

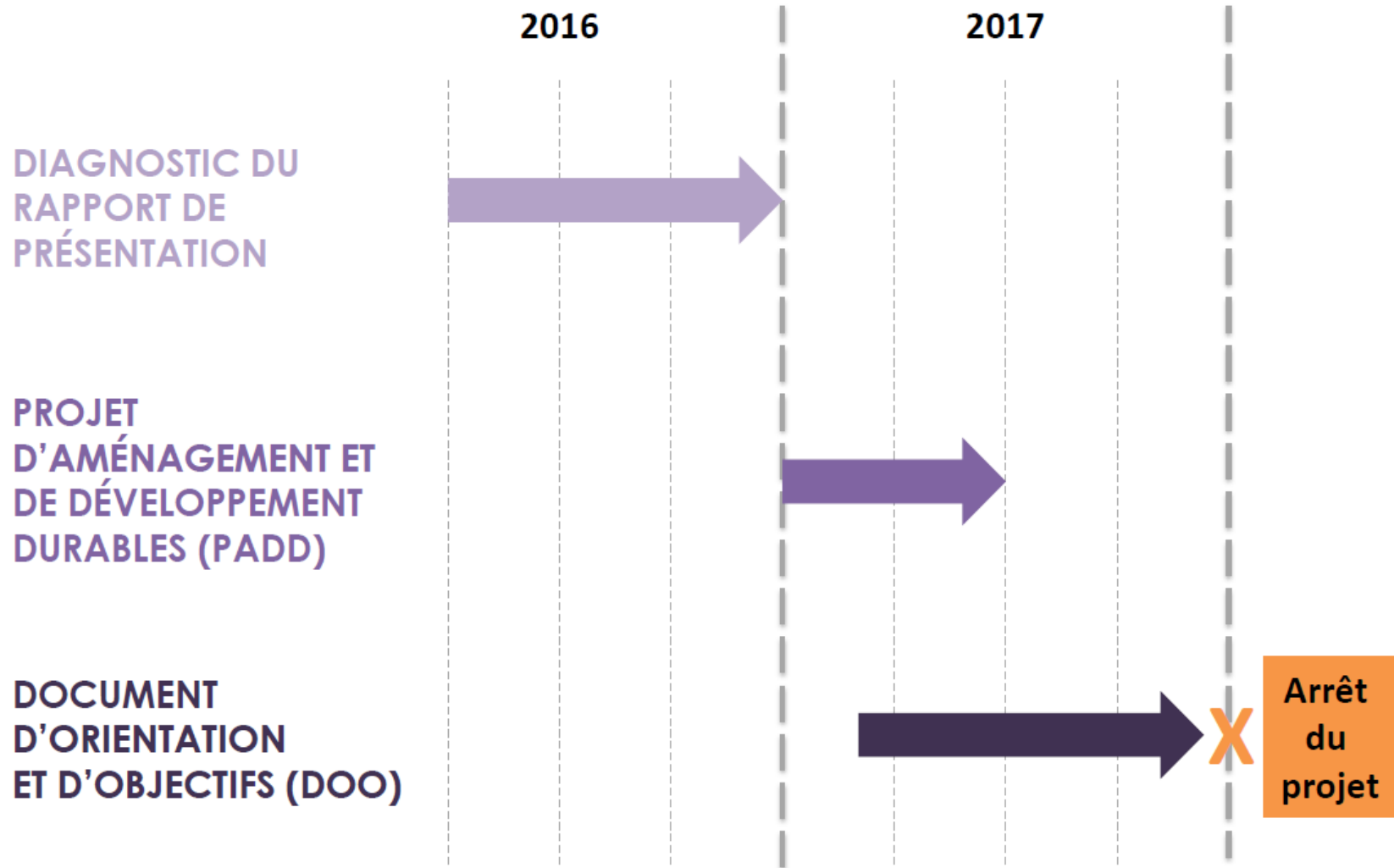
PADD

SCoT Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais

Ateliers thématiques - Déplacements



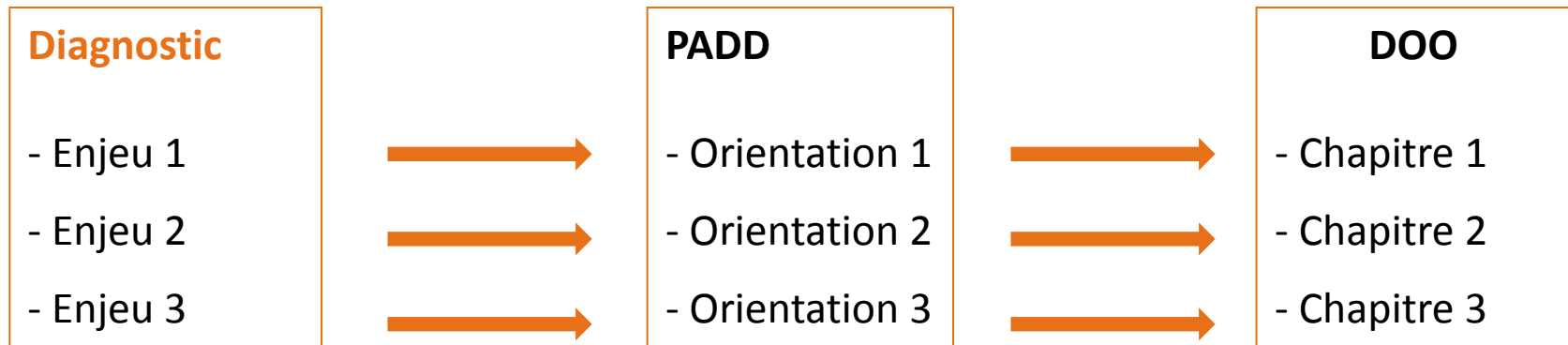
Le calendrier de la révision



OBJECTIF : SCoT approuvé au 1^{er} semestre 2018

Rappel : les attendus du SCoT

- Chaque enjeu du diagnostic devra faire l'objet d'un objectif du PADD...
- ...et avoir une traduction opposable dans le DOO, sous forme de prescription, ou de recommandation.



Parallélisme des formes dans les pièces constitutives du SCoT

Exemples :

- **Diagnostic :** *Fragilisation des commerces et des services dans les centre-villages et centre-bourgs,*
- **PADD :** *Objectif de conforter les commerces de proximité,*
- **DOO :** *Orientations pour dynamiser les centralités de bourg, pour limiter les développements commerciaux hors des taches urbaines.*

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.

« Un enjeu majeur relevé lors des ateliers territoriaux »

Que demande/ permet le code de l'urbanisme ?

Le PADD :

« fixe les objectifs des politiques publiques pour les transports et les déplacements, avec une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacements ».

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.

Au-delà du SCoT : les plans de mobilité rurale

« *Art. L. 1213-3-4.* – Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules et les modes de déplacement non motorisés.

« Le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative d'un établissement public ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural. Le plan couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore. »

Programme de l'atelier DÉPLACEMENTS

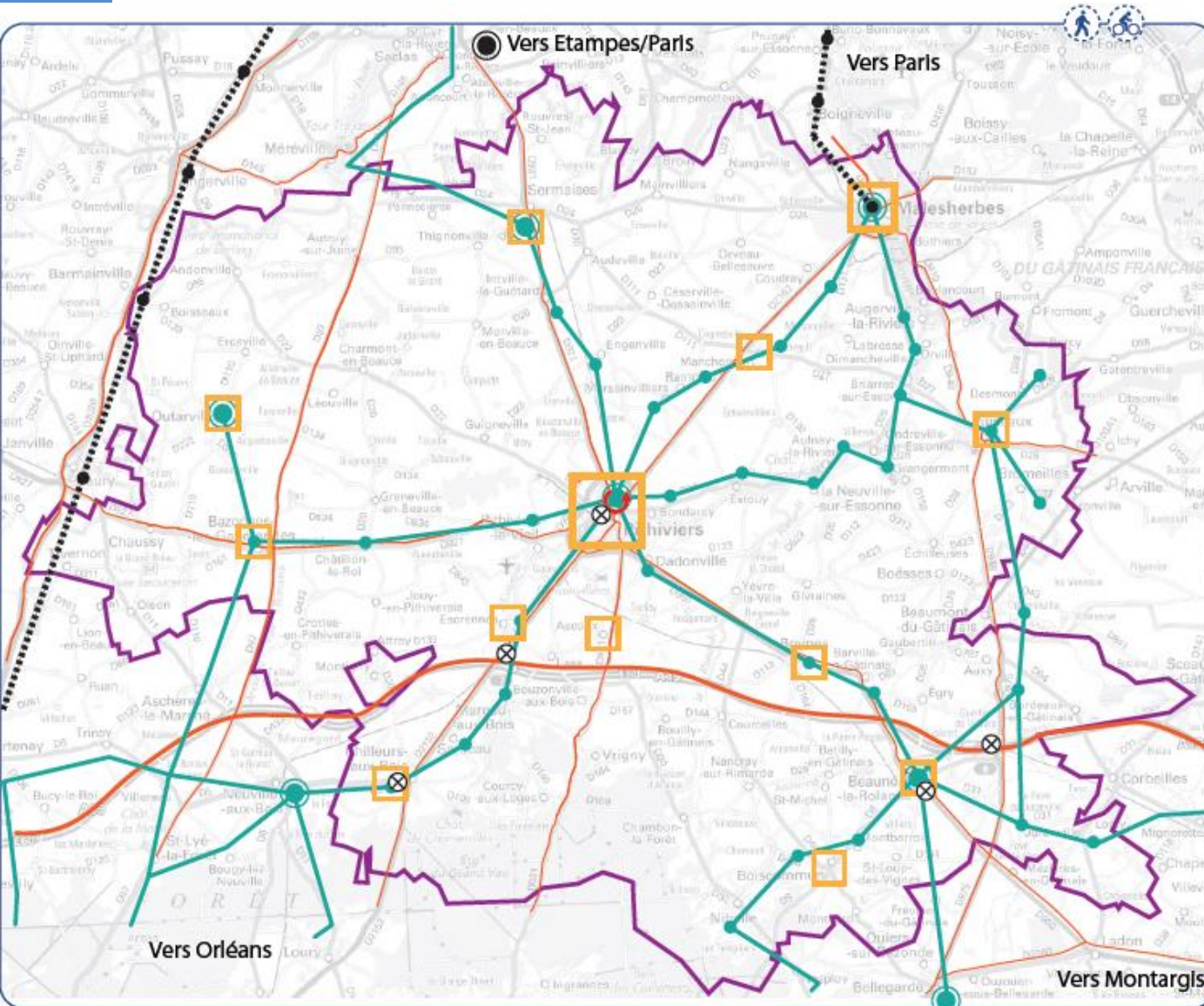
- **Articuler déplacements et urbanisme (diminuer les distances parcourues et la dépendance à la voiture individuelle)**
 - Quels grands objectifs de déplacements en lien avec l'armature territoriale
 - Promouvoir le bourg / le village des courtes distances
- **Développer les alternatives à la voiture individuelle (articuler déplacements et aménagements) :**
 - Les transports collectifs,
 - Le co-voiturage,
 - Les modes « actifs de déplacements »,
 - Les alternatives à la mobilité des personnes...

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



Enjeux validés dans le diagnostic

- **Un territoire sous influence de pôles extérieurs,**
- Des pôles d'emplois et/ou de services générateurs de déplacements qui se contractent et se fragilisent, mais une **population qui se disperse,**
- Des **besoins en mobilité affirmés et variés,**
- Une **dépendance accrue à la voiture individuelle,** notamment dans les espaces ruraux, qui génère des effets indésirables mais un mode de déplacement qui reste indispensable à certaines populations, notamment rurales,
- Un **recours marginal et souvent contraint aux autres modes de déplacements,** (faiblesse des autres alternatives).



Enjeux validés dans le diagnostic



Des dynamiques antagonistes qui génèrent un grand nombre de déplacements



-  Une concentration de l'emploi et des services
-  Un habitat qui tend à se disperser

Un réseau routier efficace, à la fois centré sur Pithiviers et attiré par Paris et Orléans



-  Axes routiers les plus fréquentés
-  L'A19 vers une montée en charge?

Des alternatives au «tout voiture» peu concurrentielles et non coordonnées




-Un réseau interurbain qui doit achever sa mue

-  Une logique «grandes lignes» grévée par le transport scolaire (cabotage)...
-  Pôles vers lesquels sont organisés les rabattements du TAD du Conseil Général


-Un transport ferroviaire pour aller travailler en IDF

-  Des lignes ferroviaires permettant d'accéder aux pôles d'emplois du Grand Paris
-  La gare RER d'Etampes très prisée par les travailleurs du Pithiverais

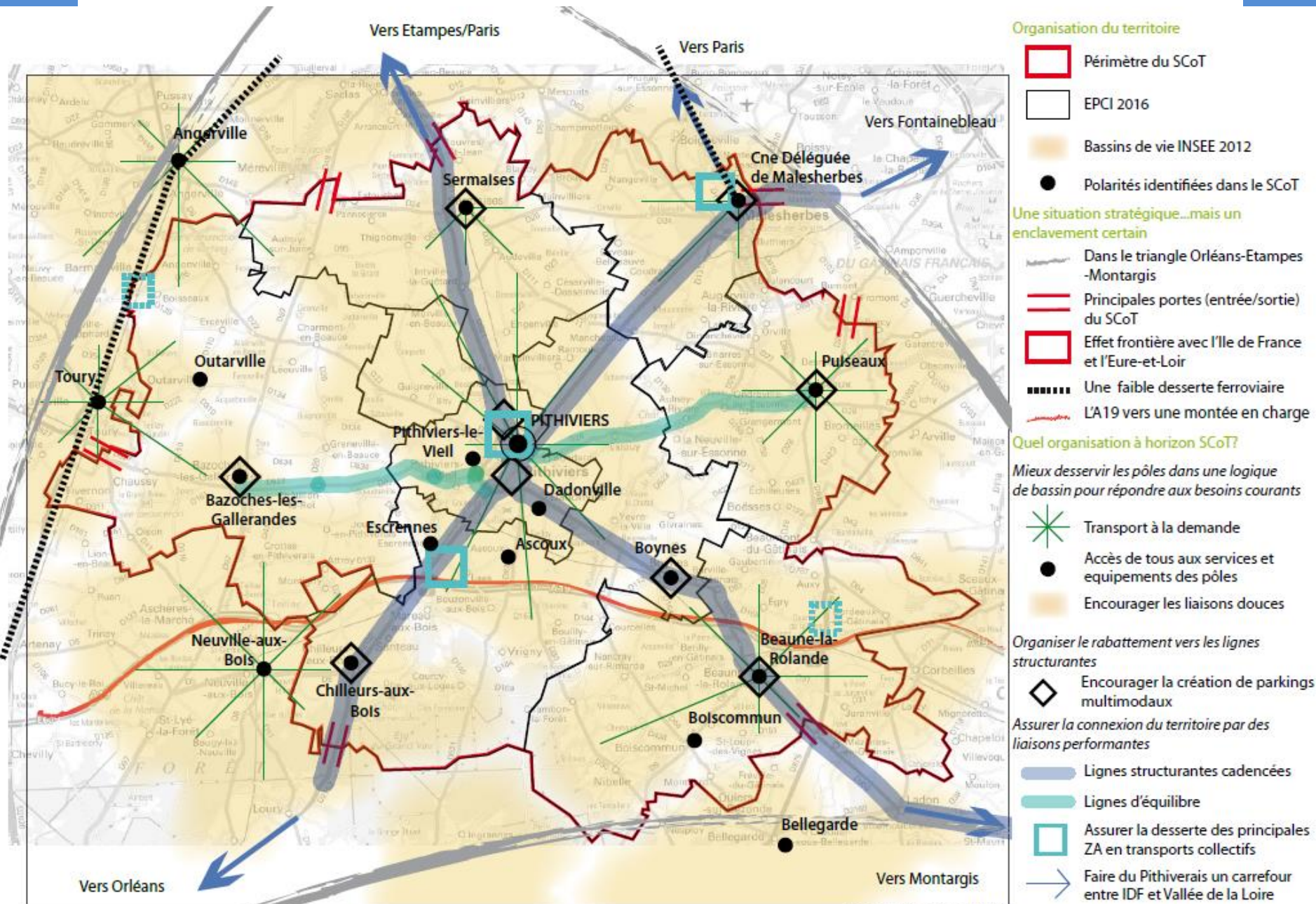
-D'autres pratiques peu développées

-  Aire de covoiturage
-  Des modes actifs contraints par le tout voiture
-  Navette mise en place sur Pithiviers

Une faible coordination entre les différents modes

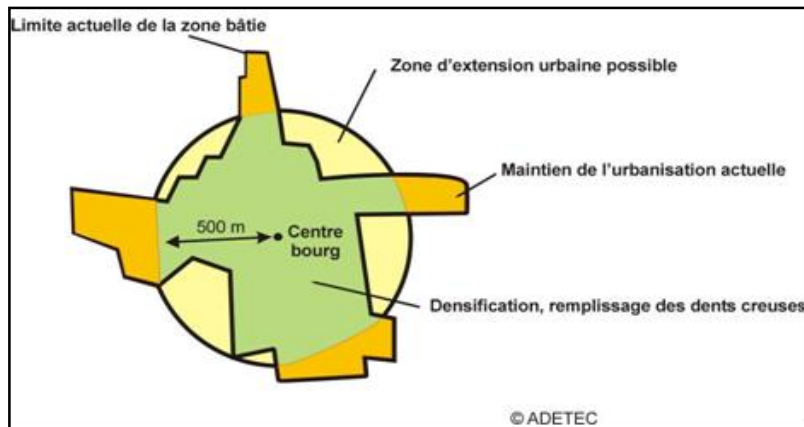
-  Absence de pôles ou de parkings multimodaux

Enjeux et objectifs territorialisés pour alimenter le PADD



Objectifs pouvant être inscrits dans le PADD

- Affirmer des **axes structurants/d'équilibre** à l'échelle du SCoT
- **Limiter la dépendance** aux agglomérations voisines,
- **Renforcer les pôles** du territoire,
- Développer un **urbanisme des courtes distances**,
- Promouvoir la **mixité urbaine** et fonctionnelle.
- Lutter contre la **précarité énergétique**.



Déplacements et urbanisme : Possibilités dans le DOO



Prescriptions à effet direct



Prescriptions à effet indirect



Recommandations



- Cartographier certains objectifs à atteindre,



- Inverser le regard (réglementaire) sur la mixité urbaine : demander aux PLU(i) de l'envisager comme la norme et non plus l'exception,



- Les objectifs sont atteints par d'autres orientations (habitat, économie, commerce) du SCoT,



- Affirmer dans le SCoT le besoin d'une desserte et d'un rabattement efficaces sur les pôles et axes définis.



Outil utilisé dans le SCOT actuel

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

Enjeux validés dans le diagnostic

- Une offre en **transports collectifs limitée et inadaptée,**
- **Un transport à la demande méconnu et sous-utilisé,**
- **Le covoiturage encore marginal,**
- Un très **faible recours aux modes actifs** de déplacements.

- **Flécher l'urbanisation à proximité des secteurs desservis par les transports collectifs.**
 - → Objectifs recherchés : augmenter le potentiel de clientèle, augmenter l'usage des transports collectifs et conforter ces services
- **Implanter les principaux pôles de déplacements à proximité des secteurs desservis par les transports collectifs.** « Secteurs desservis » :
 - 1- Mail Sud de Pithiviers / Gare de Malesherbes
 - 2- Pôles structurants desservis par les lignes régulières de bus
- **Renforcer l'intermodalité à proximité des deux secteurs les mieux desservis** (gare routière de Pithiviers / gare de Malesherbes).

- **Accompagner le développement du covoiturage**
 - **Améliorer (à l'échelle du Pays), l'information** sur le covoiturage (informations pratiques sur les responsabilités et partages des frais, promotion des réseaux, connaissance des équipements),
 - Mener des campagnes de sensibilisation auprès des **institutions / employeurs** importants pour inciter les salariés à proposer leur trajet (et les employeurs à assouplir les horaires),
 - Mettre en place ou développer le **covoiturage spontané**, sur le modèle « Rézo Pouce ».
- **Encourager l'autopartage (information et promotion)**, notamment entre particuliers.

- **Assurer la rotation des places publiques les plus stratégiques des hypercentres** (place centrales, à proximité des commerces)
 - Assurer un **accès aisé aux commerces**,
 - Prévoir le **report du stationnement** de long terme sur des espaces décentrés.
- **Réduire / ne pas augmenter le nombre de places publiques sur les hypercentres** (et déporter le stationnement sur des espaces décentrés) :
 - Aérer le paysage urbain,
 - Rendre ces espaces **plus accueillants** pour les piétons et **attractifs pour les consommateurs**.
- Ne **pas surévaluer les besoins en stationnement** pour les logements / les bureaux des espaces les mieux desservis par les transports collectifs / à proximité immédiate des équipements.

Déplacements et urbanisme : Possibilités dans le DOO



Prescriptions à effet direct



Prescriptions à effet indirect



Recommandations



- prendre en compte la desserte de transports collectifs dans la localisation des nouveaux quartiers et pôles générateurs de déplacements,



- Demander des densités renforcées à proximité des secteurs desservis par les transports collectifs,



- Encourager le covoiturage et l'autopartage,

- Encadrer le stationnement public dans les principaux pôles,



- Fixer, dans les secteurs les mieux équipés, des plafonds de stationnement à prévoir sur les logements / bureaux.



 **Outil utilisé dans le SCOT actuel**

- **Pour les déplacements courts, favoriser les modes actifs de déplacements :**
 - Prendre comme référence **3 kilomètres en vélo ou 1 kilomètre à pied**, qui équivalent à un trajet d'environ 15 mn,
 - Se baser sur ces distances pour les **aménagements de voirie**,
 - Dans les pôles, mettre en place des **schémas de mobilité** pour les modes actifs,
 - Dans les centres des pôles, **aménager et mieux partager la voirie** au profit de ces modes de déplacements,
 - Dans les espaces ruraux, s'appuyer sur les chemins ruraux et agricoles, la trame verte et bleue, et les emprises linéaires (anciennes voies) pour **créer des cheminements actifs**,

- **Pour les déplacements courts, favoriser les modes actifs de déplacements :**
 - Améliorer la **capacité de stationnement vélo** :
 - Dans les logements privés/publics,
 - Dans les entreprises,
 - Sur les espaces publics, à proximité des pôles générateurs de déplacements.
 - → Se positionner sur des stationnements qualitatifs (accessibles, couverts, pratiques, sécurisés...)
- **Encourager l'utilisation du vélo** (classique, électrique, pliant...) :
 - Systèmes de prêts,
 - Systèmes de subventions.

Objectifs pouvant être inscrits dans le PADD – Fret

- Des objectifs à inscrire concernant le Fret ?

Objectifs pouvant être inscrits dans le PADD – Limiter les besoins en déplacements

- Encourager les **nouvelles pratiques** :
 - **Télétravail,**
 - **Télé-médecine,**
 - **Télé-éducation**
- Encourager le **regroupement des services**, notamment en milieu rural,
- Envisager, pour certains services, le déplacement/la **mobilité des prestataires** de services plutôt que les bénéficiaires,
- Accompagner les formes de commerce sans déplacement du consommateur : **tournées, e-commerce...**

Déplacements et urbanisme : Possibilités dans le DOO



Prescriptions à effet direct



Prescriptions à effet indirect



Recommandations



- Demander une connexion des nouveaux quartiers / équipements aux centres bourgs / villages



- Demander aux PLU des pôles de réaliser des schémas de mobilités actives,



- Recommander des aménagements de voirie dans les centres des pôles, la mise en place de zones 30 ou zones 20,



- Encourager la pratique du vélo / vélo électrique par des actions de promotion.



Outil utilisé dans le SCOT actuel