

PLATEFORME D'APPUI À LA TRANSITION  
ÉNERGÉTIQUE DES TERRITOIRES



FICHE TECHNIQUE

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ANCRÉE DANS LES TERRITOIRES

# METTRE EN PLACE LES CONDITIONS POUR DES MODES DE VIE SOBRES



La mise en œuvre de la transition énergétique repose sur un bouquet diversifié de politiques publiques aux niveaux national et local et d'initiatives individuelles. Les politiques d'urbanisme devront être le reflet de cette diversité et ouvrir le champ des possibles pour permettre à chacun de développer un mode de vie sobre.

Comment la sobriété énergétique peut-elle se traduire dans le quotidien des individus ? Quelles seraient les

adaptations de nos territoires pour permettre l'émergence de modes de vie plus sobres ? Logement, transport, consommation, loisirs, comment permettre à chacun d'adapter son comportement vers plus de sobriété énergétique ?

C'est aujourd'hui que ces questions doivent être anticipées dans les politiques d'urbanisme pour permettre à nos territoires leur lente mais nécessaire évolution.

Ainsi mieux intégrer la sobriété énergétique des modes de vie dans les documents d'urbanisme nécessite une bonne connaissance de ce que chaque pièce des documents d'urbanisme (PADD, DOO, OAP...) peut apporter pour aider à la mise en œuvre de la transition énergétique.

## Politiques d'urbanisme : Facilitatrices des comportements sobres en énergie

Si nos comportements étaient simples et sobres, il ne serait pas nécessaire d'enclencher des changements d'usage, et des adaptations sociétales. Mais pour l'heure, il devient urgent d'accompagner chacun-e pour lui permettre d'adapter ses façons de vivre son territoire tout en respectant ses valeurs et ses aspirations. Un exercice de prospective de l'ADEME<sup>1</sup> montre que si les évolutions de comportements pourraient permettre de diminuer fortement les consommations énergétiques directes d'ici à 2050 (passant de 50 à 20%), les consommations énergétiques indirectes, plus difficilement mesurables, resteraient plus importantes.

Il existe donc un enjeu, au sein des territoires, d'accompagner les individus dès aujourd'hui, dans l'ensemble de leur parcours quotidien, tant sur les consommations directes que indirectes.

Par ailleurs, il est aussi important de tenir compte des situations de vie très différentes (composition des ménages, niveau de revenu, localisation géographique du logement...). En d'autres termes, une amélioration importante et durable des comportements ne peut résulter que d'une multiplicité de réponses en termes de formes urbaines, modes de transports (...) où chacun-e aura la possibilité de vivre la sobriété à sa manière.

1. Ademe, 2014, [www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/visions-energie-climat-2030-2050-partie-3-2014-8102.pdf](http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/visions-energie-climat-2030-2050-partie-3-2014-8102.pdf)

### QUELLE EST VRAIMENT NOTRE CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE ?

Aujourd'hui, un Français moyen consomme environ 12 MWh/an en consommation directe, contre 24 MWh/an si l'on tient compte des usages indirects. Dans le bilan énergétique "direct" des ménages, on retrouve les consommations liées au logement et au transport individuel. Il correspond à ce que le ménage peut visualiser sur sa facture énergétique. Mais on oublie souvent de prendre en compte le bilan "indirect", se rapportant par exemple aux moyens de transports alternatifs à la voiture, aux pratiques alimentaires, à l'usage d'appareils électroménagers, à l'intensité et types de loisirs pratiqués qui participent aussi à rendre un ménage plus ou moins énergivore.

### SCoT et PLU, deux échelles complémentaires

Les documents d'urbanisme, par leur approche multi-thématique et transversale, sont des documents opportuns pour traiter cette problématique. Ils sont avant-tout facilitateurs de la transition énergétique et si leurs leviers ne permettent pas toujours d'agir directement sur les comportements, ils peuvent organiser le territoire de façon à encourager et, a minima, ne pas empêcher l'émergence de modes de vie plus sobres.

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) constitue une échelle pertinente pour organiser les territoires de vies (formes urbaines, mixité urbaine, etc.) et pour les connecter entre eux, par exemple à travers l'articulation des réseaux de pistes cyclables, pour éviter les ruptures entre communes, ou à travers l'organisation de l'intermodalité, pour faciliter le rabattement d'une solution de mobilité à l'autre (parkings-relais, pôles d'échange multimodaux). Y poser un cadre et des orientations claires en matière de sobriété permet une meilleure appréhension pour les PLU.

À une échelle plus fine, le Plan local d'urbanisme (PLU) permettra de décliner les orientations du SCoT et de les conforter, en proposant des mesures quantitatives et qualitatives pour aider à la mise en place de modes de vie sobres : qualité des formes urbaines, qualité des infrastructures et des aménagements (perméabilité des zones bâties, franchissements d'autoroutes et de routes dangereuses, de voies ferrées, de canaux, de cours d'eau), afin de donner aux individus des alternatives crédibles pour se déplacer autrement qu'en voiture, dans des conditions de confort et de sécurité satisfaisantes.

### Objectifs à retranscrire dans le PADD des SCoT et PLU

Les orientations affichées dans les PADD répondent souvent à plusieurs enjeux du territoire. Ainsi, nombreuses sont celles qui existent déjà et qui servent la cause de la transition énergétique sans pour autant avoir été identifiées comme telles. Un meilleur affichage dans le PADD pourrait aider à bien les reconnaître.

### POINT JURIDIQUE : PLUS DE PLACE POUR LES VÉLOS

La loi de transition énergétique prévoit le développement et la diffusion de l'usage du vélo et des mobilités non motorisées. Afin d'atteindre cet objectif, le texte étend l'obligation de création de stationnement pour les vélos en demandant que toute nouvelle construction (bâtiments résidentiels, tertiaires ou industriels, bâtiments publics équipés de places de stationnement, zones commerciales, salles de cinéma avec parkings) inclut des places de stationnement sécurisé pour les vélos.

Un décret fixe les conditions d'application de cette disposition.

Voici une liste d'éléments que les élus peuvent aborder et discuter lors de l'écriture du PADD, pour permettre l'émergence de comportements plus sobres :

- Accorder forme urbaine et déploiement des transports en commun pour permettre de limiter les distances dans la ville ;
- Permettre de réaliser sa vie quotidienne à proximité de son logement ;
- Connecter les lieux de vie du quotidien (domicile, travail, loisirs, etc.) par une offre de transports alternative à la voiture ;
- Organiser la mixité des fonctions à proximité des arrêts de transport en commun (gares, pôles d'échanges multimodaux, etc.) ;
- Permettre de vivre dans un logement et de travailler dans des locaux bien isolés ;
- Éviter un allongement des chaînes logistiques d'approvisionnement, que ce soit concernant les biens manufacturés ou la production alimentaire ;
- Modifier les choix d'urbanisme qui allaient dans le sens d'un zonage séparé pour l'habitat et les activités, pour passer à une mixité accrue des fonctions urbaines.

En fonction des obligations réglementaires et de l'ambition politique, il peut être nécessaire ou judicieux que certaines orientations comportent des objectifs chiffrés ou cartographiés.

Il est aussi important de rappeler que tout objectif du PADD doit faire l'objet d'une traduction via des règles ou orientations. À contrario, ces dernières doivent toujours répondre à un objectif du PADD.

Pièces réglementaires du document d'urbanisme :

## Boîte à outils pour la transition énergétique

Ci-dessous est présenté un pense-bête des sujets qu'un PLU peut intégrer dans ses pièces réglementaires pour mettre en place les conditions de la sobriété énergétique

soit par des dispositifs contraignants, soit des dispositifs de soutien. Les pièces du PLU se veulent complémentaires et c'est en se saisissant d'une sélection pertinente

de règles et d'orientations que les collectivités locales se donnent les moyens de concrétiser leur stratégie énergétique.

LEVIERS	OUTILS
<b>RÈGLEMENT ÉCRIT → PLU</b>	
<b>DOO (DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS) → SCoT</b>	<b>RÈGLEMENT ÉCRIT → PLU</b>
<b>Ancrer des commerces proches de chez soi</b>	Imposer une mixité des destinations ou sous-destinations au sein d'une construction ou d'une unité foncière.
<b>Permettre des déplacements « courte distance » plus sobres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indiquer les modalités de réalisation des aires de stationnement vélo dans des secteurs de centralité ou d'une certaine densité urbaine et dans les immeubles d'habitation, de bureaux lorsque prévu par le Code de l'Urbanisme.</li> <li>- Interdire ou limiter les voiries en impasses pour les voies piéton/cycle lors de l'aménagement d'une zone AU.</li> </ul>
<b>Permettre des déplacements « longue distance » plus sobres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés dans lesquels une densité minimum est imposée.</li> <li>- Définir un nombre maximal d'aires de stationnement à réaliser dans les secteurs où les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, ou programmés, dans lesquels une densité minimum de construction, exprimée par exemple en surface de plancher ou en nombre de logements, est imposée.</li> </ul>
<b>Permettre une consommation de biens (circuits-courts) et de loisirs localement</b>	Permettre l'installation d'une activité maraîchère ou arboricole dans les espaces agricoles proches de la ville.
<b>RÈGLEMENT GRAPHIQUE → PLU</b>	
<b>Ancrer des commerces proches de chez soi</b>	Identifier des secteurs dans lesquels doit être préservée ou développée la diversité commerciale, notamment à travers les commerces de détail et de proximité.
<b>Permettre des déplacements « courte distance » plus sobres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifier des aires de stationnement vélo dans des secteurs pertinents.</li> <li>- Préciser un tracé exact et les caractéristiques des voies piéton/cycle (nouvelles ou requalifications d'axes routiers ou ferrés désaffectés) à conserver, à modifier ou à créer.</li> </ul>
<b>Permettre des déplacements « longue distance » plus sobres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Délimiter les secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés dans lesquels une densité minimum est imposée.</li> <li>- Délimiter les secteurs dans lesquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de définir un nombre maximal d'aires de stationnement est défini.</li> <li>- Identifier des voies dédiées aux transports collectifs et identifier le positionnement de points d'arrêts (gares, stations, pôles d'échanges multimodaux, etc.).</li> <li>- Identifier des zones permettant l'implantation d'aires de stationnement dédiées au covoiturage en veillant à respecter une répartition équilibrée sur le territoire Identifier des zones permettant l'implantation d'aires de stationnement à proximité des arrêts de transports collectifs.</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION → PLU</b>	
<b>Permettre une consommation de biens (circuits-courts) et de loisirs localement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifier, localiser et prévoir l'accessibilité piéton-cycles des parcs, espaces de jeu et loisir à créer ou à développer.</li> <li>- Identifier et préserver des espaces agricoles à proximité de la ville.</li> </ul>
<b>Ancrer des commerces proches de chez soi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mutualiser des vocations urbaines (habitat-commerce) et le stationnement (riverains/entreprises, privé/public, etc.).</li> <li>- Destiner les pieds d'immeuble localisés sur les axes bien desservis à des commerces ou services de proximité.</li> <li>- Favoriser le partage modal de la voirie : zones 30, zones de rencontre, zones de circulation apaisée, etc.</li> <li>- Traiter de façon qualitative les espaces publics : type de plantations, mobilier urbain, terrasses commerciales, confort des pistes cyclables et voies piétonnes, etc.</li> </ul>
<b>Permettre des déplacements « courte distance » plus sobres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager qualitativement les voies piéton/cycle (traitement des liaisons, alignement d'arbres, etc.).</li> <li>- Préciser une localisation préférentielle pour des voies piéton/cycle (nouvelles ou requalifications d'axes routiers ou ferrés désaffectés) à conserver, à modifier ou à créer.</li> </ul>
<b>Permettre des déplacements « longue distance » plus sobres</b>	Aménager qualitativement l'espace public à proximité des arrêts de transports collectifs : mobilier urbain, type de plantations, confort des pistes cyclables et voies piétonnes, etc.
<b>Permettre une consommation de biens (circuits-courts) et de loisirs localement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer l'accessibilité à des espaces verts, des espaces naturels, des espaces de jeu et de loisir en privilégiant les voies piétons/cycles.</li> <li>- Identifier et préserver des espaces agricoles au sein des projets urbains.</li> </ul>

## En complémentarité des documents d'urbanisme

### INNOVER, EXPÉRIMENTER ET MONTRER L'EXEMPLE

À Albi, les élus se sont fixés l'objectif de parvenir à l'auto-suffisance alimentaire à l'horizon 2020. La ville souhaite réorganiser sa production agricole pour que 100% de ce dont elle a besoin soit disponible dans un rayon de 60 km, limitant ainsi le transport de marchandises et l'usage des énergies fossiles. L'urbanisation est utilisée comme un levier pour sanctuariser des zones de maraîchage en ville et sécuriser l'approvisionnement alimentaire.

Parmi outils mobilisés figurent :

La préemption des terres non constructibles : 73 hectares d'anciennes terres maraîchères ont été classés en zone d'aménagement différé, ce qui a permis à la ville de préempter 8 hectares entre 2013 et 2015. Les parcelles d'environ 1 hectare sont mises à disposition en bail précaire gratuit pendant deux ans, avant de passer en bail agricole classique. En 2016, cinq maraîchers s'y étaient installés.

Une charte signée par les maraîchers : la ville a établi un cahier des charges, dont les principes de base sont la production en agriculture biologique et la distribution en circuit court : 60% de la production doit être vendue dans un rayon de 20 km maximum.

Un portage politique fort : au départ, le comité de pilotage créé rassemblait, outre la direction générale de services, des élus et techniciens de l'agriculture urbaine, de l'urbanisme, des parcs et jardins et des affaires scolaires. Progressivement, d'autres partenaires comme la Chambre d'Agriculture ou le Conseil Régional Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées se sont impliqués dans la démarche (appui dans l'instruction des dossiers des maraîchers, développement de formations agricoles).

### MOBILISER D'AUTRES POLITIQUES PUBLIQUES

La Ville de Haguenau mène une politique volontariste en matière de sécurité routière grâce, notamment, à des aménagements de l'espace public. Afin de parvenir à une conduite apaisée dans le centre ville mais aussi dans les quartiers résidentiels, une zone de rencontre et des zones 30 ont été créées. Cela vise à encourager les usagers de la voiture individuelle, certes à ralentir, mais aussi à envisager de laisser la voiture au garage pour privilégier d'autres modes de déplacement.

Au centre-ville, de nouveaux lieux se sont ainsi animés (lieux d'expositions) et les terrasses se sont développées permettant aux habitants de réaliser leur vie quotidienne et de vivre des loisirs au plus près de chez eux, en privilégiant les déplacements à pied.

Dans les quartiers résidentiels, la qualité de vie a été améliorée et la cohabitation de tous les usagers (automobilistes, cyclistes, piétons, etc.) est aujourd'hui possible, laissant à chacun le choix du mode de transport qui lui convient le mieux.

### COMMUNIQUER ET INFORMER

Dans l'objectif de diminuer l'usage individuel de la voiture dans le cadre professionnel et pour se rendre au travail, l'Eurométropole de Strasbourg a invité ses agents ainsi que les entreprises, associations et administrations de l'agglomération à participer à l'opération « Au boulot, j'y vais à vélo ! ».

En 2017, pour la troisième année consécutive, l'opération a mobilisé 203 établissements (dont 63 du secteur public et 140 du secteur privé), 5 800 cyclistes et 402 669,5 kilomètres parcourus dans le cadre des déplacements professionnels.

