Centre Ardèche SCoT

15 juin 2021

COTECH

Déplacements

Carrières

Enveloppes urbaines / Foncier

Ordre du jour

1 - Déplacements / mobilité

2- Carrières

3- Enveloppes urbaines / foncier : atelier « Cartes sur table »

1 Mobilité / Déplacements

« Inventer une mobilité durable sur un territoire contraint »

Qu'est-ce que le SCoT doit prendre en compte ?

Article L141-7 du Code de l'urbanisme prévoit :

Le DOO définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat […] en prenant en compte […] **les projets d'équipements et de desserte de transports collectifs.**

Il fixe :

- Les **orientations de la politique de mobilité** dans un objectif de **diminution de l'usage individuel de l'automobile ;**

- Les **grands projets d'équipements**, de réseaux et de desserte nécessaires au **fonctionnement des transports collectifs et de services ;**

- Les **objectifs chiffrés de densification** en cohérence avec l'armature territoriale et la **desserte par les transports collectifs.**

Article L101-2 du Code de l'urbanisme :

L'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs :

- …. la **diminution des obligations de déplacements motorisés et le développement des transports alternatifs à l'usage individuel de la voiture**,
- … la préservation de la **qualité de l'air**…
- La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la **réduction des gaz à effets de serre**, …

Par exemple, pour répondre à ses objectifs, le SCoT peut :

- ✓ *Préciser des principes de localisation d'aires de covoiturage, de parcs relais ou de bornes de recharge pour véhicules électriques,*
- ✓ *Préciser les liaisons à créer et l'articulation entre les réseaux de transports collectifs,*
- ✓ *Identifier les secteurs où le développement de transports collectifs est à renforcer.*

Objectifs du PADD → Traduction DOO

2 - Un Territoire Vivant

OBJECTIF 13 : Développer une mobilité solidaire qui vise à promouvoir toutes les initiatives permettant d'optimiser et de minimiser l'usage de la voiture pour répondre aux enjeux d'avenir (environnement, climat, coût et production d'énergie, etc.) sur un territoire fortement contraint par son relief et son accessibilité.

4 - Un Territoire Ouvert

OBJECTIF 27 : Développer une offre de transport en commun en lien avec les territoires voisins pour accéder aux équipements hors territoire (gare, etc.) et répondre aux déplacements domicile/travail.

Proposer des alternatives concrètes à l'usage de la voiture individuelle.

Aménager des pôles d'échanges multimodaux.

Soutenir et renforcer l'offre de transports en commun.

Aménager l'espace public pour les modes actifs.

Obj transversal

OBJECTIF 11 : Agir contre la précarité énergétique en promouvant une politique locale de rénovation des logements et de limitation des déplacements

OBJECTIF 33 : Promouvoir un pôle économique multimodal permettant de limiter le transport routier et de répondre aux enjeux d'avenir

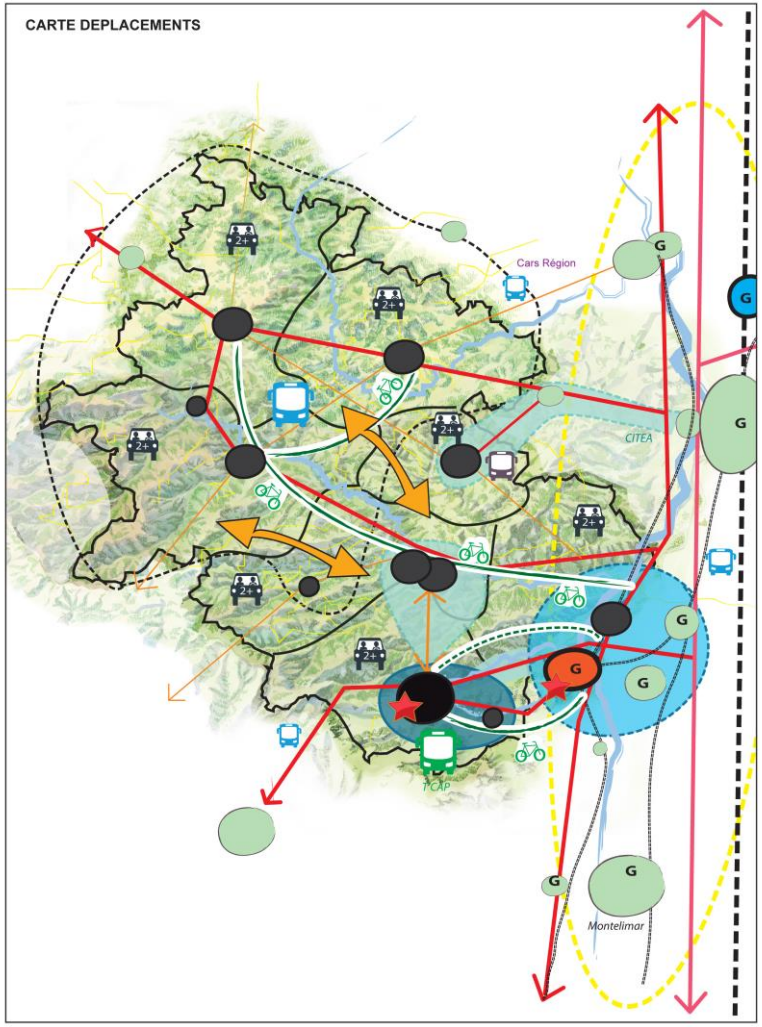
Adapter les modes d'urbanisation – densifier – pour limiter les déplacements.

PADD : Développer une mobilité solidaire qui vise à promouvoir toutes les initiatives permettant d'optimiser et de minimiser l'usage de la voiture pour répondre aux enjeux d'avenir *(environnement, climat, coût et production d'énergie, etc.)* sur un territoire fortement contraint par son relief et son accessibilité.

2-1-5-1 Eviter les déplacements en adaptant les modes d'urbanisation

PRESCRIPTION Miser sur une armature territoriale favorable à la réduction des déplacements

En orientant le développement résidentiel au plus proche des centres6villes, le SCoT permet la réduction des déplacements du quotidien. En ce sens, les documents d'urbanisme locaux prévoient une mixité fonctionnelle dans les secteurs urbanisés.



PADD : Développer une mobilité solidaire qui vise à promouvoir toutes les initiatives permettant d'optimiser et de minimiser l'usage de la voiture pour répondre aux enjeux d'avenir *(environnement, climat, coût et production d'énergie, etc.)* sur un territoire fortement contraint par son relief et son accessibilité.

2-1-5-2 Optimiser l'usage de la voiture dans un mode plus partagé

PRESCRIPTION Structurer un réseau de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) maillant le territoire

Le SCoT prévoit l'aménagement et la structuration de PEM dans les villes du pôle urbain privadois, les communes périurbaines ainsi que sur l'ensemble des centralités du territoire.

Les documents d'urbanisme locaux positionnent ces sites dans des lieux stratégiques (proches des centres-villes, le long de voieries structurantes) en tenant compte des aires de covoiturages, arrêts autostop organisés et arrêts de bus existants – quitte à devoir en déplacer pour les regrouper. Ces espaces doivent être équipés de parkings relais voitures, stationnements vélos sécurisés, être desservis par des cheminements piétons et vélos à proximité immédiate et disposer d'une information multimodale de qualité.

Sera complétée par une représentation graphique sur la carte générale pour identifier les secteurs stratégiques (Privas, Le Pouzin, etc.)

PADD : Développer une mobilité solidaire qui vise à promouvoir toutes les initiatives permettant d'optimiser et de minimiser l'usage de la voiture pour répondre aux enjeux d'avenir *(environnement, climat, coût et production d'énergie, etc.)* sur un territoire fortement contraint par son relief et son accessibilité.

2-1-5-2 Optimiser l'usage de la voiture dans un mode plus partagé

Prescription particulière pour les PEM de Privas et du Pouzin

PRESCRIPTION Pôle d'Echanges Multimodal de Privas

Le SCoT prévoit l'aménagement d'un PEM à Privas dans l'objectif de faciliter l'accès aux différents modes de déplacements et favoriser les échanges. Le PEM doit être localisé par la collectivité en prenant en compte :

- La proximité du centre-ville (accès facilité aux commerces, services et équipements),
- Un aménagement pour les modes doux (cheminements piétons, vélos, etc.) Ces cheminements doivent être raccordés aux voies douces locales existantes (Payre) ou en projet (Ouvèze),
- Le développement d'une politique de stationnement adapté à proximité.

Les correspondances avec les lignes de bus T'CAP et les lignes régionales doivent être facilitées : alignement des horaires, rapprochement des arrêts de bus.
Le PEM doit être organisé autour d'une information et d'une signalétique efficaces.

PADD : Développer une offre de transport en commun en lien avec les territoires voisins pour accéder aux équipements hors territoire (gare,etc.) et répondre aux déplacment domicile/travail.

4-1-2-2 Anticiper la réouverture aux voyageurs de la gare du Pouzin

PRESCRIPTION Pôle d'Echanges Multimodal du Pouzin

Le SCoT prévoit l'aménagement d'un PEM sur le quartier gare du Pouzin dont l'objectif est de faire de la réouverture de la gare une véritable vitrine des transports, ainsi qu'une des portes d'entrée touristiques du territoire. Le PEM doit comprendre :

- Un parking relais sécurisé,
- Une consigne vélos collective,
- Une aire de covoiturage (déplacement de l'aire existante) aux abords de la gare.

Les correspondances avec les lignes de bus T'CAP et les lignes régionales doivent être facilitées : alignement des horaires, rapprochement des arrêts de bus.

Afin de faciliter l'accessibilité aux modes actifs, des cheminements adaptés sont aménagés aux alentours de la gare. Ces cheminements sont notamment raccordés aux voies douces touristiques locales.

Le PEM doit être organisé autour d'une information et d'une signalétique efficaces.

T'CAP

P+R

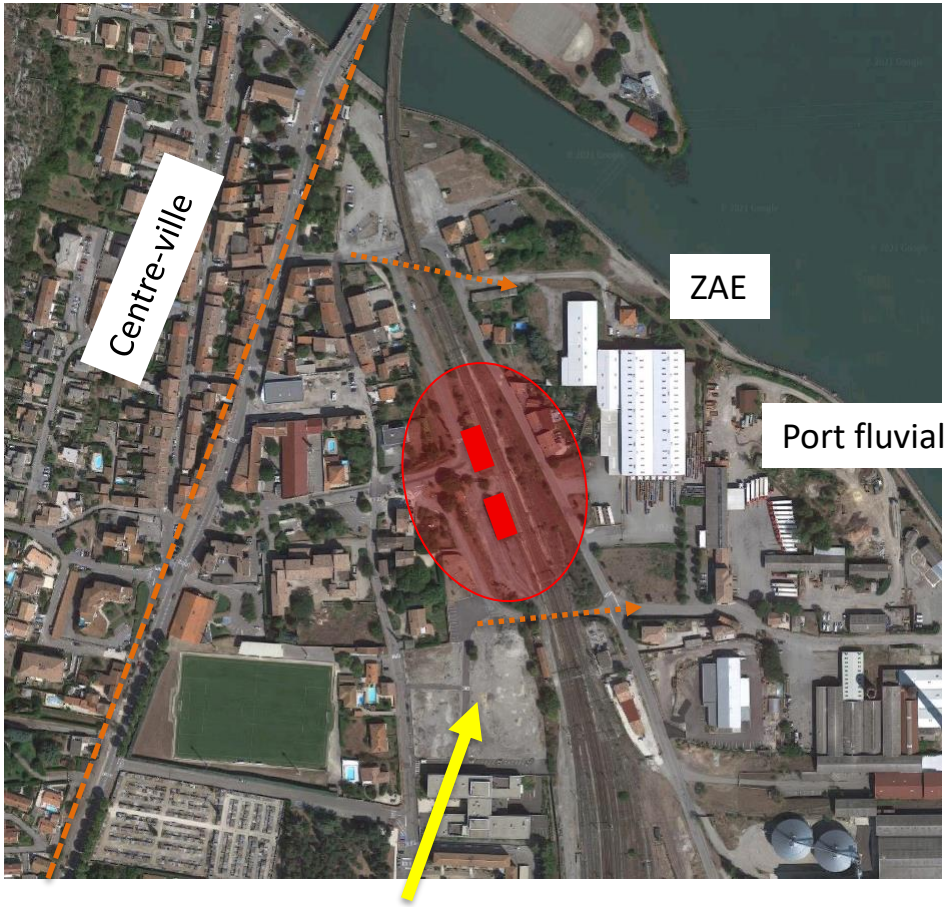
PADD : Développer une offre de transport en commun en lien avec les territoires voisins pour accéder aux équipements hors territoire (gare,etc.) et répondre aux déplacment domicile/travail.

4-1-2-2 Anticiper la réouverture aux voyageurs de la gare du Pouzin

PRESCRIPTION PEM du Pouzin : aménager un espace qualitatif

Le secteur de la gare doit faire l'objet d'une OAP dans le PLU de la ville pour intégrer les prescriptions d'aménagement suivantes :

- Favoriser l'intensité des activités à proximité : commerces, emplois,
- Prévoir des densités plus importantes pour les opérations de logements situées dans le secteur de la gare,
- Adapter et dimensionner le stationnement au regard des activités et du PEM,
- Aménager aux abords de la gare des espaces publics de qualité, apaisés et végétalisés, permettant les déplacements doux (piétons, vélos, etc.)



Opération en cours 120 logements collectifs

PADD : Développer une mobilité solidaire qui vise à promouvoir toutes les initiatives permettant d'optimiser et de minimiser l'usage de la voiture pour répondre aux enjeux d'avenir *(environnement, climat, coût et production d'énergie, etc.)* sur un territoire fortement contraint par son relief et son accessibilité.

2-1-5-2 Optimiser l'usage de la voiture dans un mode plus partagé

RECOMMANDATION Optimiser l'usage de la voiture individuelle

Les collectivités sont encouragées à développer des mobilités solidaires : covoiturage, autostop organisé, etc.

Les collectivité sont encouragées à soutenir les dispositifs de transports solidaires comme par exemple celui mis en place par « Eyrieux Solidarité ».

RECOMMANDATION Optimiser l'offre de stationnement

Afin de limiter la consommation foncière liée au stationnement, les collectivités locales sont invitées à organiser cette offre :

- Articuler les stationnements avec les offres alternatives (PEM),
- Mutualiser les stationnements dans les zones d'activités (à travers des OAP ou lors de la requalification d'une zone),
- Prévoir des stationnements perméables.

PADD : Développer une mobilité solidaire qui vise à promouvoir toutes les initiatives permettant d'optimiser et de minimiser l'usage de la voiture pour répondre aux enjeux d'avenir *(environnement, climat, coût et production d'énergie, etc.)* sur un territoire fortement contraint par son relief et son accessibilité.

2-1-5-3 Développer les modes actifs (marche, vélo…)

PRESCRIPTION Aménager les voieries pour les modes actifs

Pour rendre possible partout le déplacement à vélo, le SCoT prévoit l'aménagement de cheminements de proximité permettant d'articuler les voies douces ~~touristiques~~ avec les principales polarités du territoire tout en préservant leur vocation touristique.

Dans le but d'accorder plus de place aux modes actifs dans l'espace public, les documents d'urbanisme locaux étudient l'aménagement de cheminements piétons et vélos sécurisés. Le maillage de ces cheminements est renforcé afin d'effectuer des trajets les plus courts possibles.

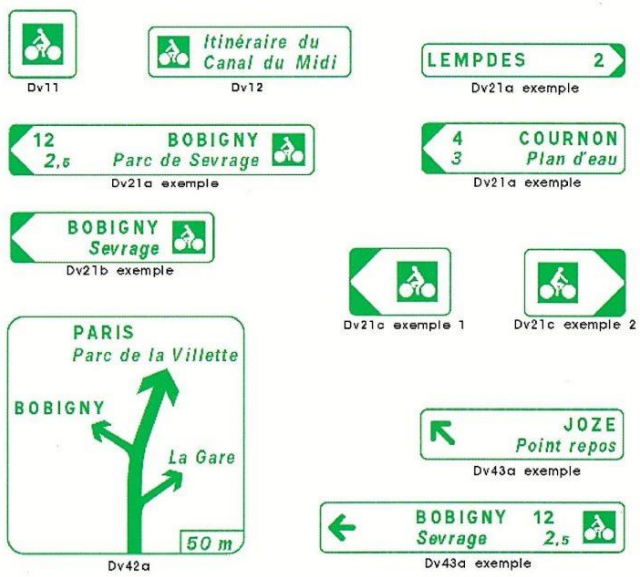
En lien avec les PEM (arrêts de bus, aires de covoiturage), ces cheminements visent à desservir les établissements scolaires, les établissements de services publics et les zones d'activités économiques. L'installation de stationnements adaptés vient compléter le développement de ce type de cheminements.

PADD : Développer une mobilité solidaire qui vise à promouvoir toutes les initiatives permettant d'optimiser et de minimiser l'usage de la voiture pour répondre aux enjeux d'avenir *(environnement, climat, coût et production d'énergie, etc.)* sur un territoire fortement contraint par son relief et son accessibilité.

2-1-5-3 Développer les modes actifs (marche, vélo…)

RECOMMANDATION Favoriser l'usage des modes actifs sur le territoire

Le SCoT incite les documents d'urbanisme locaux à apaiser les vitesses de circulation en développant les « zones 30 » ou « zones de rencontres » dans les espaces urbains, en particulier dans les villages-rues du territoire. Au niveau des connexions villes/voies douces, la mise en place de jalonnements adaptés indiquant les temps de parcours à pied et à vélo est encouragée. Ces connexions voies douces sont également articulées, de manière privilégiée, avec les éléments de trame verte et bleue locaux.



PADD : Développer une mobilité solidaire qui vise à promouvoir toutes les initiatives permettant d'optimiser et de minimiser l'usage de la voiture pour répondre aux enjeux d'avenir *(environnement, climat, coût et production d'énergie, etc.)* sur un territoire fortement contraint par son relief et son accessibilité.

2-1-5-4 Promouvoir l'écomobilité dans le cadre du travail

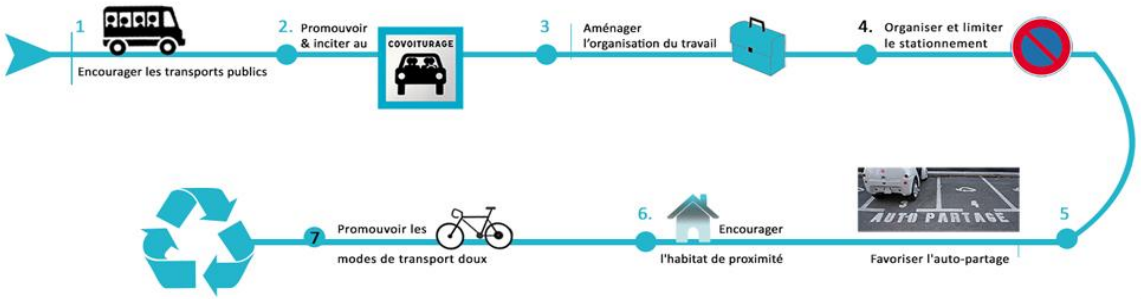
PRESCRIPTION Développer les mobilités alternatives desservant les zones activités économiques

La création ou l'extension de zones d'activités économiques stratégiques, majeures ou d'intérêt SCOT doivent être accompagnées par la mise en œuvre de politiques de déplacements et de mobilité adaptées à leur localisation et au type d'activités s'y trouvant (exemple : aménagement de cheminements modes actifs, desserte en bus, etc.).

RECOMMANDATION Repenser les mobilités dans les zones d'activités économiques

Dans le cadre de la révision de leur PLU, les collectivités sont invitées à engager des réflexions sur les déplacements dans les ZAE existantes. Les collectivités sont également encouragées à élaborer des Plans de Déplacement Inter-Entreprises dans les ZAE, favorisant l'utilisation des transports en commun, la pratique du covoiturage et le recours aux modes actifs.

Voir prescriptions pour les ZAE



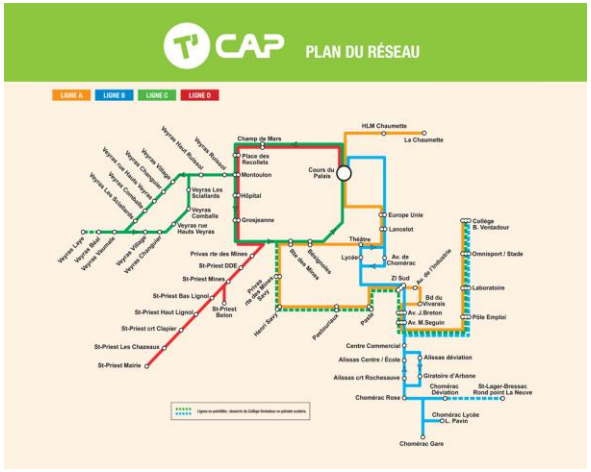
PADD : Développer une mobilité solidaire qui vise à promouvoir toutes les initiatives permettant d'optimiser et de minimiser l'usage de la voiture pour répondre aux enjeux d'avenir *(environnement, climat, coût et production d'énergie, etc.)* sur un territoire fortement contraint par son relief et son accessibilité.

2-1-5-5 Soutenir les TC et prévoir une urbanisation plus dense dans les secteurs desservis par le bus urbain T'Cap

PRESCRIPTION Densifier à proximité des transports collectifs

Les documents d'urbanisme locaux prévoient des densités plus importantes dans les secteurs desservis par les transports en commun ou susceptibles de l'être :

- Le pôle urbain privadois, les villes-portes vallée du Rhône, les communes péri-urbaines pour le transport collectif T'CAP et Vernoux-en-Vivarais pour le transport collectif CITEA,
- A proximité de la future gare du Pouzin,
- A proximité des axes stratégiques pour la création de transports en commun.

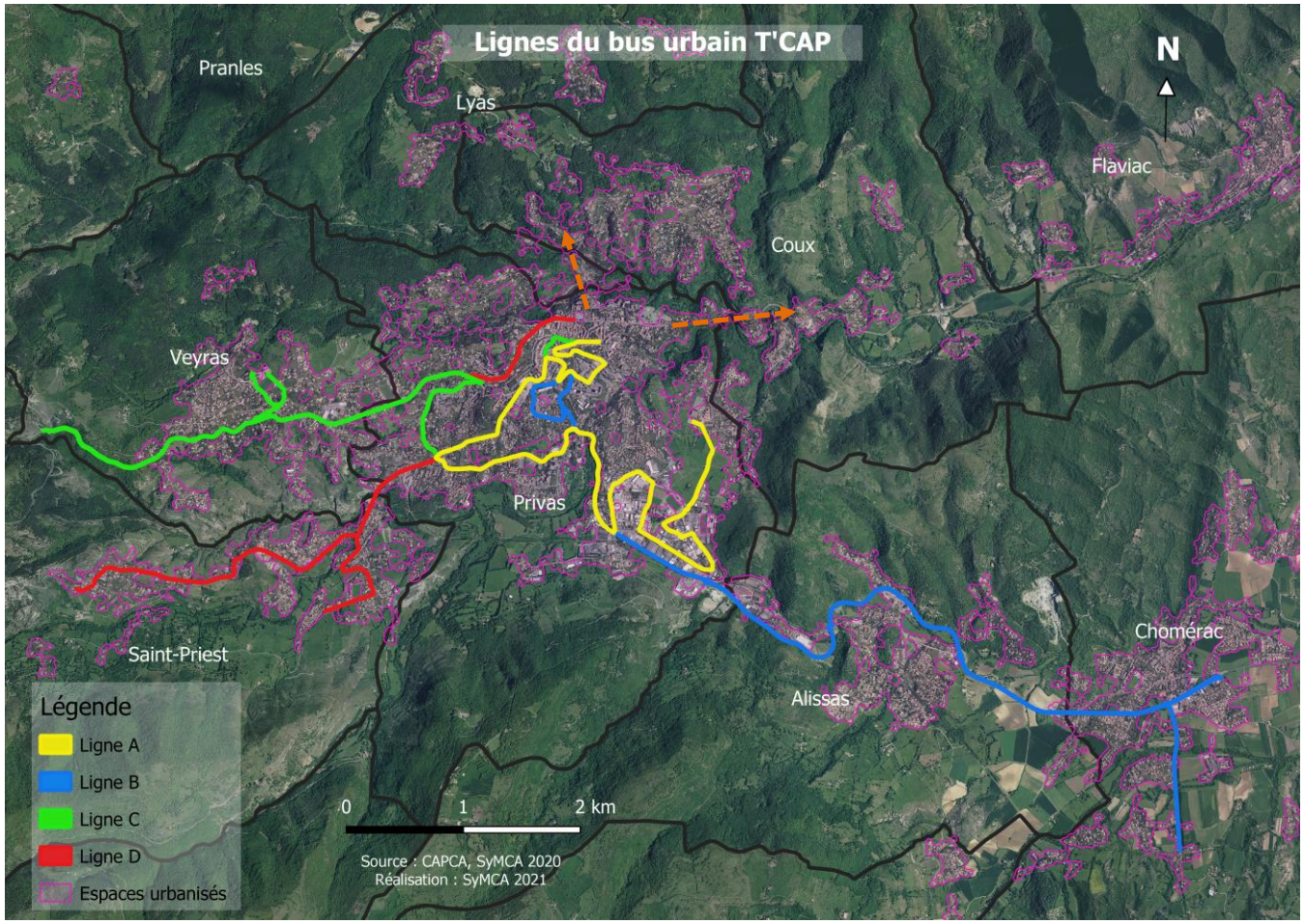


PRESCRIPTION Développer le réseau de transports en commun urbain T'CAP

Le réseau de transport urbain de la CAPCA T'CAP doit être renforcé et développé par des extensions visant à desservir à minima toutes les communes du pôle urbain privadois à terme.

PADD : Développer une mobilité solidaire qui vise à promouvoir toutes les initiatives permettant d'optimiser et de minimiser l'usage de la voiture pour répondre aux enjeux d'avenir *(environnement, climat, coût et production d'énergie, etc.)* sur un territoire fortement contraint par son relief et son accessibilité.

2-1-5-5 Soutenir les TC et prévoir une urbanisation plus dense dans les secteurs desservis par le bus urbain T'Cap



PADD : Développer une offre de transport en commun en lien avec les territoires voisins pour accéder aux équipements hors territoire (gare,etc.) et répondre aux déplacment domicile/travail.

4-1-2-1 Renforcer les cadencements des transports en commun inter-territoire

PRESCRIPTION Renforcer les liaisons inter-territoires

Les collectivités locales compétentes doivent soutenir et renforcer les lignes inter-territoires pour améliorer les déplacements domicile/travail, mais également pour accéder à des équipements structurants hors territoire comme la gare TGV de Valence :

- Mettre en place une liaison express de la ligne 73 reliant (Aubenas) Privas à Valence ville et/ou Valence TGV *(veiller à harmoniser les horaires).*

- Conforter les navettes reliant Le Pouzin-Loriol / La Voulte-Livron.

- Renforcer le cadencement des bus Citéa assurant la liaison Vernoux-Valence et de la ligne du Sept reliant Saint-Agrève – Lamastre – Tournon (jusqu'à la gare de Tain l'Hermitage).

PADD : Développer une offre de transport en commun en lien avec les territoires voisins pour accéder aux équipements hors territoire (gare,etc.) et répondre aux déplacment domicile/travail.

4-1-2-1 Renforcer les cadencements des transports en commun inter-territoire

PRESCRIPTION Proposer des extensions de lignes pour faciliter les déplacements en TC

Afin de faciliter les mobilités et proposer une alternative à la voiture individuelle, certaines liaisons pourraient être améliorées ou étendues :

- Etendre la ligne Le Cheylard-Valence jusqu'à Saint Martin de Valamas,
- Proposer des liaisons inter-bassins de vie, notamment dans les déplacements domicile/travail (Lamastre/Le Cheylard par exemple).

RECOMMANDATION Proposer l'ouverture des transports scolaires à tous les publics.

Poursuivre sur la CCVE et la CCPL l'expérimentation d'ouverture des bus scolaires au public afin qu'ils maillent le territoire, ce qui peut constituer un préalable avant la mise en place de lignes plus régulières.

2 Exploitation des carrières

Maintenir l'approvisionnement local

Lyas

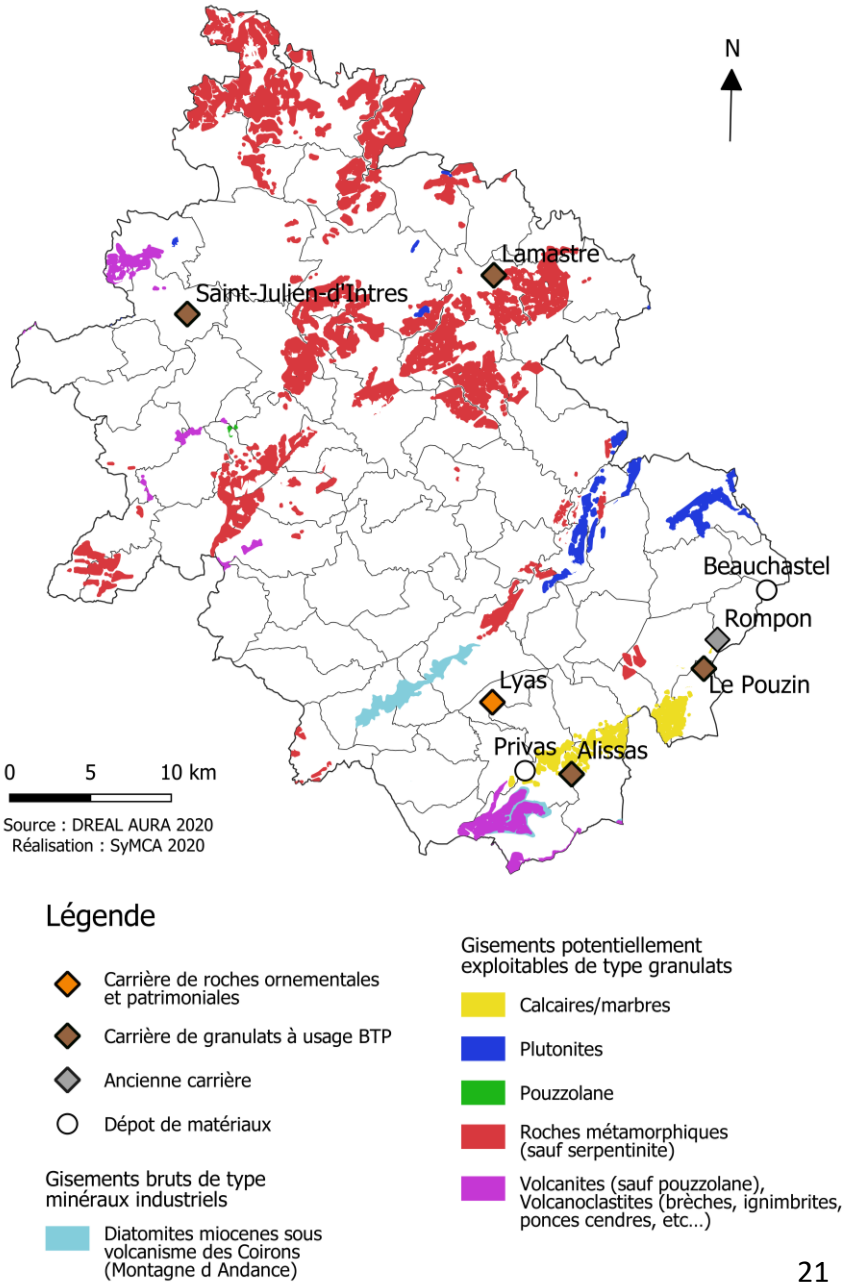
Lamastre

Le Pouzin

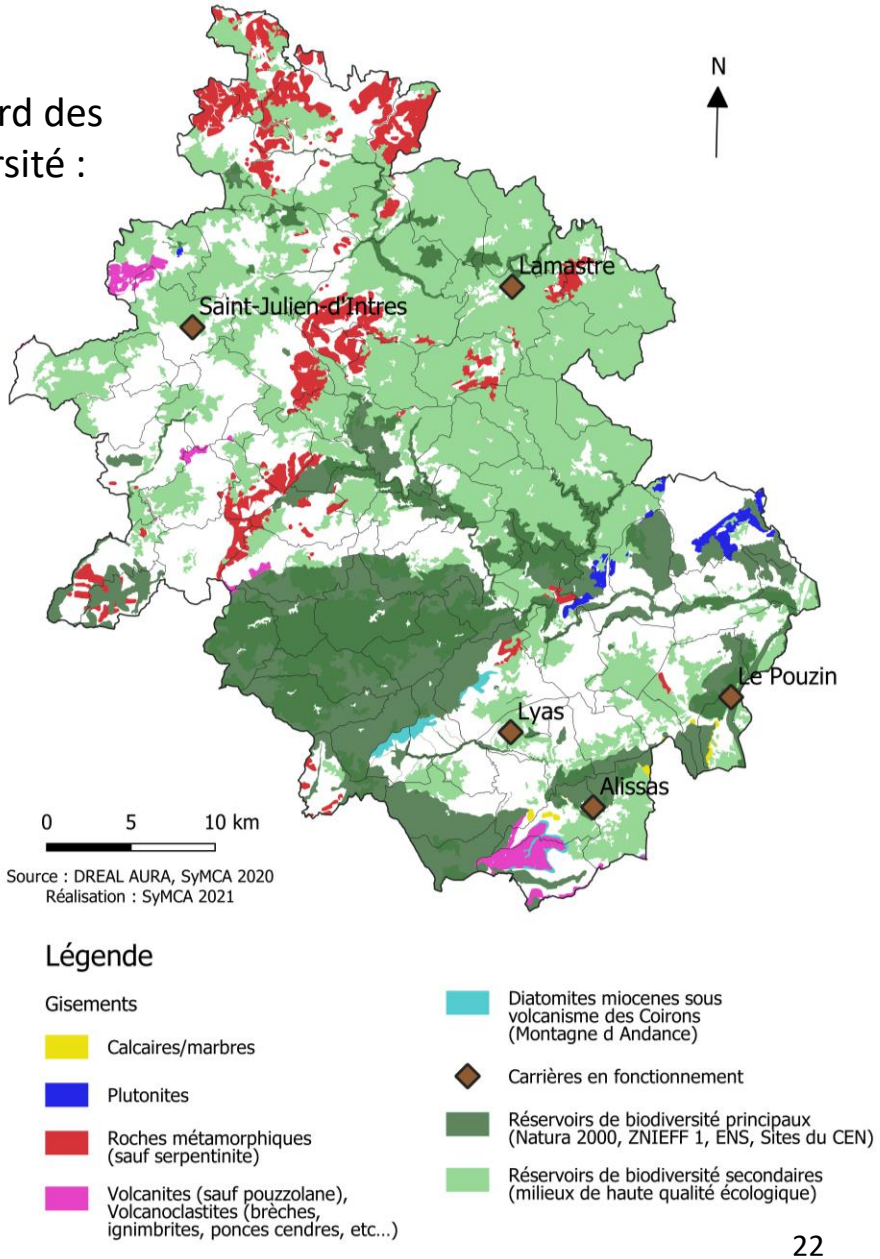
Echange UNICEM

Gisements et carrières en Centre Ardèche :

Carrière	Commune	Roche	Matériaux extraits	Echéance
CMCA (Matériaux Calcaires d'Alissas)	Alissas	Calcaires	Usage BTP (granulats ou matériaux>80)	2023
ROFFAT – Lamastre	Lamastre	Granite et granulite	Usage BTP (granulats ou matériaux>80)	2021
LAFARGEHOLCIM GRANULATS	Le Pouzin	Calcaires	Usage BTP (granulats ou matériaux>80)	2032
ANDRE LOUIS PIERRE	Lyas	Grès	Roches ornementales et patrimoniales	2042
CARRIERE DES CHENES -Saint Julien d'Intres	Saint-Julien d'Intres	Basalte	Usage BTP (granulats ou matériaux>80)	2025



Exploitabilité des gisements au regard des enjeux de biodiversité :



<u>PRESCRIPTION</u> Permettre la continuité de l'activité des carrières existantes

Afin de garantir un approvisionnement local en matériaux de construction, les documents d'urbanisme locaux privilégient le renouvellement et/ou l'extension des carrières actuellement en fonctionnement. La création de carrières nouvelles n'est pas autorisée. En fin d'activité, les sites d'extraction doivent être renaturés et retrouver une fonctionnalité proche de leur état écologique initial.

3 Atelier « Cartes sur table »

Travail des enveloppes urbaines avec les communes

Projet de loi en cours *« Climat et Résilience »* : notion de **Z.A.N** ***(Zéro Artificialisation Nette)***

En cours de discussion: définition de « l'artificialisation », modalités de transcription dans les documents d'urbanisme, délais d'application …

Nécessité de définir dans le DOO un modèle de développement qui **vise la sobriété foncière** pour s'inscrire dans cette **trajectoire Z.A.N**

P.A.S : **OBJECTIF 14 :** Limiter la consommation foncière en vue du développement futur en agissant sur le renouvellement urbain, les modes d'urbanisation et la protection des terres agricoles et des espaces naturels.

Dans le DOO, le SCoT :

- Détermine le **nombre d'hectares « disponibles » pour les 20 prochaines années** pour le résidentiel *(habitat, équipement)* et l'économie *(ZAE, commerces),*
- Définit des limites claires au développement de l'urbanisation par la mise en place **d'enveloppes urbaines** pour chacune des 82 communes,
- Désigne les **secteurs** dans lesquels les communes devront analyser les capacités de **densification.**
- *Transversal : des densités variées et des formes urbaines adaptées pour favoriser les parcours résidentiels et orienter le développement vers la mobilisation des friches et les sols déjà artificialisés, des mesures pour limiter l'imperméabilisation des sols (trame brune), et propose des dispositifs de compensation.*

Anticiper l'avenir en se basant sur la consommation passée : le SCoT mesure la consommation foncière des 10 dernières années.

Enveloppe urbaine en 2010 = 3620 ha

Enveloppe urbaine en 2020 = 4519 ha

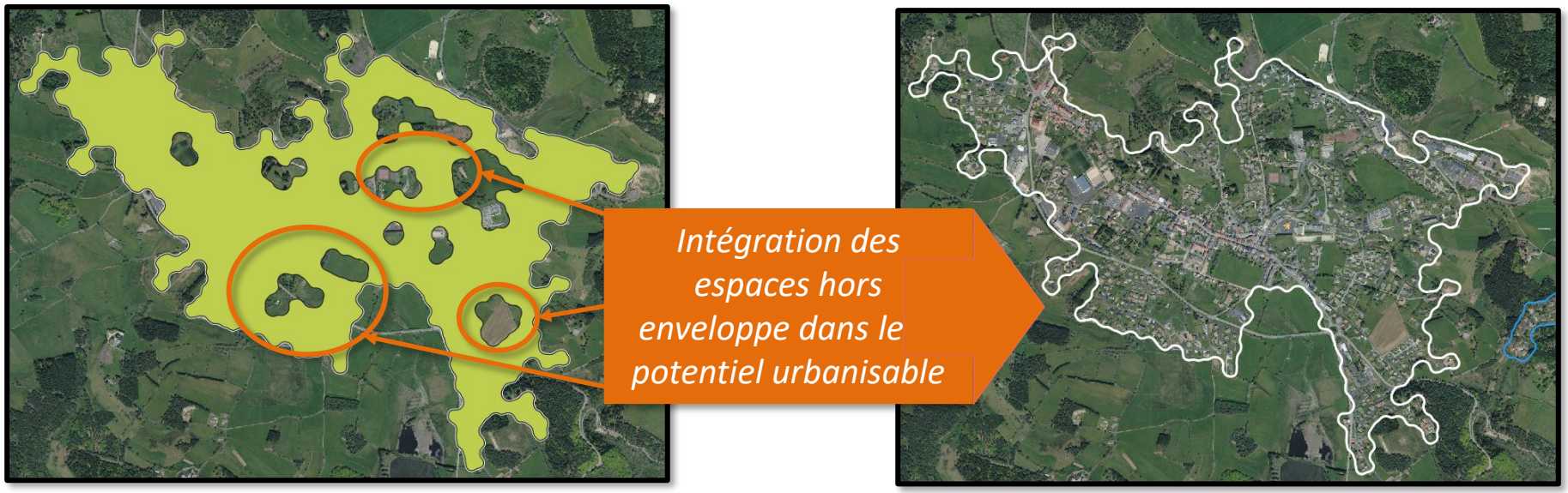
➔ *La consommation foncière entre 2010 et 2020 a été de **899ha,** soit **90 ha/an** toutes activités confondues.*

<u>Enjeux</u> : Limiter la consommation foncière au regard de la dernière décennie tout en **permettant un développement de chacun, en cohérence avec l'armature territoriale.**

Loi Climat et Résilience : diviser par 2 en 10 ans, puis atteindre le ZAN.
Pour les SCoT voisins arrêtés ou approuvés : division par 2 en 20 ans…

Proposition du principe de « l'enveloppe urbaine » :
offrir des capacités de développement aux communes tout en contenant l'urbanisation sur la période 2020-2040

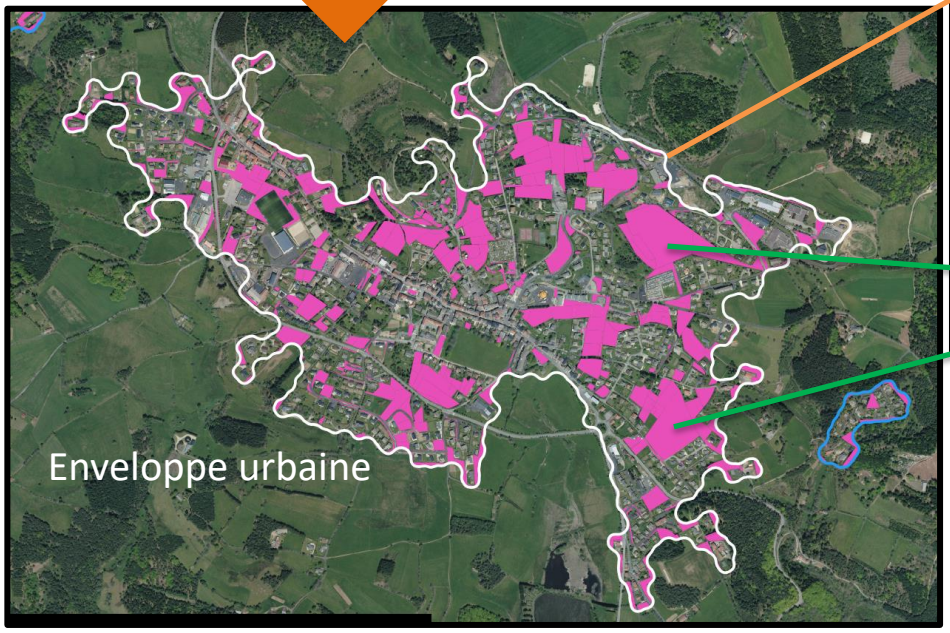
Une enveloppe urbaine théorique autour du bâti qui sert de base à l'analyse de la consommation foncière

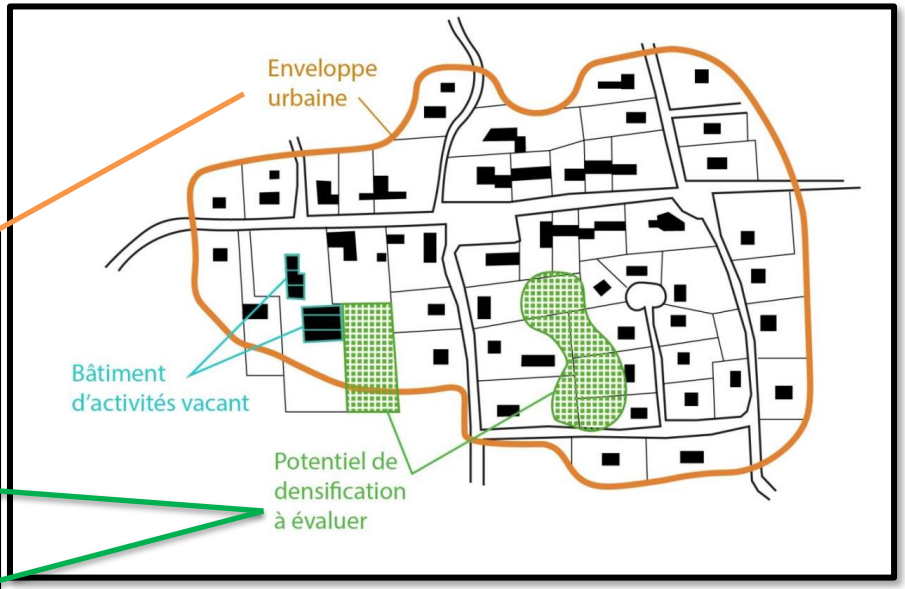


Objectif final : définir une **enveloppe urbaine concertée avec chaque commune** pour sécuriser le foncier agricole, limiter l'étalement urbain, favoriser la densification, prendre en compte les trames écologiques, intégrer les risques, etc. en lien avec les projets locaux.

L'enveloppe urbaine concertée du SCoT contient les capacités d'urbanisation des communes à horizon 2040.

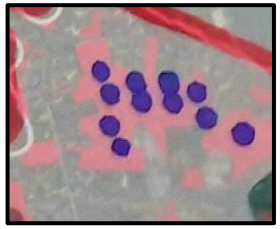
Les PLU(i) analysent les capacités de densification et de mutation (friches) au sein des enveloppes urbaines concertées



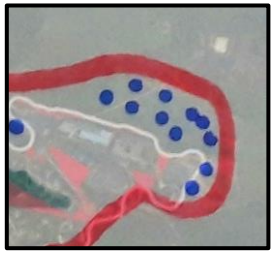


Passer d'une enveloppe urbaine théorique à une enveloppe urbaine concertée

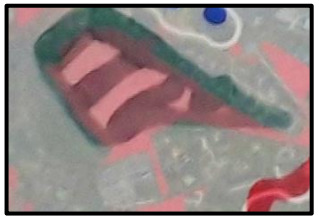
Coupure d'urbanisation identifiée par le SCoT



Densification dans l'enveloppe

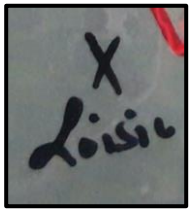


ZAE en extension



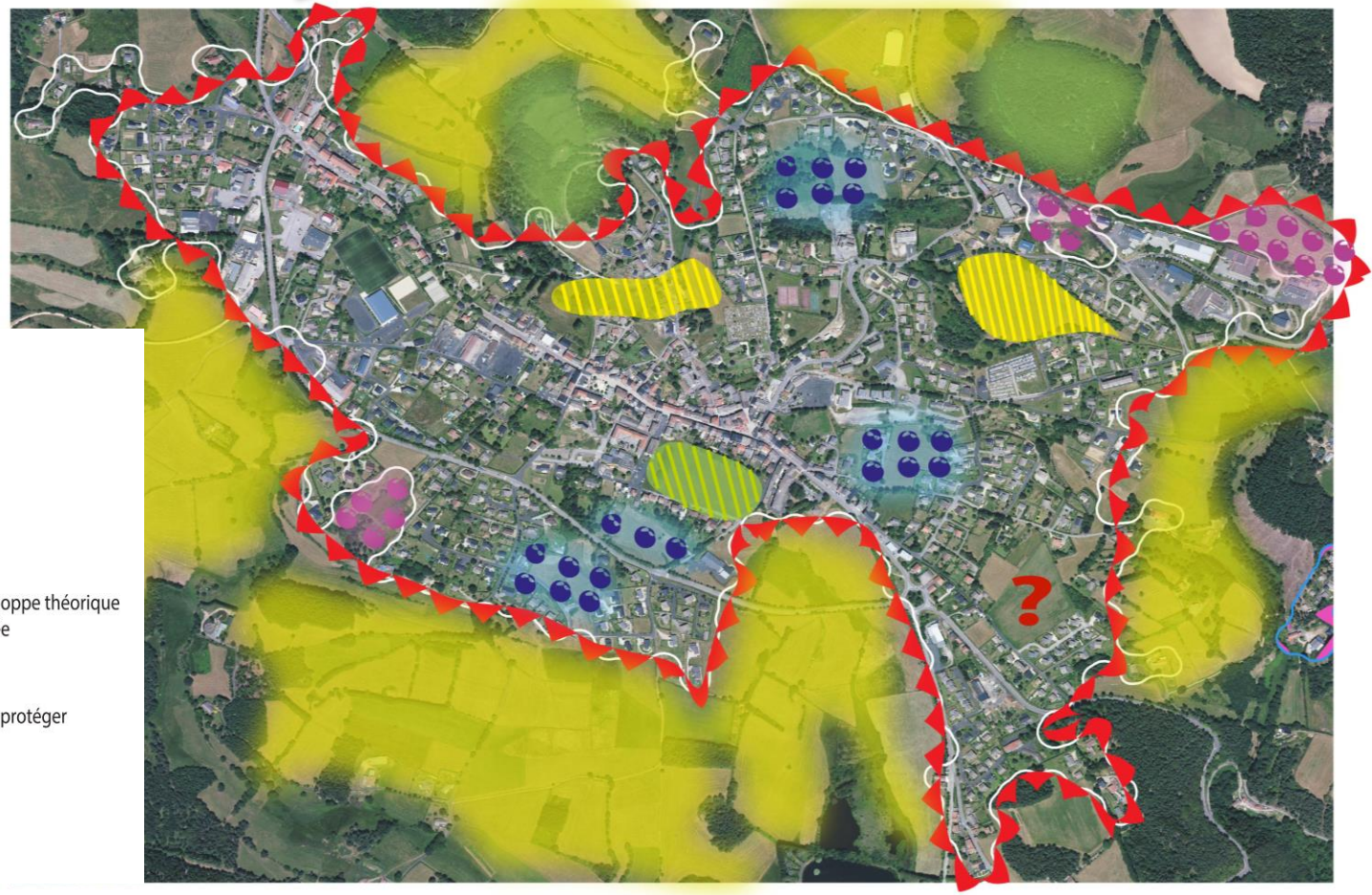
Espaces agricoles ou naturels protégés dans l'enveloppe

Hameau hors enveloppe



Projet tourisme/loisirs

<u>Objectif de l'atelier</u> : travailler avec chaque commune pour passer d'une enveloppe urbaine théorique à une enveloppe urbaine concertée.



Enveloppe théorique

Enveloppe concertée

Espaces à densifier

Espaces en extension de l'enveloppe théorique intégrés à l'enveloppe concertée

Espaces agricoles et naturels à protéger dans l'enveloppe

Espaces agricoles à protéger

Prochain Cotech en format réunion PPA en octobre

Transmission en septembre du projet de PADD transformé en P.A.S et du DOO concerté