

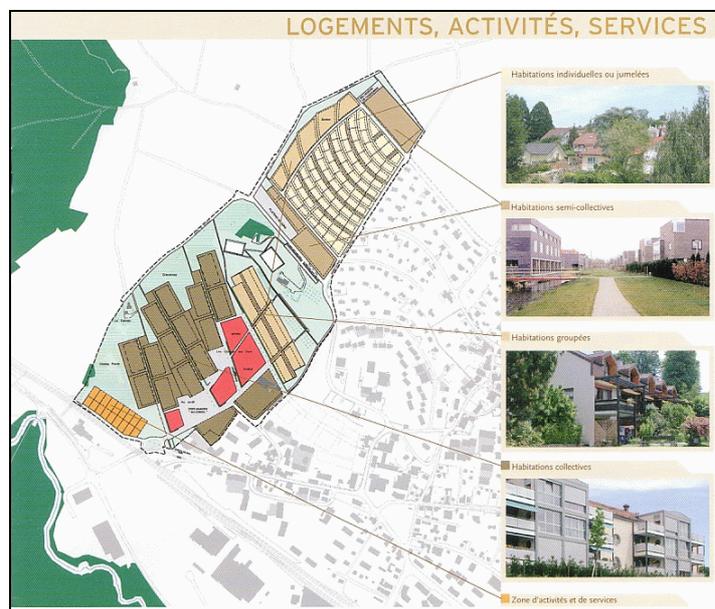
Cas pratique
DENSIFICATION SELECTIVE POUR
UNE GESTION DURABLE DE LA
MOBILITE



08.05.2006

Soutenu par:  **suisse énergie**

Aperçu



La mixité des affectations est l'une des facettes d'un projet de densification sélective (illustration tirée de la brochure « Bussigny-Ouest, un nouvel espace à vivre pour 2010-2020 »)

Cet article met l'accent sur les politiques d'aménagement du territoire et sur leurs rôles en matière de gestion durable de la mobilité. Lors de la réalisation d'un quartier d'habitation, une approche basée sur la densification sélective constitue un outil efficace pour répondre à la demande de logements tout en appliquant le principe d'une gestion rationnelle de la ressource sol et en favorisant une gestion durable de la mobilité.

En particulier, l'expérience montre que les projets de densification sélective du bâti permettent de contenir l'accroissement de la demande de mobilité et favorisent l'usage des transports publics et le recours à la mobilité douce (marche à pied, vélo). Pour mettre en œuvre de tels projets, nous présentons différents outils de planification du territoire à disposition des collectivités publiques, avec leurs avantages et leurs modalités d'élaboration et de mise en œuvre.

L'exemple de Prélaz (Lausanne)

Le site de Prélaz a été occupé jusqu'en 1995 par l'atelier et le dépôt des Transports publics de la région lausannoise (TL). Localisé dans le tissu urbain existant, il est idéalement situé à proximité de plusieurs axes de transports publics. Par son ampleur (plus de 20'000 m²) et sa situation (quartier populaire en limite ouest de la commune de Lausanne), le site de Prélaz occupe une place stratégique à l'articulation des quartiers d'habitation au nord et des quartiers d'affectation mixte au sud.

En 1988, suite à la décision de transférer les installations des TL ailleurs, la Municipalité a ouvert une procédure de plan partiel d'affectation (PPA) pour requalifier ce site. En plus de tirer profit de la bonne desserte en transports publics, l'objectif était de :

- Permettre la construction d'un ensemble plurifonctionnel, principalement basé sur l'habitat collectif, et ainsi offrir un centre au quartier et favoriser le développement d'une vie sociale
- Définir et requalifier les différentes fonctions des espaces publics
- Améliorer la qualité végétale et paysagère du site et le relier au réseau des espaces verts

Le projet de Prélaz illustre la réalisation d'un projet visant à densifier un espace urbain bâti, ici une friche industrielle, localisé quelque peu en marge de la ville centre, à proximité d'un axe fort de transports publics. Sa reconversion en un quartier d'habitation, avec mixité fonctionnelle (habitat, commerces), a permis de redonner une nouvelle centralité à un espace bâti quelque peu fragmenté et jusqu'alors sans véritable centralité.

L'exemple de Bussigny

L'exemple de Bussigny illustre le développement d'un quartier de manière dense dans un site non urbanisé (en partie en zone intermédiaire, en partie en zone agricole) à proximité de la gare de Bussigny et desservie par l'extension d'une ligne de transports publics. Ce projet vise à promouvoir la mixité des affectations (habitat et services) et accorde un soin particulier à la qualité des espaces publics.

La commune de Bussigny est située en périphérie de Lausanne. Comme la plupart des communes lémaniques, elle enregistre un fort développement démographique et économique. Elle fait face à une demande importante de logements. Le taux très faible de logements vacants en témoigne. A Bussigny même, la capacité des zones réservées à l'habitat ne permet plus de répondre aux besoins.

Le futur quartier sera constitué de différents types d'habitations. Le PPA prévoit des secteurs d'habitations collectives, destinés à des immeubles de logements, des secteurs d'habitations semi-collectives, ainsi que des secteurs d'habitations groupées ou contiguës et des secteurs de villas individuelles ou jumelles. Il est également prévu de développer des équipements collectifs (écoles, salles de gymnastique, services) et des activités économiques. A la fin de son aménagement, il pourra contenir environ 2'000 habitants et 200 emplois.

Pour répondre aux besoins de mobilité, le développement du nouveau quartier est conditionné par la mise en œuvre de transports publics en assurant la desserte en relation avec la gare CFF de Bussigny. Les transports publics du futur quartier seront assurés par deux lignes de bus qui le relieront à la gare et au centre de Bussigny. De plus, un axe de verdure réservé aux piétons et aux vélos reliera le nouveau quartier au centre de Bussigny et à l'espace de loisirs de la Plannaz. Enfin, l'ensemble du futur quartier sera situé en zone 30. Un accès aussi direct que possible au réseau routier principal est prévu au sud et au nord du nouveau quartier afin de limiter le trafic en direction du centre de Bussigny. Il n'y a pas de liaison routière entre les deux secteurs nord et sud du nouveau quartier afin d'éviter tout trafic de transit dans le quartier. Le quartier est conçu de manière à limiter la circulation à 125 déplacements par jour et par ha.

Description



La qualité des espaces publics : une condition nécessaire à tout projet de densification sélective (illustration tirée du rapport « Projet définitif des aménagements extérieurs » de Prélaz)

Contexte

L'explosion de la mobilité individuelle et l'accroissement de l'étalement urbain sont le résultat de politiques publiques peu coordonnées et bien souvent trop laxistes. L'héritage qui en résulte est sans appel : centres-villes délaissés, périphéries surexploitées, réseaux routiers congestionnés et dégradation de la qualité paysagère des espaces ruraux.

Aujourd'hui, les politiques publiques dites de « deuxième génération » proposent un renouvellement dans la façon de concevoir la ville et l'espace urbain. Ce renouvellement se traduit par l'application d'une politique de gestion durable du territoire qui se répercute directement sur la mobilité. La ville dense permet une limitation significative des coûts économiques, sociaux et écologiques de l'étalement urbain. La densification du bâti en milieu urbain n'a pas d'intérêt pour elle-même. Accompagnée par la mixité des affectations, elle rend possible la proximité entre les lieux d'habitation, de travail et les espaces de loisirs. Elle favorise ainsi les déplacements de courte distance, l'utilisation des transports publics et la revitalisation des quartiers centraux. De plus, elle permet une gestion économe de la ressource sol tout en optimisant la rentabilité du réseau de transports publics existants. Enfin, la densification sélective du bâti influence les comportements liés à la mobilité à sa source, par une organisation de l'espace urbain plus appropriée.

Offre

Les pouvoirs publics investissent des sommes importantes dans l'amélioration de l'offre et de l'image des transports publics. Mais ces politiques ne portent pas toujours leurs fruits. En particulier, l'objectif du report modal - transfert d'une partie des déplacements automobiles vers l'usage des transports publics et de la mobilité douce - se heurte à de nombreux blocages lors de sa mise en œuvre.

De nombreuses études ont mis en évidence que les modalités de développement urbain conditionnent les moyens de déplacements et à l'inverse, les moyens de déplacements conditionnent la morphologie urbaine. Il existe donc bel et bien un lien entre mobilité et aménagement du territoire. La ville dense et compacte favorise les déplacements de courte distance et l'utilisation des transports publics, alors que les villes étalées et à forte spécialisation fonctionnelle (zonage de l'habitat, des activités, des services et des espaces de loisirs) conduisent à une plus forte dépendance à l'égard de la voiture.

Face à ce constat, des pistes d'action semblent se dessiner. Il s'agit de coordonner l'intégration des politiques de transports avec les politiques d'aménagement du territoire, et ce notamment dans le cadre de projets de densification sélective du bâti. De la sorte, on agit en amont en favorisant les conditions cadre d'une gestion durable de la mobilité.

L'élaboration et la mise en œuvre de projets de densification sélective signifient :

- Densifier à proximité des axes de transports publics existant ou à venir : on rend ainsi l'offre des transports publics attrayante et on rentabilise les investissements s'y rapportant
- Coupler densification avec mixité fonctionnelle : on favorise ainsi les courtes distances et le recours à la mobilité douce (marche à pied, vélo)
- Densifier les espaces déjà urbanisés : on préserve les espaces publics et on valorise les espaces verts, offrant ainsi un cadre favorable à la mobilité douce

Expériences

L'expérience montre deux types principaux de projets de densification du bâti :

Type 1 : D'une part, on constate depuis quelques années que les villes élaborent des projets de requalification de leur centre ville et de réhabilitation de friches industrielles (par exemple Zurich Ouest à Zurich ou Prélaz à Lausanne). Bien souvent, ces sites sont localisés dans la ville centre et sont de facto bien desservis en transports publics. Ici, l'objectif de densification n'est pas remis en cause. C'est une réponse à la demande de logements qui satisfait les exigences de mobilité durable et de gestion rationnelle de la ressource sol. Les enjeux portent sur le degré de mixité fonctionnelle et sociale souhaité ou sur la protection du patrimoine bâti.

Type 2 : D'autre part, on constate également que de plus en plus de communes cherchent à densifier les zones d'habitation existantes, et ce en prévision de l'extension du réseau de transports publics. Ces zones sont bien souvent faiblement densifiées, constituées dans certains cas par de l'habitat individuel et localisées en marge de la ville centre. A titre d'exemple, sur la commune de Meyrin (canton de Genève), le projet de plan directeur du nouveau quartier Les Vergers cherche à tirer avantage de sa proximité avec le futur tramway Cornavin-Meyrin-CERN. Le report modal y est favorisé. En effet, avec le futur tram et le projet d'une ligne de bus à travers le site, l'ensemble des logements se retrouve à moins de 300m d'un arrêt de transports publics. De plus, sur l'ensemble du périmètre, la priorité est accordée à la mobilité douce.

Ces projets de nouveaux quartiers d'habitation, qui couplent aménagement du territoire et mobilité, satisfont les exigences économiques, sociales et environnementales d'une gestion durable du territoire. On retrouve dans la plupart de ces projets les caractéristiques de la densification sélective.

Or, dans bien des cas, ces projets de densification sélective se heurtent à des blocages, notamment de la part des riverains, ces derniers ayant bien souvent une perception négative de la densification. Elle est faussement synonyme de promiscuité, de nuisances et de dégradation de la qualité du cadre de vie.

De plus, on constate que ces démarches souffrent d'un certain déficit de participation. Les différentes parties prenantes (notamment les riverains) sont associées au projet de manière consultative, lors de la présentation de la solution retenue. Or, les principes d'une gestion durable du territoire posent l'exigence de la participation, en tant que mode d'élaboration et de mise en œuvre des projets à incidence spatiale. En outre, la participation permet d'identifier dès le départ les oppositions potentielles, de créer un débat et par la même occasion de sensibiliser les habitants actuels aux avantages de la densification, ce qui limite le risque de blocages lors de la mise à l'enquête publique du projet.

Profil

Moyens de transport

- ✓ mobilité piétonne
- ✓ mobilité cycliste
- ✓ mobilité combinée
- ✓ transports publics
- ✓ transports individuels motorisés
- transports de marchandises

Motifs de déplacements

- ✓ déplacements domicile-travail
- ✓ déplacements pour les achats
- ✓ déplacements pour les loisirs
- ✓ déplacements professionnels
- ✓ déplacements pour rendre service
- ✓ déplacements domicile-école

Domaines d'action

- prestation de service
- marketing
- management de la mobilité
- ✓ planification du trafic et du territoire
- véhicules et équipements

Importance de la commune

- ✓ < 5'000 habitants
- ✓ 5'000 – 10'000 habitants
- ✓ 10'000 – 20'000 habitants
- ✓ > 20'000 habitants

Type de commune adapté au projet

- ✓ ville / agglomération
- ✓ commune résidentielle située à l'extérieur d'une agglomération
- ✓ commune à forte densité d'emploi
- ✓ commune rurale
- ✓ commune touristique

Durée de mise en œuvre du projet

- 6 mois
- 1 an
- ✓ 2 ans
- ✓ 5 ans

Coût d'investissement

- faible (< Fr. 10'000.--)
- ✓ moyen (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ élevé (> Fr. 50'000.--)

Frais d'exploitation annuels

- faibles (< Fr. 5'000.--)
- moyens (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- élevés (> Fr. 20'000.--)

Remarques

Les coûts dépendent essentiellement de la démarche choisie.

Effets

La densification sélective garantit des effets positifs en terme de réduction des déplacements automobiles, de limitation de la consommation en sol et d'amélioration de la qualité du cadre de vie. Pour que les effets de la densification soient effectivement positifs, il faut qu'elle soit appliquée de manière sélective et coordonnée à d'autres mesures (mixité fonctionnelle, qualité des espaces publics, proximité avec des axes de transports publics).

Environnement

Les déplacements sur des courtes distances sont favorisés. Le report modal de la voiture à la mobilité douce est ainsi encouragé, ce qui a pour conséquence de limiter la pollution atmosphérique et acoustique liée à un usage excessif de l'automobile ainsi que de limiter/contenir la consommation d'énergie induite par la mobilité et l'habitat. En outre, la densification des espaces déjà urbanisés permet de limiter la consommation du sol à travers des stratégies de réhabilitation, rénovation et de requalification urbaine.

Société

Les déplacements peuvent facilement s'effectuer à pied, à vélo et en transports publics. Ceci a des conséquences positives sur la santé : moins d'accidents, moins de stress et réduction du risque de maladies cardiovasculaires, par exemple.

La localisation de l'habitat à proximité d'un axe de transports publics fort, offre une alternative à l'automobile, ce qui permet un réel choix entre différents moyens de transports et rétablissant ainsi une certaine équité de traitement entre automobilistes et non-automobilistes. D'autre part, une mesure de densification accompagnée par une mesure de mixité fonctionnelle et sociale a également des répercussions positives sur la société, notamment en terme de liens sociaux.

Economie

La densification autour des axes de transports permet de rentabiliser les réseaux des transports publics déjà existants. Les coûts directs et indirects liés à la voiture sont minimisés. En outre, la requalification de certains quartiers permet une redynamisation de l'espace urbain (nouveaux logements, nouveaux emplois), ce qui favorise le développement économique régional.

Outils

Démarche

Une commune souhaitant appliquer le principe de densification sélective doit adapter ses outils d'aménagement du territoire afin de densifier le long des axes de transports publics, de construire la ville dans la ville, de favoriser les opérations de requalifications urbaines et de travailler à améliorer la qualité des espaces publics.

Pour réaliser de tels projets, les collectivités publiques disposent de plusieurs outils : il s'agit principalement de modifier le Plan Général d'Affectation de la commune (PGA) ou d'élaborer soit un Plan Partiel d'Affectation (PPA), soit un Plan de Quartier (PQ)¹.

Pour atteindre l'objectif d'une gestion durable de la mobilité, les instruments d'aménagement du territoire doivent intégrer les thématiques suivantes : densification du bâti, mixité des affectations, qualité des espaces publics et accès au site via les transports publics et la mobilité douce.

Les étapes

L'élaboration d'un instrument de gestion du territoire qui intègre aménagement du territoire et mobilité suit une démarche en plusieurs étapes.

1. Etudes préliminaires
 - Identification de la demande de logements
 - Identification du potentiel à bâtir
 - Identification du réseau d'accès (transports publics, routes, stationnement)
 - Identification des bases légales

2. Détermination des objectifs
 - Permettre la construction de logements, d'aménagements publics et d'activités économiques
 - Mettre en place un système complet d'accès (piétons, vélos, transports publics, voitures), accordant la priorité aux transports publics et en évitant le trafic de transit

¹ Le choix entre un PPA et un PQ est dicté par le degré de précision de la réglementation ou de la gestion de l'espace que l'on cherche à atteindre. Un PQ fixera des périmètres d'implantations des constructions, des frontalités obligatoires, des dimensions de l'espace public par exemple. Un PPA déterminera des règles plus générales basées sur, par exemple, des coefficients d'utilisation et/ou d'occupation du sol en fonction du foncier existant.

- Poser les règles de base du développement architectural des différents types de logements et d'activités prévus
 - Préserver l'environnement naturel
3. Organisation d'un concours d'urbanisme
 4. Constitution d'un Syndicat d'améliorations foncières (dans le cas où il y a un nombre important de propriétaires)
 5. Élaboration de l'instrument de planification et procédure de légalisation
 - Élaboration d'un avant-projet
 - Présentation aux propriétaires et récolte de leurs remarques
 - Examen préalable auprès des services de l'Etat
 - Mise à l'enquête et traitement des oppositions
 - Adoption par le Conseil communal
 - Approbation par le Canton

Financement

Lors de projets de densification, l'élaboration d'instruments spécifiques d'aménagements du territoire est obligatoire. Les financements sont 100% publics, à la charge des communes et des cantons.

Marketing

Un projet de densification sélective prend du temps. Il nécessite la mobilisation d'un nombre important d'acteurs (notamment les propriétaires, les riverains, les différents bureaux d'experts). Pour mener à bien un tel projet, il s'agit de mettre l'accent sur la communication interne et externe tout au long du projet.

En outre, il est important d'axer la communication sur la notion d'amélioration du cadre de vie inhérent à un tel projet, le terme densification étant bien souvent connoté de manière négative.

Enfin, l'expérience montre que les efforts de communication ne permettent pas à eux seuls d'assurer le succès de la démarche. Il s'agit de coupler la communication avec une démarche participative qui intègre les différentes parties prenantes lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des instruments de planification du territoire.

Informations complémentaires

Autres liens :

- <http://www.nfp41.ch>
- <http://www.bav.admin.ch>
- <http://www.are.admin.ch>

Autres documents à télécharger :

- Vues sur la ville, Ville durable et mobilité
http://www.unil.ch/webdav/site/igul/shared/Vues_sur_ville/No%2004-2002.pdf
- Vues sur la ville, Régimes institutionnels, ressources urbaines et durabilité
http://www.unil.ch/webdav/site/igul/shared/Vues_sur_ville/No%2002-2002.pdf
- Office fédéral du développement territorial (ARE), Politique des agglomérations de la Confédération
<http://www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/franzsisch/1.pdf>
- Office fédéral du développement territorial (ARE), Concept de recherche 2004-2007 « Développement durable du territoire et mobilité »
<http://www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/franzsisch/62.pdf>
- Transports et développement durable : La planification du territoire peut-elle conduire à une mobilité durable?
http://www.x-environnement.org/Jaune_Rouge/JR97/fouchier.html
- Maîtriser la mobilité dans la région métropolitaine de Londres
<http://mappemonde.mgm.fr/num6/articles/art05206.html>

Bibliographie :

- BOCHET Béatrice, DA CUNHA Antonio, 2002, « Le développement durable », in Vues sur la ville, n 1 février 2002, Lausanne, Observatoire universitaire de la ville et du développement durable, pp.3-5.
- BOHLMÉ Christa et MEYER Ulrike, 2002, « Plaidoyer pour la densification des villes », in La revue durable, n 2, pp 29-32.
- CAMAGNI Roberto et al., 2002, « Formes urbaines et mobilité : les coûts collectifs des différents types d'extensions urbaines dans l'agglomération milanaise », Revue d'Economie Régionale et urbaine, n 1, pp. 105-140.
- FOUCHIER Vincent, 1995, « La densification : une comparaison internationale entre politiques contrastées », Les Annales de la recherche Urbaine, n 67, pp. 94-108.
- MERLIN P, 1988, « La morphologie urbaine vue par les experts internationaux », in Morphologie urbaine et parcellaire, MERLIN P. et al., Presse Universitaires de Vincennes, Saint Denis, pp 11-65.

- NEWMAN Peter et KENWORTHY Jeffrey, 1996, « Forme de la ville et transports : vers un nouvel urbanisme », Cahiers de l'I.A.U.R.I.F., n 114/115, pp. 99-109.
- TABOURIN Eric, 1995, « Les formes de l'étalement urbain », Les Annales de la Recherche Urbaine, n 67, pp.32-42.

Adresses de contact et fournisseurs :

- M. Damien Guélat
Direction des Travaux
Commune de Bussigny
Rue St-Germain 1
1030 Bussigny-Près-Lausanne
Tél. + 41 21 706 11 80
- M. Piéric Freiburghaus
Service d'urbanisme
Ville de Lausanne
Rue Beau-Séjour 8
Case postale 5354
1002 Lausanne
Tél. +41 21 315 55 15

Demandez conseil auprès des représentants de Mobilservice PRATIQUE de votre canton :

<http://www.mobilservice.ch/fr/praxis/beratung/kanton.asp>

Responsable de l'élaboration de ce cas pratique :

Canton de Vaud
Département des infrastructures
Service de la mobilité
Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne
Hotline : 021 316 70 84 ou info.sm@vd