en externe, en s'adjoignant les services d'un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage ayant parmi ses compétences pluridisciplinaires de solides compétences climat-énergie ou en contractualisant avec les acteurs ressource pour l'orientation des particuliers en amont des dépôts de permis de construire (Cf. Actions 4.D et 5.D).

Des outils climat-énergie peuvent venir aider au pilotage et à la mise en œuvre et alléger la charge de travail des équipes :

- élaboration d'une charte de construction d'aménagement et de construction durables à l'usage des particuliers
- pour les SCoT, une trame-type des cahiers des charges pour l'élaboration des PLU/PLUI
- mise en ligne sur extranet des documents-cadre comme le PLU, des organismes ressource etc.

Travaillez en partenariat avec les territoires environnants afin de mutualiser compétences et outils (Cf. Action 3.A)



EXEMPLES

Dans le cadre de son contrat d'axe pour la création d'une nouvelle ligne de tramway, la Communauté d'Agglomération Grenoble Alpes-Métropole (la Métro) a élaboré d'une charte urbanisme et transport concertée entre le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Communs) et les collectivités locales. Intégrée au PDU en 2007, cette charte concerne les lignes nouvelles et existantes : www.smtc-grenoble.org/files/genese_charte_urbanisme.pdf

« Guide de la qualité environnementale dans l'architecture et l'urbanisme à Grenoble. Aménagements, Bâtiments neufs, Constructions à réhabiliter. » annexé au PLU : www.energy-cities.eu/IMG/pdf/Guide_de_la_qualite_environnementale_dans_l_architecture_et_l_urbanisme.pdf



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Le guide méthodologique pour la mise en œuvre des contrats d'axe. Agence d'urbanisme et d'aménagement du territoire Toulouse Aire Urbaine, septembre 2007 : http://www.auat-toulouse.org/IMG/pdf/080122_Methodo_contrat_axe_light-2.pdf

Décoller

B

Assurez tant que possible la maîtrise d'ouvrage des opérations d'aménagement en prenant en compte les enjeux climat-énergie et, à défaut, investissez-vous fortement dans la définition des projets d'aménagement

Explication de l'action

La meilleure façon de s'assurer que les politiques d'aménagement et d'urbanisme sont bien mises en œuvre est d'être tant que possible maître d'ouvrage des opérations d'aménagement et de construction ou renouvellement urbain.

Éléments de méthode

Utilisez la palette d'outils urbanisme et foncier à votre disposition :

- les Zones d'Aménagement Concerté, afin d'être maître d'ouvrage d'opérations de construction ou de rénovation de quartiers, et de pouvoir intégrer dans la concession d'aménagement et dans le cahier des charges de cession de terrain des critères d'urbanisme durables et énergie-climat
- les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat et les Opérations de Renouvellement Urbain, en y adjoignant un fort volet énergétique et climatique
- le droit de préemption qui, dans le cadre plus large d'une politique foncière, permet de développer la maîtrise du développement urbain.

Au minimum, et notamment pour de grands sites à enjeux (friches qui se libèrent en centre-bourg ou ville, extensions urbaines prévues dans le document d'urbanisme, etc.), réalisez des études de prédéfinition des projets urbains et traduisez les le cas échéant dans les orientations d'aménagement et de programmation du PLU/PLUI. Cela n'empêche pas le dialogue avec les opérateurs privés.

Une des façons de s'assurer de la prise en compte des enjeux climat-énergie jusqu'à la réalisation du projet est d'en garder la maîtrise foncière.



EXEMPLES

La ville de Mordelles a pris en main le renouvellement de son centre-ville et l'accueil de nouvelles populations : <http://www.wwf.fr/s-informer/campagnes/urbanisme-pour-une-ville-desirable>

OPATB du Parc Naturel Régional du Pilat : <http://www.parc-naturel-pilat.fr>

OPAH du Sidobre et des Monts de Lacaune (81) : Le Syndicat mixte de Développement Alban, Montredon, Vabre (81 - 29 communes rurales, 2 500 habitants) a réalisé entre 2001 et 2004 une OPAH avec volet efficacité énergétique. Le maître d'œuvre était ADES Solidarité Montagne, structure porteuse du Pays Sidobre Monts de Lacaune. Les objectifs relevaient d'une volonté politique de maintenir les populations en place dans des conditions normales d'habitabilité, d'accueillir de nouvelles mais également de la maîtrise de l'énergie et du développement des énergies renouvelables. Cette OPAH a permis :

- de réaliser un accompagnement « énergie » des communes intéressées
- de former des artisans (formation Quali-sol) en partenariat avec la CCI et la CAPEB
- de fournir des conseils « énergie » aux particuliers ainsi que de subventionner pour les travaux conseillés
- de réaliser diverses actions d'animation et de sensibilisation, dont l'élaboration de deux brochures : « Les déchets du bâtiment dans les Monts de Lacaune », et « Réhabiliter et construire dans le Sidobre et les Monts de Lacaune en s'inspirant du bon sens des anciens ».

Pour plus d'information : « Guide des initiatives éco-responsables pour l'avenir des collectivités tarnaises », CAUE du Tarn et les cinq Pays du Tarn, Mai 2009 : <http://www.caue-mp.fr/uploads/documents/caue81/fichesguideeco.pdf>



OUTILS ET RÉFÉRENCES

« Comment maîtriser le développement des bourgs, villages et hameaux ? » Les carnets pratiques de l'IAU IdF, Novembre 2009 : http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_634/cp2_web.pdf

« Comment concevoir des extensions urbaines denses ? », Les carnets pratiques de l'IAU IdF, Décembre 2010 : <http://www.iau-idf.fr/nos-etudes/detail-dune-etude/etude/comment-concevoir-des-extensions-urbaines-denses.html>

« L'habitat individuel autrement, pour une maîtrise du développement urbain dans l'Hérault », CAUE de l'Hérault : <http://herault.caue-lr.org/telecharger.php?Fichier=Carnet%201-%20Habitat%20individuel.pdf&CheminFichier=echanges/Carnet%201-%20Habitat%20individuel.pdf>

Devenir exemplaire

A

Dotez-vous de moyens mutualisés avec les territoires environnants permettant la mise en œuvre et le suivi de politique d'aménagement et d'urbanisme durables

Explication de l'action

Mener ses propres opérations d'aménagement et d'urbanisme, avoir une équipe pluridisciplinaire et tenir les rennes grâce à une maîtrise du foncier peut être accessible au plus petit territoire si les moyens sont mutualisés avec les territoires environnants.

Éléments de méthode

Mutualiser les moyens avec d'autres territoires, cela permet de développer :

- sa maîtrise du foncier grâce à un établissement public foncier ou à des systèmes de portage foncier par l'intercommunalité, qui avance tout ou partie du capital nécessaire pour acheter les terrains
- le conseil pluridisciplinaire et le développement de la connaissance du territoire par l'intercommunalité ou à travers un partenariat avec le CAUE
- l'aménagement durable de ses opérations d'urbanisme en créant par exemple une société locale publique d'aménagement.

Il est ainsi possible d'engager une éco-conditionnalité de l'achat des terrains à un urbanisme durable.



EXEMPLES

Le Pays Grandlieu Machecoul Logne a mis en place un Conseil en Urbanisme Partagé, cofinancé par l'ADEME, la Région des Pays de la Loire, le FEADER et les neuf communes adhérentes du Pays. Cet outil s'adresse aux municipalités qui ont des projets de restructuration de centre-bourg, d'extension de bourg ou d'aménagement de hameaux ou de villages. Une équipe-conseil (architecture, urbanisme, déplacements, paysage, environnement, énergie, sociologie) est mise à leur disposition pendant deux ans pour la programmation de ces projets.



INTÉGRER LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE (MDE) DANS LES DOCUMENTS ET PROJETS D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT

Les lois Grenelle 1 et 2 ont introduit plusieurs évolutions permettant aux collectivités, via leurs documents d'urbanisme, d'inciter ou d'obliger des tiers à respecter des exigences environnementales renforcées.

Ainsi les SCoT comme les PLU doivent déterminer les conditions permettant d'assurer la réduction des émissions de GES, la maîtrise de l'énergie et la production à partir de sources renouvelables. La loi Grenelle 2 (Article 12) a par ailleurs assoupli les règles d'urbanisme afin de lever certains obstacles à la diffusion des énergies et matériaux renouvelables et faciliter l'utilisation de procédés et matériaux permettant de réduire les émissions de GES (hors secteurs protégés).

SCoT (Article 17 – loi Grenelle 2)

Le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements, de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées.

Le SCoT peut déterminer, dans certains secteurs, la valeur plancher en dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction définie par le PLU. Le SCoT peut également «définir des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les PLU doivent imposer une densité minimale de construction».

PLU (Article 19 – Loi Grenelle 2)

« Le Règlement du Plan local d'Urbanisme pourra imposer aux constructions, travaux, installations et aménagements, notamment dans les secteurs qu'il ouvre à l'urbanisation, de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées qu'il définit.

Le PLU peut également imposer une densité minimale de construction dans des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants. »



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Fiches décryptage Grenelle Bâtiments et urbanisme, ETD et CERTU, Octobre 2010 : http://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/content/download/30417/519574/version/4/file/fiches_batiments-urbanisme.pdf

Pour plus de détails, consultez les fiches « Bâtiment », notamment les Actions 2, 3 et 4.

Démarrer

D

Organisez la coordination avec les acteurs-ressource afin d'orienter les particuliers et constructeurs en amont du dépôt de permis de construire vers des constructions plus durables

Explication de l'action

Il est fondamental d'orienter les particuliers et constructeurs, avant même le dépôt du permis de construire, vers des constructions durables afin d'éviter les «cups partis».

Éléments de méthode

Les Espace Info Energie (EIE) et les Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement (CAUE), qui informent et conseillent gratuitement et de manière objective les particuliers, entre autres sur leurs projets de construction, constatent très souvent que la demande d'information intervient trop tard pour influencer les facteurs principaux d'une construction durable : orientation, disposition des pièces, enveloppe, etc. Il est donc essentiel d'orienter les particuliers le plus en amont possible de leur projet vers ces structures indépendantes de conseil et d'information.

A minima, relayez l'information concernant ces structures et leur rôle dans vos documents de communication et mettez à disposition des plaquettes de présentation de ces structures dans les lieux ouverts au public. Vous pouvez également joindre systématiquement une plaquette de présentation des acteurs ressources du territoire sur le logement (EIE, CAUE, ADIL...) aux formulaires de demande de permis de construire. Vous pouvez aussi proposer, pour chaque demande de permis de construire, une prise de rendez-vous avec l'EIE ou le CAUE.

Enfin, rencontrez les promoteurs, constructeurs et bailleurs sociaux, afin de dialoguer avec eux et de leur présenter vos attentes en matière de performance énergétique des bâtiments.



EXEMPLES

La ville de Lille a mis en place un dispositif de «prime habitat durable» en complément des aides existantes. Ce dispositif prévoit un passage obligatoire par l'Espace Info Energie. Si le dossier n'est pas

examiné par le conseiller EIE, il ne sera pas instruit par la personne chargée de l'habitat au sein de la municipalité.

Consolider

C

Incluez des mécanismes d'incitation à la MDE dans les documents d'urbanisme

Explication de l'action

Si les freins réglementaires à la diffusion des énergies et matériaux renouvelables et des procédés permettant une moindre consommation d'énergie ont été supprimés par le Grenelle (hors secteurs protégés), il vous est possible d'aller plus loin en incitant à la maîtrise de l'énergie par voie réglementaire ainsi que via des dispositifs d'incitation financière.

Éléments de méthode

Vous pouvez ainsi :

- Travailler sur les règles de gabarit, d'implantation, d'orientation, de mitoyenneté au regard des critères climat-énergie.
- Vérifier ainsi que les articles du PLU permettent la mitoyenneté des bâtiments, leur orientation Sud, etc.
- Recommander la maîtrise de l'énergie pour toute nouvelle construction, en adossant une charte de la construction durable au document d'urbanisme.
- Intégrer la performance énergétique aux objectifs de la politique d'amélioration et de réhabilitation du parc de logements existants et privés.

Vous disposez également de mécanismes d'incitation financière (directe et indirecte) à la maîtrise de l'énergie : le Bonus de COS (et autres règles de gabarit) et l'exonération de taxe foncière sur les propriétés bâties.

Exonération de la TFPB

Les collectivités territoriales et les EPCI à fiscalité propre ont la possibilité d'exonérer de la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB), en totalité ou pour moitié, les logements achevés avant le 1er janvier 1989 et/ou logements neufs achevés à compter du 1er janvier 2009 ayant un label « Bâtiment Basse Consommation énergétique, BBC 2005 » faisant l'objet de dépenses d'équipement pour économie d'énergie ou développement durable.



Pour plus d'information : http://www.prioriterre.org/upload/wysiwyg/File/CENTRE_DE_RESSOURCE/01.Batiment/Financements/Financements_exoneration_taxe_foncieres.pdf

Bonus de COS et autres règles de gabarit

La loi Grenelle 2 (Article 20) précise que « dans les zones urbaines ou à urbaniser », il est désormais possible, dans le respect des autres règles établies par le PLU, d'autoriser le dépassement jusqu'à 30 % (au lieu de 20 % auparavant) des règles du PLU relatives au gabarit et à la densité d'occupation des sols (auparavant, ce bonus portait uniquement sur le COS) pour les « constructions satisfaisant à des critères de performance énergétique élevés ou comportant des équipements performants de production d'énergie renouvelable ».

Cette possibilité est soumise à une décision du conseil municipal ou communautaire.

Il s'agit d'appliquer une logique incitative grâce à un bénéfice économique.



EXEMPLES

Pour inciter les propriétaires à rendre leurs logements anciens économes en énergie, la Ville d'Annecy exonère de la taxe foncière sur les propriétés bâties, à concurrence de 50 % pour la part qui lui revient, les logements achevés avant le 1er janvier 1989 et qui ont fait l'objet, par le propriétaire, de dépenses d'équipement d'au moins 10 000 €. L'exonération de 5 ans s'applique à compter de l'année qui suit celle du paiement du montant des dépenses.

La commune de Montmélian a décidé d'utiliser les possibilités de bonification du Coefficient d'Occupation des Sols (COS) pour les constructions pouvant justifier d'un label « Très Haute Performance Énergétique Energies Renouvelables - THPE EnR 2005 » ou « Bâtiment Basse Consommation- BBC 2005 ».

Le PLU de la ville de Castellane précise que les constructions réalisées en adoptant des technologies ou des matériaux homologués favorisant la performance énergétique et les énergies renouvelables sont autorisées. Dans ce cas, les dispositions relatives aux toitures et façades ne permettant pas ce type de réalisation ne sont pas applicables.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

« Guide Construction durable et bonus de COS », ARENE Île-de-France, ADEME, janvier 2008 <http://www2.ademe.fr/servlet/>

getBin?name=5891D9F456BA9BD2E9471B7A8CA2D3A61209377203643.pdf



INDICATEURS

Nombre de bâtiments avec bonus de COS et autres règles de gabarit et/ou ayant bénéficié d'une exonération de TFPB. teqCO₂ évitées.

Décoller

B

Généralisez le niveau BBC a minima dans toutes les opérations de rénovation et de construction que vous menez

Explication de l'action

Soyez exemplaires et exigez a minima le niveau « Bâtiment Basse Consommation » (BBC) pour le neuf ainsi que, lorsque vous en avez la maîtrise d'ouvrage, pour la rénovation de l'ancien. Les bâtiments construits le sont en moyenne pour 50 ans : cette mesure vous permettra d'inscrire votre territoire dans une trajectoire « facteur 4 », mais également de lutter contre la précarité énergétique.

Éléments de méthode

Constructions neuves (Cf. Fiche « Bâtiments », Action 3)

La loi Grenelle 1 (Article 4) fixe un double objectif pour toutes les constructions neuves :

- Généralisation du niveau BBC, soit une consommation d'énergie primaire inférieure à un seuil de 50 kWh/m²/an en moyenne, pour la fin 2012. Cette mesure s'applique par anticipation à compter de novembre 2011 pour les bâtiments publics et de bâtiments affectés au secteur tertiaire. La nouvelle réglementation thermique (RT 2012) devrait toutefois introduire des modulations qui engendreraient des résultats inférieurs aux objectifs prévus par la loi.
- Objectif « énergie positive » (une consommation d'énergie inférieure à la quantité d'énergie renouvelable produite et notamment le bois énergie) à compter de la fin 2020, pour tous les bâtiments.

Sur toutes les opérations pour lesquelles vous êtes maître d'ouvrage, montrez-vous exemplaires en ne construisant que des bâtiments à énergie positive.



Par ailleurs, la loi Grenelle 2 (Articles 17 et 19) permet aux SCoT et aux PLU de définir par secteur des performances énergétiques et environnementales renforcées aux constructions, installation et aménagements, notamment dans les secteurs qu'il ouvre à l'urbanisation. Il vous est donc possible d'imposer sur un ou plusieurs secteurs, pour toute nouvelle construction, un niveau BBC minimum. Quitte à aller au-delà de la réglementation cependant, pourquoi ne pas anticiper l'objectif 2020 et imposer dès aujourd'hui le niveau « bâtiment à énergie positive » ? (Cf. Action 4.A)

Rénovation de l'existant (Cf. Fiche « Bâtiments », Action 2)

L'effort majeur à réaliser dans le secteur du bâtiment concerne la rénovation thermique des bâtiments existants. En effet, le taux de renouvellement des logements français est constant et que de 1 % par an. L'existant représente ainsi 31 millions de logements, dont 17.5 construit avant la première réglementation thermique.

Ainsi, lorsque vous êtes maître d'ouvrage d'opérations de réhabilitation thermique, exigez un niveau « BBC rénovation ».

Le label réglementaire BBC rénovation, consiste pour le tertiaire à obtenir une consommation en énergie primaire inférieure de 40 % à la consommation de référence fixée par la RT 2005. Pour des logements, la consommation en énergie primaire ne devra pas dépasser 80 kWh/m²SHON par an, pondérée selon la localisation (altitude et zone climatique) du bâtiment.



EXEMPLES

La commune de La Terrasse (38) souhaitait construire des logements sociaux à basse consommation. Le programme a été élaboré avec l'aide de professionnels de l'énergie, du CAUE 38 (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement) et de la Direction de la Culture pour lancer un concours d'architecture. Le CAUE a organisé plusieurs voyages d'études pour les élus et architectes dans le Voralberg, région autrichienne à la pointe en matière de construction/rénovation bois passive. Au fil du projet, la société HLM porteuse du projet et les architectes ont décidé d'atteindre le niveau du label « passif » en Suisse. « La petite Chartreuse » accueille ainsi les premiers bâtiments labellisés Minergie P[®] de France. Ces bâtiments ont par ailleurs été construits essentiellement en bois local : <http://www.cipra.org/fr/alpmedia/bonne-pratique/478/>



OUTILS ET RÉFÉRENCES

<http://www.observatoirebbc.org/site/ObservatoireBBC/>



INDICATEURS

% de bâtiments de niveau BBC (rénovation et construction) sur le territoire et dans les opérations que vous menez.

teqCO₂ évitées.

Devenir exemplaire > A

Définissez dans le PLU / le SCoT des zones de performance énergétique « bâtiment à énergie positive »

Explication de l'action

Anticipez dès maintenant les futures réglementations thermiques (RT 2017 ou 2020) et définissez dans votre SCoT ou votre PLU des secteurs dans lesquels toute construction neuve devra atteindre le niveau « bâtiment à énergie positive » (BEPOS).

Éléments de méthode

La loi Grenelle 2 (Articles 17 et 19) permet au SCoT et au PLU de définir par secteur des performances énergétiques et environnementales renforcées aux constructions, installation et aménagements, notamment dans les secteurs qu'ils ouvrent à l'urbanisation. Utilisez cette possibilité pour être tête de file en définissant des zones de performance énergétique « bâtiment à énergie positive » (BEPOS).



INDICATEURS

Nombre de secteurs BEPOS sur le territoire, % de bâtiments BEPOS sur le total des constructions nouvelles.

teqCO₂ évitées.

INTÉGRER LE DÉVELOPPEMENT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES (ENR) DANS LES DOCUMENTS ET PROJETS D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT

Les lois Grenelle 1 et 2 ont introduit plusieurs évolutions permettant aux collectivités, via leurs documents d'urbanisme, d'inciter ou d'obliger des tiers à atteindre des performances environnementales renforcées et à utiliser les énergies renouvelables.

Ainsi, les SCoT comme les PLU doivent déterminer les conditions permettant d'assurer la réduction des émissions de GES, la maîtrise de l'énergie et la production à partir de sources renouvelables.

La loi Grenelle 2 (Article 12) a par ailleurs assoupli les règles d'urbanisme afin de lever certains obstacles à la diffusion des énergies renouvelables (hors secteurs protégés) : ainsi le permis de construire ou d'aménager ou encore la décision prise sur une déclaration préalable ne peuvent s'opposer à l'installation de dispositifs favorisant la production d'énergie renouvelable correspondant aux besoins de la consommation domestique des occupants de l'immeuble ou de la partie de l'immeuble concerné. La liste des dispositifs concernés est fixée par voie réglementaire. Ce principe de non-opposition n'est pas applicable dans certains secteurs protégés.

SCoT (Article 17 – loi Grenelle 2)

Le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements, de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées.

PLU (Article 19 – loi Grenelle 2)

Le Règlement du Plan local d'Urbanisme pourra imposer aux constructions, travaux, installations et aménagements, notamment dans les secteurs qu'il ouvre à l'urbanisation, de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées qu'il définit.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Fiches décryptage Grenelle « Bâtiments et urbanisme », ETD et CERTU, Octobre 2010 : http://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/content/download/30417/519574/version/4/file/fiches_batiments-urbanisme.pdf

Pour plus de détails : Cf. les fiches Gestion, production et distribution de l'énergie (Actions 6 et 7) et « Bâtiment » (Actions 2, 3 et 4)

Organisez la coordination avec les acteurs-ressource afin d'orienter les particuliers et constructeurs en amont du dépôt de permis de construire vers des constructions plus durables

Explication de l'action

Il est fondamental d'orienter les particuliers et les constructeurs, avant même le dépôt du permis de construire, vers des constructions durables afin d'éviter les « coups partis ».

Éléments de méthode

Les Espace Info Energie (EIE) et les Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement (CAUE), qui informent et conseillent gratuitement et de manière objective les particuliers, entre autres sur leurs projets de construction, constatent très souvent que la demande d'information intervient trop tard pour influencer les facteurs principaux d'une construction durable : orientation, disposition des pièces, enveloppe, etc.

Il est donc essentiel d'orienter les particuliers le plus en amont possible de leur projet vers ces structures indépendantes de conseil et d'information. A minima, relayez l'information concernant ces structures et leur rôle dans vos documents de communication et mettez à disposition des plaquettes de présentation de ces structures dans les lieux ouverts au public. Vous pouvez également joindre systématiquement une plaquette de présentation des acteurs ressources du territoire sur le logement (EIE, CAUE, ADIL...) aux formulaires de demande de permis de construire. Vous pouvez aussi proposer, pour chaque demande de permis de construire, une prise de rendez-vous avec l'EIE ou le CAUE.

Enfin, rencontrez les promoteurs, constructeurs et bailleurs sociaux afin de dialoguer avec eux et de leur présenter vos attentes en matière de performance énergétique des bâtiments.



EXEMPLES

La ville de Lille a mis en place un dispositif de « prime habitat durable » en complément des aides existantes. Ce dispositif prévoit un passage obligatoire par l'Espace Info Energie. Si le dossier n'est pas examiné par le conseiller EIE, il ne sera pas instruit par la personne chargée de l'habitat au sein de la municipalité.

Incluez des mécanismes d'incitation au développement des énergies renouvelables (EnR) dans les documents d'urbanisme

Explication de l'action

Si les freins réglementaires à la diffusion des énergies renouvelables correspondant aux besoins de la consommation domestique ont été supprimés par le Grenelle (hors secteurs protégés), il vous est possible d'aller plus loin en incitant au développement des énergies renouvelables par voie réglementaire ainsi que via des dispositifs d'incitation financière.

Éléments de méthode

Afin de bien orienter vos dispositifs d'incitation, basez-vous sur votre étude de potentiel de développement des énergies renouvelables (Cf. Fiche « Gestion, production et distribution de l'énergie », Action 7.C) et vos objectifs de développement des énergies renouvelables (Cf. Fiche « Stratégie », Action 2.C).

Les articles du PLU peuvent inciter au développement des énergies renouvelables avec, par exemple :

- les articles 6,7 et 8 qui peuvent permettre de prendre en considération le rayonnement solaire afin d'inciter au recours à l'énergie solaire,
- l'article 10 qui peut prévoir que les équipements utilisant les techniques de production d'énergie renouvelable ne soient pas pris en compte dans le calcul de la hauteur,
- l'article 11 qui peut définir des règles pour favoriser l'intégration architecturale des technologies solaires.

Vous disposez également de mécanismes d'incitation financière (directe et indirecte) au développement des énergies renouvelables : le Bonus de COS (et autres règles de gabarit) et l'exonération de taxe foncière sur les propriétés bâties.



Exonération de la TFPB

Les collectivités territoriales et les EPCI à fiscalité propre ont la possibilité d'exonérer de la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB), en totalité ou pour moitié, les logements achevés avant le 1er janvier 1989 et/ou logements neufs achevés à compter du 1er janvier 2009 ayant un label « Bâtiment Basse Consommation énergétique, BBC 2005 » faisant l'objet de dépenses d'équipement pour économie d'énergie ou développement durables. Pour plus d'information : http://www.prioriterre.org/upload/wy-siwyg/File/CENTRE_DE_RESSOURCE/01.Batiment/Financements/Financements_exoneration_taxe_fonciere.pdf.

Bonus de COS et autres règles de gabarit

La loi Grenelle 2 (Article 20) précise que « dans les zones urbaines ou à urbaniser », il est désormais possible, dans le respect des autres règles établies par le PLU, d'autoriser le dépassement jusqu'à 30 % (au lieu de 20 % auparavant) des règles du PLU relatives au gabarit et à la densité d'occupation des sols (avant, ce bonus portait uniquement sur le COS) pour les « constructions satisfaisant à des critères de performance énergétique élevés ou comportant des équipements performants de production d'énergie renouvelable ».

Cette possibilité est soumise à une décision du conseil municipal ou communautaire. Il s'agit d'appliquer une logique incitative grâce à un bénéfice économique.



EXEMPLES

La commune de Montmélian a décidé d'utiliser les possibilités de bonification du Coefficient d'Occupation des Sols (COS) pour les constructions pouvant justifier d'un label « Très Haute Performance Energétique Energies Renouvelables - THPE EnR 2005 » ou « Bâtiment Basse Consommation- BBC 2005 ».

Le PLU de la ville de Castellane précise que les constructions réalisées en adoptant des technologies ou des matériaux homologués favorisant la performance énergétique et les énergies renouvelables sont autorisées. Dans ce cas, les dispositions relatives aux toitures et façades ne permettant pas ce type de réalisation ne sont pas applicables.

Le PLU de la ville de Bordeaux précise que les dispositifs nécessaires à l'utilisation des énergies renouvelables tels que les capteurs solaires ne sont pas pris en compte dans le calcul des hauteurs sous réserve du respect des dispositions de l'article 11.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

« Guide Construction durable et bonus de COS », ARENE Île-de-France, ADEME, janvier 2008 : <http://www2.ademe.fr/servlet/getBin?name=5891D9F456BA9BD2E9471B7A8CA2D3A61209377203643.pdf>



INDICATEURS

Nombre de bâtiments avec bonus de COS et autres règles de gabarit et/ou ayant bénéficié d'une exonération de TFPB. teqCO₂ évitées.

Décoller

B

Systématisez l'utilisation des énergies renouvelables (EnR) dans toutes les opérations de rénovation et de construction que vous menez

Explication de l'action

La maîtrise des opérations vous permet de systématiser l'utilisation d'énergies renouvelables sur toutes les constructions nouvelles et réhabilitations.

Éléments de méthode

Appuyez-vous pour cela sur une étude de faisabilité technique afin d'évaluer les installations d'énergies renouvelables les plus adaptées à votre projet.

La réalisation d'étude de faisabilité technique et économique permettant d'évaluer la pertinence du recours aux énergies renouvelables et aux systèmes énergétiquement les plus performants, d'ailleurs obligatoire (Arrêté du 18 décembre 2007) pour :

- les projets de construction d'un bâtiment d'une superficie supérieure à 1000 m²
- les réhabilitations importantes de bâtiments de plus de 1000 m² (montant des travaux supérieur à 25 % de la valeur du bâtiment, hors foncier).

Derrière chaque opération de travaux se cache peut-être l'opportunité d'implanter un équipement de production à moindre coût. Les réfections de toiture constituent par exemple l'occasion d'installer de panneaux solaires photovoltaïques.

Nommez un expert énergie capable de porter un « regard énergétique » sur les travaux. L'économiste de flux ou le conseiller en énergie partagé est tout à fait approprié pour ce type de mission.



Enfin, si vous disposez d'un réseau de chaleur alimenté à plus de 50 % en énergie renouvelable, vous pouvez classer ce réseau et ainsi définir des périmètres de développement prioritaire dans lesquels tout bâtiment neuf ou faisant l'objet de travaux de rénovation importants (même lorsque vous n'êtes pas maître d'ouvrage) devra être raccordé au réseau de chaleur. Pour plus de détails Cf. Fiche « Gestion, production et distribution de l'énergie », Action 6.B



INDICATEURS

teqCO₂ évitées, puissance installée et kWh produits.

Devenir exemplaire ➤ A

Définissez dans le PLU / le SCoT des zones de performance énergétique « bâtiment à énergie positive »

Explication de l'action

Anticipez dès maintenant les futures réglementations thermiques (RT 2017 ou 2020) et définissez dans votre SCoT ou votre PLU des secteurs dans lesquels toute construction neuve devra atteindre le niveau « bâtiments à énergie positive » (BEPOS).

Éléments de méthode

La loi Grenelle 2 (Articles 17 et 19) permet aux SCoT et aux PLU de définir par secteur des performances énergétiques et environnementales renforcées aux constructions, installations et aménagements, notamment dans les secteurs qu'ils ouvrent à l'urbanisation. Utilisez cette possibilité pour être tête de file en définissant des zones de performance énergétique « Bâtiment à Energie Positive » (BEPOS).



INDICATEURS

Nombre de secteurs BEPOS sur le territoire, % de bâtiments BEPOS sur le total des constructions nouvelles.
teqCO₂ évitées.
Puissance installée et kWh produits.

PRENDRE EN COMPTE LA MOBILITÉ DANS LES DOCUMENTS ET PROJETS D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT

Plusieurs travaux de recherche ont établi la forte corrélation entre consommation énergétique des transports de proximité et densité urbaine. L'une des causes de l'augmentation de la mobilité des particuliers est l'étalement de l'urbanisation le long d'infrastructures routières toujours plus performantes. En termes de surfaces, cet étalement est dû aux zones d'activité, à l'étalement de l'habitat, mais aussi à la ségrégation spatiale des fonctions. Le modèle urbain dominant associant la maison individuelle et l'automobile a conduit à un élargissement très important des bassins de vie depuis 50 ans.

Les débats du Grenelle Environnement ont clairement établi la responsabilité des documents d'urbanisme (SCoT, PLU, Cartes communales) dans la lutte contre le changement climatique. Depuis l'adoption de la Loi Grenelle 2, la nouvelle rédaction de leurs principes fondateurs (article L 121- 1 du Code de l'Urbanisme, article 14 de la loi) précise au nombre des objectifs du développement durable celui de «déterminer les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs de développement durable, la réduction des émissions de gaz à effet de serre» et confie un rôle important aux SCoT dans la définition d'une politique de mobilité à l'échelle d'un bassin de vie. Ces compétences élargies en matière de mobilité en font des éléments clés de la stratégie de lutte contre le réchauffement climatique.

Il existe donc un formidable défi pour à la fois réaménager le tissu urbain existant et repenser l'urbanisation nouvelle. Les enjeux d'une mobilité plus durable se situent en amont des déplacements en eux-mêmes, dans un urbanisme et un aménagement limitant les déplacements contraints et favorisant des organisations urbaines denses et fonctionnellement mixtes.

La complexité de l'enjeu réside également dans le rapprochement entre les acteurs de la mobilité et ceux de l'urbanisme qui, jusqu'à présent, ont été étrangers l'un à l'autre, tant du fait de la législation que de la pratique des élus et acteurs de l'aménagement. Or la mobilité est une composante urbaine essentielle, elle est le résultat de choix politiques qui affectent les choix de mobilité et les modalités d'occupation du sol.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Certu, 2008, « PLU et déplacements » : http://www.certu.fr/catalogue/p1757/PLU_ET_DEPLACEMENTS/product_info.html

Certu, 2008, « Les déplacements dans les SCoT » : [http://www.certu.fr/catalogue/p1996/DEPLACEMENTS_DANS_LES_SCOT_\(LES\)/product_info.html?PHPSESSID=d0ec923966a5ae133536e5eb5e5dda6a](http://www.certu.fr/catalogue/p1996/DEPLACEMENTS_DANS_LES_SCOT_(LES)/product_info.html?PHPSESSID=d0ec923966a5ae133536e5eb5e5dda6a)

Etd-Certu, mars 2011, Fiches décryptage du Grenelle 2 : série bâtiment et urbanisme et série transport : http://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/Publications/Decryptage-Grenelle-II

Certu, juin 2010, «Articuler urbanisme et transport : chartes, contrat d'axe, etc.» : <http://www.certu.fr/IMG/pdf/articuler-urbanisme-transport.pdf>

Réalisez un état des lieux des zones génératrices de déplacements

Explication de l'action

Dans cette première étape, il s'agit de repérer les zones génératrices de déplacements de la commune et du territoire et leur fonctionnement afin d'identifier les enjeux de mobilité et d'orienter les décisions d'urbanisme et d'aménagement susceptibles de diminuer le besoin de déplacements automobiles dans ces zones et de favoriser l'usage des transports collectifs et des modes actifs.

Éléments de méthode

Cf. Fiche Mobilité, Action 1.C

Les zones génératrices de déplacements sont de différentes natures et les données qualitatives et quantitatives les concernant sont multiples et de sources diverses. Heureusement, des méthodes d'analyse existent, y compris pour les territoires ruraux et périurbains. L'information est souvent disponible, sous forme de bases de données et d'études de mobilité réalisées par les autorités organisatrices de transport dans le cadre de leurs schémas de transport, ou encore de travaux d'agenda 21 de pays ou de SCoT.

Basez-vous au maximum sur les diagnostics existants et complétez l'analyse par des éléments précis et concrets !

- Récupérez l'ensemble des études et documents de planification sur les déplacements sur votre périmètre. L'existence d'une enquête ménage déplacements (ou d'une enquête déplacements ville moyenne, par exemple) à l'échelle du bassin d'emploi permettra de disposer des éléments-clés d'une compréhension fine de la mobilité : état et évolution des motifs de déplacements, de la répartition modale, etc.
- repérez les principales zones génératrices de flux de déplacements (zone d'emploi, zone commerciale, zone résidentielle, zone de loisir, zone concentrant les équipements : hôpitaux, établissements d'enseignement, de loisirs, de culture, etc.) localisation dans l'armature du territoire (zone de périphérie, centrale),
- analysez la demande en identifiant les principaux motifs de déplacement,
- analysez la part des différents modes,

- quantifiez les flux et représentez-les sur une cartographie,
- identifiez les points de blocage,
- mesurez l'état de l'offre publique en matière de transports en commun : quels sont les quartiers, anciens et récents, ou les communes du territoire qui ne bénéficient pas d'une offre de commerces et d'équipements de proximité et d'une bonne desserte TC ? Pour quelles raisons ? Comment rectifier quand cela est possible et éviter ces problèmes dans les futurs grands projets d'aménagement et d'urbanisation ?
- posez les pistes de réflexion pour une action en matière d'urbanisme sur les transports.

Récupérez des données d'acteurs aussi divers peut réclamer un temps important. Il s'agit cependant de ne pas freiner votre démarche par cette recherche d'information. Réservez-vous la possibilité de compléter votre diagnostic en cas d'information importante. Les CETE (Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement), les Agences d'urbanisme disposent de compétences techniques susceptibles de vous aider. Le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) de votre département peut également vous accompagner dans votre démarche. Vous pouvez aussi faire appel à des bureaux d'études spécialisés sur les questions de déplacements.



EXEMPLES

Ville de Saint-Jean-de-la-Ruelle : pré-diagnostic réalisé dans le cadre de son Agenda 21 :

http://www.ville-saintjeandelaruelle.fr/upload/document/agenda_21_2010/1.preddiag/FILE_4b7126e37d2f1_16.deplacements_et_mobilite.pdf/16.deplacements_et_mobilite.pdf?PHPSESSID=451c9d49a475f08fd2c4af8edc698d45

Communauté d'Agglomération du Choletais : réalisation d'un diagnostic en vue d'établir une politique globale des déplacements dans le cadre du SCoT : http://www.agglo-choletais.fr/download/down/catalogue_PGD.pdf

Communauté de Communes du Pays Orne Moselle : diagnostic mobilité et desserte en transports en commun réalisé par l'Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle : http://www.aguram.org/aguram/IMG/pdf/analyse_CCPOM.pdf



INDICATEURS

Indicateurs de l'évolution de la mobilité : kilomètres parcourus par mode de transport et déclinés par motif (domicile-école, domicile-travail, etc.).

Nombre de trajets par mode utilisé (indicateurs à adapter en fonction des actions choisies).

Evolution de l'offre km en transports en commun.

Bilan des émissions de GES.

Consolider

C

Utilisez les possibilités réglementaires offertes par les documents d'urbanisme pour conditionner l'ouverture à l'urbanisme de certains secteurs à une desserte suffisante en transports collectifs/modes actifs

Explication de l'action

Le Code de l'Urbanisme prévoit cette possibilité depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de décembre 2000. L'intérêt de cette mesure est d'éviter la création de secteurs d'urbanisation nouvelle, quelle que soit leur fonction, dont la localisation ou la faible densité en rendrait la desserte dépendante de l'usage quasi exclusif de la voiture individuelle. De plus, la fréquentation des réseaux de transports collectifs, particulièrement ceux en site propre, est fortement dépendante du potentiel d'usagers à proximité de la ligne.

Éléments de méthode

Afin d'éviter le scénario commun d'un développement urbain où les réseaux de transports collectifs s'efforcent de rattraper une urbanisation toujours plus lointaine, identifiez une hiérarchie de développement urbain en fonction d'un niveau de desserte en transports collectifs et/ou de voies pour modes actifs. Cette hiérarchie est à identifier tant au niveau des quartiers d'une ville, dans le cas de l'élaboration d'un PLU, qu'au niveau du bassin de vie en cas d'élaboration d'un SCoT ou d'un PLU intercommunal.

Si vous bénéficiez d'une desserte en transports en commun, évaluez la capacité actuelle du réseau existant et ses évolutions possibles. Elle peut devenir l'axe principal de votre nouvelle politique urbaine tant en extension qu'en renouvellement.

Echelle bassin de vie : le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) (Cf. Action 2)

Le SCoT est depuis l'adoption de la loi « Grenelle 2 » le document de référence pour faire interagir la planification de l'urbanisme et les déplacements. Comme le permettait déjà la loi « SRU », la loi « Grenelle 2 » permet aux SCoT de lier urbanisation et transports en commun de façon encore plus efficace.

Vous utiliserez particulièrement des orientations du SCoT qui imposent aux PLU des conditions d'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation : « il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports en commun » (loi Grenelle 2, Article 17). Vous agirez également sur les importants pôles générateurs de flux que sont les zones commerciales, via des dispositions spécifiques au volet commercial du SCoT : le Document d'Aménagement Commercial (DAC). A ce titre vous pourrez déterminer dans certaines zones que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée à des conditions portant sur la desserte par les transports en commun, sur le stationnement et sur la livraison des marchandises (et le respect de normes environnementales) dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire (nouvel article L 122-1-9 du Code de l'Urbanisme).

Le SCoT vous permettra également de lier densité et transports en commun via la définition de secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés dans les lesquels les PLU devront imposer une densité minimale de construction. (L 122-1-5).

Vous porterez une attention toute particulière à la concertation et à la pédagogie. Communiquez sur le fait que densité ne signifie pas automatiquement urbanisme vertical (tours, cités du type années 60) mais qu'un urbanisme dense peut être agréable. Vous lancerez un dialogue poussé avec les élus sur les enveloppes de développement et conditions de densité des quartiers et communes du territoire. Beaucoup d'élus sont très réticents à l'idée de ne pas développer leur commune en l'absence de transports en commun suffisants.



Echelle locale / intercommunale : le Plan Local d'Urbanisme (PLU / PLU Intercommunal)

L'objectif de rapprochement de l'urbanisme et des transports présent dans le SCoT se décline également au niveau des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

Certains éléments du règlement écrit et graphique du PLU vous permettront de lier urbanisation et déplacements. Outre le parti pris du zonage qui permet de localiser les espaces de développement urbain au plus près des axes de transports en commun, vous veillerez à ce que le règlement applique la possibilité offerte par l'article L 123-1-5 d'imposer dans certains secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés une densité minimale de construction. L'articulation dans le temps de l'ouverture à l'urbanisation et de la desserte en transports en commun est également possible grâce aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Vous pourrez établir un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation et de la réalisation de l'infrastructure de transport correspondant (L123-1-4).

Si votre territoire n'est pas encore mûr pour une coordination politique à l'échelle du bassin de vie, vous pouvez également recourir à des outils non opposables : charte d'articulation de l'urbanisme et des transports, contrat d'axe.

Le contrat d'axe est une démarche de co-production de projets de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP), comme le bus en site propre ou le tramway, en cohérence avec des projets d'urbanisme. Il crée du lien autour d'un projet et permet l'adhésion des partenaires grâce à la négociation et à un fort portage politique de la démarche.

La bonne gouvernance est la clé de réussite de cette action : associez étroitement les opérateurs de transport, les Autorités Organisatrices de Transport (AOT), les élus des autres territoires et les associations pour dépasser la méconnaissance mutuelle entre praticiens de l'urbanisme et du transport. L'objectif est de jouer la complémentarité des offres et de négocier une amélioration de l'offre (amplitude, fréquence, information, confort, accessibilité) et d'assurer en échange à l'AOT une fréquentation suffisante à l'équilibre économique de l'opération.



EXEMPLES

La limitation de l'étalement urbain est l'un des principes forts du SCoT de Nantes-Saint Nazaire. Les orientations du SCoT ont lié fortement la possibilité de développement urbain à l'existence d'un réseau de transport conséquent. Autre orientation notable, suite au constat que 35 % des motifs de déplacement est lié aux achats et aux loisirs contre 25 % pour le travail, le SCoT s'est fixé comme objectif de structurer une offre commerciale de proximité mais aussi de favoriser la production de locaux d'activité hors zones d'activité spécialisées. Des objectifs qui visent à réduire les obligations de déplacement. Une des originalités de ce SCoT est sa mise en œuvre orientée sur la réalisation d'études de programmation au profit des communes ayant un projet de développement urbain, dont certains autour de gares dans le cadre de la réouverture du trafic aux voyageurs par une ligne ferroviaire : <http://www.scot-metropole-nantes-saint-nazaire.fr/>

A l'occasion de la création d'une ligne de tramway, le syndicat mixte de transports de l'agglomération Grenobloise a proposé à l'agglomération, dans le cadre de sa charte « urbanisme et transports », de mettre en place un contrat d'axe qui fédère les différents acteurs (communes, agglomération, syndicat de transport) et formalise des engagements que l'ensemble des acteurs doivent tenir afin de permettre la viabilité économique du projet. Autour d'un périmètre de la future ligne de tramway, le contrat définit pour chaque commune traversée les secteurs prioritaires d'intervention foncière, la localisation et le contenu des projets urbains, des principes d'aménagement de l'espace public et l'organisation du stationnement. Il incite également à la cohérence des documents d'urbanisme avec les objectifs de programmation et de densification souhaités :

http://www.smtc-grenoble.org/files/genese_charte_urbanisme.pdf



OUTILS ET RÉFÉRENCES

CERTU, septembre 2010, « Articuler urbanisme et transports : chartes contrat d'axe »

Le contrat d'axe est une démarche de co-production de projets de TCSP en cohérence avec des projets d'urbanisme :

http://www.certu.fr/catalogue/p3728/Articuler_urbanisme_et_transport:_chartes,_contrats_d%27axe,_etc./product_info.html?PHPSESSID=7311a5944fa9b705c10c8231f11ff6cf

Intégrez la mobilité durable dans les documents d'urbanisme avec des objectifs volontaristes

Explication de l'action

Le document d'urbanisme le plus à même d'intégrer la mobilité durable à la politique d'urbanisation à l'échelle d'une commune ou d'une petite intercommunalité est le Plan Local d'Urbanisme (PLU – PLU Intercommunal).

Son projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et son règlement graphique et écrit peuvent concourir à promouvoir des territoires et des villes compactes regroupant toutes les fonctions (habitat, services et travail) et à favoriser les transports en commun et les modes doux.

Éléments de méthode

Elaborez l'ensemble du PLU (rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et règlement) avec pour objectif l'intégration de la problématique des déplacements dans toute réflexion urbaine.

Votre fil rouge sera de limiter les déplacements en assurant la proximité des commerces, de l'habitat et des services dans des villes et villages à plus forte intensité bâtie. Concernant la méthodologie de gouvernance et d'animation de la réalisation du PLU (Cf. Action 1).

Dans le rapport de présentation

Prenez connaissance et intégrez les orientations des documents d'urbanisme d'échelle supra PLU lorsqu'ils existent : SCoT, Plan de Déplacement Urbain (PDU).

Réalisez un diagnostic mobilité complet : pôles générateurs de flux, etc. (Cf. Action 6D).

Dans le PADD

Inscrivez clairement que la prise en compte de la mobilité constitue l'un des axes essentiels du projet du PLU et proposez un éventail de politiques publiques allant en ce sens :

- favorisez les continuités de liaisons douces entre les différentes entités urbaines,
- calquez le développement urbain futur sur les secteurs disposant d'une offre en transport en commun,
- inscrivez la mixité des fonctions urbaines comme préalable à toute opération de

renouvellement ou de développement urbain futur.

Dans le règlement graphique et écrit

- Vous délimitez un zonage destiné à l'urbanisation future qui assurera une mixité fonctionnelle entre habitat et activités économiques tout en étant le plus économique possible en espaces naturels et agricoles. A éviter la localisation spécifique pour éloigner les activités économiques non nuisantes des zones d'habitation,
- vous utiliserez l'éventail des outils réglementaires pour favoriser des formes urbaines plus denses dans les opérations d'extension, mais aussi dans les secteurs déjà bâtis (COS élevé, règles de gabarit des bâtiments permettant à minima du R+1+combles, mitoyenneté, etc.),
- vous autoriserez par délibération, dans le respect des autres règles du PLU, les constructions énergétiquement performantes ou alimentées en énergies renouvelables à dépasser de 30 % les règles de gabarit et d'occupation du sol (L128-1 et suivant),
- vous anticiperez des gabarits de voies adaptés aux modes doux et limiterez les stationnements en fixant notamment un nombre maximal de stationnements pour des bâtiments destinés à un autre usage que l'habitation, lorsque la desserte par les transports en commun le permet (L123-1-12),
- vous appliquerez les nouvelles possibilités offertes par l'article L123-1-5 en imposant une densité minimale de constructions dans les secteurs que vous avez délimités à proximité des arrêts de transports collectifs,
- vous prévoyez des emplacements réservés pour la réalisation d'un réseau de maillage du territoire en transports collectifs en site propre et modes doux (routes assez larges pour des voies de bus et/ou des voies cyclables).

Dans les orientations d'aménagement et de programmation

- définissez un réseau viaire hiérarchisé permettant une circulation fluide des transports en commun et des modes doux,
- prenez encore les besoins spécifiques des cyclistes et veillez à un traitement sécurisant, pour les piétons et cyclistes, de toute nouvelle voie,



- en l'absence d'un SCoT, favorisez le maintien des commerces et équipements de proximité et la revitalisation des quartiers existants : participez à la réalisation d'un document d'aménagement commercial (DAC) de niveau communautaire, celui-ci pouvant conditionner l'ouverture à l'urbanisation des zones commerciales à leur desserte par les transports en commun.
- vous planifierez dans le temps l'articulation de l'ouverture à l'urbanisation et de la desserte en transports en commun. Vous pourrez établir un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation et de la réalisation de l'infrastructure de transport correspondante (L123-1-4).
- dans la mesure où votre PLU est réalisé à l'échelle de l'intégralité d'un EPCI compétant en matière d'organisation des transports urbains, vos orientations tiendront lieux de Plan de Déplacement Urbain.



EXEMPLES

Les règles fixées par le PLU de la ville de Grenoble visent la qualité environnementale et concourent à construire une ville compacte mais agréable à vivre et apte à atteindre les objectifs du Grenelle : http://infos.grenoble.fr/plu/accueilPLU_juillet2011.pdf

L'éco-PLU de la ville de Dijon, adopté le 28 juin 2010, veut rendre la ville plus fluide dans ses déplacements et plus dense. Il supprime le coefficient d'occupation des sols, simplifie le zonage et s'appuie sur l'arrivée du tramway pour qualifier les projets de construction : <http://plu.grand-dijon.fr/dijon.htm>

Devenir exemplaire ➤ A

Élargissez la réflexion urbanisme / mobilité à une échelle plus large en prenant en compte les pôles d'emploi

Explication de l'action

Compte tenu de la croissance des bassins de vie ces 50 dernières années, une réflexion et une mise en cohérence des politiques d'urbanisme et de mobilité à l'échelle de celle-ci se révèle indispensable si l'on veut répondre aux objectifs de réduction des émissions de GES de 20 % d'ici à 2020. Depuis la loi SRU, c'est le rôle du SCoT. Elaboré par les élus locaux à une échelle intercommunale, ce document d'urbanisme est un ensemble de politiques publiques sectorielles (habitat,

économie, environnement, déplacements, énergie...) qui vise à planifier le développement cohérent d'un bassin de vie à l'horizon 10-15 ans. L'adoption de la loi Grenelle 2 a fait du SCoT le document de référence pour territorialiser les objectifs du Grenelle à l'échelle des bassins de vie. La mobilité et le développement urbain sont au cœur de la stratégie de construction des SCoT.

Éléments de méthode

L'élaboration d'un SCoT est un projet politique de longue haleine nécessitant un important investissement en moyens humains (études, techniciens) mais aussi un portage politique fort et un dialogue permanent entre élus et acteurs du territoire. Définir une politique globale de mobilité à l'échelle de votre bassin de vie représente un travail important en termes de diagnostic de construction du projet politique (PADD) et de définitions des orientations opposables.

Le SCoT est un document de planification «pivot» en matière de politique de mobilité durable. Il permet à ses rédacteurs de :

- Définir l'armature des infrastructures de transports en commun

Dans votre Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), la partie du SCoT opposable au PLU, vous définirez les grandes orientations de la politique de transports et déplacements, notamment en définissant les grands projets d'équipement et de desserte par les transports collectifs (L122-1-8). Vous pouvez également repérer les voies ferrées désaffectées et les protéger pour un usage futur.

- Définir une armature urbaine comportant des polarités principales et secondaires bien desservies par les transports en commun et fonctionnellement mixtes (habitat, services, commerces)

Veillez à ce que l'ensemble des principaux pôles générateurs de flux bénéficie d'une desserte en transports en commun efficace, y compris les principales zones d'activités.

- Influencer sur les pôles générateurs de flux

Via votre DOO, vous aurez un levier important pour influencer sur les pôles générateurs de flux, grâce à la possibilité qu'il vous offre de définir les grands projets d'équipements et de services (L 122-1-5) ainsi que les principales zones d'aménagement commercial au travers du document d'aménagement commercial (DAC).



- Lier urbanisation et transports en commun

C'est l'un des points forts du SCoT. Les orientations du DOO vous donnent la possibilité d'imposer aux PLU des conditions d'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation : « Le SCoT peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports en commun » (loi Grenelle 2, Article 17). De même le DAC qui pourra prévoir dans certaines zones que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée à des conditions portant sur la desserte par les transports en commun, sur le stationnement et sur la livraison des marchandises (et le respect de normes environnementales), dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire (nouvel article L 122-1-9 du Code de l'Urbanisme).

- Lier densité et transports en commun

Afin de tendre vers la viabilité économique des projets de transports en site propre, vous pourrez délimiter des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés dans lesquels les PLU devront imposer une densité minimale de construction (L 122-1-5).

- Influencer sur les politiques de stationnement

En l'absence de PLU comprenant un PDU, vous pourrez fixer les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour véhicules motorisés et minimales pour véhicules non motorisés

- Construire une gouvernance entre acteurs de la mobilité

Lorsqu'au moins deux de ses membres sont AOTU, l'établissement public porteur du SCoT peut aussi exercer les compétences transport prévues à l'article 30-1 de la LOTI (type SM SRU : coordination offres, info

multimodales, tarification, billettique...).

L'ensemble doit aboutir à un nouveau modèle urbain attractif dit «des courtes distances», organisé de façon polycentrique. Un modèle concourant à la fois à une amélioration des nuisances environnementales, à la résilience des ménages face aux crises énergétiques et à une réduction des émissions de GES.

Le Grenelle 2 prévoit la généralisation progressive des SCoT à l'ensemble du territoire, y compris dans les territoires ruraux. Un dispositif de subventions pour les SCoT ruraux, sous forme d'appel à projets, a été mis en place par le ministère du développement durable pour accompagner les territoires de moins de 100 000 habitants à élaborer leur SCoT.



EXEMPLES

Vers une ville de proximité de mixité fonctionnelle pour maîtriser les déplacements : le SCoT de la Baie du Mont Saint-Michel. Ce SCoT rural mise sur une augmentation de la capacité résidentielle à proximité des pôles d'emploi, des commerces et services pour aller vers plus de mixité fonctionnelle. DOG en cours de finalisation :

<http://www.pays-baie-mont-saint-michel.fr/>



ÉLABORER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT VOLONTARISTE

Le stationnement est un des leviers les plus efficaces mais aussi les plus difficiles à mettre en œuvre sur le terrain, en particulier dans les petites agglomérations et les territoires plus ruraux. Beaucoup d'élus locaux éprouvent de grandes réticences à travailler sur ce sujet. Bien entendu, il est difficile dans ces contextes de limiter drastiquement les places de stationnement. Néanmoins des actions pragmatiques peuvent être menées, en toute efficacité. D'autant plus que – sans doute tétanisé par l'enjeu – on a souvent tendance à surestimer les besoins !

Une voiture, c'est un outil de transport souvent très utile mais très faiblement utilisé !

- Une voiture stationne 23h par jour en moyenne à son lieu d'attache (parking d'entreprise ou résidentiel).
- Un nombre important de véhicules est utilisé de manière encore plus irrégulière (cas classique : la voiture des enfants qui sont étudiants dans une autre ville et qui utilisent la voiture seulement 3 à 4 semaines par an).

Limiter le nombre et l'utilisation de la voiture (en développant la marche, le vélo, le transport public, le covoiturage) sont les leviers essentiels de la politique de stationnement. Moins de voitures sur le territoire, plus d'espaces libre pour les modes doux, espaces verts, etc. Moins de problèmes à gérer !

Une tendance des aménageurs et des maîtres d'ouvrages du stationnement est de surestimer les capacités de stationnement, quel que soit le contexte :

- Dans les zones pavillonnaires, beaucoup de garages ne sont pas utilisés à des fins de stationnement et ce dévoiement d'usage nécessite la création de très nombreuses places de parkings sur voirie. Aussi, dans des lotissements avec superficie de parcelles de 600 m², la voiture exige un quart du total de l'espace, voiries comprises. Un quart de l'espace que les collectivités, aménageurs et particuliers doivent niveler, bitumer, aménager...
- Dans les zones commerciales de périphérie, le stationnement consomme énormément d'espace : la superficie consacrée au stationnement représente par exemple une fois et demie celle du bâtiment construit pour un hypermarché. Un gâchis d'espace considérable qui pousse ces activités à se placer en périphérie et qui limite fortement l'accès en transport public, en vélo et en marche.
- Les prévisions de fréquentation des stationnements publics sont souvent largement surestimées ou sont atteintes de manière très occasionnelle (cas des parkings placés autour des marchés dans les petites agglomérations et les bourgs). Dans un contexte aussi contraint que La Défense, une étude a même démontré que près de la moitié des places de stationnement étaient inutiles, les parkings ayant été surdimensionnés par rapport à l'usage réel.



Quelques règles d'action pour agir sur le stationnement :

- ne pas se contenter d'appliquer la règle ou l'usage en matière de normes de stationnement mais partir d'une analyse de votre territoire,
- effectuer de simples observations de terrain et utiliser la règle de 3, c'est souvent suffisant pour une analyse du stationnement. En comptant les voitures, à différentes heures de la journée et avec un peu de méthode, on peut arriver à connaître le nombre de places de stationnement inutiles et à quels moments de la journée : le nombre de places par habitant/salariés pour un supermarché, dans une zone industrielle...,
- agir de manière pragmatique en privilégiant les actions de gestion du stationnement (mutualiser par exemples les parkings, inciter les clients des commerces à se garer plus loin et, évidemment, favoriser les autres modes de transport),
- ne surtout pas négliger le coût des espaces de stationnement (investissement et fonctionnement).

Diminuer l'emprise du stationnement, c'est bien entendu un geste écologique (consommation d'espace au détriment des autres usages de l'espace public) mais c'est également un acte de bon sens qui peut être facile à démontrer avec quelques chiffres. C'est aussi un moyen de mieux utiliser l'argent public.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Publications du CERTU : www.certu.fr

« La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacement en milieu urbain. Application au cas de l'Ile-de-France », recherche PREDIT, Frédéric Héran et Emmanuel Ravalet, 2008 : <http://www.innovations-transports.fr/La-consommation-d-espace-temps-des?lang=fr>

Démarrer

D

Limitez les places de stationnement dans les nouveaux projets d'aménagement

Explication de l'action

Souvent dans les projets d'aménagement, la superficie consacrée au stationnement est plus importante que la demande réelle. Et malheureusement elle entraîne souvent une utilisation accrue de l'automobile alors que la marche et le vélo ainsi que le covoiturage pourraient être privilégiés. Limiter le nombre de places de stationnement constitue à la fois un objectif écologique et d'efficacité économique.

Éléments de méthode

1. Faites le point sur tous les projets d'aménagement en cours.
2. Vérifiez l'utilité des places de stationnement offertes : combien de places de stationnement par visiteur attendu ? Combien de visiteurs par place de stationnement ?

Quelles alternatives à la construction de places de stationnement (mutualisation de places de stationnement avec d'autres équipements ou aménagements, rotation des usages dans le temps (stationnement pour livraisons, particuliers, etc.), développement des cheminements piétons, etc.).

3. Sensibilisez à l'usage de la voiture partagée et développez les cheminements piétons dans le cadre de ces opérations.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

CERTU, PLU et stationnement, décembre 2008 : http://www.certu.fr/catalogue/p2173/PLU_et_stationnement/product_info.html



INDICATEURS

Nombre de places/salariés et/ou habitants.
Nombre de places en fonction de la surface (de l'entreprise, des logements).

Consolider

C

Suscitez le développement d'une politique de stationnement volontariste avec les habitants et acteurs du territoire

Explication de l'action

L'expérience montre qu'une grande partie des problèmes liés au stationnement pourrait être résolus par une politique de gestion plus efficace de la capacité actuelle.

Éléments de méthode

Les outils à disposition des collectivités locales sont en effet nombreux : zones bleues, stationnement payant à tarification différenciée, etc. Avant d'engager toute mesure, il est nécessaire de bien connaître les besoins et l'offre !

Associer commerçants et riverains peut s'avérer productif grâce à l'expérience de ces acteurs.

En zone centrale :

- effectuez un diagnostic de l'offre en stationnement,
- proposez une gestion du stationnement, axée sur les besoins affichés (notamment les demandes des commerçants) : priorité aux courts arrêts, le stationnement résidentiel étant relégué sur parcelles privées, contrôlez le stationnement dans les centres-villes saturés, etc.,
- évitez de construire des capacités supplémentaires de stationnement. Mutualisez au maximum les espaces de stationnement. Si vous devez construire des ouvrages de stationnement nouveaux, compensez le supplément d'offre par une diminution du stationnement en surface (et des aménagements urbains sur les parkings supprimés),
- communiquez sur la marche à pied. Selon des études réalisées à Besançon, 2' à 5' de marche peuvent être encore acceptables pour une grande majorité de conducteurs⁽²⁾. Marcher 150 à 300 mètres, même dans un contexte rural, c'est tout-à-fait tolérable !

(2)Certu, 2003



EXEMPLES

A Aalborg (Danemark), une politique rigoureuse de stationnement a été mise en place : les tarifs du stationnement ont augmenté et le périmètre a été élargi. La municipalité a obtenu une réduction significative du trafic en centre-ville ainsi que des ressources supplémentaires permettant de mettre en œuvre des projets de mobilité durable.

<http://www.eaue.de/winuwd/108.htm>



INDICATEURS

Taux de rotation des véhicules.
Taux de remplissage maximal.
Coût d'investissement et d'entretien du stationnement pour la collectivité
Recettes liées au stationnement

Décoller

B

Engagez une politique de stationnement volontariste pour favoriser l'intermodalité

Explication de l'action

Réduire le stationnement du centre-ville et le relocaliser en périphérie sous forme de parkings-relais peut être une bonne solution pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture.

Éléments de méthode

La zone à stationnement réduit doit être suffisamment vaste pour que la mesure soit efficace. Les réseaux de transports publics ainsi que les cheminements piétons et cyclistes doivent également être attractifs pour constituer une véritable alternative à l'utilisation de la voiture individuelle.

1. identifiez des emplacements pour ces parkings relais. Dotez-les de capacités suffisantes mais ne les surdimensionnez pas.
2. prévoyez un mode de rabattement transport public attractif et aménagez les itinéraires piétonniers et cyclables (au moyen de zones piétonnes, zones 30, etc.).
3. limitez le stationnement en centre-ville au strict minimum et réduisez les capacités des voiries, modifiez le plan de circulation afin de privilégier le rabattement vers les parkings relais.
4. mettez en place une signalétique piéton et voiture adaptée.
5. communiquez sur les nouvelles dispositions prises et leurs avantages pour la vie de tous les jours.



EXEMPLES

La Ville de Dole (30 000 habitants) a mis en place il y a 10 ans une navette gratuite reliant tous les parkings de périphérie (et notamment le Parking de Lahr) avec le centre piétonnier de l'agglomération et en correspondance avec le réseau de bus. Année après année, le succès de cette navette gratuite, se confirme. Son itinéraire a depuis été élargi : depuis 2008, elle dessert la gare : www.dole.org

OUTILS ET RÉFÉRENCES

Acteurs des pôles d'échanges, Fiche n° 6 Stationnement de rabattement et parcs relais : une logique partenariale, CERTU, 2006.
Les parcs relais urbains, Étude bibliographique - 2010, CERTU et CETE de Lyon

Devenir exemplaire ➤ A

Fixez un objectif maximal de stationnement automobile pour les activités et/ou pour les logements

Explication de l'action

Utilisez les documents de planification (SCoT, PLU, PDU), pour fixer un objectif maximal de stationnement automobile.

Éléments de méthode

Dans les contextes ruraux et périurbains, agir sur le stationnement privé nécessite d'avoir bien analysé l'offre de stationnement privée/publique et de disposer d'une liaison de transport public forte (bus, TER, etc.). L'outil principal est l'article 12 du règlement du PLU. Le SCoT peut également appuyer cette politique à l'échelle du territoire.

1. N'imposez plus de normes minimales de stationnement privé sur parcelle, sauf cas particulier. La législation désormais vous y autorise : depuis les décrets du 5 janvier 2007 concernant la réforme des autorisations à construire, la commune peut ne pas édicter de normes de stationnement minimales.

2. Si vous disposez d'un Plan de Déplacements Urbains, inscrivez-y des normes plafond autour des gares et des arrêts des lignes fortes (Cf. action 5.B) que devront reprendre les PLU concernés (la législation actuelle n'autorise ce type de mesures que s'il existe un PDU).

NB : La loi Grenelle 2 modifie cette législation en permettant de fixer dans le PLU, à défaut d'obligation formulée dans le PDU ou dans le SCoT, des normes plafond pour le stationnement pour les bâtiments à usage autre que le logement (ex : gares, arrêts des lignes fortes). (loi Grenelle 2, Art. L123-1-12).

3. Limitez la consommation d'espace par les parkings des centres commerciaux et zones d'activité en agissant sur l'espace offert.

Par ailleurs, la loi Grenelle 2 permet également d'inscrire dans le SCoT « les obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer » (loi Grenelle 2, Art. L122-1-8). Ces dispositions entrent en vigueur au 13 janvier 2011.

EXEMPLES

Le PDU de Rennes a instauré, à l'extérieur de la Rocade (en milieu périurbain) et dans des périmètres de 250 mètres autour des arrêts de ligne majeure (1 bus/12 minutes) les normes maximales suivantes :
1 place de stationnement privé pour 30 à 40 m² de SHON d'activité 1.8 places (collectif) à 2 de stationnement privé par logement.

<http://www.rennes-metropole.fr/plan-de-deplacements-urbains,68365/>

INDICATEURS

Il est parfois utile d'avoir des chiffres exacts sur l'utilisation réelle du stationnement privé sur votre territoire :

Nombre de garages utilisés pour d'autres finalités que le stationnement en particulier,

Nombre de places de stationnement d'entreprise réellement utilisées en fonction du nombre de salariés, des logements, de la surface des lieux d'activité.