

Cadre juridique

Les **schémas de cohérence territoriale**, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales **déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :**

1° L'équilibre entre :

a) Le **renouvellement urbain**, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;

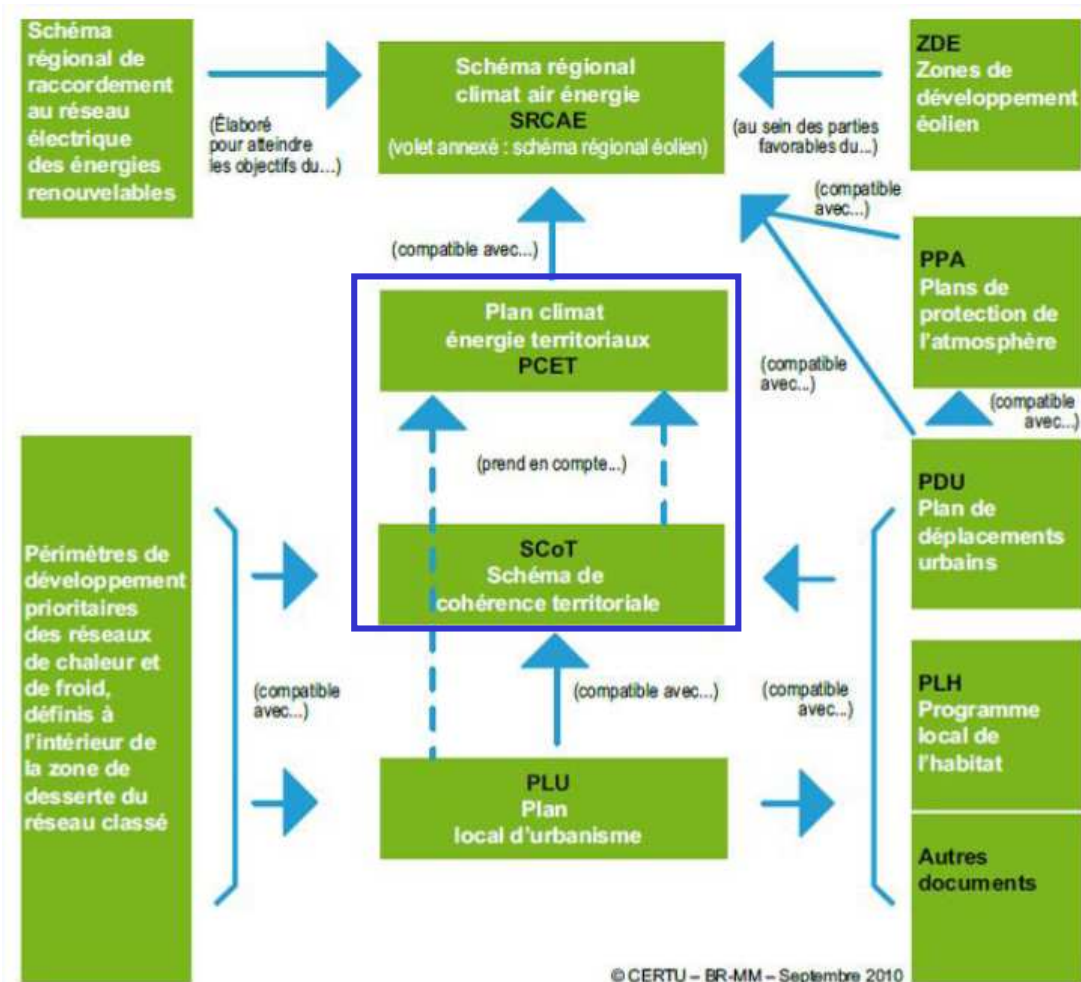
(...)

1° bis La qualité urbaine,

2° La **diversité des fonctions urbaines et rurales** et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des **objectifs (...), d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs ;**

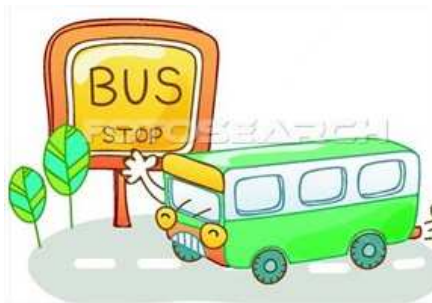
3° La **réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie** et la **production énergétique à partir de sources renouvelables, (...)**

SCOT, Schéma Régional Climat Air et Energie et Plan Climat Énergie Territorial



Des SCOT générant une urbanisation moins consommatrice d'espace

- Des SCOT liant plus que jamais urbanisation et équipement du territoire (desserte en TC notamment)
- Des SCOT impulsant voire imposant une urbanisation plus dense
- Des SCOT « régulant » l'équipement commercial



Des scénarios d'aménagement fonction des émissions de GES générées

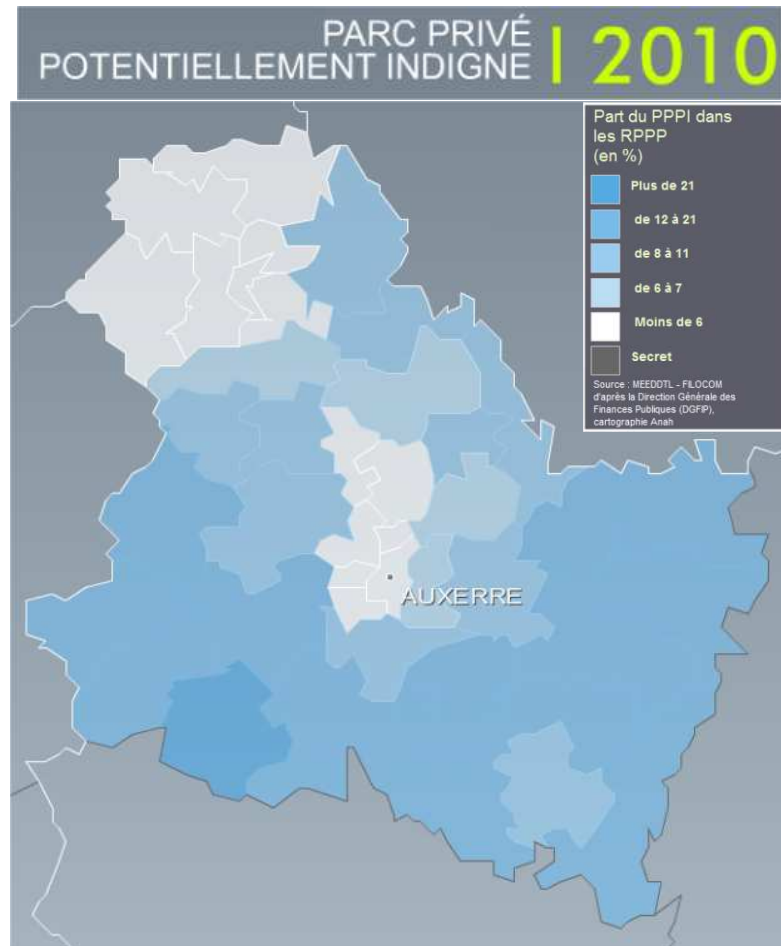
L'outil GES SCOT poursuit l'objectif de comparer les scénarios entre eux sur la base des émissions de GES regroupées sur les thématiques suivantes :

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE	
Émissions ou gains par thème	Hypothèses à tester à travers les différents scénarios
● Émissions des déplacements pour les populations nouvelles	Où accueillir les populations nouvelles ? territoires définis par croisement de leur localisation (urbaine, ..., rurale) et de leur desserte TC (performante, moins bonne qualité), ...
● Émissions des déplacements de la population actuelle du territoire	Rapprochement des zones d'emploi et commerciales des zones de logement ? Évolution de la desserte TC ? Mouvements de population internes au territoire, localisation des zones d'emploi, évolution des centres commerciaux (extension ou création), évolution de la desserte TC.
● Émissions dues à l'usage du bâti à construire	En fonction de : sa localisation, sa typologie, de la norme énergétique (RT2005, ..., passif), de l'utilisation d'énergies renouvelables, ...
● Gains sur la réhabilitation de l'habitat	En fonction du taux de réhabilitation proposé pour le territoire, du gain moyen attendu par logement, de l'introduction d'énergies renouvelables, ...
● Émissions du tertiaire à construire	En fonction de sa vocation, de sa localisation, de sa norme énergétique, ..., du développement des énergies renouvelables.
● Gains dus à la réhabilitation du tertiaire	En fonction du taux de réhabilitation proposé pour le territoire, du gain moyen attendu par unité de surface, introduction d'énergies renouvelables, ...
● Émissions dues au changement d'affectation des sols	Urbanisation en extension (déstockage du carbone séquestré dans les sols et la végétation) ? Ou en renouvellement (émissions dues à la déconstruction) ?
● Production locale de chaleur urbaine	En fonction du développement de réseaux de chaleur et du mix énergétique mobilisé.
● Émissions dues au transport de marchandise	Mise en place de mesures visant à rationaliser la logistique urbaine ?

Source : Certu

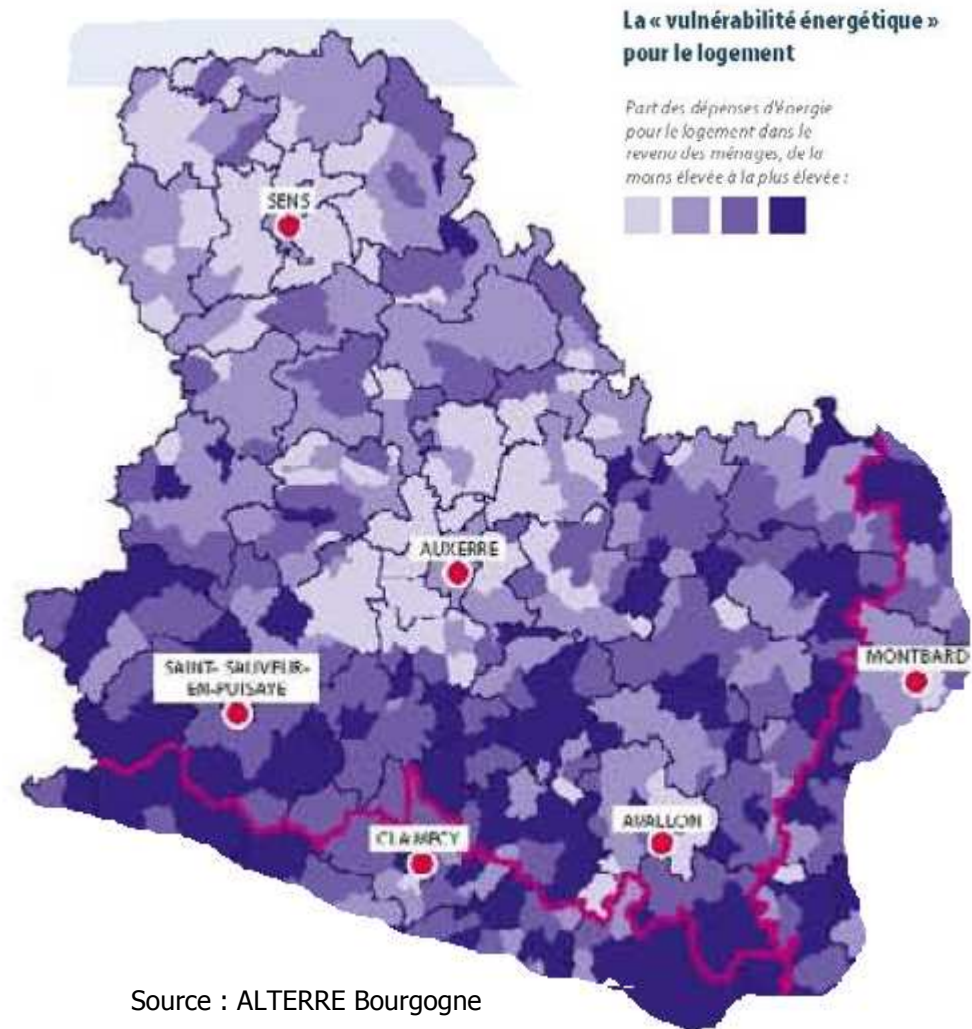


Le SCOT pour réhabiliter le parc de logements existants



Source : FILOCOM 2007 - MEDDTL

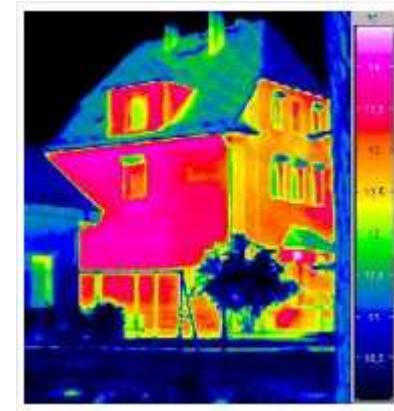
d'après DGFP, traitement CD-ROM PPPI Anah



Source : ALTERRE Bourgogne

Des SCOT favorisant la performance énergétique des constructions

- Article L122-1-5 V CU : « Le document d'orientation et d'objectifs peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter :
 - 1° Soit des performances énergétiques et environnementales renforcées ;(...)
- Article L122-1-7 CU : « Le document d'orientation et d'objectifs précise les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé ».



Illustration



Orientations pour les villages

Les villages structurent l'espace rural et assurent le maintien de leur caractères ruraux : agriculture, artisanat, tourisme et loisirs.

- Les villages recentrent les urbanisations autour de leurs noyaux historiques et limitent le développement résidentiel en dehors du centre ou des hameaux retenus dans leur projet de développement et disposant d'accès aux réseaux(eau, assainissement, ADSL).
- Leur développement est organisé autour d'équipements et services quotidiens, il contribue à maintenir cette

gamme de services et favorise les circulations douces,

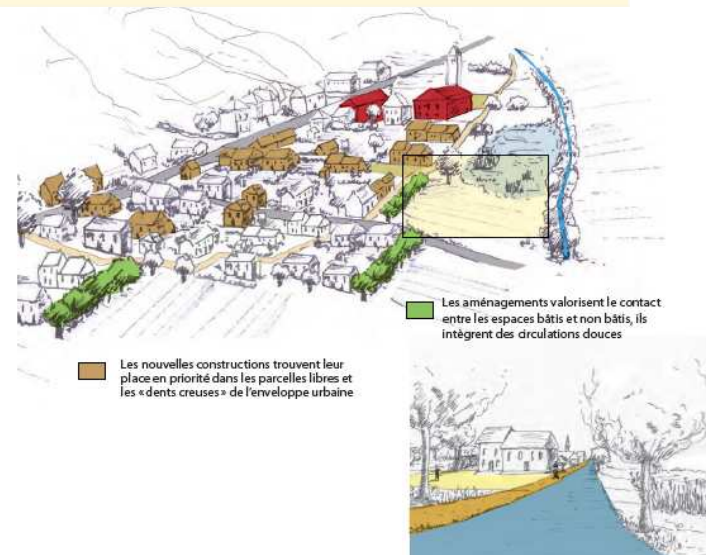
- Les formes urbaines et les densités assurent le lien entre bâti contemporain et patrimoine bâti, valorise de nouvelles formes d'habitat non exclusivement tournées vers la maison individuelle,
- Les politiques de développement et de renouvellement urbain participent à la qualité de la vie locale, à la valorisation du patrimoine historique local bâti ou non bâti, au maintien de couronnes vertes composées d'espaces agricoles ou naturels.

Source : DOG SCOT Nord Isère (finalisation)

- Pour une opération d'ensemble, le DOG retient comme autres critères de qualité la maîtrise des consommations énergétiques et des impacts environnementaux.

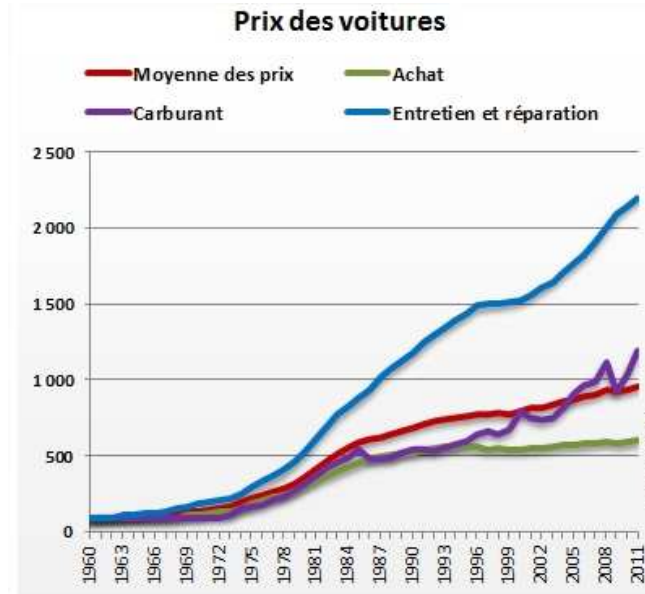
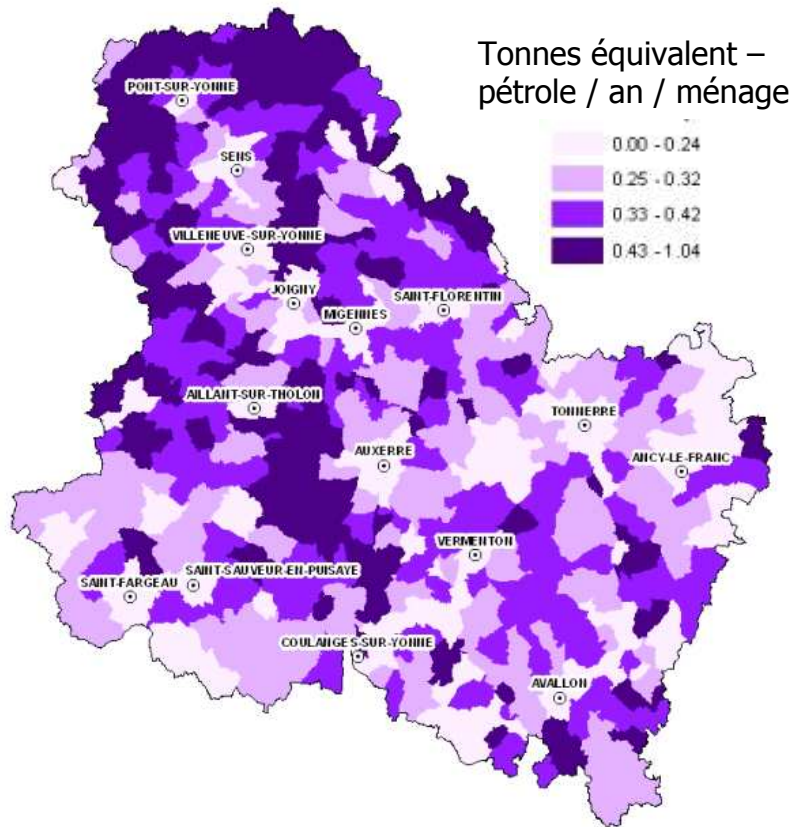
PRESCRIPTIONS

Toute autorisation d'urbanisation pour des tènements de 5000 m² et plus devra faire l'objet d'une réflexion d'ensemble dans le cadre d'une opération d'aménagement programmé (de type OAP, intégré au PLU) afin d'optimiser l'usage du foncier du site concerné.



Le SCOT pour réduire les déplacements

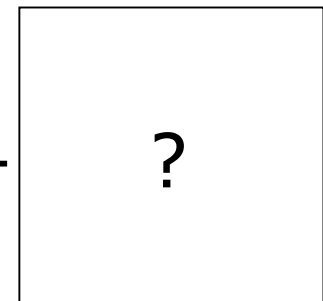
Consommation moyenne d'énergie pour les déplacements domicile – travail en voiture



+



+



Des SCOT liant urbanisation et présence de transports collectifs

- Le document d'orientation et d'objectifs peut :
 - **Contraindre** les PLU à imposer une densité minimale de construction dans les secteurs situés à proximité de transports collectifs existants ou programmés (article L122-1-5 IX CU),



Illustration



IV. Développer les modes de transport alternatifs innovants pour répondre aux nouvelles pratiques des habitants

1. Créer un service communautaire de transport à la demande

L'enjeu encore une fois est de faciliter la mobilité sur le territoire, tout particulièrement pour des publics "non motorisés" : jeunes, personnes âgées, demandeurs d'emploi...

► **Le principe est de proposer des solutions de transport vers les pôles territoriaux et les pôles d'appui, lieux privilégiés d'accueil de population et de fonctions urbaines** (commerces, centres médicaux, services de l'emploi, sites d'activités sportives et culturelles...).

► **L'offre de transport à la demande devra être cohérente avec la demande des habitants.** L'étude sur les transports conduite par les deux communautés de communes définira pour cela précisément les modalités de l'organisation du transport à la demande (niveau de service, organisation, gestion, type de public) pour répondre aux besoins de la population. La prise en charge et la dépose pourra être au porte à porte, ou selon des points d'arrêts prédéfinis (arrêt de car scolaire par exemple).

L'offre pourra être élargie par la suite selon la demande. Le système de transport pourra être zonal pour bénéficier également aux pôles d'appui et pas uniquement aux deux pôles territoriaux ; les zones retenues devront alors être pertinente

► **L'offre de transport à la demande sera complémentaire des lignes de rabattement ouvertes par les communautés de communes et de l'offre de transport du Département et de la Région.** Elle pourra pour cela s'appuyer sur la centrale de mobilité mise en place par le Conseil général.

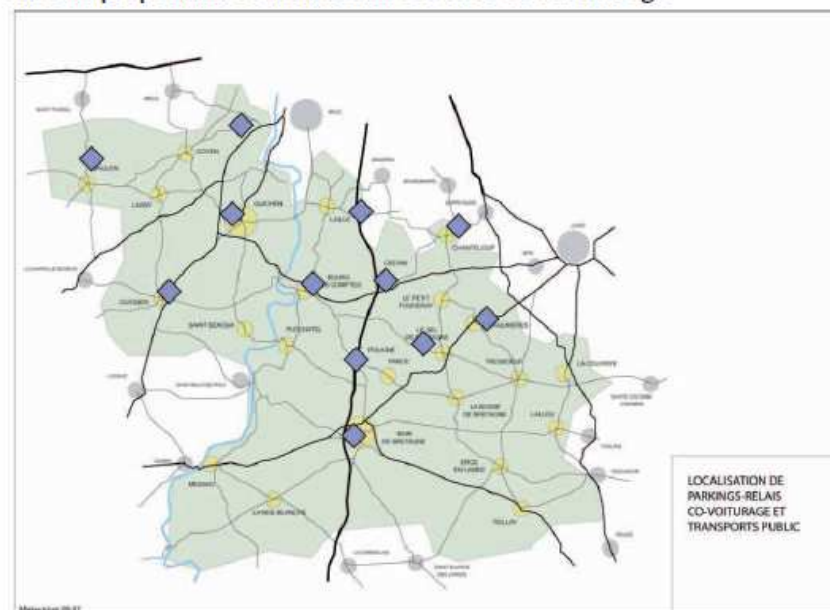
Source : DOG SCOT Pays des Vallons de Vilaine

www.paysdesvallonsdevilaine.fr

2. Conforter le système de covoiturage

► **Un plan d'aménagement des aires de covoiturage devra être défini** dans les trois années suivant l'approbation du Scot. Les parcs de stationnement proposés pour l'accès aux transports publics sont également valables pour le covoiturage. Ce réseau pourrait être ainsi complété par d'autres parkings dédiés au covoiturage, à proximité des échangeurs routiers.

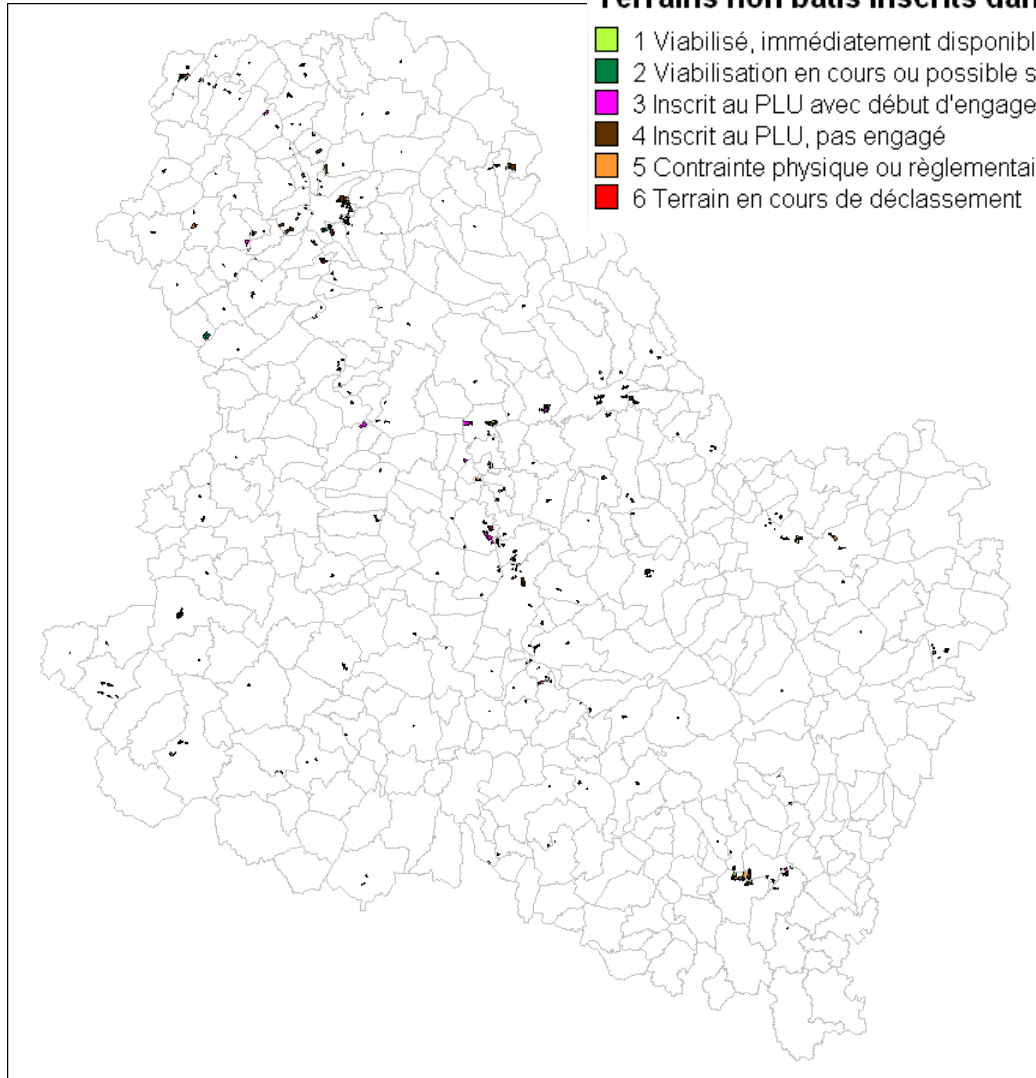
Carte de proposition de localisation des aires de covoiturage



Le SCOT et les zones d'activités

Terrains non bâtis inscrits dans des documents d'urbanisme :

- 1 Viabilisé, immédiatement disponible
- 2 Viabilisation en cours ou possible sur demande
- 3 Inscrit au PLU avec début d'engagement
- 4 Inscrit au PLU, pas engagé
- 5 Contrainte physique ou réglementaire
- 6 Terrain en cours de déclassement

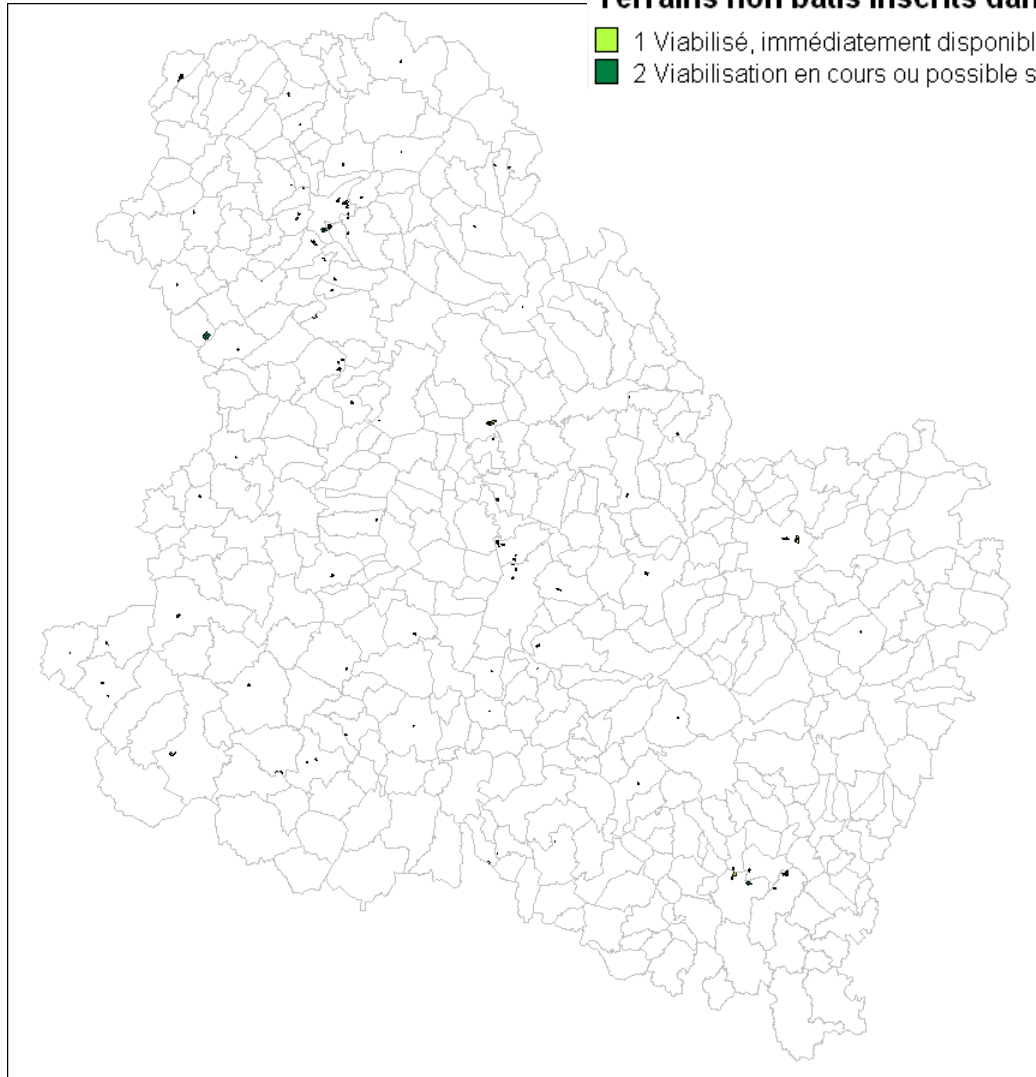


Source : DDT recensement ZAE
menée en partenariat avec la CCI
(hors projets et locaux vacants)

Le SCOT et les zones d'activités

Terrains non bâtis inscrits dans des documents d'urbanisme :

- 1 Viabilisé, immédiatement disponible
- 2 Viabilisation en cours ou possible sur demande



Source : DDT recensement ZAE
menée en partenariat avec la CCI
(hors projets et locaux vacants)

Illustration



4.1 Réhabilitation des Zones d'Activités Economiques

4.1.1 Améliorer la qualité des sites existants

Le Val de Rosselle dispose de nombreuses zones d'activités économiques avec un potentiel d'accueil important :

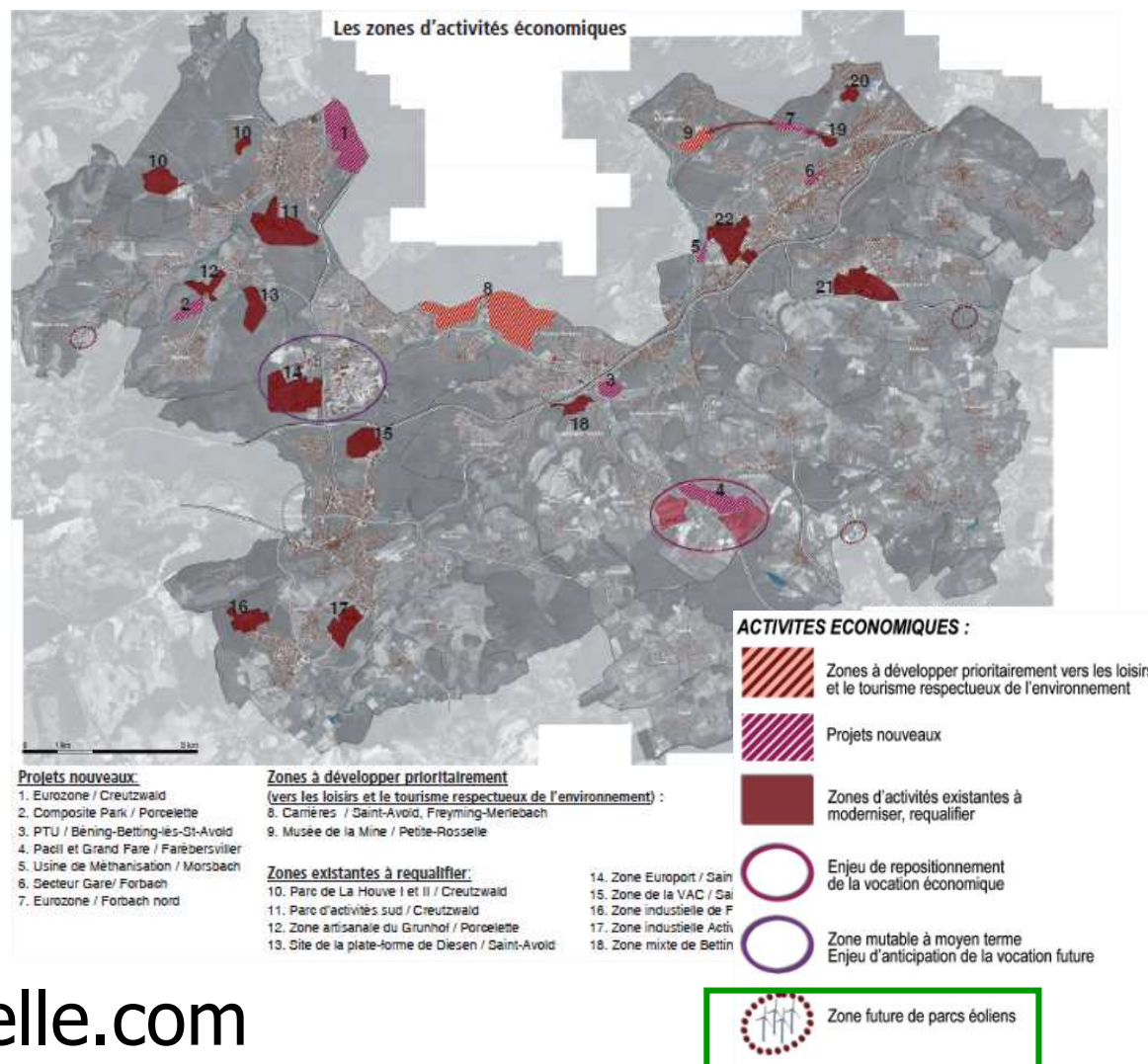
L'ensemble des zones d'activités économiques existantes sera requalifié au gré de la mise en œuvre de cahiers de charge d'aménagement et de développement durable :

- mise en œuvre de mesures d'économie d'énergie pour les bâtiments
- utilisation des énergies renouvelables
- systèmes de chaufferie collective
- valorisation collective des déchets industriels
- signalétique et services communs aux entreprises et aux personnels, dont services de transport en commun
- aménagements paysagers intégrant une gestion écologique des espaces naturels
- etc.

La mise à niveau des zones d'activités économiques comprendra également l'accès au très haut débit.

La desserte par les transports en communs des zones d'activités économiques constitue une priorité et constituera un préalable à toute extension.

Source : DOG SCOT Rosselle (en cours)



Des SCOT « régulant » l'équipement commercial

- Le document d'orientation et d'objectifs comprend un **document d'aménagement commercial** qui délimite des zones d'aménagement commercial en prenant en compte les exigences d'aménagement du territoire.
- Dans ces zones, il peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de **conditions** qu'il fixe et qui portent, notamment, sur :
 - la desserte par les transports collectifs,
 - les conditions de stationnement,
 - les conditions de livraison des marchandises
 - et le respect de normes environnementales,
- Ceci s'applique dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire.



Illustration



VI – Les Vouards – Saint Cergues

Hiérarchisation : Pôle secondaire

Constats

Activité commerciale :

- Pôle mixte : Hôtellerie, restauration, commerce, artisanat
- Thématique plutôt bien affirmée en aménagement lourd de la maison (piscines, cheminées, vérandas)

Accessibilité :

- Très bonne accessibilité routière ; la mise à « 2 fois 2 voies » de la RD 1206 sur la section Machilly-Chasseurs (porté par l'Etat) améliorera et sécurisera nettement l'accès à cette partie du territoire. L'accessibilité routière deviendra excellente.

Pas de cheminements doux pour accéder à la zone, mais la nature de la zone, sa localisation et sa spécialisation ne sont globalement pas favorable à ces modes d'accès
Pôle non desservi par des lignes de transport en commun régulières

Qualité des aménagements, insertion urbaine, lisibilité :

- Présence de milieu humide (résurgences des Voirons) dans les espaces cultivés situés au sud de la zone commerciale, accueillant des plantes caractéristiques des zones humides et témoignant d'un intérêt écologique
- Site longé au sud par une ZNIEFF de type 2
- Secteur sud du site inclus dans le corridor biologique Voirons, Vallée du Garon, Plaine de Jussy
- Sensibilité paysagère forte du fait de la situation en entrée de ville/agglomération

Enjeux

- ✓ Conforter le pôle dans sa thématisation (en lien avec l'accessibilité quasi-exclusivement routière)
- ✓ Sécurisation des accès (en lien avec le projet de l'Etat)
- ✓ Enjeu paysager en entrée de ville, notamment en requalification de la zone existante

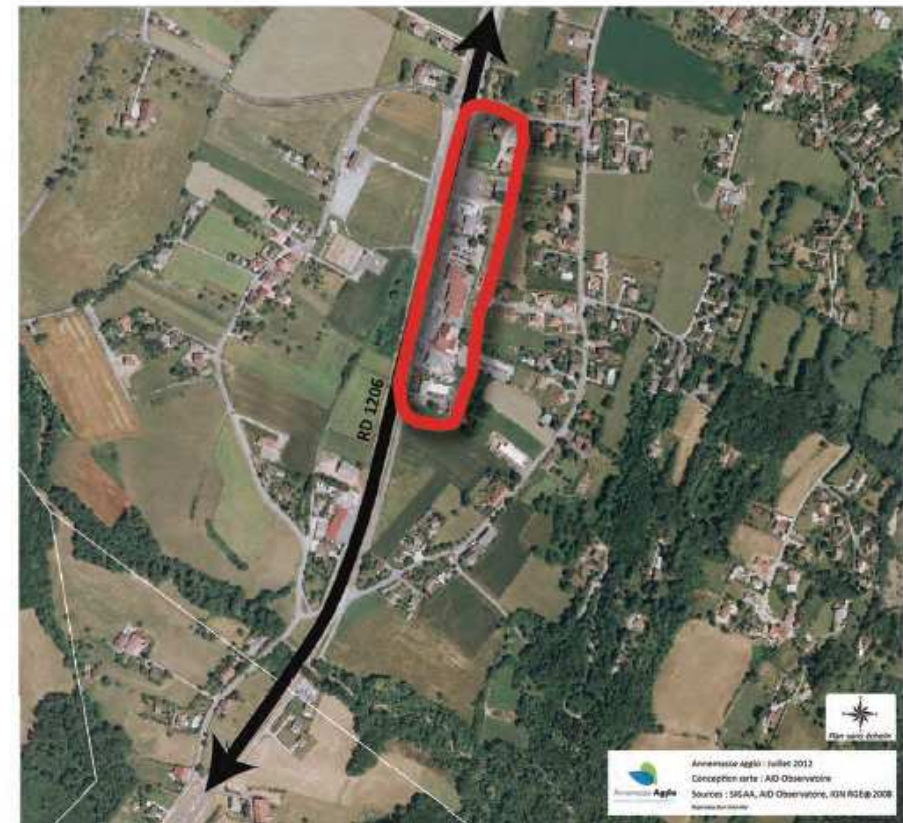
Orientations particulières

- Nouvelles implantations de niveau 1, 2 et 3 exclues (gestion de l'existant admise)
- Localisation préférentielle pour des développements de niveau 5

Recommandations

Densification prioritaire sur les espaces actuellement commerciaux
Développement complémentaire des espaces adjacents (sud de la zone) sur de l'artisanat lié à l'habitat et aux énergies renouvelables

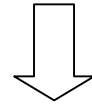
Délimitation de la Zone d'Aménagement Commercial



Source : DAC SCOT Agglomération Annemasse (approuvé)

ZACOM

Où, quand, comment, pourquoi ?

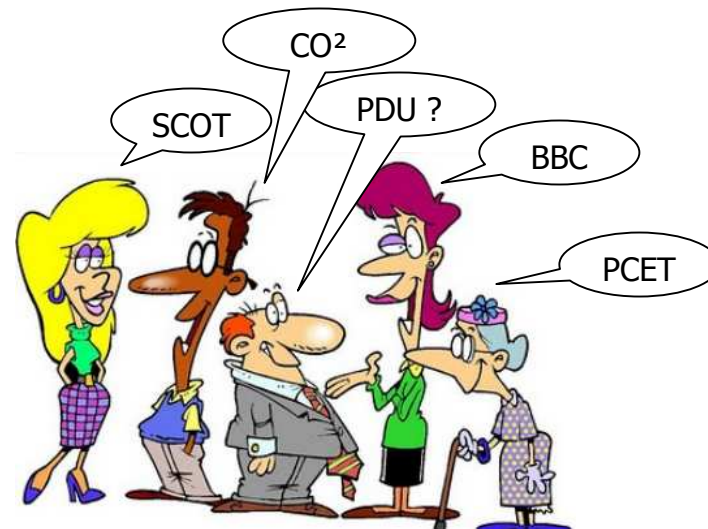


SCOT

=

Support d'un **projet** durable de territoire

Formalisé Justifié Partagé



Pour en savoir plus

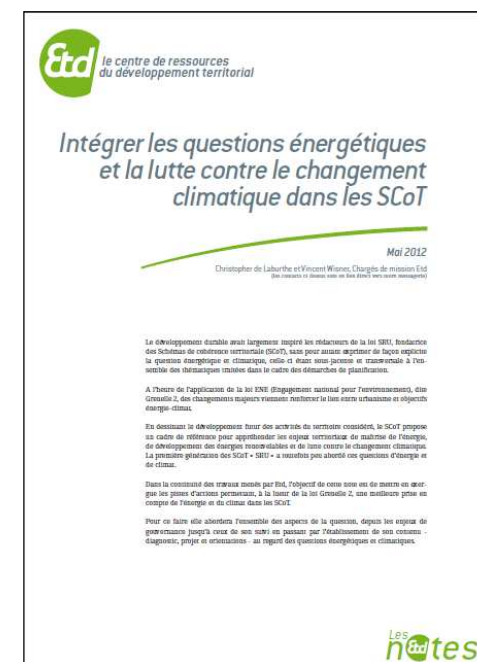
Contactez à la DDT de l'Yonne :
Frédéric Letourneau 03 86 48 41 37
Rémi Rouillat 03 86 48 42 36

<http://www.yonne.pref.gouv.fr/>

<http://www.certu.fr>

<http://www.projetdeterritoire.com>

<http://www.fedescot.org/>



Merci de votre attention

« Nous n'héritons pas de la terre de nos parents, nous l'empruntons à nos enfants »

Antoine de Saint-Exupéry.

