

Renouer avec la densité, le défi du SCOT ?

Mai 2010

Au SOMMAIRE :

I. L'ÉTALEMENT URBAIN,
CONSÉQUENCE D'UN MODE DE
DÉVELOPPEMENT EXTENSIF

Page 2

II. LA DENSITE, UNE NOTION A
COMPRENDRE POUR MIEUX
L'ACCEPTER

Page 4

III. FORMES URBAINES EXISTANTES
ET A INVENTER

Page 6

IV. LE SCOT, OUTIL DE MISE EN
ŒUVRE DE LA DENSITE

Page 8

Une analyse, des questionnements !

Ce 4^{ème} numéro de zoom technique sera dédié à une notion complexe : la densité.

Plébiscitée par les professionnels de l'urbanisme qui considèrent qu'elle est la réponse pour limiter l'étalement urbain, elle est souvent décriée par la population qui l'associe malencontreusement à certaines formes urbaines.

Ce Zoom Technique cherche donc à définir distinctement la densité mais aussi plusieurs termes qui lui sont associés : l'étalement urbain et les formes urbaines.

Face à l'urgence de renouer avec un développement plus raisonné et durable, le SCOT devra d'ailleurs clairement se positionner sur cette question de la densité, notamment comme l'imposent les derniers textes législatifs du Grenelle.

Bonne Lecture !

RAPPEL :

Le territoire du SCOT du Boulonnais c'est :

- 14,5% de terres artificialisées contre 5% en France
- Une progression des zones artificialisées de 80% entre 1963 et 2005
- Une perte de 3 225 hectares de terres agricoles entre 1963 et 2005

Comment en est-on arrivé à un mode de développement extensif...

Si jusqu'au XIX^{ème} siècle la Ville était dense, c'est que les moyens de transports se limitaient à la marche à pied et la calèche. Ce n'est qu'avec l'avènement du chemin de fer, puis de l'automobile, que la ville a commencé à s'étendre. Cette amélioration des transports a en effet permis aux populations de s'installer de plus en plus loin sans que la durée des déplacements ne change.

Vitesse de déplacement et étalement urbain sont donc fortement liés. Les agglomérations ont ainsi connu avec le développement de la motorisation une forte vague de croissance durant les années 70, qui fut ensuite suivie d'un étalement de l'urbanisation dans les espaces périurbains et ruraux.

Cette « périurbanisation » que l'on observe encore aujourd'hui s'explique par le désir des ménages d'accéder à la propriété, par l'attrait d'un foncier moins onéreux en périphérie et le désir d'habiter dans un cadre de vie naturel.

Cette périurbanisation interpelle fortement les professionnels de l'urbanisme, car ce type de développement va à l'encontre des principes de développement durable :

- L'étalement urbain génère des coûts de fonctionnement élevés pour les collectivités : entretien des voiries et réseaux divers, ramassage scolaire, ramassage des déchets ménagers, desserte en transports en commun, distribution du courrier...

« Cette « périurbanisation » que l'on observe encore aujourd'hui s'explique par le désir des ménages d'accéder à la propriété, par l'attrait d'un foncier moins onéreux en périphérie et le désir d'habiter dans un cadre de vie naturel. »

- La mixité fonctionnelle et générationnelle est souvent absente de ces nouveaux espaces d'habitat.
- Ce mode d'urbanisation est fortement consommateur d'espace et met ainsi en péril le plus souvent les terres agricoles mais aussi certains espaces naturels.
- L'étalement urbain contribue à l'imperméabilisation des sols et favorise le ruissellement des eaux pluviales.

Le territoire du SCOT du Boulonnais, n'est pas épargné :

L'étude du Mode d'Occupation des Sols du SCOT du Boulonnais à trois périodes différentes, 1963, 1983 et 2005 témoigne de ce phénomène d'étalement urbain. En 1963, 7,9% du territoire était

artificialisé, c'est-à-dire dédié à l'occupation de l'Homme pour son habitat, son activité, ses infrastructures de transports.

En 1983, 10,7% était artificialisé et en 2005, 14,3%. En l'espace de 40 ans on a donc consommé autant

de terres agricoles et naturelles sur le territoire du Boulonnais que depuis les débuts de l'Humanité ! Et pourtant la population n'a pas augmenté en conséquence... Cet étalement s'explique seulement par une surface artificialisée par habitant plus importante au fil des années. Ainsi, si la surface artificialisée par habitant était de 278 m² en 1963, celle-ci est passée à 461 m² en 2005 !





Changer notre mode de développement ?

Ce mode de développement extensif menace à la fois les terres agricoles qui sont les premières victimes de ce mode d'urbanisation et nos paysages qui sont défigurés par des constructions et des infrastructures réalisées parfois sans intégration avec le cadre naturel.

L'utilisation de la voiture est devenue la condition nécessaire à ce développement, car les transports collectifs ne peuvent desservir toutes ces zones d'urbanisation dispersées. Les populations périurbaines et rurales sont donc obligées d'utiliser leur automobile pour rejoindre leur lieu de travail, les zones commerciales, les services et les équipements. Ces multiples déplacements ne font qu'amplifier le phénomène de réchauffement climatique déjà très exacerbé par les nouvelles

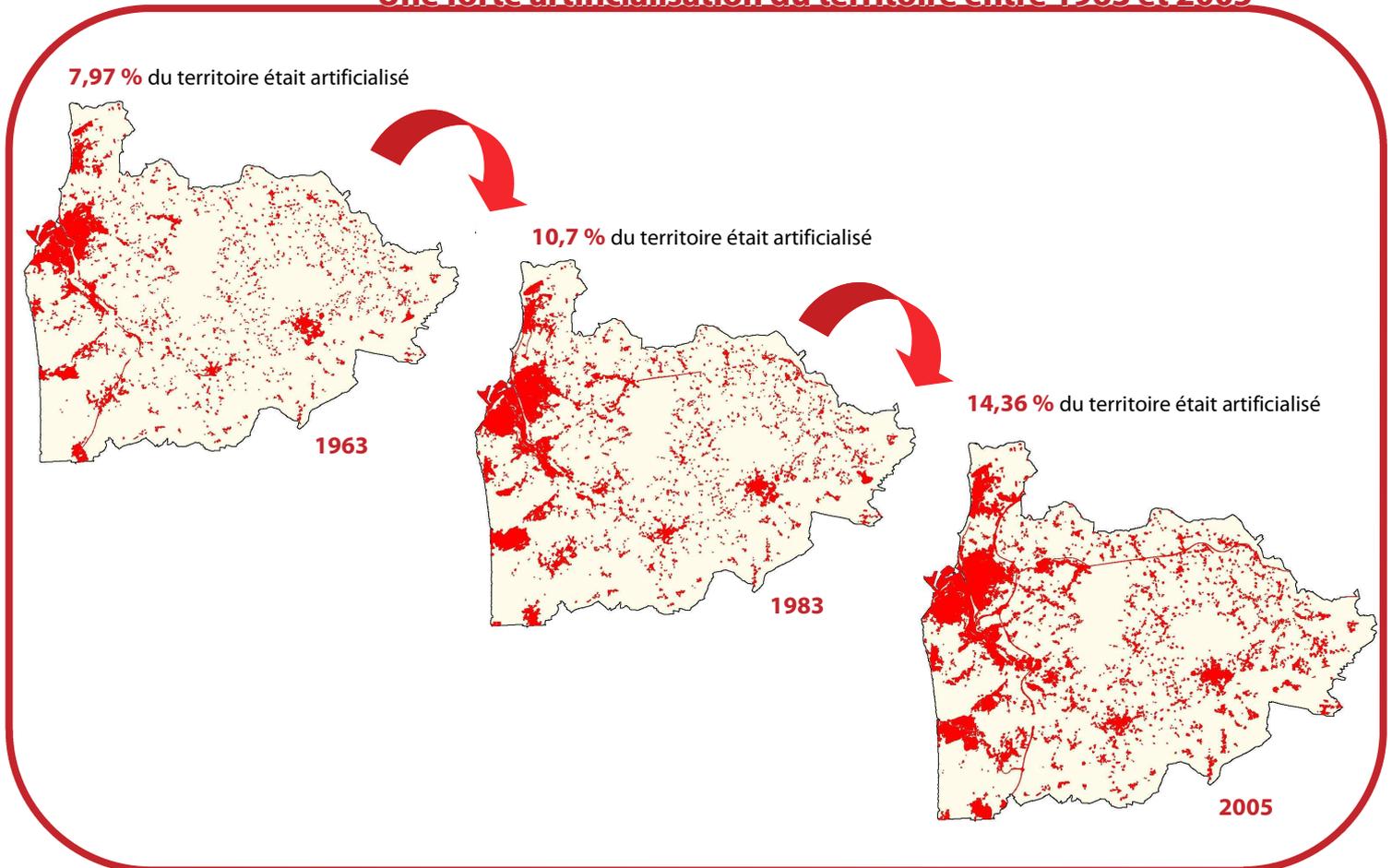
constructions individuelles, pavillonnaires, typiques de ces espaces périurbain et rural, constructions fortement consommatrices d'énergie.

Face à ce constat qui ne présage rien de bon pour l'avenir du territoire et de notre planète, ne faut-il pas renouer avec une certaine densité et proximité entre espaces dédiés à l'habitat, aux emplois, aux commerces, aux services et équipements ?

« Ne faut-il pas renouer avec une certaine densité ? »

Ne faut-il pas laisser la voiture de côté et privilégier de nouveaux déplacements plus durables? Le SCOT, qui est le document d'urbanisme prévoyant le développement urbain des vingt prochaines années, doit se positionner sur ces questions.

Une forte artificialisation du territoire entre 1963 et 2005



II. La densité, une notion à comprendre pour mieux l'accepter

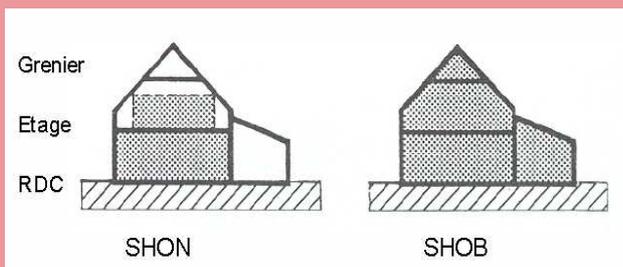
Définition

Initialement utilisée en sciences physiques, la notion de densité a été reprise par les hygiénistes au 19^{ème} siècle. Ce n'est qu'ensuite que les techniciens du monde de l'urbanisme se la sont appropriée. Il n'existe donc pas une mais plusieurs définitions de la densité. En effet, la densité correspond au rapport entre un élément quantifiable et un espace de référence.

On distingue ainsi en urbanisme :

- La densité de population : Nombre d'habitants / surface
- La densité résidentielle : Nombre de logements / surface
- La densité d'emplois : Nombre d'emplois / surface
- La densité bâtie : Emprise au sol * Hauteur / la surface de l'îlot

La densité dans le code de l'urbanisme s'exprime à partir d'un indicateur, le Coefficient d'Occupation des Sols (COS). Le COS correspond à la surface constructible divisée par la surface de la parcelle. La surface constructible est la Surface de plancher Hors Œuvre Nette (SHON), c'est-à-dire sans les prolongements extérieurs, les garages, les combles. Un même COS peut ainsi conduire à des formes urbaines très différentes.



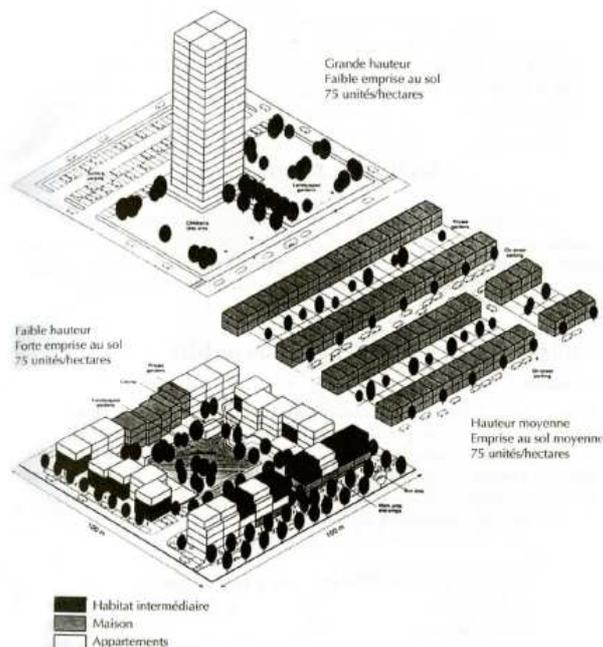
Accepter la notion de densité, c'est aussi comprendre ce qu'elle n'est pas !

En 2007, un sondage TNS Sofres rapportait :

« 2/3 des Français pensent que la densité est quelque chose de négatif, dont 17% pensent qu'elle est quelque chose de très négatif ».

Lorsque l'on étudie plus en détails les réponses des enquêtés il apparaît distinctement que les Français associent la densité à certaines formes urbaines, notamment celle des grands ensembles d'habitat collectif, tours et barres.

Il existe donc bien une différence entre la densité réelle (celle que l'on mesure) et la densité vécue (celle qui est appréhendée par les populations). Les tours et barres sont considérées comme de l'habitat dense par la population, or elles le sont bien moins que les quartiers centraux des grandes villes dont le cadre de vie est apprécié. Ce sont certaines formes urbaines que la population condamne et refuse et non pas la densité en tant que telle.



3 formes urbaines et pourtant la même densité de logements à l'hectare



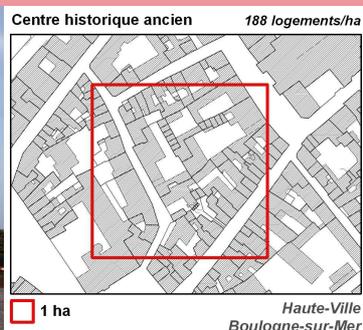
III. Formes urbaines existantes et à inventer

La forme urbaine est un morceau de ville constituée par un parcellaire, un réseau de voies, des parcs, des places, la forme et le type du bâti. Sur le territoire du Boulonnais on distingue de nombreuses formes urbaines. L'étude de ces formes et de leur densité est nécessaire afin de savoir celles que nous désirons réaliser, celles qui constitueront notre territoire de demain.

Formes urbaines existantes :

CENTRE HISTORIQUE ANCIEN Haute-Ville

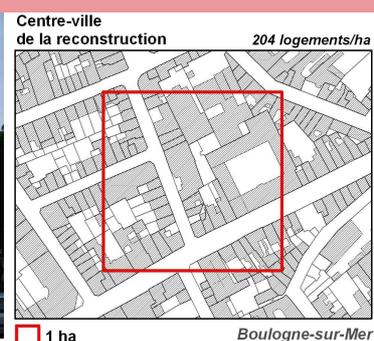
Boulogne-sur-Mer



La Haute Ville constitue une forme urbaine bien distincte aux limites clairement établies par ses enceintes. Cette forme urbaine dense, aux rues étroites et au bâti resserré, s'inscrit dans un vaste rectangle d'environ 300 mètres de côté sur 400, qui correspond à l'implantation d'un ancien camp militaire romain du 2^{ème} siècle.

QUARTIER DE LA RECONSTRUCTION

Boulogne-sur-Mer

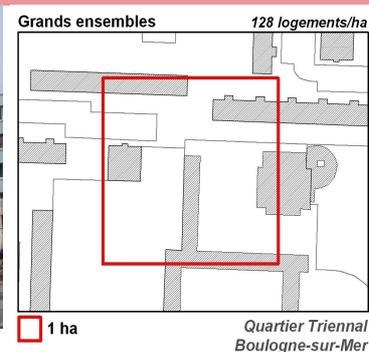


Respectant le Plan Vivien de reconstruction de Boulogne-sur-mer, les urbanistes et architectes ont réaménagé complètement au lendemain de la guerre le quartier de la basse ville. Différents principes d'aménagement ont été mis en œuvre : le tissu urbain fut aéré pour des questions hygiéniques mais aussi en prévision d'une intensification du trafic automobile.

Des îlots de logements neufs furent édifiés qui, délimitant les carrefours des rues, vinrent occuper des parcelles remembrées en se fermant sur des cours centraux accessibles par des passages voûtés. De faible élévation (six niveaux maximum), tous les immeubles furent construits en béton, brique creuse et pierre de pays. Le rez-de-chaussée de ces immeubles fut à nouveau affecté au commerce et les étages supérieurs à l'habitation.

GRANDS ENSEMBLES

Boulogne-sur-Mer



Le Grand ensemble constitue un morceau de ville de forme particulière, où voirie, logements, équipements ont été pensés dans leur intégrité. Construits entre les années 50 et 70, il existe plusieurs grands ensembles dans le Boulonnais. Ces quartiers sont constitués de logements collectifs. Leur architecture est souvent caractérisée par un ensemble de barres et de tours dont le positionnement alterne de façon parallèle ou perpendiculaire.

MAISONS DE VILLE

Boulogne-sur-Mer

Maisons de ville 70 logements/ha



1 ha Quartier Brequerecque Boulogne-sur-Mer



Initialement destinées à l'accueil des ouvriers, les maisons de ville constituent une forme urbaine au parcellaire très répétitif et régulier, les parcelles sont larges d'environ 5 à 6 mètres et sont suffisamment profondes pour l'aménagement d'un jardin. Le bâti jumelé s'organise quant à lui, le long des voiries.

HABITAT GROUPE ANCIEN

Centre villageois

Centre Bourg-La Capelle

Habitat groupé ancien - Centre villageois 49 logements/ha



1 ha La Capelle-les-Boulogne



L'habitat traditionnel villageois s'organise généralement autour d'un noyau, cœur de village composé d'une place, d'une église et son cimetière, d'une école ou d'un café, d'une propriété communale, pré ou puits. Il peut s'organiser aussi le long de la voirie, dans ce cas il s'agit d'un village -rue.

HABITAT INDIVIDUEL

en lotissement

Wimereux

Pavillonnaire récent - Opération groupée 21 logements/ha



1 ha Wimereux



Le lotissement s'organise autour du découpage de l'espace en plusieurs parcelles. L'organisation du lotissement s'articule autour d'un règlement d'urbanisme qui laisse plus ou moins de souplesse dans les réalisations architecturales et l'agencement de l'espace public. Les lotissements peuvent être plus ou moins denses mais constituent, généralement, la forme urbaine la plus consommatrice d'espace.



Hesdin l'Abbé

Formes urbaines à inventer :

Pour qu'une densité importante soit acceptée, il faut que les formes urbaines qui constituent le cadre de vie des résidents soient attrayantes. Pour cela il est nécessaire de réinventer continuellement de nouvelles formes urbaines qui répondent aux exigences de développement durable et de limitation de l'étalement urbain tout en offrant une qualité de vie intéressante.

Certaines conditions participent à l'acceptation d'une nouvelle densité en ville :

- Des formes architecturales adaptées et attractives
- La qualité des espaces publics
- L'accessibilité aux aménités urbaines
- La continuité des réseaux et l'offre en transports collectifs
- L'adaptation de l'offre immobilière aux besoins des habitants
- La qualité de l'environnement (ambiance sonore, olfactive, propreté, esthétique...)
- La présence de la nature en ville

Exemples extraits du document :

« Pour un habitat dense individualisé, 20 formes urbaines diverses et contextuelles », CERTU, juin 2009

<p>La Timonière Acigné</p>	 <p>49 log/ha</p>	<p>Côté Parc Tourcoing</p>	 <p>38,5 log/ha</p>
	<p>Indicateurs de densité</p> <p>Surface du terrain 3 700 m²</p> <p>Emprise bâtie au sol 1 147 m²</p> <p>Emprise non bâtie 2 553 m²</p> <p>SHON 1 831 m²</p> <p>Densité bâtie 0,49</p> <p>Densité de logements 49 lgts/ha</p> <p>Stationnement Duplex rdc : un garage dans la maison + place devant logement. Duplex niv 1 : une place boxée + place parking extérieur</p>		<p>Indicateurs de densité</p> <p>Surface du terrain maison « serre » 8 838 m²</p> <p>Emprise bâtie au sol 3 653 m²</p> <p>Emprise non bâtie 5 185 m²</p> <p>Jardins collectifs : 1 130 m² Jardins privés : 4 055 m²</p> <p>SHON maison « serre » 4 000 m²</p> <p>Densité bâtie 0,45</p> <p>Densité de logements 38,5 lgts/ha</p> <p>Stationnement Garage intégré sur la parcelle (car-port) et en surface sur voie publique</p>
<p><i>Des rez-de-jardin accessibles par un chemin piéton</i></p>		<p><i>Un rez-de-jardin en lien direct avec un espace polyvalent et évolutif : la serre</i></p>	
<p>Parc Ilonia Stains</p>	 <p>116 log/ha</p>	<p>Résidence Frassati Country</p>	 <p>42 log/ha</p>
	<p>Indicateurs de densité</p> <p>Surface du terrain 15 795 m²</p> <p>Emprise bâtie au sol 40 %</p> <p>Emprise non bâtie 60 %</p> <p>SHON 15 454 m²</p> <p>Densité bâtie 0,98</p> <p>Densité de logements 116 lgts/ha</p> <p>Stationnement 218 garages individuels et parkings aériens intégrés à la parcelle</p>		<p>Indicateurs de densité</p> <p>Surface du terrain 5 025 m²</p> <p>Emprise bâtie au sol 1 508 m²</p> <p>Emprise non bâtie 3 517 m² (jardins + espaces publics)</p> <p>SHON 1 624 m²</p> <p>Densité bâtie 0,32</p> <p>Densité de logements 42 lgts/ha</p> <p>Stationnement Garage intégré sur la parcelle (car-port) et en surface sur voie publique</p>
<p><i>L'implantation et la variété des volumes bâtis, les décrochés et les rythmes de façades, la diversité des traitements et des percements... mais aussi le foisonnement végétal, contribuent à l'individualisation et à l'appropriation des maisons</i></p>		<p><i>Lieu de convivialité, le jardin public assure les continuités paysagères et les liens inter-quartiers</i></p>	



IV. Le SCOT, outil de mise en œuvre de la densité

Depuis la loi SRU du 13 décembre 2000, la densification du tissu urbain est privilégiée à l'étalement urbain dans les documents d'urbanisme comme le Schéma de Cohérence Territoriale. Le SCOT peut ainsi dans son Document d'Orientations Générales indiquer des objectifs de densité minimale en fonction des communes, des opérations, des différents zonages.

Le projet de loi portant engagement national pour l'environnement dit Grenelle 2 adopté par l'Assemblée Nationale le 11 mai 2010 rappelle cette nécessité de réduire la consommation d'espaces et renforce le rôle des SCOT qui devront dès l'application de la loi :

- ➔ Déterminer des objectifs chiffrés de consommation d'espace,
- ➔ Imposer l'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les transports en commun pour l'urbanisation de nouveaux secteurs,
- ➔ Exiger une étude d'impact ainsi qu'une étude de densification avant l'ouverture à l'urbanisation,
- ➔ Exiger des performances énergétiques et environnementales avant l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones,
- ➔ Imposer une densité minimale de construction dans les espaces situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés ,
- ➔ Imposer des normes minimales de gabarit, hauteur, emprise au sol et occupation du sol en prenant en compte les transports collectifs, les équipements collectifs et les protections environnementales.

Une analyse, des questionnements :

- ➔ Quelle densité appliquer aux nouveaux espaces à urbaniser ?
- ➔ Quelles formes urbaines à inventer pour le territoire ?
- ➔ Comment réussir la mise en cohérence entre l'urbanisme et les transports sur le Boulonnais ?

Autant de questions auxquelles devra répondre le projet du SCOT DU BOULONNAIS !



Rédaction :
O. DELBECQ - C. ROMULUS - J. KOSTRZ
Conception / Maquette / Cartographie:



Crédit photos : BDCO / NAI / CERTU
Document téléchargeable sur le site internet :
www.scot-boulonnais.fr

IPNS