

*ANNEXE 2

VOLET MOBILITES

Pour traiter de la cohérence entre urbanisme et déplacements à l'échelle d'un SCoT dans une perspective de développement durable, il est notamment important d'organiser le développement et le renouvellement des centralités autour de transports collectifs performants urbains ou ferroviaires, de favoriser l'intermodalité entre les différents réseaux de transport en commun, de développer des plates-formes logistiques de fret sur des sites multimodaux, de maîtriser le développement périurbain et de développer la ville des « courtes distances » favorable aux modes doux et à la diversité urbaine .

1 / Les enjeux

Définir une politique des déplacements au service du développement durable

Traiter des enjeux liés aux déplacements dans le SCoT ne relève pas d'une problématique isolée mais d'une politique globale. Le principe de développement durable intègre également les enjeux liés à la cohésion sociale, au développement économique ou à la protection de l'environnement sous toutes ses formes ; les déplacements peuvent alors devenir un levier au service de l'ensemble de ces politiques publiques. En effet, sans système de déplacements performant, comment garantir le droit au transport tout en développant économiquement les territoires ? Comment favoriser l'intégration urbaine et paysagère des infrastructures de transport tout en préservant les espaces naturels et les paysages, sans définir une politique de déplacements qui vise à maîtriser l'étalement urbain ?

Agir sur la croissance de la mobilité urbaine et ses conséquences sur l'environnement

L'usage de la voiture, qui est le mode de transport le plus utilisé, n'a cessé de croître au cours de la dernière décennie. Malgré les progrès techniques, la circulation automobile reste la principale source de pollution atmosphérique. Les conséquences sont à la fois planétaires, à cause de l'effet de serre, et locales, avec les émissions de polluants. L'impact de l'usage de la voiture concerne aussi la consommation des ressources énergétiques, les nuisances sonores, l'insécurité routière ou encore la dégradation des paysages. La prédominance de la voiture pose aussi la question de l'équité sociale, car les choix de mobilité restent fortement contraints pour les populations ne possédant pas de voiture. Ainsi l'insuffisance d'une offre de déplacements alternative à la voiture ne fait que renforcer les inégalités devant l'accès à la ville, à ses équipements, ses services, ses emplois, ses commerces...

Proposer des modes de déplacement alternatifs à la voiture devient alors un enjeu essentiel pour garantir le droit de se déplacer, droit indispensable à l'intégration des populations à la ville, à la société.

Une nécessaire articulation entre urbanisme et déplacements

Les modes de développement des territoires, les lieux d'implantation des activités et des équipements, les formes urbaines ou la destination des sols influent sur les pratiques de déplacement. Privilégier le renouvellement de la ville sur elle-même plutôt que l'extension de l'urbanisation favorise la desserte en transport en commun et limite les distances parcourues

en voiture. De même, le maintien d'un certain niveau d'équipements, de services et de commerces de proximité dans tous les centres-villes/centres-bourgs permet de restreindre l'usage de la voiture et favoriser les modes doux de déplacements.

2/ Le diagnostic :

Le diagnostic du volet mobilités devra s'appuyer sur une analyse dynamique du territoire. Ce diagnostic se composera d'un état des lieux de l'offre de transports des personnes, et d'une étude des besoins, selon les différentes catégories de population.

Le diagnostic identifiera aussi les attentes des partenaires, des élus et des acteurs locaux qui devront être recueillies dans le cadre d'un travail de concertation.

Il doit être à la fois rétrospectif et prospectif : il doit s'attacher à faire le bilan des évolutions passées et à dégager les potentialités et les tendances futures. Il devra mettre en évidence les liens entre réseau de transport et dynamique territoriale. Le diagnostic devra permettre de dégager les enjeux liés aux déplacements, d'une part en mettant en évidence les atouts et les contraintes qui influent sur la maîtrise des déplacements, mais en montrant d'autre part comment les déplacements peuvent constituer un levier au service de problématiques connexes.

3/ Le PAS

Le volet mobilités devra permettre d'élaborer un scénario prospectif où urbanisme et déplacement s'articulent. L'offre en transport ne devra pas être déterminée a posteriori, en fonction de choix d'urbanisation définis à priori, mais le scénario devra être appréhendé de manière globale, en prenant compte des interactions permanentes entre urbanisme et déplacements.

Ainsi, tout en respectant les grands principes édictés dans la loi, les objectifs stratégiques définis dans le PAS seront contrastés d'un territoire à l'autre. Sur les centralités, et à fortiori sur la centralité principale, l'enjeu résidera sans doute dans la structuration du territoire autour des axes forts de transport en commun, en confortant les centralités existantes et en limitant la péri-urbanisation. L'enjeu, outre le renforcement des différentes centralités, résidera également dans la réflexion de la mise en place d'un réseau de transport collectif performant reliant les différentes centralités. Sur les espaces plus ruraux, l'enjeu pourra être d'optimiser le développement autour des axes ferroviaires existants en envisageant la création ou le développement de liaisons interurbaines vers la centralité principale et les centralités d'équilibre, ou de renforcer le développement des bourgs et l'émergence de centralités relais, dans un souci de diversité des fonctions et en faveur des modes de proximité.

4/ Le Document d'Orientations et d'Objectifs

Il s'agira par exemple d'identifier les différentes centralités, bien desservies par les transports collectifs, qui accueilleront en priorité les urbanisations nouvelles. Cela pourra également concerner les choix d'implantation des grands équipements ou secteurs d'activités en fonction de la desserte actuelle et future en transport en commun.

Autre exemple, en termes de formes urbaines, des densités élevées pourront être imposées près des pôles d'échange, le renouvellement urbain pourra être favorisé dans les centres, ou le maillage du territoire renforcé pour éviter les coupures urbaines.

Des orientations en matière de déplacements au service d'un développement urbain maîtrisé

Il s'agira de définir les conditions permettant de :

- Concevoir un réseau de voirie hiérarchisé en précisant le mode d'organisation et de hiérarchisation du réseau, les principes de liaison des infrastructures à créer ou à renforcer, les grands principes d'aménagement des voies structurantes,
- Concevoir un réseau de transport collectif en déterminant le mode d'organisation et de hiérarchisation du réseau en fonction du mode de développement attendu : structuration du territoire par le réseau de transports en commun (axes à créer ou à renforcer, lieux de l'intermodalité,...),
- Mettre en œuvre une politique de stationnement favorable à une mobilité durable (principes de localisation, d'organisation et de conception des parcs-relais, normes plafond de stationnement...),
- Promouvoir l'usage des modes doux, grâce à une bonne accessibilité en vélo et à pied des grands équipements, des sites stratégiques, grâce à la complémentarité entre transports en commun et vélo, grâce à l'identification de secteurs paysagers aptes à l'aménagement de parcours cyclistes ou piétons.

Du PAS au DOO : de l'objectif à la prescription

Tout en restant au niveau de l'orientation, c'est à dire du principe, le DOO pourra, sous forme écrite mais également sous la forme de documents graphiques, de croquis ou d'illustrations :

- Fixer les orientations de la politique de mobilité, dans un objectif de diminution de l'usage individuel de l'automobile.
- Déterminer les grands projets d'équipements, de réseaux et de desserte nécessaires au fonctionnement des transports collectifs et des services.
- Spatialiser certains objectifs énoncés dans le PAS sans les délimiter de manière précise : identifier de manière schématique des sites stratégiques ou des pôles d'appui, exprimer des principes de liaison, etc.
- Phaser les étapes de mise en œuvre du projet, en affichant des priorités, en distinguant plusieurs étapes de réalisation (court, moyen et long terme) ou en subordonnant l'urbanisation de certains secteurs à leur desserte préalable en transport en commun.
- Quantifier certains objectifs, en donnant des ordres de grandeur, ou en imposant des seuils (objectifs chiffrés de densification en cohérence avec l'armature territoriale et la desserte par les transports collectifs., taille des opérations à partir de laquelle la desserte en TC est obligatoire, etc.).
- Qualifier la nature de l'urbanisation des différents secteurs : préciser les fonctions principales d'un pôle d'échange ou d'un équipement, les principes d'urbanisation d'un pôle (constructions en continuité avec l'existant, priorité à l'urbanisation des dents creuses insérées dans le tissu urbain), etc.

- Identifier des projets structurants à réaliser (infrastructures de transports, grands équipements, etc.), tout en laissant la possibilité aux documents de rang inférieur d'en préciser les caractéristiques et les modalités de mise en œuvre.

- Fixer les orientations et objectifs liés aux localisations préférentielles des commerces dans les polarités existantes et à proximité des lieux de vie, des secteurs de revitalisation des centres-villes, des transports. A travers son document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL), le DOO :

- Détermine les conditions d'implantation des constructions commerciales et des constructions logistiques commerciales y compris en fonction de leur impact sur les équilibres territoriaux, notamment au regard du développement du commerce de proximité, de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises. Ces conditions privilégient entre autres l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement ;
- Fait également porter les conditions d'implantation des équipements commerciaux sur la desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes ;
- Localise les secteurs d'implantation privilégiés pour les équipements logistiques commerciaux, au regard des besoins logistiques du territoire, de la capacité des voiries (existantes ou en projet), ou encore de la capacité à gérer les flux de marchandises...

Suivi des prestations :

La maîtrise d'œuvre retenue devra veiller, tout au long de la mission, à mobiliser les élus, les partenaires institutionnels et les acteurs locaux, dans le cadre d'une démarche de concertation élargie. Cette dernière devra permettre de confronter les points de vue et de favoriser la bonne appropriation des propositions par chacun.

Enfin, les préconisations qui découleront des travaux devront veiller à la cohérence du déploiement proposé avec les offres déjà proposées par les Autorités Organisatrices de Transport que sont : la CA du Libournais et la Région Nouvelle-Aquitaine.