

COORDINATION URBANISME - DÉPLACEMENTS

Agir sur les déplacements
au travers du SCOT

Agir sur les déplacements au travers du SCOT

Les points abordés :

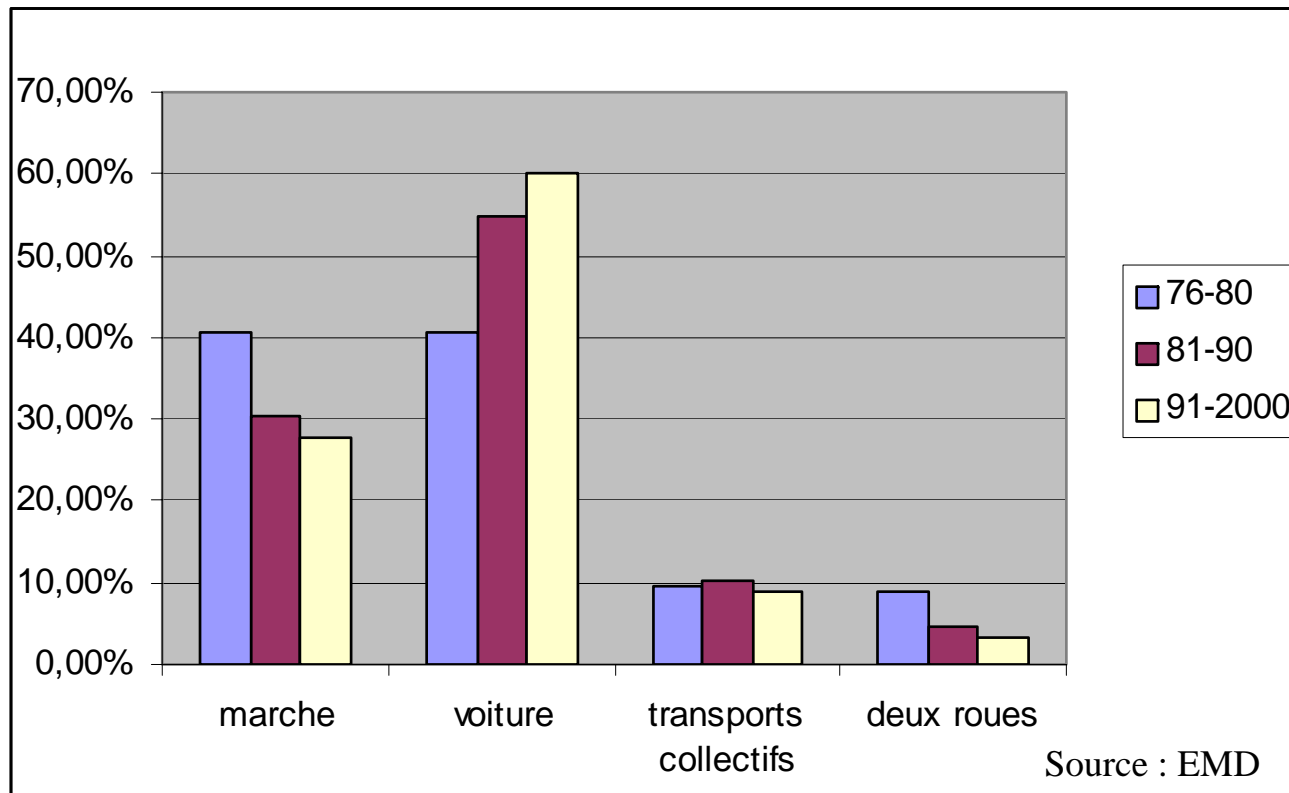
- Un état des lieux de la mobilité, ses évolutions, ses impacts, ... ;
- Les orientations données par la loi ;
- SCOT, PDU et PLU : des outils pour agir en cohérence ;
- Le contenu possible de ces documents ;
- Zoom sur le SCOT ;

En référence au dossier « SCOT et Déplacements » co-édité par le CERTU et l'ADEME.

L'usage dominant de la voiture s'accroît

- 80 % des déplacements de plus de 3 km sont faits en voiture ;
- 70 % des trajets domicile-travail hors de la ville centre ;
- 70 à 80 % des déplacements effectués par les 25-64 ans.

Les modes alternatifs à la voiture régressent globalement

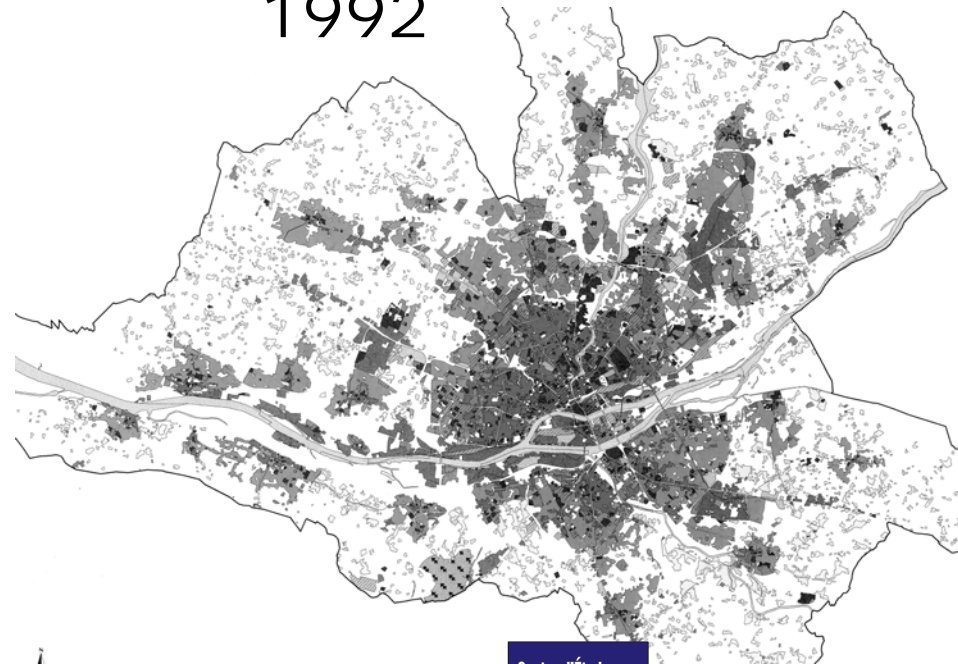


Évolution de la tache urbaine nantaise

1971



1992



Des facteurs explicatifs

- L'amélioration constante des infrastructures routières ;
- L'augmentation du prix du foncier ;
- La prédominance du modèle pavillonnaire ;
- Une urbanisation diffuse permise par l'autonomie communale ;
- La marchandise est transportée de plus en plus par la route ;
- La motorisation croissante des ménages.

Un urbanisme façonné par la voiture et qui augmente l'usage de celle-ci

- un processus de péri-urbanisation résidentielle toujours actif ;
- une logique de spécialisation du territoire ;
- une dissémination des entreprises en périphérie.

Image et usage de la voiture

- une image de liberté, de lien social, de statut social ;
- un facteur de transformation fondamentale de la société ;
- mais aussi, un objet polluant et dangereux ;
- un usage croissant de la voiture y compris pour les courts trajets.

Des impacts négatifs

- Impacts environnementaux ;
- Impacts sociaux ;
- Impacts urbains ;
- Impacts financiers.

La loi : reflet d'une prise de conscience progressive

- La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI), 1982 ;
- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE), 1996 ;
- La Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), 2000 et la Loi UH, 2003.

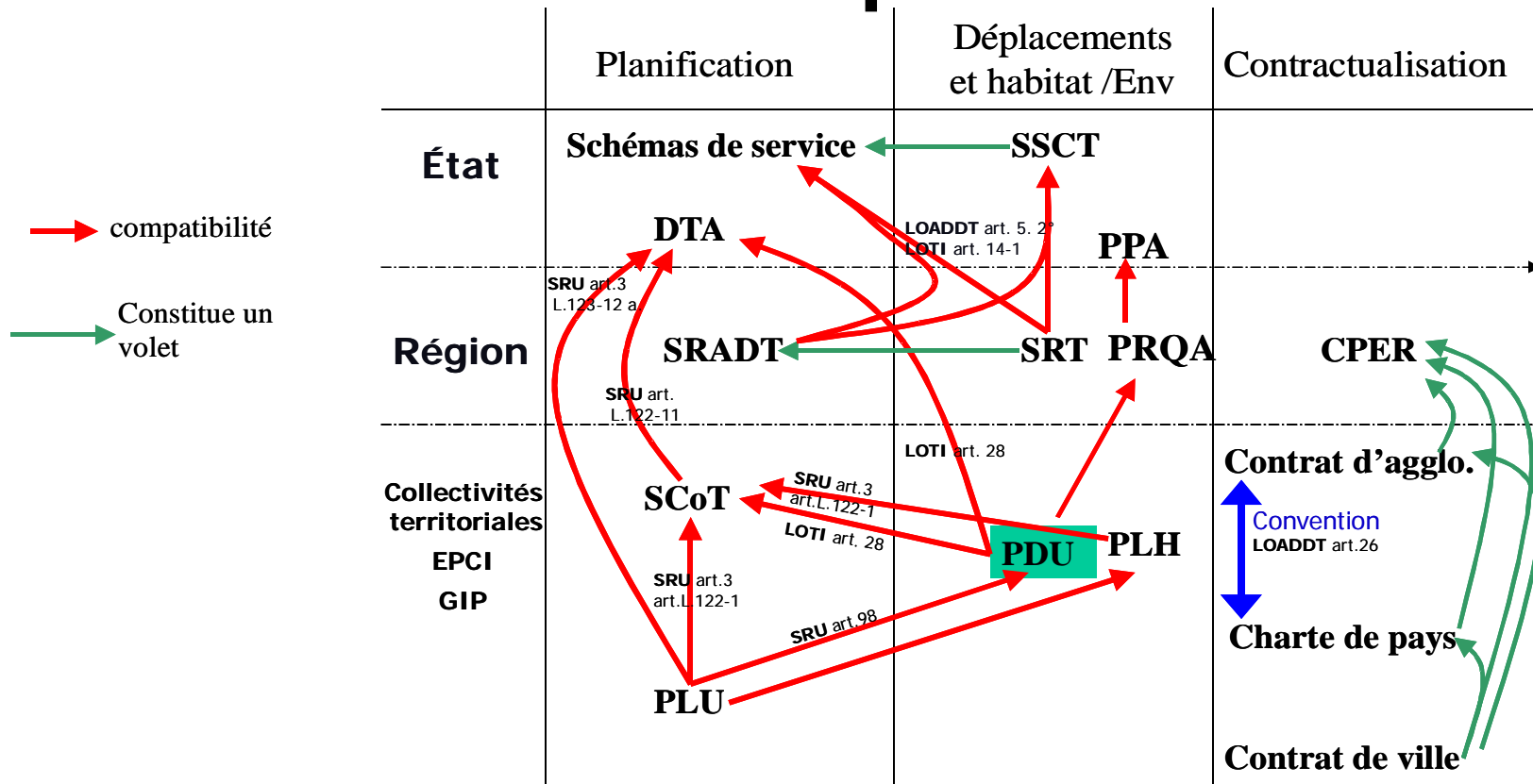
Les principaux outils

- À l'échelle des grands territoires urbains et ruraux :
 - *Le Schéma de COhérence Territoriale : le SCOT et ses déclinaisons possibles en schémas de secteur ;*

- À l'échelle de la commune :
 - *Le Plan Local d'Urbanisme : le PLU ;*

- Le Plan de Déplacements Urbains (ou la politique globale de déplacements) : le PDU.

L'arsenal réglementaire et contractuel et ses niveaux d'application en matière de coordination urbanisme-déplacements



Que signifie la coordination urbanisme-déplacements dans les documents de planification généraux et sectoriels ?

C'est mettre en cohérence les politiques de transports-déplacements et les politiques d'urbanisme dans le sens d'un développement durable, c'est à dire :

- Utiliser dans la mesure du possible, les transports collectifs comme leviers du développement urbain à venir ;
- Favoriser le renouvellement urbain au détriment de l'urbanisation extensive non maîtrisée ;
- Combiner les offres nouvelles d'infrastructure de transport de manière à proposer des alternatives raisonnables aux déplacements en voiture individuelle ;
- Préférer là ou c'est possible, l'urbanisme des courtes distances qui favorise les modes doux : marche à pied, vélos ;
- Lutter contre l'exclusion sociale en articulant mieux accès au logement et accès au transport ;
- Reconquérir l'espace public pour plus de sécurité et de convivialité ;
- ...

Le SCOT : le document fédérateur

- Un document de planification territoriale qui fédère les approches sectorielles sans s'y substituer :
 - *PDU* ;
 - *PLH* ;
 - *SDEC*.
- Élaboré par un syndicat mixte qui peut regrouper plusieurs EPCI.

Des objectifs de maîtrise des déplacements déclinés dans les différents documents

Un nouvel urbanisme, un urbanisme plus structuré, un urbanisme plus convivial qui puisse :

- Favoriser l'usage des modes doux ;
- Favoriser l'usage des transports collectifs ;
- Imposer des contraintes à l'usage de la voiture :
 - *Dans le SCOT ;*
 - *Dans le PDU ;*
 - *Dans le PLU.*

Favoriser l'usage des modes doux dans le SCOT

Pour cela réduire la longueur des déplacements,

- Afficher des objectifs spatialisés de :
 - *densification ;*
 - *renouvellement urbain.*
- énoncer des politiques urbaines qui visent à :
 - *Structurer l'urbanisation résidentielle en périphérie, autour de pôles de proximité ;*
 - *introduire de la mixité fonctionnelle dans certains quartiers ;*
 - *développer des services de proximité.*

Favoriser l'usage des modes doux dans le PDU

- mieux partager la voirie, développer les réseaux :
 - *schéma cyclable* ;
 - *réseau piétonnier, zones 30* ;
 - *requalifier les espaces publics* ;
 - *mesures pour sécuriser les itinéraires* ;
 - *partage de la voirie* ;
 - *signalétique, communication*.

- mettre en place des équipements spécifiques (de type parking pour vélos).

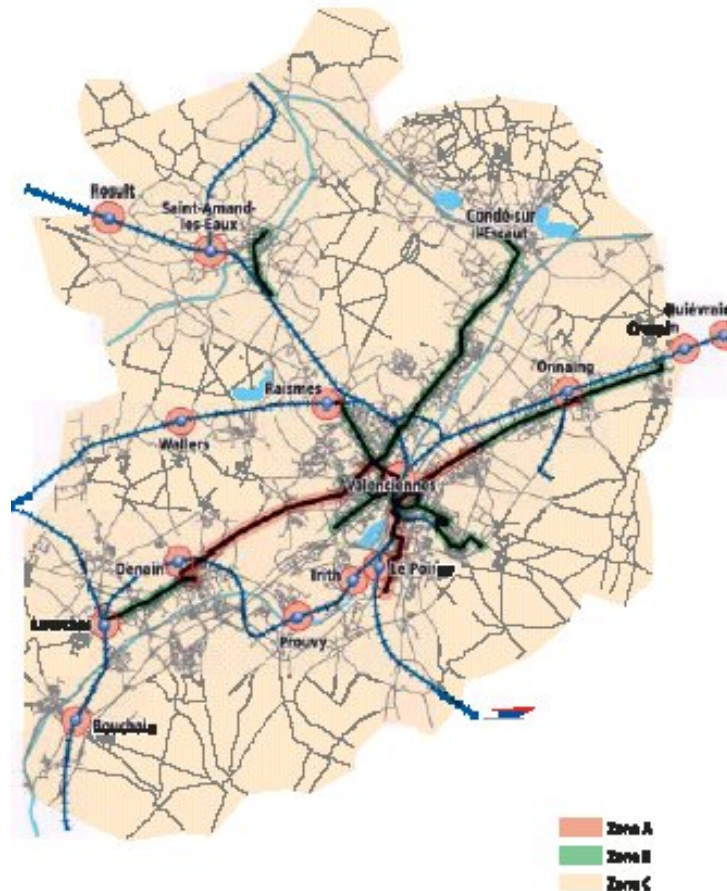
Favoriser l'usage des modes doux dans le PLU

- Insérer les modes doux dans la ville :
 - *désigner les secteurs où seront implantés les projets d'équipements publics et commerciaux, qui peuvent être regroupés ;*
 - *réserver des emprises pour assurer la continuité des réseaux piétonniers et vélos, notamment en cas de franchissement des coupures, routes, chemins de fer, ...;*
 - *assurer la perméabilité des îlots et des lotissements aux modes doux par des emplacements réservés ;*
 - *prendre en compte le stationnement des vélos pour les immeubles collectifs neufs ;*
 - *désigner les espaces publics à requalifier.*

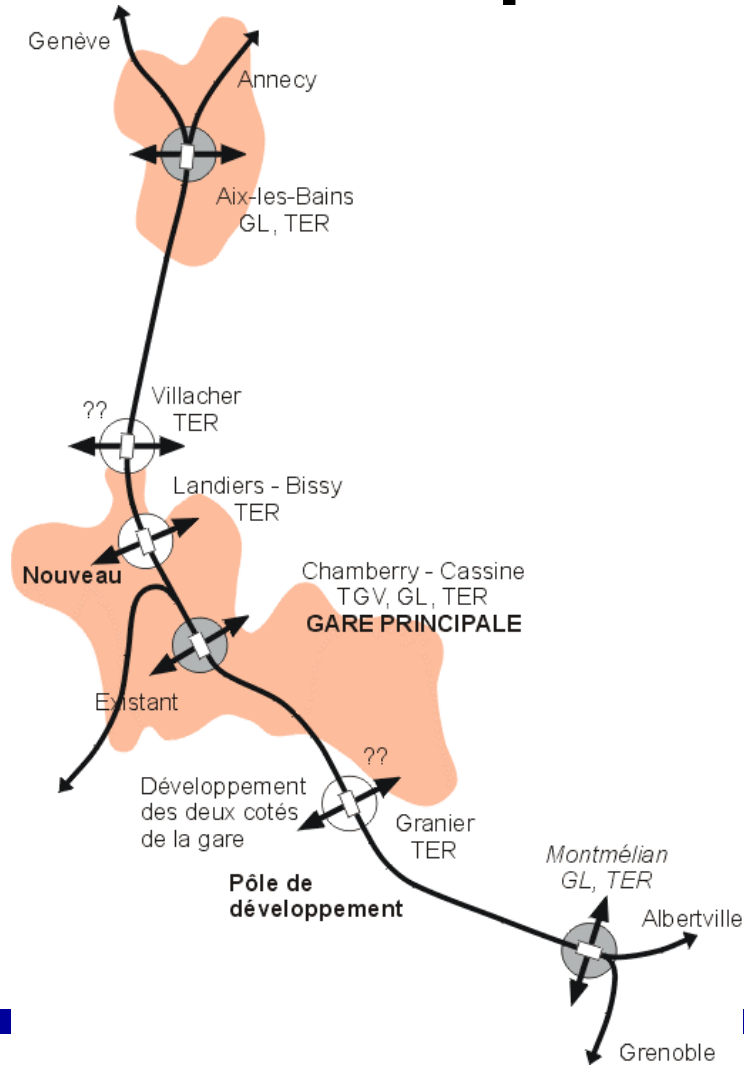
Favoriser l'usage des transports collectifs dans le SCOT

- penser ensemble toutes les formes d'offre de transport collectif :
- définir le réseau de transport collectif structurant futur
- organiser la ville en fonction de ce réseau de transport collectif
- harmoniser les politiques des différentes autorités organisatrices des transports (articulation entre les différents réseaux).

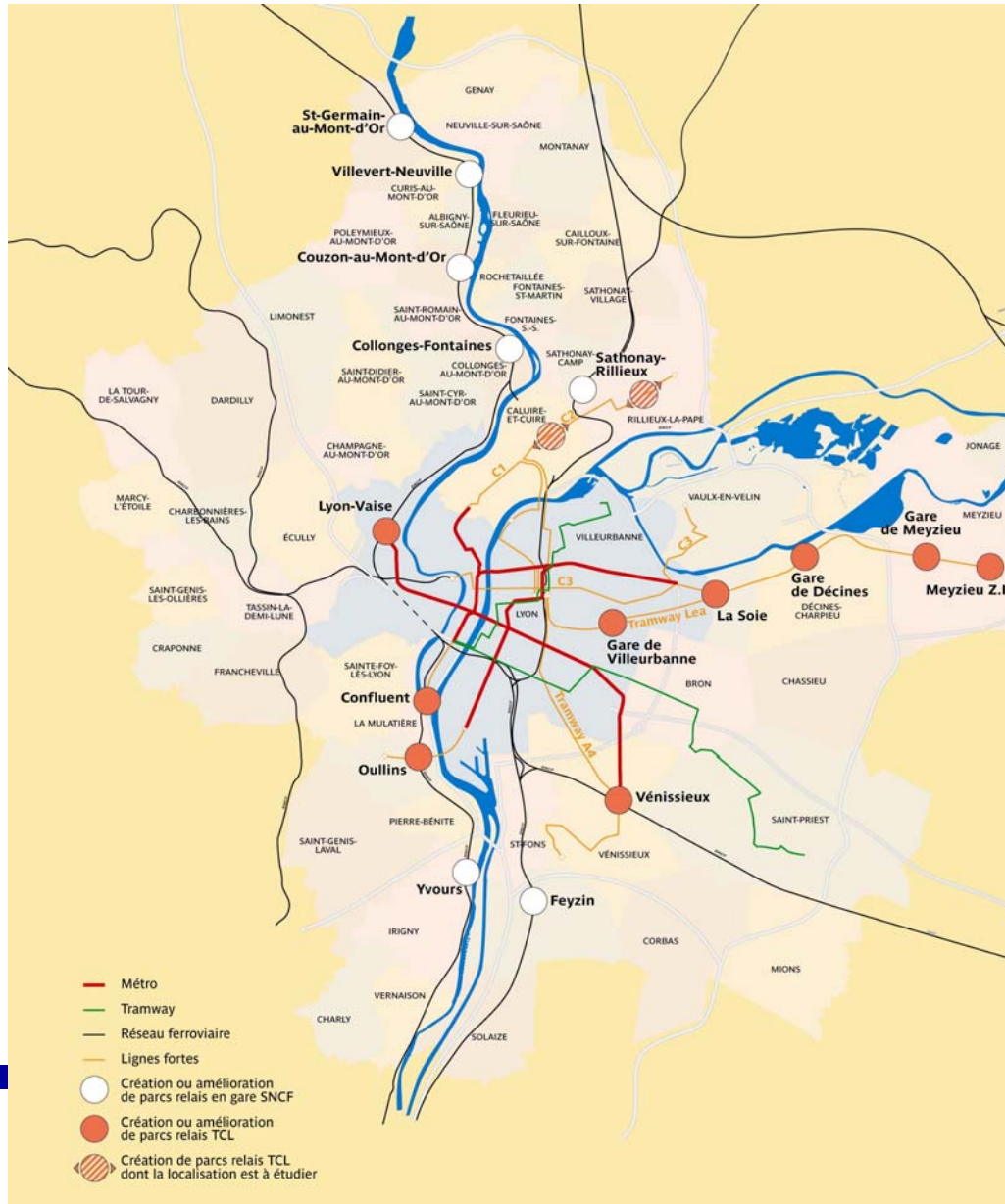
L'exemple valenciennois : "la bonne entreprise au bon endroit"



L'exemple de la Région de Chambéry « Le collier de perle »



L'exemple de l'agglomération lyonnaise



Projet d'aménagement ou de création de nouveaux parcs-relais définis en février 2004

Favoriser l'usage des transports collectifs dans le PDU

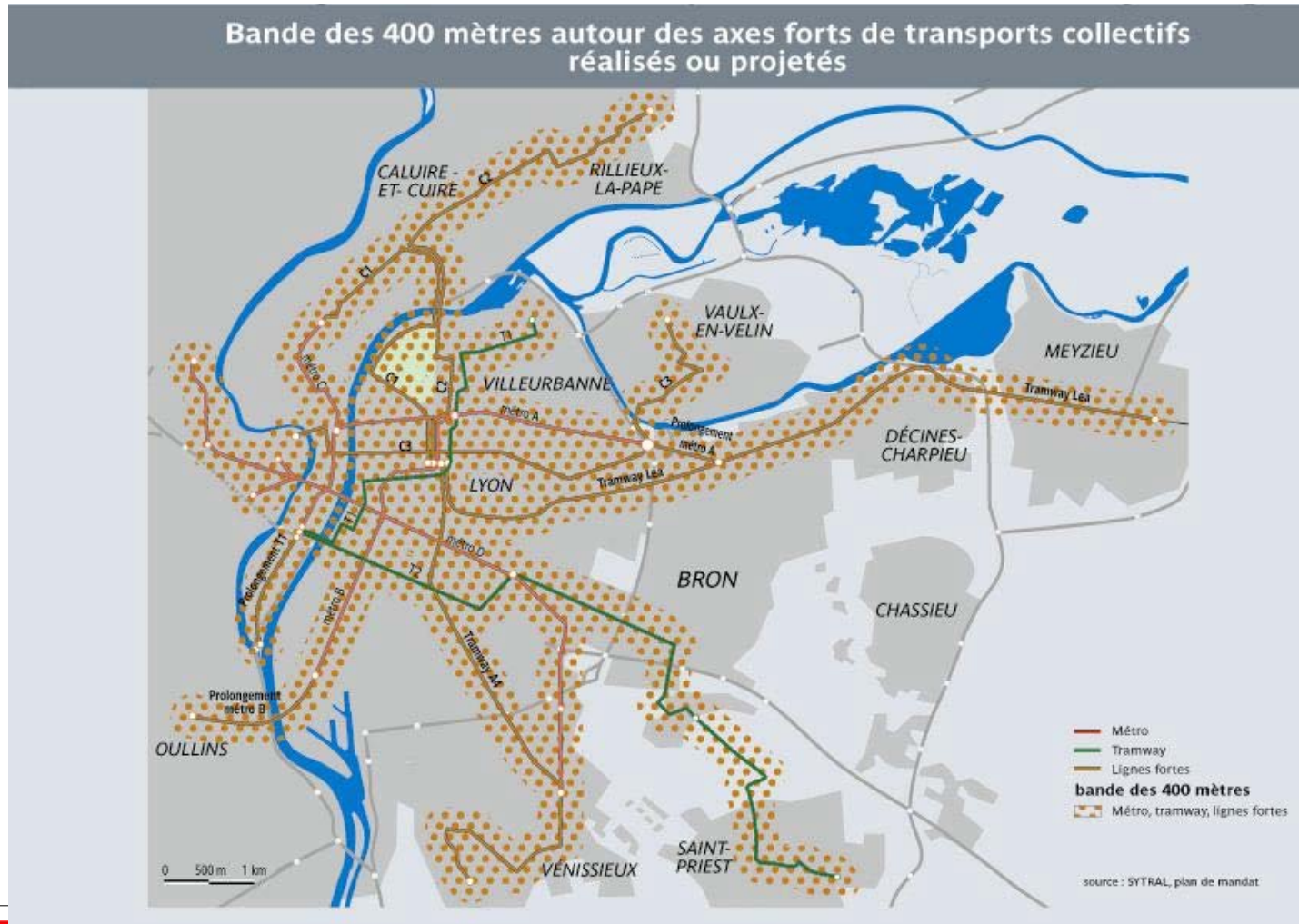
- Définir le niveau d'offre du réseau de transport collectif :
 - *constituer le réseau, dont les axes structurants bénéficiant en particulier de sites propres ;*
 - *définir les niveaux de service : amélioration, diversification selon les clientèles et les secteurs géographiques ;*
 - *mettre en place une tarification intégrée ;*
 - *définir les connexions entre les différents réseaux de transport collectif et l'emplacement des pôles intermodaux ;*
 - *réduire l'offre de stationnement dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs ;*
 - *encadrer les normes de stationnement du PLU.*

Favoriser l'usage des transports collectifs dans le PLU

- Insérer le transport collectif dans la ville :
 - *emplacements réservés pour les pôles d'échanges et les axes structurants ;*
 - *principes d'aménagement des rues et espaces publics, destinés à recevoir des transports collectifs.*

- Organiser la ville en fonction du transport collectif :
 - *règles particulières du bâti le long des lignes de transport en commun en site propre ;*
 - *COS en bordure des axes de transport collectif plus élevé ;*
 - *normes de stationnement spécifiques si prévues dans le PDU ;*
 - *servitudes.*

L'exemple de l'agglomération lyonnaise



Contraindre l'usage de la voiture dans le SCOT

- selon les rôles assignés aux différentes voies de circulation, définir les principes :
 - *de partage de la voirie,*
 - *de requalification d'axes,*
- Sur certains territoires, définir les principes d'une organisation plus contraignante du stationnement.

Contraindre l'usage de la voiture dans le PDU

- Ne plus organiser la circulation automobile selon une logique du temps de parcours minimum.
- Prendre en compte les problèmes de sécurité routière.
- Agir sur le stationnement, supprimer le stationnement illicite.
- Agir sur les pratiques de livraison de marchandise.

Contraindre l'usage de la voiture dans le PLU

- Normes de stationnement pour les projets de construction, modulées selon les quartiers en fonction du type d'occupation riveraine, de la desserte par les TC, des objectifs de renouvellement urbain ;
- emplacements réservés pour parkings-relais.

Zoom sur le SCOT

- Le lien urbanisme-déplacements : un enjeu essentiel à tous les stades du document.
 - *définition du périmètre ;*
 - *diagnostic ;*
 - *projet d'Aménagement et de Développement Durable ;*
 - *document d'orientation générale.*

Le périmètre

- Prend en compte :
 - *les déplacements domicile-travail (aires urbaines = bon point de repère) ;*
 - *les zones de chalandise (des hypermarchés, de certains équipements, ...) ;*
 - *les zones de compétence des autorités organisatrices des transports autres que la région, le département ou la SNCF ;*
 - *les bassins de vie (qui peuvent être constitués à partir de l'inventaire communal de l'INSEE).*

Le diagnostic

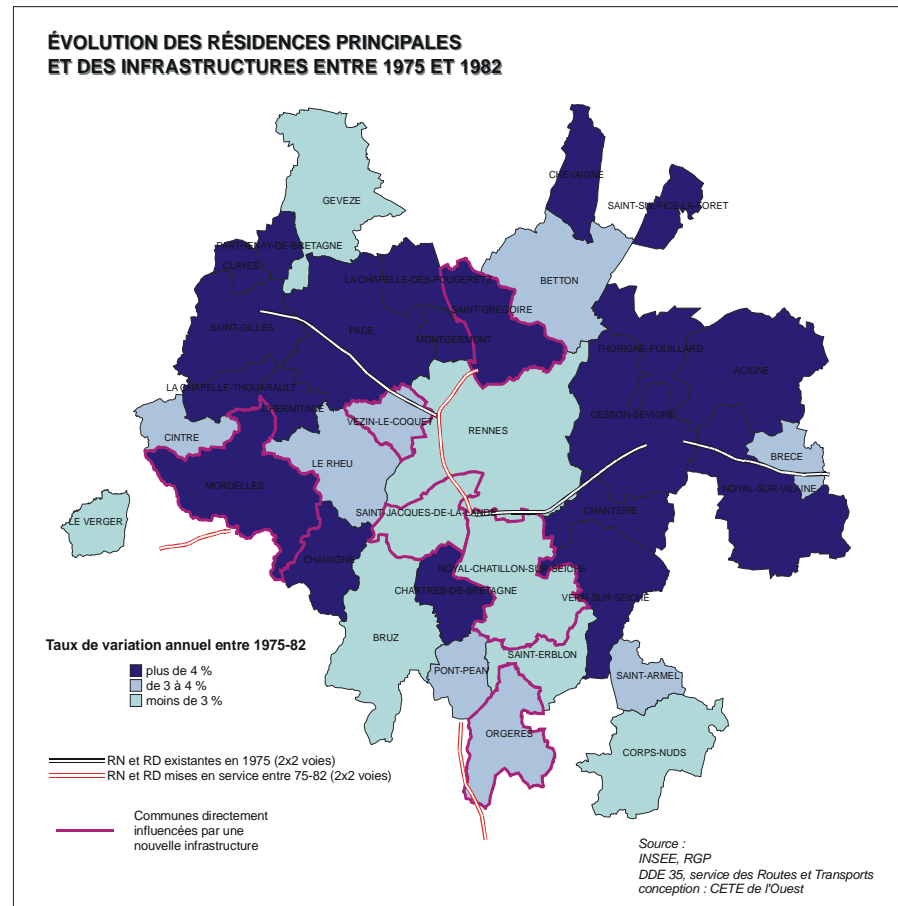
- 3 questions à poser :
 - *où en sommes-nous ?*
 - *comment en est-on arrivé-là ?*
 - *ou allons-nous ?*

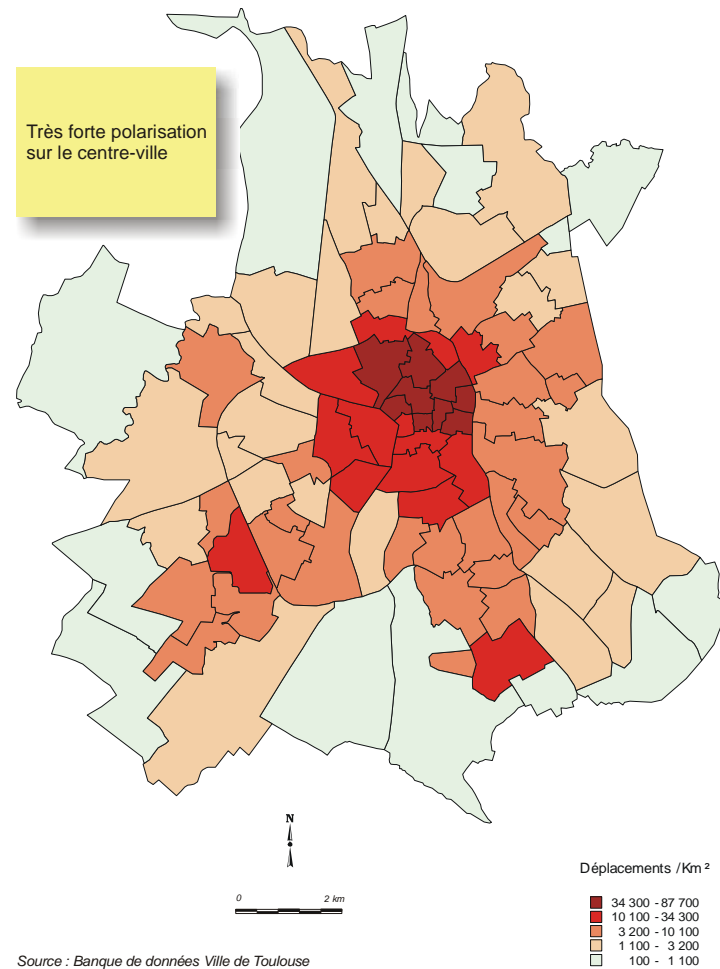
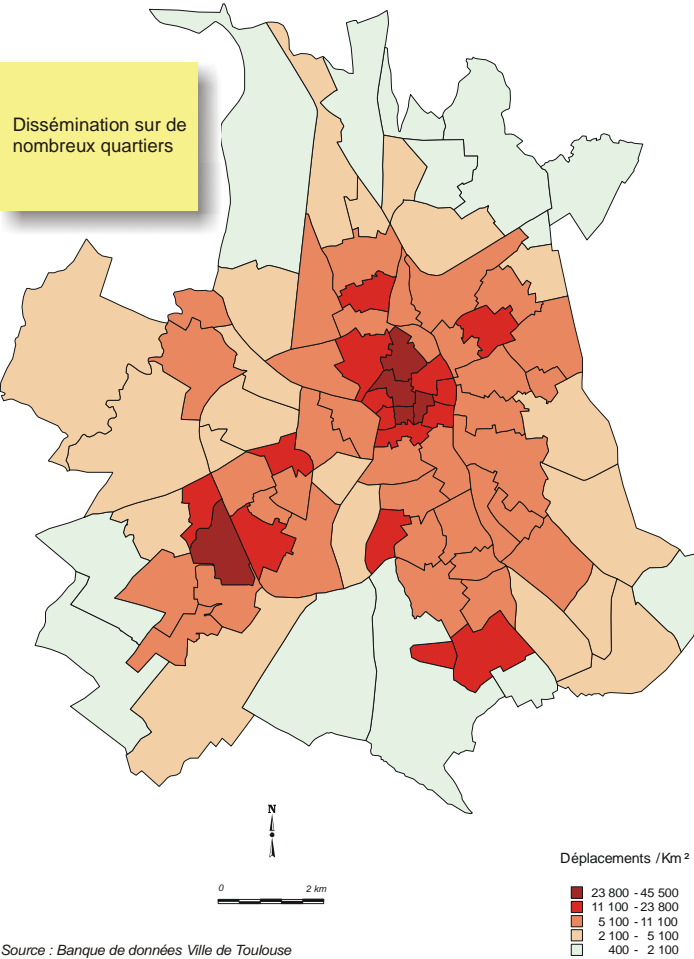
Le diagnostic

Quelques recommandations :

- Rendre compte de processus autant que de constats ;
- Faire déboucher le diagnostic sur des objectifs.

Urbanisation et offre d'infrastructure : l'exemple rennais

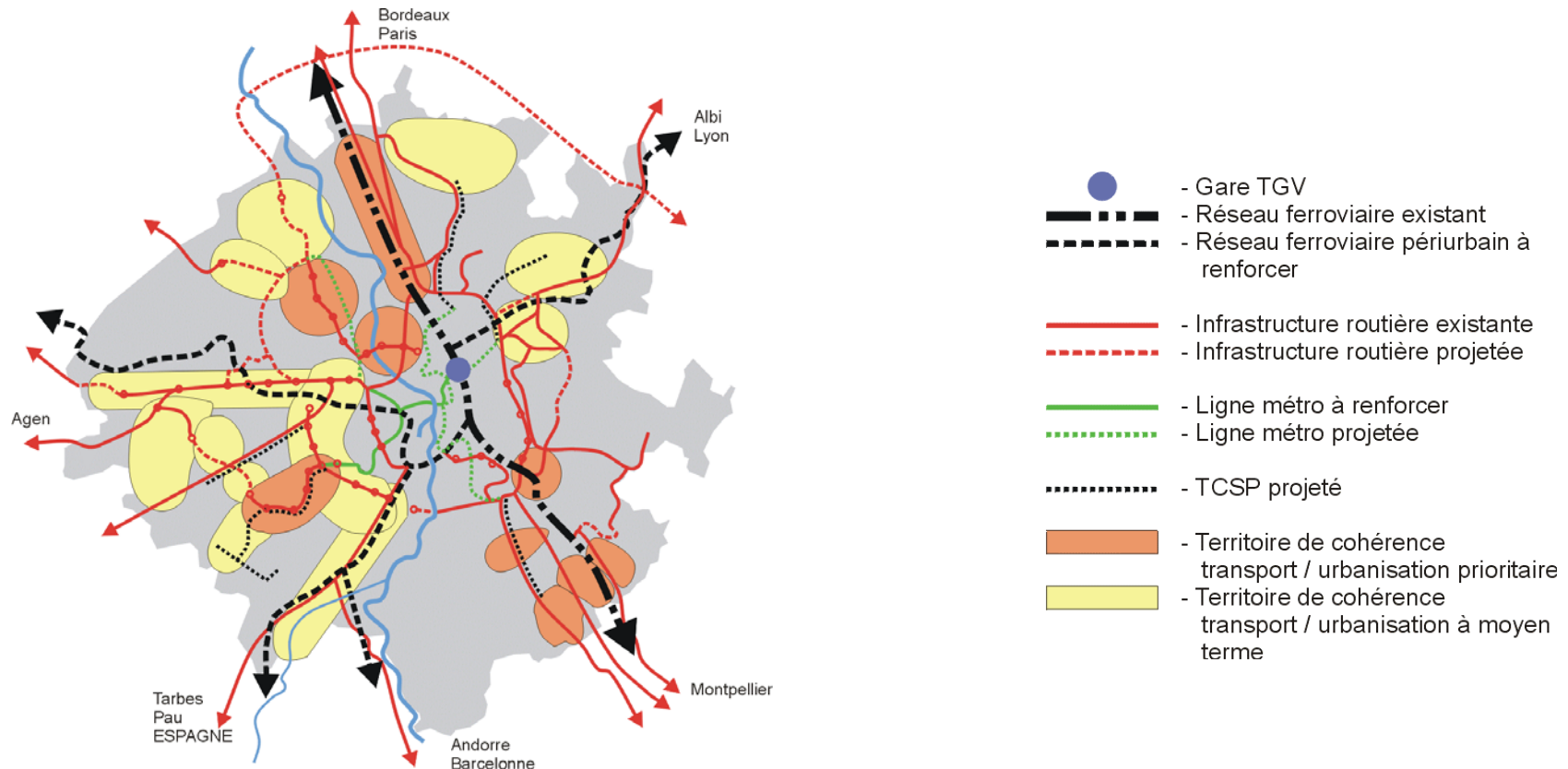




Le projet d'aménagement et de développement durable (le PADD)

- Ses finalités en matière de coordination urbanisme-déplacements :
 - répondre aux besoins actuels et futurs en matière d'accessibilité aux différentes parties du territoire ;
 - structurer le développement urbain en fonction prioritairement de l'offre en transports collectifs ;
 - améliorer le cadre de vie des habitants.






Carte des territoires de cohérence transport / urbanisme de l'agglomération toulousaine (extrait)



Pour élaborer le PADD : la méthode des scénarios

- une méthode prospective et pédagogique : des objectifs à se fixer ;
- construire les scénarios :
 - *en croisant urbanisation future et organisation des déplacements pour aboutir à de vraies variantes d'organisation du territoire local (cf. exemple viennois).*
- évaluer les scénarios :
 - *en fonction des objectifs de départ ;*
 - *en utilisant éventuellement des indicateurs ;*
 - *en analysant les politiques locales de déplacement menées jusqu'à présent.*

L'exemple de l'agglomération viennoise : 6 scénarios croisés urbanisme / transport

	<p>Urbanisation nouvelle cohérente avec l'offre de transport Les gares, les axes forts bus sont un point d'appui du développement urbain Urbanisation dans les bourgs plutôt qu'en périphérie</p> 	<p>Poursuite de l'urbanisation existante Les communes périphériques continuent leur développement Le centre de l'agglomération stagne</p> 
<p>Renforcement de l'offre de transports publics Hiérarchisation du réseau TC, développement du transport à la demande Renforcement de la liaison ferrée avec Lyon</p> 	<p><i>Un scénario qui profite avant tout aux TC, dans lequel la congestion automobile peut poser problème</i></p>	<p><i>Explosion des coûts d'exploitation Scénario non viable pour la collectivité</i></p>
<p>Optimisation des systèmes de transport existants dans la mesure du possible</p> 	<p><i>Un scénario médian, qui éparpille les efforts L'augmentation de la voiture n'est pas maîtrisée</i></p>	<p><i>Ce scénario pourrait être le scénario de référence : sorte de fil de l'eau Un scénario non cohérent avec la Loi SRU</i></p>
<p>Développement de l'intermodalité et rééquilibrage des modes L'accent est porté sur la marche, le vélo, les TC et les passages d'un mode à un autre</p> 	<p><i>Vers un meilleur équilibre entre les modes, avec une place plus importante des modes doux, mais qui nécessite un vrai projet urbain pour l'agglomération</i></p>	<p><i>L'urbanisation induit trop de déplacements en voiture pour permettre un rééquilibrage des modes</i></p>

Le document d'orientation générale

- **accompagné de documents graphiques, il fixe les orientations générales d'aménagement de l'espace permettant de mettre en œuvre le PADD et notamment précise en ce qui concerne la coordination urbanisme-déplacements (extraits de l'article R122-3) :**
 - **les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la création de desserte en transport collectif ;**
 - **les objectifs relatifs aux localisations préférentielles des commerces et autres activités les grands projets d'équipements et de service en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre du SCOT ;**
 - **économiques ;**
 - **les objectifs de mise en valeur des entrées de ville ;**
 - **les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Il peut le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs ...**

L'exemple du SCOT de Métropole-Savoie : les grandes orientations du SCOT

