

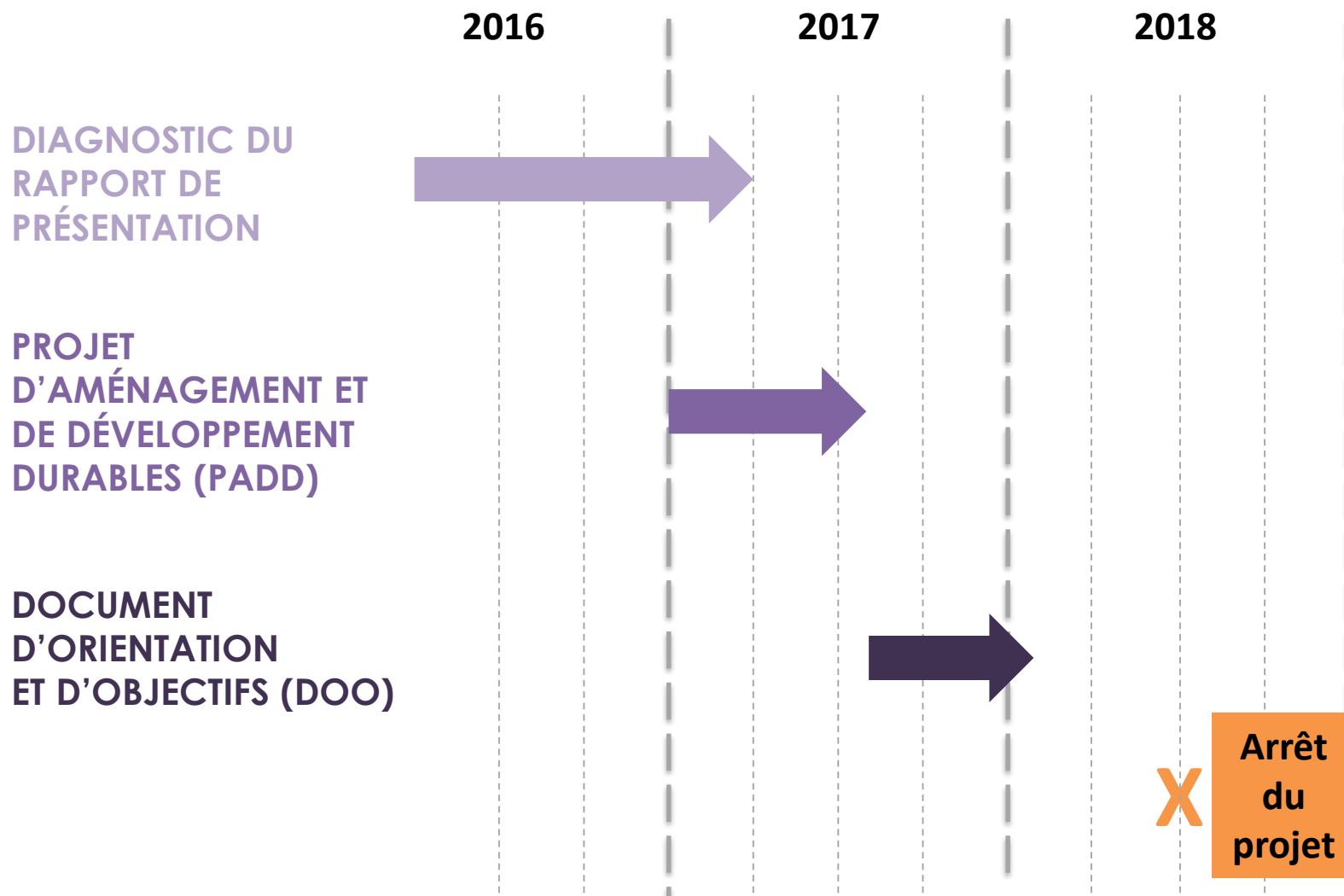
DOO

**SCoT Pays Beauce Gâtinais en
Pithiverais**

Ateliers thématiques - Déplacements



> CALENDRIER GLOBAL DE LA RÉVISION



OBJECTIF : SCoT approuvé fin 2018

Introduction

Objectifs des ateliers thématiques :

- (Re)définir le projet de territoire à horizon 20 ans,
- Répondre aux nouveaux enjeux du diagnostic (qui s'inscrivent dans le cadre du code de l'urbanisme) (cf diapo suivante),

Les « règles du jeu » :

- L'attention est ici focalisée sur les éléments à modifier ou à compléter,
- Ces ateliers ne sont pas des ateliers de restitution, mais d'échange : les élus doivent avoir le dernier mot sur leur projet.

La cadre du code de l'urbanisme ?

Le DOO :

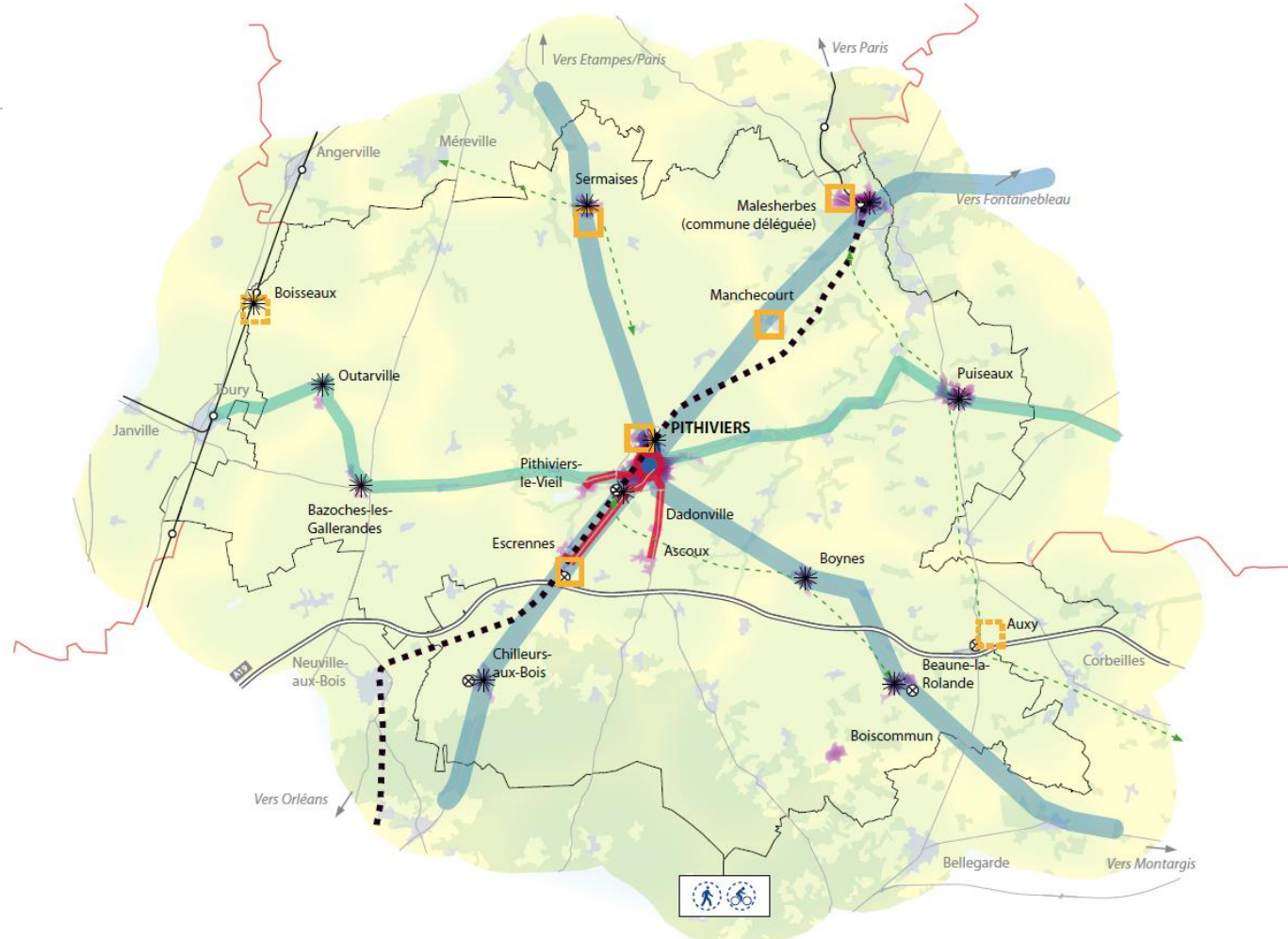
- peut définir des secteurs, en fonction de leur desserte en transports collectifs, sur lesquels les PLU devront **prévoir une densité renforcée** (minimale ou maximale)
- peut préciser les conditions permettant de favoriser le développement de **l'urbanisation prioritaire** dans les secteurs desservis par les transports collectifs,
- peut préciser des objectifs minimaux ou maximaux en matière de stationnement de véhicules motorisés et des objectifs minimaux pour les véhicules non motorisés.

Programme de l'atelier

- **Articuler déplacements et urbanisme (diminuer les distances parcourues et la dépendance à la voiture individuelle)**
- **Développer les alternatives à la voiture individuelle (articuler déplacements et aménagements)**

- **Articuler déplacements et urbanisme,**
- **Développer les alternatives à la voiture individuelle,**

Objectifs du PADD (p. 33)









I. Mieux articuler urbanisme et déplacements




-  Renforcer les pôles du territoire et promouvoir un urbanisme des proximités
-  Encourager la création de parkings multimodaux
-  Desserte des Zones d'Activités par des modes collectifs

II. Encourager les alternatives à la voiture individuelle

Soutenir une organisation globale des transports

-  Des lignes structurantes cadencées
-  Des lignes structurantes d'équilibre
-  Un transport à la demande organisé à l'échelle des bassins de vie
-  Des connexions performantes au sein du pôle urbain (TC, modes)
-  Réouverture de la ligne SNFC souhaitée
-  Développer le potentiel des gares existantes (intermodalité, densification...)

Développer les autres modes

-  Développer les modes actifs sur l'ensemble du territoire
-  Voies vertes potentielles
-  Conforter le covoiturage (aires existantes)

Objectifs du PADD (p. 29-31)

- **Renforcer les pôles du territoire et limiter la dépendance aux agglomérations voisines (→ traité dans les axes 2 et 4)**
- **Diminuer les besoins en déplacements,**
- **Promouvoir un urbanisme des proximités.**
- **Urbaniser prioritairement les secteurs les mieux desservis**
- **Développer l'intermodalité**
- **Fluidifier le stationnement**

Numérique (p. 22 et 38)

Les équipements structurants*, les zones d'activités économiques et les opérations d'habitat de plus de 10 logements, sont à réaliser de manière préférentielle dans les zones desservies par un réseau numérique, existant ou programmé, en prenant en compte le plan départemental « Lysséo » (cartographie présente dans le diagnostic) en concertation avec l'agence « Loiret numérique ».

**A titre d'exemple et de manière non exhaustive, sont entendus comme équipements structurants : collège, lycée, piscine, médiathèque et/ou de façon générale, tout équipement intercommunal ou voué à desservir l'ensemble d'un bassin de vie.*

Le SCoT encourage les pratiques qui permettent de réduire les besoins en déplacements :

- Télétravail,
- Télémédecine,
- Télé-éducation,
- Regroupement des services,
- Vente à distance, tournées...

Numérique

Le SCoT propose, dans la centralité des pôles urbains, la création d'un espace mutualisé (*co-working*) adapté au télétravail (bureaux, connexion, équipements communs, salle de visio-conférence...).

Favoriser la mixité urbaine

Dans les pôles urbains, les centres bourgs des pôles structurants et les espaces centraux des communes rurales et périurbaines, la mixité urbaine entre habitat, commerces de proximité, équipements, voire artisanat devra être proposée par les documents d'urbanisme locaux, sauf justification contraire (nuisances incompatibles avec le voisinage d'habitations, forte consommation d'espace...).

+ renvoi aux orientations de l'axe 2 (favoriser la densité des formes urbaines, le comblement des dents creuses...)

Augmentation de la densité

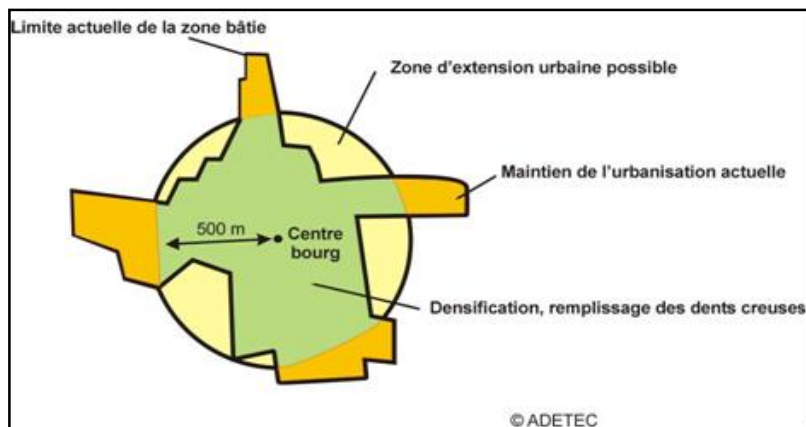
Le SCoT privilégie une augmentation de la densité sur les secteurs situés à moins de 1 kilomètre du mail sud de Pithiviers et de la gare de Malesherbes.

Urbanisation prioritaire

Le SCoT demande une urbanisation prioritaire des secteurs situés à moins de 500 m des centres villages (communes rurales) et à moins de 1 kilomètre des centre bourgs (pôles structurants).

Le SCoT demande une urbanisation prioritaire des secteurs situés à moins de 500 mètres à pied autour des arrêts de transports collectifs.

Schémas de principe :



Fluidifier le stationnement

Le SCoT demande aux documents d'urbanisme locaux d'engager une réflexion sur le stationnement aux abords de leurs centralités.

Le stationnement de courte durée desservant les commerces et équipements de proximité doit être suffisamment fluide et permettre un accès aisé aux services centraux.

Des stationnements de longue durée doivent être prévus afin de desservir les espaces habités et de ne pas saturer les espaces de stationnement centraux.

Fluidifier le stationnement

Le SCoT recommande, dans les espaces centraux saturés desservant des commerces ou équipements, de fluidifier le stationnement grâce à des aménagements de type « zone bleue ».

Encourager la mutualisation du stationnement.

Encourager la réalisation de places équipées de bornes recharges.

- **Articuler déplacements et urbanisme,**
- **Développer les alternatives à la voiture individuelle,**

Modes doux de déplacements

Il convient de rechercher, à l'échelle de chaque commune et entre les communes du pôle urbain central, un maillage complet en modes doux entre les principaux pôles de déplacements : centre-ville, équipements, arrêts de bus, zones d'emplois...

Des parkings vélos (si possible couverts et sécurisés) devront être implantés à proximité immédiate de ces principaux pôles de déplacements.

Le SCoT recommande la mise en place d'outils d'encouragement à la pratique du vélo (subventions, systèmes de prêt...).

Intermodalité

Dans les pôles urbains et les pôles structurants, des espaces de connexion entre les transports collectifs, la voiture et les modes doux de déplacements seront à envisager par les documents d'urbanisme locaux.

Le SCoT recommande la mise en place d'orientations d'aménagement et de programmation thématiques (maillage en modes doux, stationnement, intermodalité...) dans les pôles urbains et les pôles structurants.

Partage de l'espace public

Dans les centres des pôles urbains et des pôles structurants, le SCoT demande un partage des espaces publics au bénéfice des piétons et modes doux de déplacements.

A cette fin, le SCoT préconise de ne pas y augmenter le nombre de places de stationnement ni l'emprise de la voirie.

Dans les centres des pôles urbains et des pôles structurants, le SCoT demande de ne pas surévaluer les besoins en stationnement dans les espaces à proximité des transports et équipements.