

SYNDICAT MIXTE DU PAYS MIDI-QUERCY

**« Préfiguration d'un SCOT rural :
accompagnement du Pays Midi-Quercy vers
l'élaboration d'un Schéma de Cohérence
Territoriale »**

**VISITES SUR SITE ET ECHANGES AUTOUR DU PROJET
DE SCOT**

8 JUIN 2012

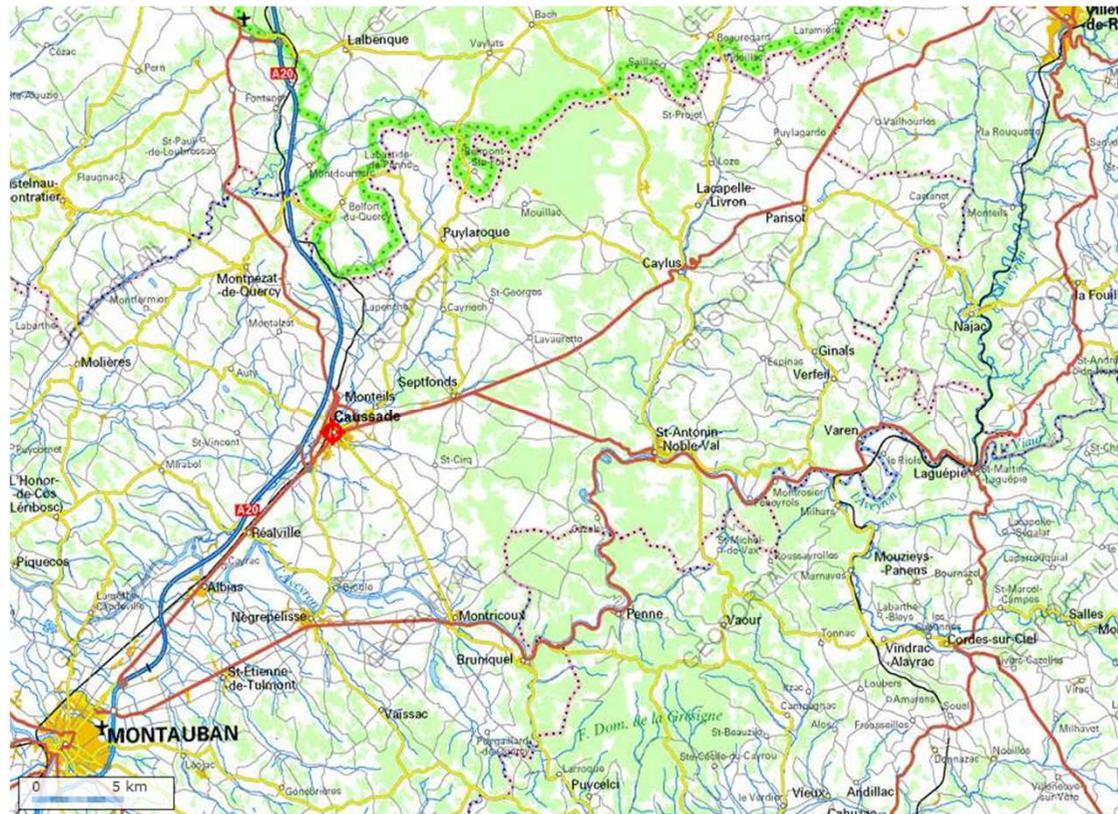
- ❑ Quelques éléments de diagnostic
- ❑ Exemples d'orientations dans un SCOT

Quelques éléments de diagnostic



Quelques éléments de diagnostic

- Un territoire traversé par plusieurs infrastructures de communication :
 - La plus importante est l'autoroute A20 reliant Montauban à Paris.
 - aussi deux lignes ferrées :
 - ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur la partie ouest, ligne d'importance nationale même si elle apparaît en perte de vitesse ces dernières années,
 - ligne Tessonnières-Villefranche de Rouergue, plus secondaire, sur la partie est



Quelques éléments de diagnostic

- ❑ Des temps d'accès aux grands pôles et équipements urbains disparates sur le territoire.
 - 1h10 pour parvenir à Montauban depuis Laguépie
 - contre seulement 5 à 10 minutes depuis Albias.

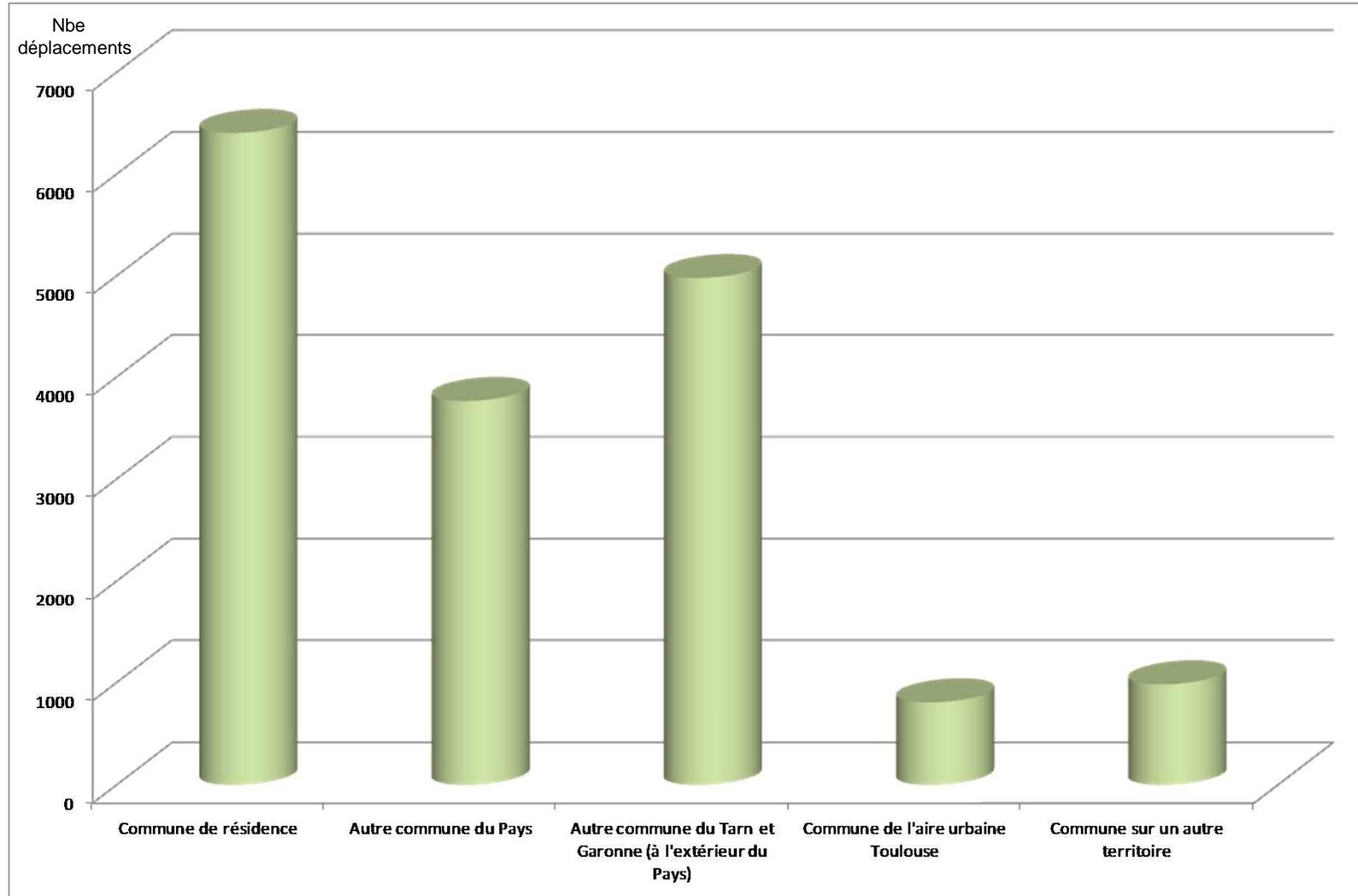
Quelques éléments de diagnostic

□ L'offre : l'exemple de Caussade

Type de transport	Horaire	Durée	Parcours	Type de transport	Horaire	Durée	Parcours
	Départ : 06:40 Arrivée : 06:56	16 mn	Trajet direct		Départ : 13:56 Arrivée : 14:12	16 mn	Trajet direct
	Départ : 07:40 Arrivée : 07:56	16 mn	Trajet direct		Départ : 16:41 Arrivée : 16:56	15 mn	Trajet direct
	Départ : 08:40 Arrivée : 08:56	16 mn	Trajet direct		Départ : 17:07 Arrivée : 17:21	14 mn	Trajet direct
	Départ : 10:40 Arrivée : 10:56	16 mn	Trajet direct		Départ : 18:04 Arrivée : 18:20	16 mn	Trajet direct
	Départ : 12:40 Arrivée : 12:56	16 mn	Trajet direct		Départ : 19:04 Arrivée : 19:21	17 mn	Trajet direct

Quelques éléments de diagnostic

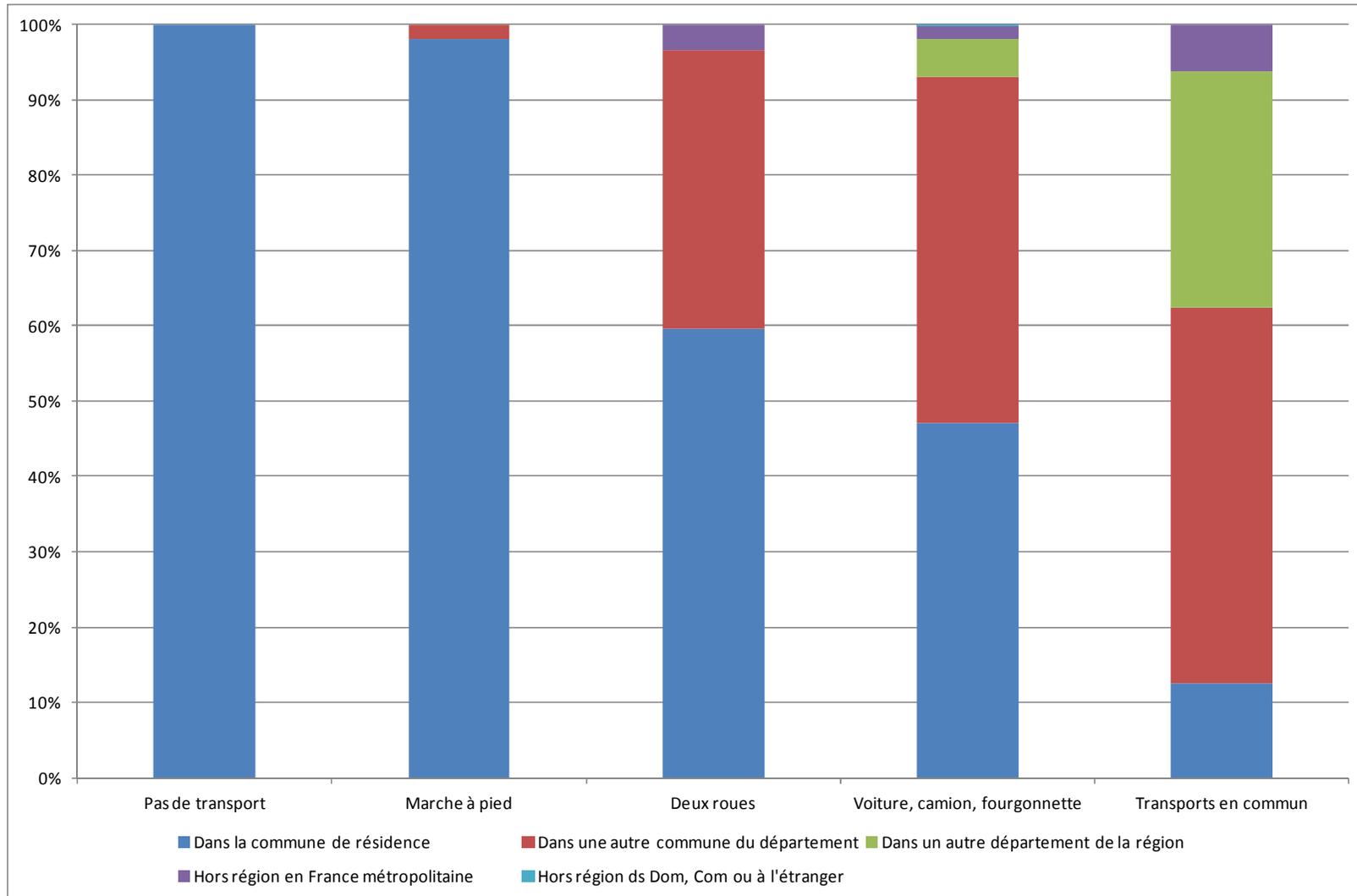
☐ La mobilité domicile-travail



Approximativement 35 % des déplacements se font hors Pays Midi-Quercy

Quelques éléments de diagnostic

☐ La mobilité domicile-travail : l'exemple de Caussade



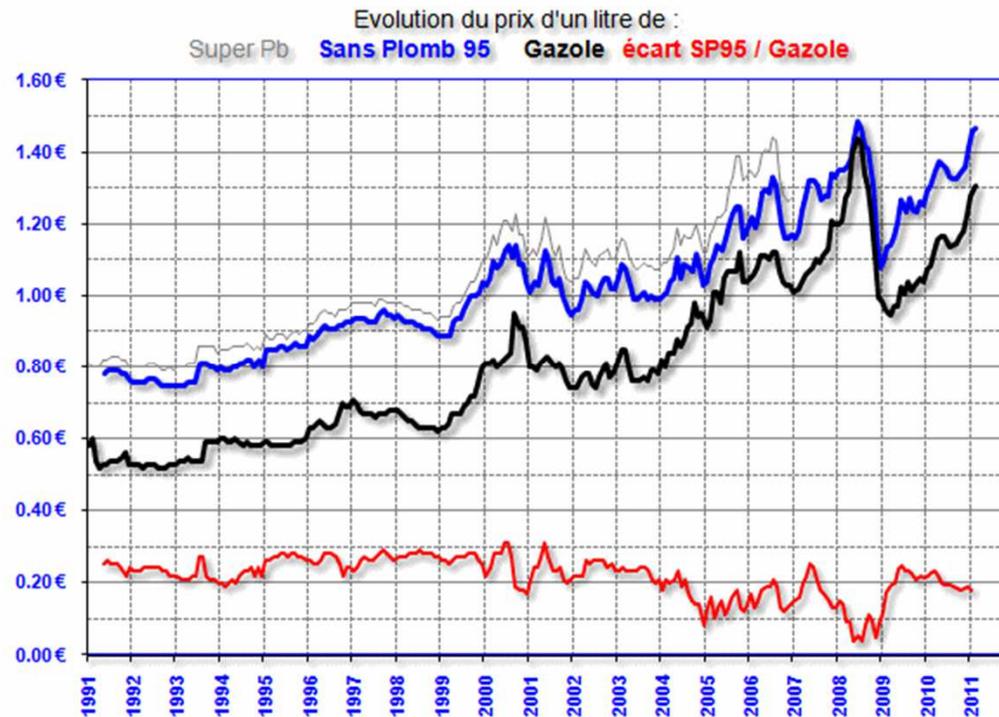
Des facteurs de changement ?

- ❑ Quels impacts des grands travaux ferrés sur le territoire en terme de mobilités ?



Des facteurs de changement ?

☐ La crise énergétique



☐ Comparaison coût voiture, coût voiture pour un déplacement Caussade-Montauban

- Train 107,20 €/mois (avec un abonnement annuel)
- Voiture (48 km AR) : $48 * 0.28 * 20 = 268,80$ € / mois

Exemples d'orientations dans les SCOT



Les quartiers de gare: des espaces urbains à (re)conquérir

- ❑ Le transport ferroviaire, des avantages comparatifs sans équivalent...
 - ✓ Moindre coût au kilomètre parcouru
 - ✓ Economie d'énergie (2 à 3 fois moins que le transport routier)
 - ✓ Moins de pollutions engendrées et une question de santé publique (GES, impacts de la circulation routière et des embouteillages)
 - ✓ Meilleure sécurité (taux d'accident faible, politique de sécurité routière)

- ❑ ... mais un mode de déplacement qui ne peut être attractif qu'avec la prise en compte des besoins des usagers:
 - ✓ Un cadencement indispensable (horaires de travail, fréquence 30min/1h)
 - ✓ Une bonne qualité du réseau et de l'offre (régularité, services/commerces proposés)
 - ✓ Intermodalité/Multimodalité (parc-relais, plate-forme d'échanges, accès piétons et cyclistes facilités) pour limiter les « ruptures de charge »

- ❑ Différentes entrées sont possibles au sein du Document d'Objectifs et d'Orientations (DOO) d'un SCoT:
 - ✓ La recherche d'une meilleure densité et d'une mixité des fonctions dans les secteurs de gare
 - ✓ L'intégration de la gare au quartier environnant et à la ville
 - ✓ Des accès facilités et une offre intermodale de qualité
 - ✓ La gestion des nuisances et des pollutions induites par le trafic ferroviaire

➤ Quel objectif de densité dans les secteurs de gare?

❑ Des objectifs de densité plus ou moins précis...

SCoT du Pays de Redon et Vilaine

Assurer une gestion économe de l'espace :

« Autour des pôles d'échanges, des gares et des équipements existants ou à créer, l'urbanisation doit atteindre un niveau de densité brute suffisant pour permettre à la desserte en transports publics d'être performante et de soutenir le projet. En fonction d'études urbaines portant sur les quartiers de pôles d'échange et de gares, les communes, dans le cadre de leur PLU, devront fixer des **densités brutes majorées** par rapport aux densités brutes fixées dans le SCoT. »

SCoT du Grand Douaisis

Faire des pôles gares des lieux stratégiques :

« L'urbanisation autour des pôles gares (500 mètres environ) privilégie un habitat dense (**au moins 35 logements/hectare utile**) accompagné de services de proximité. L'urbanisation se développe prioritairement dans le tissu urbain existant par le biais d'opérations de renouvellement urbain (reconversion des friches, etc.) ou sur des espaces non bâtis situés à proximité immédiate de la gare. »

❑ ... avec la définition d'un rayon d'action opérationnelle

SCoT du Sud Toulousain

Favoriser et développer les modes de transports alternatifs à l'automobile afin de limiter les pollutions / prescription n°66 :

« Les secteurs à proximité des points d'arrêts de transports en commun à haut niveau de desserte (gare ou desserte par bus express cadence) font l'objet d'une urbanisation particulière :

- pour les arrêts situés dans le noyau villageois ou en continuité immédiate, la densité des développements urbains dans un **rayon de 600 mètres** est renforcée pour atteindre l'objectif communal maximum de densité globale »

➤ Comment favoriser la mixité urbaine et sociale au sein des secteurs de gare?

❑ Des objectifs chiffrés en matière d'habitat

SCoT du Sud Toulousain

Répondre aux besoins en matière de logement / prescription n°52 :

« Le SCOT se donne l'objectif de tendre vers la production de logements locatifs à l'horizon 2030 [...] dans les pôles de services ou communes non-pôles dotées d'une gare, tendre vers **25 % de la production totale de logements** »

❑ La possibilité d'insertion de services et commerces

SCoT de Flandre Intérieur

Les modalités du développement résidentiel / orientations :

« Les PLU devront prévoir la possibilité d'insérer **services et commerces dans l'offre résidentielle**. Cette possibilité sera en particulier utilisée à proximité des pôles gare et des arrêts de transport collectif, où l'urbanisation devra présenter une densité supérieure. »

SCoT du Grand Douaisis

Le commerce :

« L'implantation de **commerce doit être autorisée** dans toutes les opérations situées à proximité des pôles d'échanges (gare SNCF). »

❑ Vers un renforcement de mixité

SCoT du Pays de Morlaix

Les principes liés à l'organisation des transports collectifs / prescriptions :

« Les secteurs à proximité de la gare du pôle urbain central devront faire l'objet **d'un renforcement des projets d'habitat, de services et de fonctions tertiaires**. »

➤ Comment assurer au mieux la « couture urbaine » des quartiers de gare?

❑ Connecter la gare

SCoT du Pays de Redon et Vilaine

Valoriser l'offre de transport ferré :

« Le projet urbain de gare pour Redon, impliquera un travail portant sur :

- les **connexions externes**, pour inscrire la gare (de part et d'autre des voies) pleinement dans la ville. L'entrée sud est à pointer dans le projet comme **entrée stratégique** sur le pôle d'échange (Parc Anger) et la gare SNCF ; »

❑ Limiter les effets de rupture

SCoT du Grand Douaisis

Optimiser les transports collectifs et les Infrastructures - Faire des pôles gares des lieux stratégiques :

« Pour diminuer l'effet de rupture, le **franchissement des voies ferrées** insérées en milieu urbain doit être recherché. Des solutions accessibles **pour tous les modes de transports** sont à étudier. »

❑ Gérer les nuisances inhérentes

SCoT Sud Toulousain

Garantir la santé publique : prévenir les risques, diminuer les nuisances et pollutions / prescription n°29 :

« Dans le cas particulier des secteurs projets urbains autour des gares : les documents d'urbanisme prennent en compte l'**impact des nuisances sonores générées** par le trafic ferroviaire lors de l'élaboration du projet d'aménagement à travers les principes de **composition architecturale, urbaine et paysagère et des aménagements éventuels**. »

➤ Quelles relations de l'usager avec le « pôle gare » ?

❑ Du simple cheminement doux...

SCoT du Sud Toulousain

Favoriser et développer les modes de transports alternatifs à l'automobile afin de limiter les pollutions / P66 :

« Les secteurs à proximité des points d'arrêts de transports en commun à haut niveau de desserte (gare ou desserte par bus express cadence) font l'objet d'une urbanisation particulière : [...]

• **pour tous les arrêts, l'accessibilité par des pistes cyclables est étudiée dans un rayon d'au moins 1 kilomètre. »**

❑ ... à l'aménagement d'un véritable pôle d'échange

SCoT du Pays de Redon et Vilaine

Aménager l'espace des pôles d'échanges, des arrêts, des haltes routières et des gares SNCF:

« Toute requalification ou création de pôles d'échanges et des abords des gares devra intégrer les objectifs d'aménagement suivants :

- Les **pôles d'échanges** permettent une attente des TC / TAD, protégée des conditions climatiques et en totale **sécurité** par rapport à la circulation
- Les abords doivent être valorisés par l'aménagement d'**espaces publics de qualité** offrant des fonctions associant équipements, commerces, services
- Le **stationnement** est prévu dans un souci d'économie d'espace, des cheminements piétonniers et cyclistes doivent être organisés, le besoin d'accessibilité des **personnes à mobilité réduite** doit être pris en compte. »

PAYS MIDI-QUERCY: 120 km², 45 580 habitants, 49 communes

- **SCoT du Pays de Gex:** 440 km², 62 000 habitants, 27 communes
(approbation en juillet 2007)
- **SCoT de Morlaix Communauté:** 681 km², 65 000 habitants, 28 communes
(approbation en décembre 2007, révision en 2013)
- **SCoT Sud Toulousain:** 1291 km², 83 000 habitants, 99 communes
(document arrêté en octobre 2011)
- **SCoT du Pays de Redon et Vilaine:** 1536 km², 85 000 habitants, 55 communes, 3 départements
(approbation en décembre 2010)
- **SCoT de Flandre intérieur:** 122 000 habitants, 45 communes
(approbation en avril 2009)
- **SCoT du Grand Douaisis:** 481 km², 250 000 habitants, 65 communes
(approbation en décembre 2007)