

LE LIEN URBANISME ET DÉPLACEMENTS

AU SERVICE D'UNE POLITIQUE TERRITORIALE DURABLE ET COHÉRENTE

QU'EN SAVONS-NOUS ?



Illustration : source : Hérouville.net

Généralisé dans les années 2000 avec la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), le lien entre urbanisme et déplacements est une façon de « penser la ville », devenue aujourd'hui incontournable, et plutôt bien intégrée dans les politiques publiques actuelles. Elle représente ainsi la clé de voute du projet du SCoT de Caen-Métropole, visant à contrecarrer les effets de l'étalement urbain, particulièrement prégnant dans l'aire urbaine caennaise.

A l'heure où le territoire caennais entre dans une nouvelle phase de planification importante (révision du SCoT, PLH ; élaboration d'un PLUi), il convient de se réinterroger sur ce lien, ses implications et la manière de le concevoir.

LE LIEN URBANISME ET DÉPLACEMENTS, QUÉSACO ?

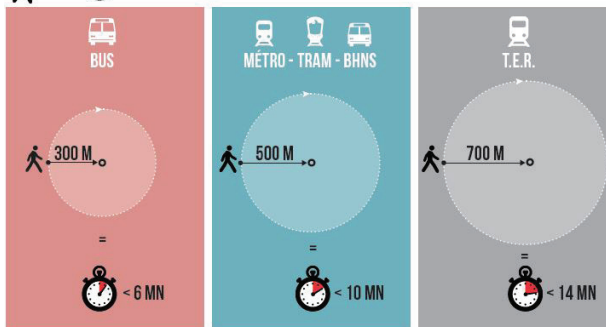
Il n'existe pas de définition propre à la notion de lien entre urbanisme et déplacements. Il s'agit avant tout d'une façon de concevoir l'aménagement visant à consi-

dérer simultanément et d'un point de vue systémique les problématiques urbaines et celles liées à la mobilité. Il vise notamment à faire coïncider la demande de mobilité engendrée par le type d'urbanisation d'un secteur avec l'offre de transport présente ou à imaginer.

Adapter la desserte en transport collectif à la densité urbaine d'un quartier

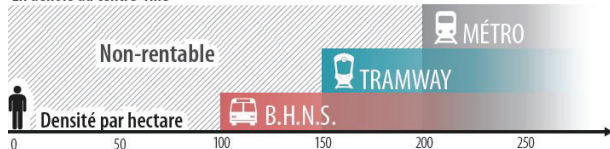
📍 ZONE DE DESSERTE ET SEUILS DE DENSITÉ

🚶 50 M. = ⌚ 1 MN



LES SEUILS DE DENSITÉ THÉORIQUES EN INDIVIDUS PAR HECTARE

En dehors du centre-ville



NB. Un BHNS est considéré pertinent à partir de 100 individus par hectare

(infographie : Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise - 2016)

Alors que les différentes politiques publiques (habitat, économie, environnement...) étaient traitées jusqu'ici de façon sectorisée, du fait notamment d'un émiettement des compétences entre les différents acteurs publics, faire le lien entre l'urbanisation et les déplacements permet d'articuler entre elles ces différentes politiques, afin d'améliorer leur efficacité.

POURQUOI LIER URBANISME ET MOBILITÉ ?

Depuis les années 60, la périurbanisation a connu un véritable essor, liée à la conjonction de deux phénomènes : l'aspiration des ménages à la propriété individuelle dont l'acquisition était facilitée par l'État, et la forte motorisation de la société. Ce modèle a entraîné une croissance exponentielle et une dilution des tissus urbains, ainsi qu'une dépendance des ménages à l'automobile. Or, ce modèle montre aujourd'hui ses limites et confronte les territoires à de véritables défis (pollution de l'air, banalisation des paysages, ...) fragilisant petit à petit leurs attractivités.

Conscient de ces limites, la loi SRU de 2000 promet un nouveau modèle de développement urbain, plus durable, basé sur la reconquête de la ville, et dont le lien urbanisme/déplacements est la clé de voute.

QUELQUES REPÈRES CHRONOLOGIQUES :

- **1982** : Loi des Transports Intérieurs (LOTI)
 - > Planification des transports avec l'ins-tauration des plans de déplacements urbains (PDU).
- **2000** : Loi Solidarité et Renouveau Urbain
 - > Articulation des politiques publiques urbaines et de déplacements avec compatibilité entre SCoT, PDU et PLU.
- **2009-2010** : Lois Grenelle
 - > Répartition équilibrée des zones d'emplois, d'habitat, de commerces et de services.
 - > Création d'un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun.
 - > Fait du PLU intercommunal la règle, celui-ci pouvant tenir lieu de PDU.
- **2014** : Loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Renoué
 - > Création du programme d'orientation et d'action (POA), facilitant l'intégration du PDU dans le PLU.
- **2016** : Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République
 - > Création du SRAD-DET, schéma régional d'aménagement multidimensionnel, avec rapport de compatibilité pour les SCoT, PDU et PLU.

Limiter la consommation foncière et la banalisation des paysages

Les infrastructures de transports sont particulièrement gourmandes en foncier. On estime ainsi que les infrastructures de déplacements représentent 5,3 % de la surface totale de Caen-Métropole en 2012. Or le foncier est une ressource finie, et son artificialisation est un processus difficilement réversible.

Recentrer l'urbanisation autour des axes de transports déjà existants permet d'optimiser l'utilisation de ces infrastructures et évite le déploiement de nouvelles. En outre, l'urbanisation des tissus urbains déjà existants empêche le mitage du territoire et préserve la qualité des paysages périurbains et ruraux, standardisés par le modèle pavillonnaire. Il nécessite également de repenser les formes urbaines et le traitement des espaces publics. L'objectif est d'assurer l'insertion urbaine des réseaux de transports et contribue à développer un cadre de vie et un paysage urbain de qualité.



Optimiser le coût des infrastructures

La construction d'une infrastructure de transport, notamment lorsqu'il s'agit d'un transport collectif dit « lourd » (métro, tramway...), représente un investissement conséquent pour les collectivités locales. A titre d'exemple, le projet de tramferri-sation et d'extension du tramway de Caen la mer, prévu pour 2019, est estimé à 245 millions €, projet parmi les moins onéreux de France.

Alors que le contexte budgétaire des collectivités locales est particulièrement compliqué, diminuer le linéaire d'infrastructures à construire et densifier autour des axes existants permet d'assurer l'efficacité économique des investissements de la collectivité et la rentabilisation de l'infrastructure.

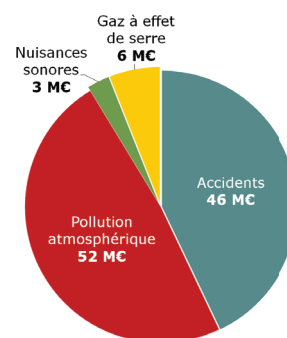


Répondre aux enjeux environnementaux et sanitaires

La dépendance automobile des territoires a entraîné ces dernières années une diminution de la qualité de l'air dans les milieux urbains et une exposition, de plus en plus chronique de la population aux pollutions atmosphériques mais également aux bruits. Le coût de la pollution atmosphérique en matière d'impact sur la santé et l'environnement est estimé en 2015 à hauteur de 101,3 milliard € pour la société française, soit deux fois plus que le tabac.

Le lien urbanisme et déplacements offre plusieurs solutions à cette problématique : favoriser les déplacements alternatifs à travers une nouvelle urbanisation du territoire et donc limiter les émissions automobiles, mais aussi limiter l'exposition des populations aux nuisances automobiles en réfléchissant à la localisation et l'architecture urbaine des espaces habités.

Les coûts externes des transports dans Caen la mer en 2010



(source : Compte déplacements de Caen la mer, Aucame)

Prévenir les ségrégations spatiales et la vulnérabilité énergétique des ménages

Le système de périurbanisation a également amené à une forme de ségrégation socio-spatiale. L'aspiration à la propriété individuelle, le coût du foncier, et le développement de réseaux routiers efficaces ont poussé les ménages modestes, pouvant avoir accès à la propriété, à s'installer toujours plus loin des centres urbains et zones d'emplois. Ces ménages sont alors dépendants de la voiture, de son coût de fonctionnement et notamment de celui de son énergie.

Sur ces territoires peu denses, où l'offre alternative à l'automobile est difficilement envisageable, le risque d'une mobilité restreinte et d'une forme d'isolement est relativement prégnant, si la facture énergétique venait à subitement augmenter pour ces ménages. Proposer une offre de logements accessibles proches des réseaux existants permettrait d'offrir à ces ménages une solution de mobilité alternative et contribuerait à revitaliser les centres urbains.

Optimiser la fréquentation des réseaux de transport

Le tramway de Tours, rue nationale (source : letramdetours.net)

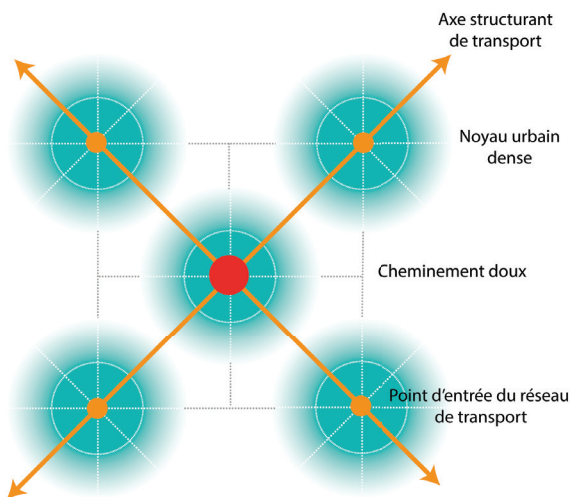
LES GRANDS PRINCIPES ET CONCEPTS LIANT URBANISME ET DÉPLACEMENTS

Densifier, mixer les usages, perméabiliser et redistribuer l'espace public... la façon de concevoir la ville a fortement évolué ces 15 dernières années, avec l'objectif de construire une ville plus durable, fonctionnelle et attractive.

La ville « compacte »

Appelé aussi ville des « courtes distances », la ville compacte repose sur trois grands principes : densité, mixité fonctionnelle et mixité sociale. L'objectif est ainsi d'offrir au plus près des habitants le maximum d'opportunités urbaines (emplois, commerces, services) et réduire ainsi les distances de déplacements, plus favorables à l'usage du vélo et de la marche. La mixité fonctionnelle permet également de varier les besoins et temps de déplacements, afin d'éviter les phénomènes de pointes dans les transports collectifs.

Principe de la ville compacte

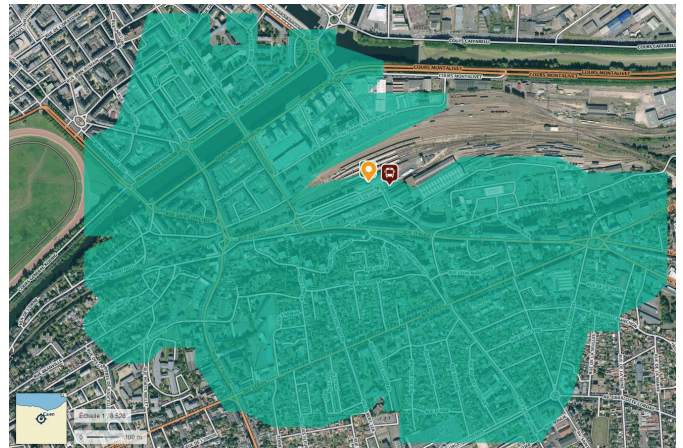


Couplé à une structure urbaine polarisée, la ville compacte cherche à densifier habitat, emplois et services en un certain nombre de points, dans le but de massifier les flux de déplacements possibles à l'origine ou à destination de ces zones, et ainsi créer un contexte favorable au déploiement d'une offre importante de transports collectifs, si possible en site propre.

La ville « accessible ou perméable »

Autoroutes, voies ferrées, lotissements en impasse, grandes emprises foncières... les espaces se sont quelque peu fermés au fur et à mesure de la construction urbaine, rendant la ville de moins en moins praticable pour les modes doux.

Isochrone de 15 min à pied autour de la gare de Caen



Calculé avec Géoportail-source : IGN

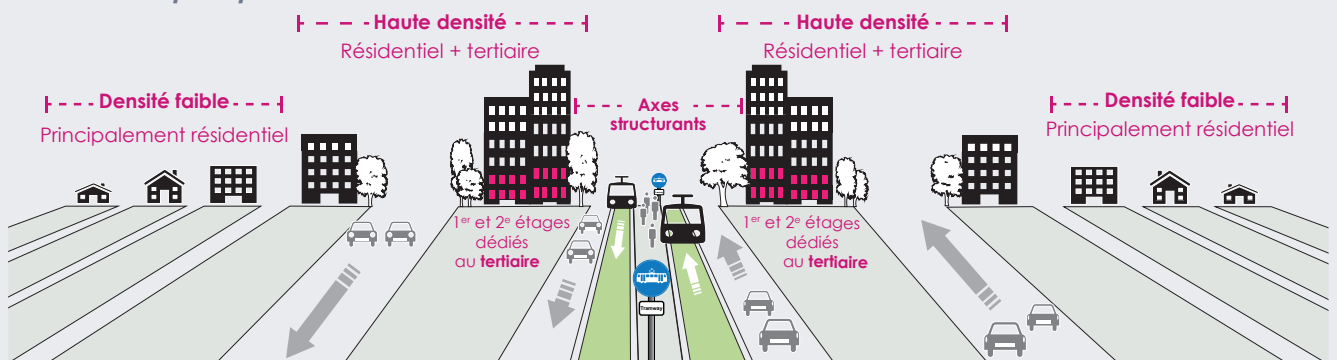
Or, la ville compacte ne peut fonctionner que si l'accessibilité de tous, et notamment piétonne, fait partie intégrante de la conception des formes urbaines, assurant ainsi un accès facile à destination des principaux lieux de vie et nœuds de transports collectifs. Il est ainsi nécessaire d'aménager des itinéraires piétons et cyclables de qualité, lisibles et les plus directs possibles, trois critères déterminant dans le choix modal d'un déplacement.

Le lien urbanisme et déplacements à l'international

Aménager la ville selon une logique urbanisme et déplacement n'est un concept typiquement français. Bien au contraire ! Depuis les années 70, beaucoup de villes allemandes ont été construites selon ce modèle : Freiburg im Breisgau, avec ses quartiers denses sans voitures, ou Karlsruhe et son réseau de tram-trains interconnectés permettant de relier le centre urbain et les divers pôles secondaires, sont considérées aujourd'hui comme des références en la matière.

Les américains ont également adhéré à cette logique, en développant leur propre concept appelé Transit Oriented Development (TOD). Cette philosophie repose sur l'urbanisation autour des grandes stations de transports collectifs ou points de covoiturage, selon trois grands principes : mixité fonctionnelle, forte densité et haute qualité d'aménagement des espaces publics. Appliqué initialement à certains quartiers de Washington et Portland dans les années 70, le TOD a fait son chemin dans plusieurs grandes villes américaines.

Illustration du principe du TOD



Réalisation : Aucame, d'après urb3.wordpress.com

Le partage de l'espace public

Principalement dévolu à l'automobile, l'espace public doit amorcer sa mue, afin de redonner plus de place aux modes alternatifs. A titre d'exemple, à Paris, la voiture occupe près de 50 % de l'espace public (voirie et stationnement) pour seulement 13 % des déplacements effectués. Les politiques actuelles visent ainsi à rétablir un certain équilibre dans l'occupation d'un espace public de plus en plus contraint, afin de rétablir la compétitivité des modes alternatifs.

La philosophie des politiques actuelles n'est plus à la segmentation de la voirie en fonction de chacun des modes mais bien de partager et faire cohabiter les différents usagers sur un même espace. L'Etat a ainsi lancé un programme partenarial en 2006, intitulé « une voirie pour tous », et qui consiste à concilier les différents usages de la voirie, à travers notamment le développement des zones apaisées, type zones de rencontre.

Partage de la voirie avec une zone de rencontre



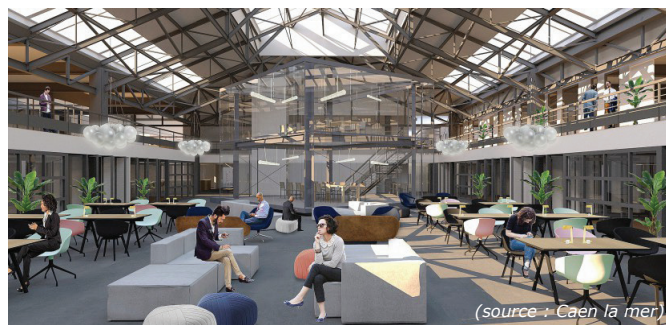
(source : Fédération française des usagers de la bicyclette)

La ville « optimisée »

Adapter l'urbanisation aux nouveaux modes de vie est également un moyen de jouer sur la mobilité des personnes et des marchandises. La tendance est aujourd'hui aux pratiques collaboratives, ce qui a favorisé l'émergence de nouveaux espaces, appelés tiers-lieux ou espace de coworking. Ces espaces de travail partagés et délocalisés permettent à tous

d'exercer son activité professionnelle au plus près de chez soi. Permettre l'implantation de ce type d'espace réduit fortement les distances de déplacements domicile/travail et fait décroître la dépendance automobile.

MoHo, création d'un espace de coworking dédié à l'innovation et l'entreprenariat dans les anciens locaux Renault quai Hamelin à Caen



(source : Caen la mer)

De manière générale, la tendance aujourd'hui est à la mixité des usages d'un lieu ou d'un bâti. Les parkings ne servent plus uniquement au stationnement automobile, ou les supermarchés à faire des achats, mais on y installe des consignes de livraisons pour retirer ses achats faits en ligne. De même, le développement des services et commerces en gare montre la volonté de rationaliser l'usage des lieux et diminuer dans le même temps les besoins contraints de mobilité.

Un exemple d'outil, le contrat d'axe

Outre les outils classiques de planification (PLUi-D, SCoT,...), il existe d'autres outils plus opérationnels permettant de mettre en œuvre ce lien urbanisme/déplacements. Le plus couramment rencontré, le contrat d'axe est une démarche négociée entre une autorité organisatrice de la mobilité et un territoire. Ce dernier s'engage à intensifier l'urbanisation autour d'un axe structurant de transports collectifs et assurer l'accessibilité multimodale aux stations du réseau, tandis que l'autorité organisatrice s'engage sur un niveau de desserte de l'axe.

L'articulation des politiques urbaines et de mobilités est devenue inéluctable pour répondre aux enjeux qui pèsent sur la ville. Ce lien s'est tissé progressivement dans les politiques territoriales à l'échelle nationale dont on commence aujourd'hui à voir les premiers effets (léger ralentissement de la consommation foncière, stabilisation de la part modale automobile...). Pour autant, les objectifs de la ville durable, notamment d'un point de vue social et sanitaire, sont loin d'être atteints, nécessitant de poursuivre cet effort.

- **Articuler urbanisme et transport-TOD : Les contrats d'axe français à la lumière du Transit-Oriented Development (TOD)**, Collection Connaissances - CEREMA, 2015, 152 p.
- **Comment mieux articuler urbanisme et transports ?**, Collection Regards de l'AGAM-Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, 2016, 8 p.

- **Cohérence urbanisme/transport : quelques « bonnes pratiques » de développement durable en Europe** - EPURES Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, 2004, 12 p.
- **L'émergence des tiers-lieux**, Collection *Qu'en savons-nous ?* - Aucame, n° 91, mars 2017, 4 p.

Directeur de la publication : Patrice DUNY

Contact : xavier.lepetit@aucame.fr

Réalisation et mise en page : AUCAME 2017

Illustrations : AUCAME, sauf mention contraire



Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole
19 avenue Pierre Mendès France - 14000 CAEN
Tel : 02 31 86 94 00
contact@aucame.fr
www.aucame.fr

DÉPÔT LÉGAL : 3^e TRIMESTRE 2017
ISSN : 1964-5155



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE

Pour + d'info sur l'Open Data, flashez ce QR Code

