

DENSIFIER LES SECTEURS LES MIEUX DESSERVIS EN TRANSPORTS EN COMMUN



Collectivité : Grenoble Alpes Métropole

Document : PLUi

Dans le secteur F6 des périmètres d'intensification urbaine, il est imposé :

- une hauteur de 9 m minimum ;
- un coefficient d'emprise au sol de 17 % minimum :
 - si le coefficient d'emprise au sol est $\geq 17\%$ et $< 20\%$, la hauteur minimum doit atteindre 18 m ;
 - si le coefficient d'emprise au sol est $\geq 20\%$ et $< 25\%$, la hauteur minimum doit atteindre 15 m ;
 - si le coefficient d'emprise au sol est $\geq 25\%$ et $< 33\%$, la hauteur minimum doit atteindre 12 m ;
 - si le coefficient d'emprise au sol est $\geq 33\%$ et $< 50\%$, la hauteur minimum doit atteindre 9 m.

Règlement Zones Urbaines Mixtes – Article 4.5

Gain GES : 26 kg CO₂/hab/an

POURQUOI INTÉGRER CETTE MESURE AU PLUi ?

La mesure a été intégrée au PLUi en application du SCoT de la Grande Région de Grenoble, qui pose un **principe d'intensification urbaine, notamment dans les secteurs centraux** et bien desservis de transports en commun. Cette mesure du PLUi décline ce principe de manière opérationnelle, en agissant sur la volumétrie (hauteur et l'emprise au sol) des bâtiments – en construction neuve comme en renouvellement urbain.

Le PLU(i) de Grenoble Alpes Métropole définit 6 périmètres d'intensification progressifs avec des règles adaptées et différenciées. La mesure étudiée est celle du secteur F6, c'est-à-dire le secteur appelant l'intensification la plus importante.

Ce secteur correspond à **une zone particulièrement bien desservie en transports collectifs** (tramway notamment). Les critères choisis par la collectivité permettent d'imposer cette intensification, en remplacement de l'ancien « Coefficient d'Occupation des Sols » qui n'est plus un outil exploitable depuis la loi ALUR.

Grenoble Alpes Métropole constate à l'issue de plusieurs années d'application que la mesure a eu un réel effet en matière de densification et d'intensification urbaine : initiation de la densification dans certains quartiers, ou accélération dans d'autres.

QUE RETENIR DE L'ANALYSE QuantiGES ?

L'analyse QuantiGES montre que la mesure entraîne un gain de GES de l'ordre de 26 kg CO₂/hab/an pour les bâtiments concernés par son application.

L'analyse du potentiel de réduction des émissions de GES a été réalisée à partir d'un projet de construction de logements pour lequel la collectivité disposait de données détaillées ainsi que des résultats

d'une enquête mobilité de la grande Région grenobloise.

Le scénario testé mesure le gain GES entre un immeuble de logements de 1 706 m² et environ 85 habitants, en comparaison du même projet auquel s'appliqueraient les contraintes du PLU antérieur (aboutissant à une capacité d'environ 72 habitants).



ANALYSE QUALITATIVE



Considérant dans l'étude que d'éventuelles différences liées à l'impact de la construction du bâtiment sont négligeables, le principal gain carbone de cette mesure est réalisé par le changement de la part modale des personnes supplémentaires pouvant être logées dans un secteur central de la métropole grenobloise, grâce à la densification. Le test réalisé mesure le gain GES associé à l'implantation de ces habitants en secteur F6, dans lequel l'offre de mobilité décarbonée (transports collectifs + mobilité active) est particulièrement importante.

Par exemple, d'après l'enquête mobilité, un habitant du cœur métropolitain utilise les transports collectifs 2 à 3 fois plus qu'un habitant hors cœur métropolitain.

Si la mesure produit dès à présent un gain GES positif, son potentiel pourrait être augmenté par un renforcement additionnel de la part modale des transports collectifs et des modes doux au sein du secteur F6 – notamment grâce à la mise en place de politiques publiques complémentaires.

CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE



COBÉNÉFICES DE LA MESURE

La mesure contribue de manière transversale à la lutte contre l'artificialisation des sols et à la réduction des effets des mobilités carbonées (pollution de l'air, bruit...).

Deux points de vigilance doivent être pris en compte :

- prendre en compte **la question de l'acceptation** des nouvelles constructions denses. Cela peut passer par une attention particulière à la qualité et à l'insertion architecturale, la végétalisation de ces nouveaux bâtiments et de leurs abords, ou encore le traitement des espaces publics ;
- mettre en place dans les secteurs de densification des mesures pour **encourager un report modal réel** et fort vers les mobilités actives et les transports collectifs. Cela passe notamment par le renforcement du réseau (augmentation de la cadence, élargissement des plages horaires) et des infrastructures, des dispositifs incitatifs (tarification, subvention) ou encore un travail de sensibilisation et de communication.

PERTINENCE ET FAISABILITÉ DE LA MESURE POUR LA COLLECTIVITÉ ET POUR LES PORTEURS DE PROJETS



L'efficacité et l'acceptation de la mesure reposent sur la capacité de la collectivité à **adapter les secteurs et les règles de densification aux besoins et aux enjeux de son territoire** : économie des projets et de la construction, attractivité, géographie, acceptation... Cela demande à la fois une volonté politique et un travail technique conséquent au moment de la rédaction du document d'urbanisme. Cette mesure est donc adaptée aux collectivités disposant de moyens d'ingénierie importants.

Cette mesure est particulièrement intéressante pour les territoires disposant de **centralités dynamiques** sur le plan économique et démographique, ainsi que d'**une organisation spatiale, d'équipements et de politiques publiques propices aux mobilités décarbonées** (infrastructures décarbonées, courtes distance et mixité des activités dans ou à proximité des secteurs densifiés...).

Les effets d'une telle mesure peuvent être longs à observer, ne la rendant pas pour autant moins nécessaire et pertinente, en particulier dans les territoires urbains dynamiques.

RECOMMANDATIONS



- Une densification réussie demande d'identifier sur son territoire les secteurs propices à la densification et les règles adaptées.
- Intégrer au PLU(i) et à l'ensemble des politiques publiques des dispositions favorables au maintien de la qualité urbaine permet une meilleure acceptation de la densification. Par exemple : intégration de nature en ville, réduction des îlots de chaleur, présence de services et de commerces, offre de transports en commun et liaisons marche/vélo adaptées¹.
- En complément, il est nécessaire de mettre en place des politiques publiques favorisant le report modal pour atteindre les objectifs de la mesure.

1. D'autres pistes sont encore mentionnées par l'ADEME dans le [guide Faire la ville dense, durable et désirable](#). Voir également la [fiche](#) du Ministère de la Transition Écologique [Oser la densité avec des formes urbaines de qualité](#).