

ASSURER LA MIXITÉ FONCTIONNELLE DES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT



Collectivité : Métropole Européenne de Lille

Document : PLUi

AMÉNAGEMENT



Recommandation pour les opérations d'aménagement de « Disposer, à moins de 10 minutes à pied depuis les limites de l'opération, c'est-à-dire en deçà de 700 m en distance réelle ou de 500 m à vol d'oiseau [...], d'une école primaire, d'une offre de garde pour la petite enfance, d'au moins un équipement public nécessaire à la vie d'un quartier et d'au moins 3 commerces et/ou services de première nécessité.

OAP - Thématique « PCAET », article R 1.1.1-b

Gain GES : 60 kg CO₂/hab/an

POURQUOI INTÉGRER CETTE MESURE AU PLUi ?

Le PLUi de la Métropole européenne de Lille dispose d'une OAP spécifiquement dédiée à la déclinaison transversale des thématiques du PCAET. C'est dans cette OAP, au titre de l'orientation « concevoir des projets qui atténuent le changement climatique », que la disposition étudiée a été incorporée.

L'OAP recommande ainsi d'optimiser l'organisation spatiale des opérations d'aménagement pour réduire

l'impact GES de la mobilité. L'objectif de la mesure est de disposer d'un support de dialogue et de négociation avec les porteurs de projets d'aménagement. L'enjeu est de renforcer la part modale des déplacements doux, notamment la marche (30 % des déplacements du territoire) et de réduire l'impact carbone des transports routiers (39 % des émissions de GES du territoire).

QUE RETENIR DE L'ANALYSE QuantiGES ?

Le scénario principal testé mesure le différentiel d'émissions, liées aux déplacements pour les occupants d'un immeuble de logements situés à proximité des commerces et services de première nécessité, et un immeuble équivalent situé à distance des services de base (≈ contexte périurbain), entraînant la nécessité de prendre un véhicule individuel la majorité du temps. Il se traduit par un gain carbone de 60 kg CO₂/hab/an. Ce gain mesuré est essentiellement lié à la réduction des distances de déplacement en véhicule thermique. En l'absence de données « terrain » identifiables avec la collectivité les données nationales (INSEE) n'ont pas mis en évidence une différence significative entre les

modes de mobilité au sein des zones urbaines mixtes et zones périurbaines.

En résumé, **la mesure produit un gain carbone positif immédiat**. Les réductions d'émissions de GES permises par la mesure dépendent majoritairement de la réduction des déplacements des résidents du secteur concernés par la mesure, et plus particulièrement la réduction des déplacements effectués en véhicule thermique. Le gain associé à cette mesure est donc le plus important dans les territoires où les distances parcourues sont généralement élevées (faible densité, organisation spatiale).

ANALYSE QUALITATIVE

60 kg CO₂/hab/an



GES

(gaz à effet de serre)

SENSIBILITÉ

MOYENNE

Moyens



COBÉNÉFICES

(cadre et qualité de vie, sols et biodiversité, adaptation au changement climatique, nuisances et pollutions)

Moyenne



FAISABILITÉ

(collectivité)

Moyenne



FAISABILITÉ

(maîtres d'ouvrages)

CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE



COBÉNÉFICES DE LA MESURE

Le renforcement de la mixité fonctionnelle est un des leviers d'action majeurs des politiques d'urbanisme pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et les pollutions atmosphériques, en constituant la ville des courtes distances, propice à la limitation et l'optimisation des déplacements. Elle contribue par ailleurs à l'amélioration de la qualité de vie et à l'attractivité des quartiers par la diversification des activités et services disponibles¹. La formulation de cette mesure du PLUi de Lille est intéressante pour la précision et la formulation de ses critères, qui vise à garantir aux ménages l'accès à des services essentiels (éducation, commerces de proximité...) dans des conditions raisonnables (définies en temps de trajet maximal).



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

L'efficacité de la mesure dépend fortement de la substitution de trajets en véhicule thermique par un mode décarboné ou la réduction/suppression de trajets, et donc de l'évolution concrète du comportement des habitants, en fonction de l'activité et de l'attractivité du quartier aménagé.. La réussite de cette mesure suppose donc sur **un ensemble cohérent de politiques publiques en matière d'animation de la ville** (exemple : politique commerciale, services publics), **de mobilité** (incitations et aménagements favorables à la marche ou au vélo), **d'aménagement** (traitement de l'espace public...) et d'urbanisme (réaménagement progressif d'une grande partie du territoire, plutôt que des opérations d'aménagement ponctuelles) pour garantir les bénéfices attendus.

RECOMMANDATIONS



- Les collectivités souhaitant intégrer une mesure de ce type à leur PLU(i) doivent se placer en partie prenante active de sa mise en œuvre. Cela se joue à la fois au moment de l'opération d'aménagement (faire de la mixité une orientation forte du projet, en lien avec l'aménageur) et dans les politiques portées par la collectivité pour animer la ville (mobilisation des services chargés du développement économique ou des politiques d'éducation, enfance, santé ; mobilisation des acteurs locaux : associations de commerçants, acteurs de la santé...)².

1. Voir le guide ADEME *Faire la ville dense, durable et désirable*.

2. Pour en savoir plus, voir la fiche du Ministère de la Transition Écologique *Mixer les fonctions, les pratiques et les usages urbains*.