



SCOT ■

Transports publics et déplacements dans les Schémas de Cohérence Territoriale



Actes du colloque organisé le 13 septembre 2005

Introduction par André Rossinot

Le GART et la FNAU ont célébré leurs fiançailles en 2002. Compte tenu de la célérité de la mise en œuvre des SCOT, ils n'ont pu se revoir auparavant.

Le travail en réseau des réseaux me paraît indispensable. Le GART a une légitimité exceptionnelle dans les secteurs publics, parapublics et privés et par son ancrage territorial. Sa compétence technique fait honneur au partenariat et à la complémentarité nécessaires entre les élus, les autorités organisatrices et le secteur technologique des transports.

En tant que réseau des agences d'urbanisme, la FNAU intervient quant à elle sur une dimension spatiale et territoriale qui est confrontée à la question des déplacements de personnes et pas uniquement des transports au sens technique.

Les périmètres des SCOT sont extrêmement variables, d'un territoire strict d'agglomération, comme à Orléans, à un territoire beaucoup plus large, par exemple dans le cas de l'estuaire de la Loire pour le SCOT Métropole Nantes Saint-Nazaire. De fait, il ne serait pas sain de s'enfermer dans une procédure limitée par les frontières administratives, qu'elles soient celles de l'agglomération ou celles du - ou des - SCOT. Lorsque nous avons créé notre réseau de villes, en Lorraine, nous avons recensé, entre Thionville et Epinal, 11 autorités organisatrices de transport, lesquelles ne s'étaient jamais réunies. A ces structures s'ajoutent la SNCF, RFF, la région, trois conseils généraux, des communautés de communes... Il nous importe donc de trouver des solutions permettant de transcender ces découpages et structures. C'est pourquoi pour ceux qui sont en charge d'une zone d'étude qui ne tient pas compte des aires administratives ou d'un service qui ne tient pas compte de ces limites, le lien entre la FNAU et le GART constitue un lieu privilégié pour remettre en perspectives leurs démarches.

Nos rencontres doivent nous permettre de prendre de la hauteur et nous amener à proposer des évolutions aux acteurs politiques, publics ou privés, parce que le transport implique directement l'homme, qu'il favorise l'emploi et renvoie à la liberté. Nous devons réfléchir aux transports dans vingt ans, au vu des technologies dont nous disposons, de l'étalement urbain, de la contrainte énergétique, de la complémentarité des modalités de transport. La deuxième génération de PDU en cours de préparation nous encourage à cette réflexion.

Les transports renvoient aussi à l'espace public. Les maires des grandes villes organiseront au printemps un colloque sur le thème « maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'usage ». Cette notion de maîtrise d'usage renvoie à celle d'espace public. Les responsables des transports doivent être particulièrement pointus sur la gestion de l'espace public, son partage, sa sécurité, son animation.

Le système de transport est un vecteur de réappropriation de l'espace public.

Il nous faut donc travailler ensemble, régulièrement et avec méthode. Il nous faudra en plus à l'avenir aller davantage au contact du terrain. Il y a là une façon différente et enrichissante d'apprendre.

André ROSSINOT

Maire de Nancy, Président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy, Président de la FNAU

Introduction par Michel Destot

Nous nous étions réunis, il y a trois ans, pour faire un point d'étape sur l'articulation entre les politiques de déplacement et les politiques d'urbanisme. Le paysage institutionnel et politique de notre pays a, depuis, évolué.

Cela se traduit d'abord par la structuration des intercommunalités issues des lois Voynet et Chevènement, reprises par toutes les grandes agglomérations françaises. Aujourd'hui, les PDU et les SCOT sont élaborés avec plus d'ambition et de réalisme que dans leurs premières versions. Par ailleurs, nous assistons à la montée en puissance des régions.

En revanche, l'une des dispositions de la loi SRU qui prévoit que les syndicats mixtes chargés des SCOT élaborent aussi les PDU a trouvé peu d'application. Or le bilan de la politique de déplacement et d'aménagement du territoire souligne que c'est essentiellement sur le périurbain et l'intermodalité que l'on observe les plus grandes difficultés. Ces points noirs encouragent, plus que jamais, à une meilleure coordination entre l'ensemble des autorités organisatrices. Comment faire comprendre à nos concitoyens la ligne directrice qui sous-tend la cohérence entre l'aménagement du territoire et les politiques de déplacements, à savoir la maîtrise de la densité ?

Si l'alternative au déplacement individuel est le développement des transports en commun, qui passe par l'augmentation des fréquences, du confort, des possibilités de stationnement, l'amélioration de l'intermodalité, ... on oublie souvent de rappeler les objectifs de cette logique et son utilité sociale, économique, environnementale : desservir les lieux de résidence et d'activité, avec plus d'efficacité et de cohérence. C'est un fait, nous n'avons pas réussi à maîtriser l'étalement urbain de nos grandes agglomérations et les coûts fonciers ont flambé. Parallèlement, nous nous sommes lancés dans une course éperdue pour amener les transports publics couvrant l'ensemble du territoire.

Or aujourd'hui, lorsqu'on construit une ligne de transports en commun, il nous faut nous battre pour imposer aux collectivités la construction, le long de cette ligne, de zones d'activités, d'équipements collectifs ou encore de logements pour densifier le territoire.

En la matière, je partage le souci d'André Rossinot d'aller davantage sur le terrain pour observer et méditer sur les expériences qui ont réussi ou échoué.

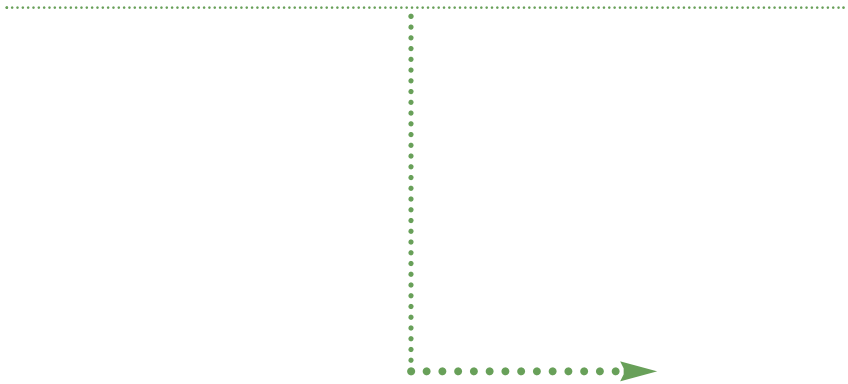
N'oublions pas enfin qu'il nous faut nous assurer que l'expression réponde aux attentes des populations et pas uniquement à celle des élus et techniciens. Récemment, le GART s'est appuyé sur un panel de vingt automobilistes pour leur faire emprunter les transports en commun dans différentes villes. Quatre ou cinq d'entre eux ont choisi, à l'issue de l'expérience, d'abandonner leur véhicule personnel. Extrapolé à l'échelle du pays, le résultat est très satisfaisant.

En revanche, tous ces automobilistes ont souligné le manque de pertinence de notre communication grand public. Ils nous suggèrent aujourd'hui de mettre en avant, d'une part, le budget exorbitant que représente l'utilisation de l'automobile, d'autre part, la contrainte environnementale et les risques sanitaires liés au trafic automobile et à l'étalement urbain. C'est dans ce sens que le GART travaillera désormais.

Michel DESTOT

Président du GART, Député Maire de Grenoble

De la théorie...



Planification spatiale et prospective de la mobilité : faire face aux enjeux

Pour illustrer le lien entre planification spatiale et prospective de la mobilité, je citerai Francis Beaucire dans le guide « SCOT et déplacements » : « Les PDU sont les fils des airs et du mouvement des êtres et des choses. Ils sont dépourvus d'ancrage territorial. (...). Le SCOT a cette légitimité politique et réglementaire, cette autorité que lui confère le projet de territoire. Il permet de renverser la problématique de la mobilité et de l'urbanisme en la prenant par le bon bout : celui du foncier ».

Le rapport entre la planification de l'espace et la mobilité nous renvoie à la question de la maîtrise des marchés fonciers et de l'habitat. Cette question se manifeste au travers de multiples effets : l'étalement urbain, la périurbanisation, la fragmentation sociale et spatiale, le poids croissant des dépenses de transports et d'habitat... La planification spatiale est donc face à une responsabilité extrêmement lourde. La loi donne aux SCOT la faculté de traiter et de concevoir, de façon intégrée, le développement urbain et la politique des déplacements. Le SCOT est un outil de mise en cohérence des politiques locales : celle de l'habitat, des déplacements, la politique des équipements commerciaux. C'est un document stratégique, un projet d'aménagement porté par le politique et dont l'expression est le Plan d'aménagement et de développement durable (PADD).

L'opération SCOT témoins vise à suivre une quinzaine de SCOT sur le territoire national. Elle nous a permis de prendre conscience des difficultés liées aux questions de temporalité. Alors que les Plans de déplacements urbains (PDU) et Plans locaux de l'habitat (PLH) sont des programmes à cinq ans, les SCOT prétendent proposer une planification à dix voire quinze ans. On identifie aussi des points de blocage dans l'existence de configurations où les portages politiques sont différents et la nécessité de dépasser certains égoïsmes locaux n'en est que plus vive. La consolidation de nouveaux lieux de construction d'une vision collective autour des établissements publics de SCOT reste un élément essentiel et déterminant des suites de la démarche.

Enfin, si les périmètres sont très variés, près d'un SCOT sur deux travaille néanmoins sur une échelle proche de l'aire urbaine, bien au-delà de l'échelle des PDU. Chaque SCOT comprend généralement plusieurs PLH et est donc confronté à la difficulté de leur mise en cohérence. Là encore ce sont les phénomènes de frange, au-delà des SCOT, qui émergent.

Il apparaît donc nécessaire de dépasser les logiques de périmètre pour se placer sur une perspective commune. De ce point de vue, les SCOT sont un lieu où peut se construire une vision collective du territoire. Je pointerai trois questions posées à la planification locale et à la prospective de la mobilité. D'abord, si la prospective de la mobilité a bénéficié de beaucoup d'investissements, la prospective des territoires est balbutiante. Pour relancer la planification locale, nous avons besoin d'une prospective territoriale capable de mieux comprendre les dynamiques spatiales et sociétales et de les inscrire dans des projets de territoires. Le deuxième enjeu vise l'interaction entre transport / déplacements et urbanisme. Cette question nous conduira à mieux travailler sur le fonctionnement de l'économie des marchés du foncier et sur la façon dont les formes urbaines se produisent en relation avec les systèmes de transport. Nous devons sans doute repenser, à l'intérieur des SCOT, plusieurs notions parmi lesquelles la densité ou la polarisation du développement autour des systèmes de transport... La loi permet par exemple de subordonner l'ouverture à l'urbanisation des zones naturelles ou agricoles à la présence de transports collectifs... Qu'en est-il dans les faits ? Enfin, la planification locale et la prospective de la mobilité se heurtent toujours à la question des bonnes échelles et à la nécessité de dépasser l'enchevêtrement des compétences. L'expérience des Inter-SCOT souligne aujourd'hui que le territoire est travaillé par recompositions successives sur des échelles beaucoup plus larges que les agglomérations. De nouveaux systèmes de gouvernance se constituent ainsi autour de sujets extrêmement concrets : place des équipements, organisation des systèmes de transport, gestion des risques...

Le SCOT est donc une clé de voûte de l'ensemble des dispositifs qui permettent de mener des projets urbains et de répondre aux besoins d'habitat et d'équipement. Mais ce sont aussi des systèmes complexes de gouvernance impliquant de nombreux acteurs. Certaines expériences méritent d'être partagées. Les autorités organisatrices de transport et les établissements publics de SCOT devront poursuivre leur dialogue.

Christian CURE

Sous-directeur planification stratégique, DGUHC

SCOT, déplacements et PDU : une indispensable articulation

Une récente enquête menée par le CERTU au sujet des SCOT mettait en évidence que les déplacements étaient encore trop peu pris en compte dans ces documents. Ce constat, un peu dur, mérite quelques éclaircissements.

D'abord le « schéma de compatibilité » entre les différents documents de planification locale n'est pas des plus simples.

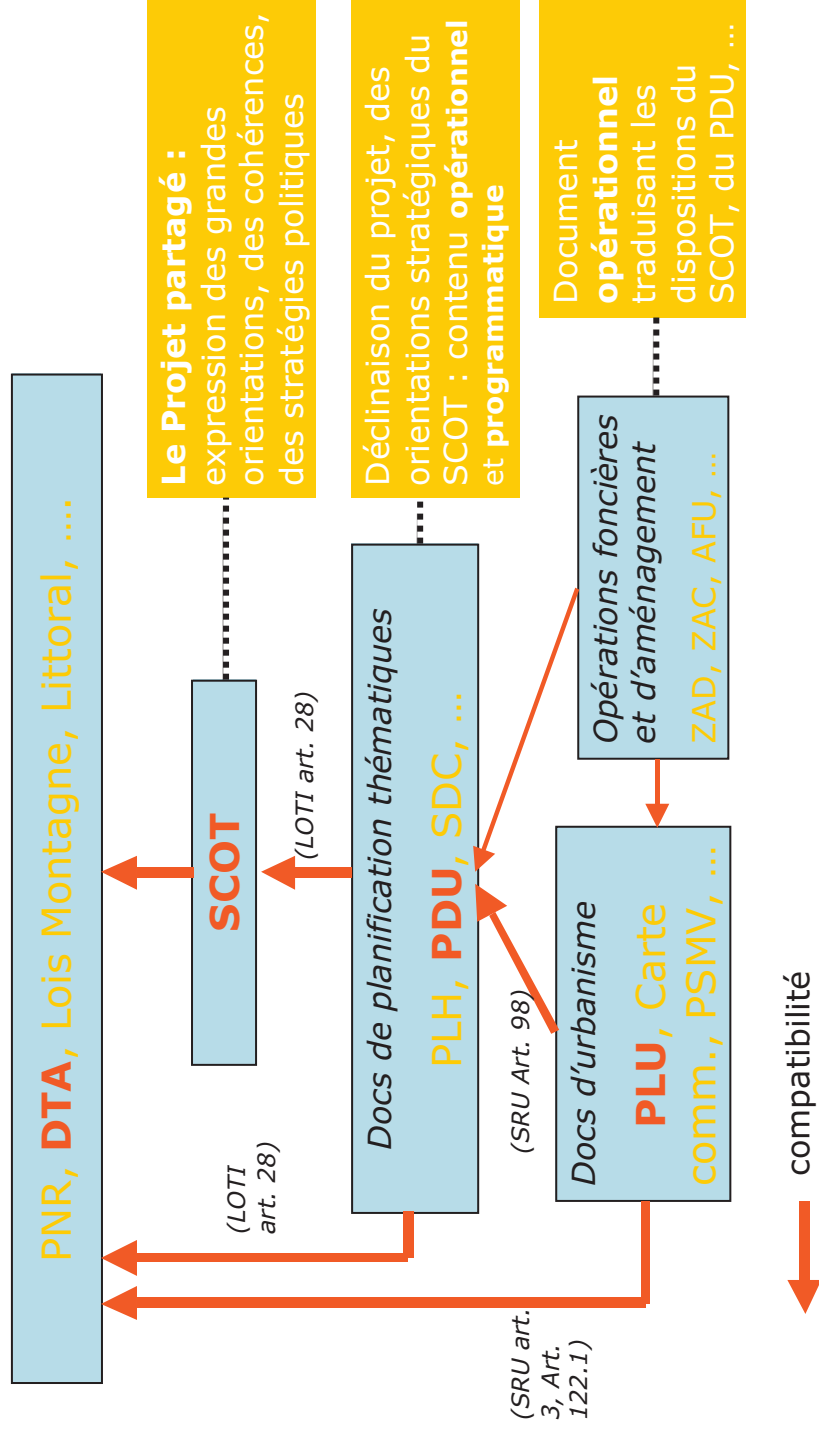
Le SCOT aboutit en théorie à un projet partagé, c'est-à-dire ne l'oublions pas « accepté ». C'est une expression des grandes orientations et des différentes stratégies politiques des acteurs impliqués. Le PDU est une déclinaison de ce « partager » du SCOT.

Aujourd'hui, les grandes et moyennes agglomérations sont presque toutes dotées d'un PDU, la LOTI ayant obligé dans un délai relativement court la réalisation de PDU pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Metz a par exemple révisé son PDU en juin. En face, peu de SCOT sont approuvés ou même avancés dans les agglomérations. Les 220 SCOT annoncés sont encore « en chantier », et il faudra encore beaucoup de temps avant leur adoption.

En conséquence, pour de nombreuses agglomérations, les PDU représentent le noyau dur du volet « déplacements » des SCOT, sans qu'elles aient pour ainsi dire besoin d'y revenir trop spécifiquement. Si on regarde les objectifs entre PDU et SCOT, en matière de déplacements, on s'aperçoit qu'ils se rejoignent : il s'agit de maîtriser la circulation automobile, de développer les modes alternatifs à la voiture particulière par les transports collectifs et les modes doux. L'objectif d'assurer le droit aux transports se retrouve aussi bien dans les SCOT que dans les PDU. Dans les SCOT néanmoins, une attention toute particulière est portée à l'articulation urbanisme/ transports collectifs. Les échelles temporelles sont enfin très différentes.

Les périmètres des SCOT dépassent souvent les PTU, or les coordinations « transports et urbanisme » sont les plus difficiles à atteindre au-delà des PTU. Elles nécessitent un partenariat étroit et surtout une volonté réelle des

- L'articulation (schéma de compatibilité) entre les principaux outils de planification



différents acteurs locaux, les principales collectivités évidemment mais aussi dans le milieu des déplacements, les différentes autorités organisatrices de transport que sont les AOTU, les conseils généraux et les régions.

Les conséquences du manque de cohérence entre politiques de transports et politiques d'aménagement, on les connaît. Je citerai deux domaines dans lesquels elles peuvent être très problématiques : le stationnement et les équipements commerciaux. Rarement pris en considérations dans les SCOT, le stationnement est pourtant un outil essentiel des politiques de déplacements. La tarification, la réglementation, la pénurie ou au contraire le trop plein de places de stationnement influencent globalement les coûts des déplacements et par suite l'efficacité des politiques publiques de transports. Dans le cadre des PDU, on essaye justement de jouer sur les contraintes que peuvent représenter les leviers d'action sur le stationnement, mais cela ne suffit pas.

On pourrait examiner cette question dans le cadre des SCOT, quand il s'agit par exemple de développer les pôles d'échanges autour des gares SNCF. S'agissant des grands équipements commerciaux, on s'aperçoit dans la plupart des agglomérations que la surface de stationnement est souvent supérieure à celle du centre-ville. Or la qualité et la préservation des espaces publics dépendent de ces diverses politiques. L'absence de dessertes en transports collectifs de ces grandes surfaces commerciales, couplé à une limitation du nombre de places de stationnement – très difficile à atteindre - pourrait conduire à une dégradation encore plus grave de ces espaces, devenant envahis par les voitures. L'enjeu est d'importance.

Pour conclure, je reviens sur l'agglomération messine, son projet de SCOT et la problématique de l'habitat. On s'aperçoit que l'évolution du nombre de résidences principales est forte dans le périmètre du PTU, mais aussi en 2ème et 3ème couronnes.

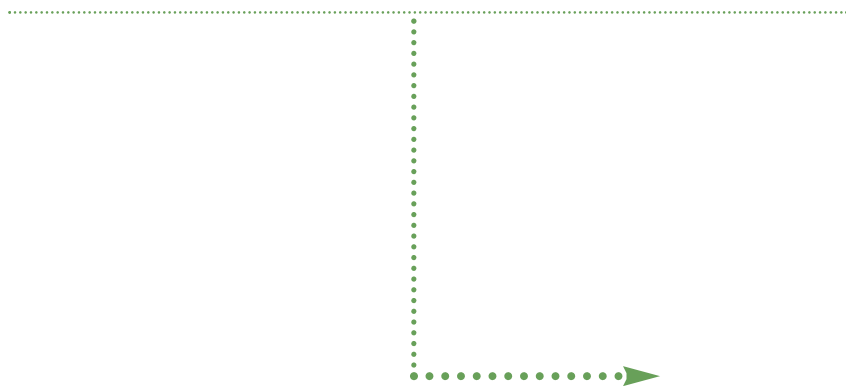
On s'aperçoit aussi que les résidences principales ne se localisent pas seulement le long des autoroutes, mais également le long du réseau ferré TER qui est très performant. Cela me conduit à dire que quand les temps de parcours sont performants et représentent une bonne alternative à la voiture particulière, ils rendent les territoires attractifs autant que les dessertes routières. Le temps de parcours entre Thionville et Metz est plus court par le train que par la voiture, notamment aux heures de pointe.

Or, on s'aperçoit en même temps que sur ce périmètre de SCOT, il existe très peu de rabattement sur les gares. Les solutions on les connaît...reste à les mettre en œuvre. Auguste Comte disait « il faut savoir pour prévoir, il faut prévoir pour pouvoir »...Nous sommes en train de prévoir.

Michel SANCHEZ

Directeur d'études de l'agence d'urbanisme de Metz

...aux pratiques

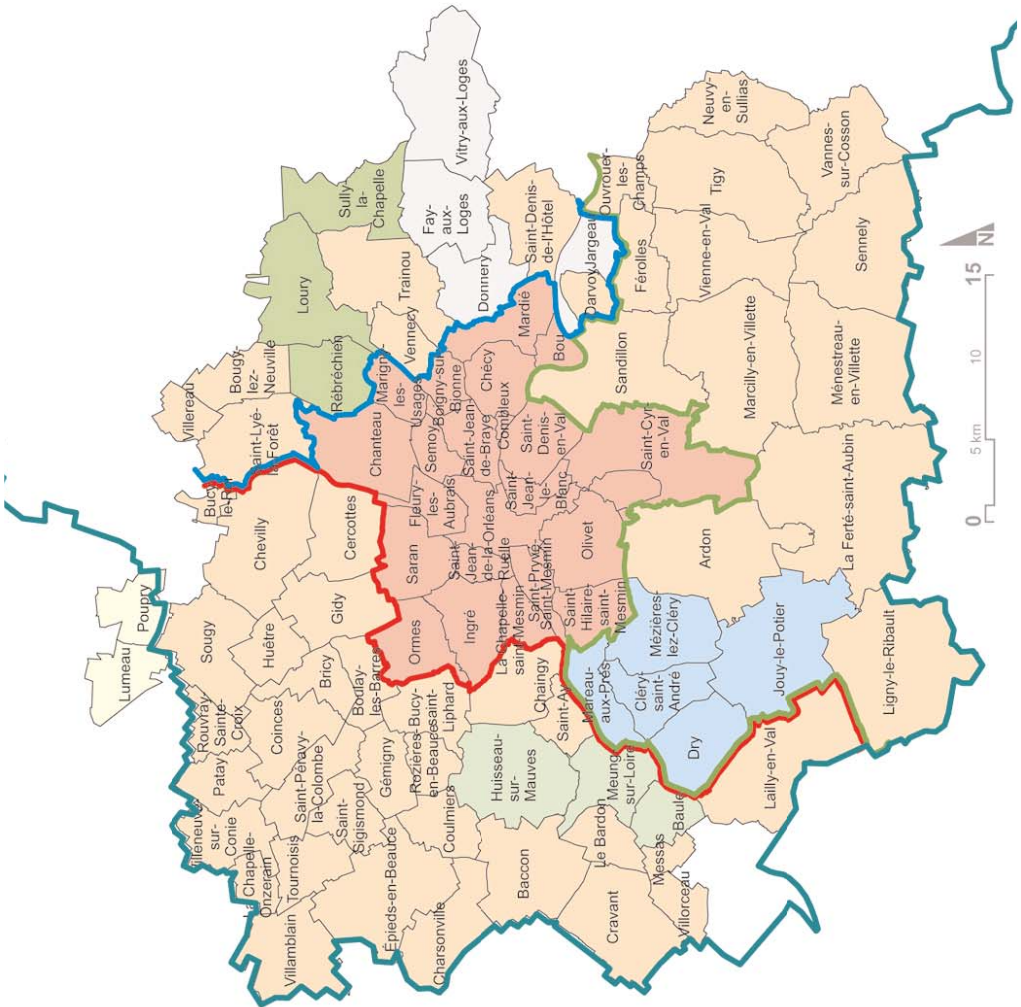


Le Cas d'Orléans

Le SCOT de l'Agglomération orléanaise présente deux spécificités : il est calé sur le périmètre de l'intercommunalité, la cohérence et l'emboîtement de l'ensemble des procédures étant la règle commune.

Orléans, capitale de la région Centre, est située dans le périmètre du Val de Loire, classé par l'Unesco au titre du patrimoine mondial. La Loire a contribué à la richesse d'Orléans en tant qu'axe majeur de circulation, même si Orléans s'en est ensuite détourné. Orléans est à la rencontre de deux grandes entités paysagères, la Beauce et la Sologne, ce qui pourrait expliquer la difficulté à imaginer un projet collectif commun. Par ailleurs, la proximité de Paris tend à affaiblir l'aire urbaine orléanaise et a toujours conduit à penser des politiques de déplacements vers la capitale. L'aire urbaine orléanaise compte plus de 90 communes dont 22 sont rassemblées au sein de la communauté d'agglomération. La région Centre est entièrement couverte de pays dont trois à l'intérieur de l'aire urbaine orléanaise. L'Agglomération d'Orléans, 260 000 habitants, est l'une des plus étalées de France, sachant que la ville centre ne compte que 120 000 habitants. Le poids de la périphérie y est important.

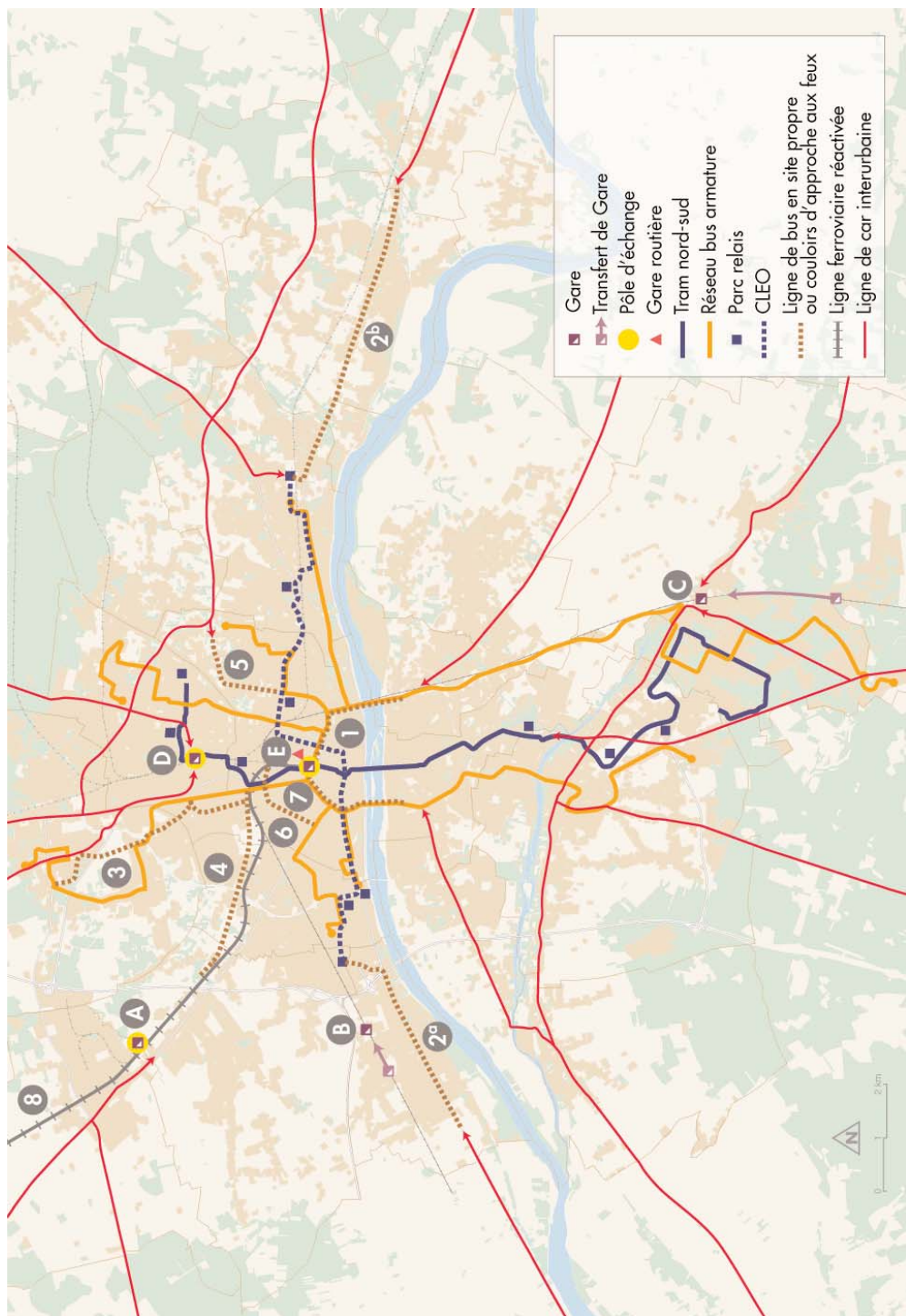
Orléans a été concerné par plusieurs projets de l'Etat tous abandonnés : troisième aéroport parisien, liaison par train pendulaire Paris – Orléans – Limoges – Toulouse, contournement d'Orléans par autoroute A 19, création d'une aire métropolitaine Val de Loire Maine associant Orléans, Tours, Le Mans, Alençon, Laval, Saumur... Aujourd'hui, le projet de Cosmétique Vallée entre Orléans et Chartres a été retenu comme pôle de compétitivité. En matière de déplacements, les projets de la région Centre concernent les TER et l'aménagement des gares, ceux du département visent des infrastructures routières, notamment autour des zones d'activité à l'extérieur de l'agglomération. L'agglomération prévoit quant à elle la réalisation d'une deuxième ligne de tramway, le développement des circulations douces et de l'intermodalité... La ville, enfin, reconstruit sa gare, développe les zones piétonnes en centre-ville et adapte sa politique de stationnement, les autres communes de l'agglomération élaborant des projets de nouvelles centralités, comme à Fleury-les-Aubrais, en lien avec la deuxième ligne de tramway.



- Limite départementale
- Limite du pays Loire - Beauce
- Limite du pays de la Sologne - Loiret - Val - Sud
- Limite du pays de la Forêt d'Orléans - Val de Loire
- Communauté de l'agglomération orléanaise
- Communauté de communes du Val d'Ardoix
- Communauté de communes des Loges (4/7)
- Communauté de communes de la Forêt (3/4)
- SIVOM de Meung - Beaugency (3/4)
- Communauté de communes de la Beauce d'Orgères (Eure et Loir - 2/15)

Les études, menées dans un premier temps sur le périmètre de l'aire urbaine, ont donné lieu à une multitude de documents de planification qui finissait par nuire à la cohérence des projets. La planification, à Orléans, a commencé en 1974 avec les OREAM (Organisations d'études et d'aménagement des aires métropolitaines) et un premier SDAU (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme) a concerné une quarantaine de communes. Vingt ans après, en 1994, la zone centre, d'une part, la périphérie, d'autre part, disposaient de leur propre schéma directeur... Un premier PDU, qui prévoyait la première ligne de tramway, a permis de mettre en réseau les techniciens du conseil général, du conseil régional, les transporteurs, les gestionnaires des parcs de stationnement et d'engager un partage d'expériences. Et aujourd'hui, un projet d'agglomération voté en début de mandat structure l'avenir du territoire de l'intercommunalité. Il a été enrichi, deux ans plus tard, par une Charte d'orientation d'urbanisme commercial qui pose la question de l'étalement urbain et de l'utilisation de la voiture pour accéder aux commerces de la périphérie ; un deuxième PLH, suite à la prise de la délégation, par l'agglomération, de la compétence logement ; un nouveau PDU, prévoyant la réalisation de la deuxième ligne de tramway entre autres. La cohérence formelle existe donc. Il s'agit désormais de trouver une cohérence dans l'ensemble des actions prises au titre de ces politiques de déplacements et autres politiques sectorielles.

Le SCOT favorise déjà la cohérence entre les élus de l'agglomération qui tendent souvent à ne s'intéresser qu'aux seuls projets de leur commune. Il encourage le passage d'une intercommunalité de gestion à une intercommunalité de projets. De plus, le SCOT en cours d'élaboration, a permis la remise à plat des procédures d'urbanisme qui se sont accumulées à Orléans. Le réseau d'infrastructures de l'agglomération visé par le SCOT n'ayant pas la même échéance que le PDU, il peut sans dommage prévoir la création d'un nouveau franchissement de la Loire. Le PDU, pour des raisons financières, ne peut l'envisager à moyen terme.



Le SCOT s'est élaboré à partir d'une réflexion sur le développement des activités. Or ce dernier s'inscrit chez nous aux franges de l'agglomération, ce qui implique un dialogue pour faire partager les projets, sans dogmatisme, aux élus des différentes communes. Cette démarche passe par la gestion de projets concrets, impliquant les communes de la périphérie et proposant une alternative à la simple logique des développeurs économiques. Cette réflexion devrait permettre de structurer le territoire et d'éviter une dégradation de l'environnement. Par le passé, les SCOT de la périphérie étaient guidés par le conseil général et s'inscrivaient dans une logique de défense du monde rural face aux ambitions de l'agglomération. Celle-ci ayant décidé de commencer seule sa réflexion stratégique sur son propre territoire, les deux SCOT défensifs sont restés lettre morte.

La superposition de procédures a néanmoins pour conséquence un désintérêt de la population pour le SCOT comme pour le PDU. La population souhaite d'abord « mieux vivre en ville », ce qui passe par la refonte de certains quartiers. L'enjeu est donc de répondre à ces aspirations tout en respectant les préconisations du SCOT. Une étude de l'Agence d'urbanisme sur 35 hectares de friches militaires a permis d'envisager des équipements conformes aux valeurs du SCOT : la création d'une nouvelle voie, capable d'accueillir un transport en commun en site propre, des pistes cyclables, un parc urbain, le renforcement de la mixité du bâti...

René MARGUERITE

Directeur de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise

Le Cas de Métropole Nantes Saint-Nazaire

Le SCOT Métropole Nantes Saint-Nazaire est confronté à la même problématique que le SCOT d'Orléans : lier politique de développement urbain et politique de déplacement.

Nous travaillons sur le SCOT Métropole Nantes Saint-Nazaire depuis 2000. Ce SCOT a pour périmètre cinq intercommunalités, il compte 760 000 habitants dont 75 % dans Nantes Métropole, et 57 communes. Ce territoire comporte trois intercommunalités périurbaines : Erdre et Gesvres (50 000 habitants), Cœur d'Estuaire (10 000 habitants), Loire et Sillon (20 000 habitants). Nous ne sommes pas partis de rien sur ce territoire. En effet, Nantes Métropole a réalisé un premier projet d'agglomération en 1990 et un deuxième en 1995. Ces projets se déclinaient déjà en approches sectorielles : PDU (1990 et 2000), programme local de l'habitat, schéma des transports collectifs... La CARENE dispose également de son propre projet d'agglomération. Mais le territoire du SCOT est « neuf ». Sous l'impulsion du SCOT, les nouvelles intercommunalités se sont lancées dans l'élaboration de leur projet de territoire. Le SCOT est donc plus qu'une procédure, c'est en quelque sorte aujourd'hui un accélérateur de démarches.

Ce territoire vise deux aires urbaines importantes, celle de Nantes (plus de 100 communes, près de 800 000 habitants) et celle de Saint-Nazaire. Les bassins de vie et aires urbaines sont proches les uns des autres, avec des mouvements quotidiens parfois complexes, y compris par le rail.

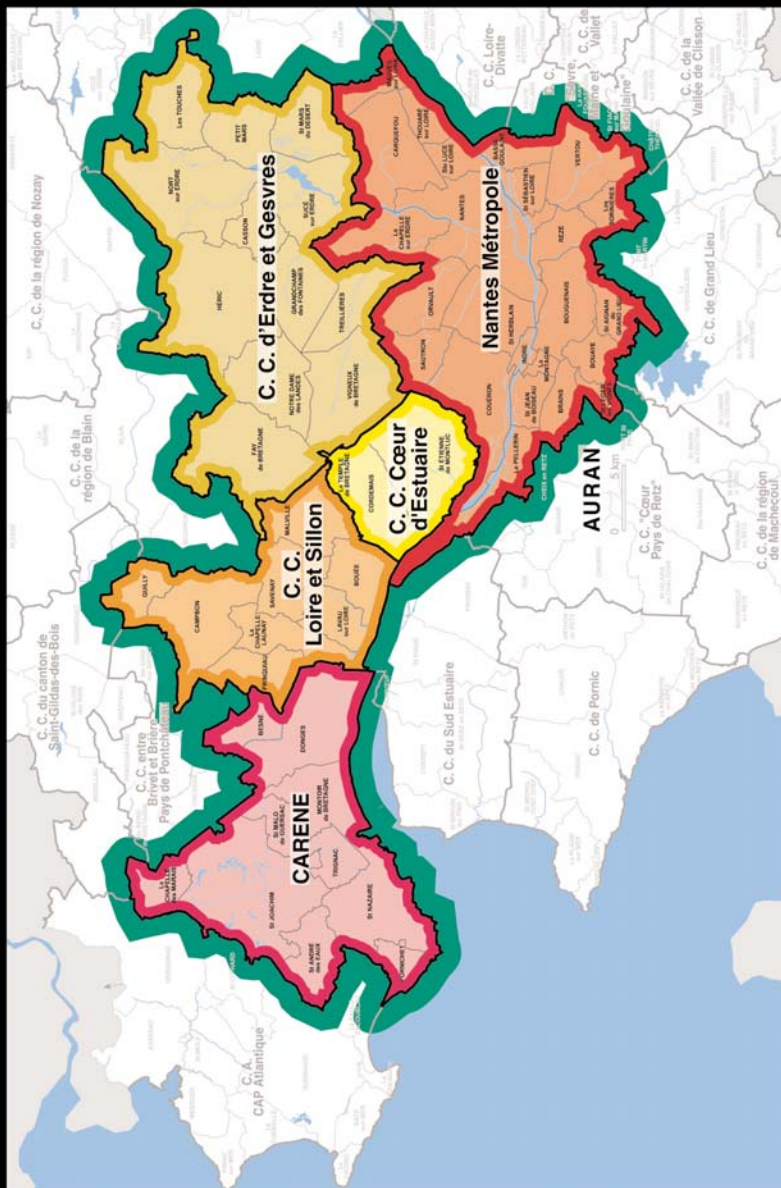
Le périmètre du SCOT a été défini en 2002 et l'année 2003 a vu la création du syndicat mixte du SCOT, qui compte 107 membres. Nantes Métropole, qui représente 75 % de la population du territoire, ne dispose que de 49 % des voix. Le diagnostic a été élaboré en 2004 et le projet politique – le projet d'aménagement et de développement durable - écrit en 2005. En 2006, le SCOT sera traduit en prescriptions opposables aux documents d'urbanisme. Enfin, l'année 2007 verra l'approbation du SCOT. Le syndicat mixte a vocation à perdurer.

Cinq groupes de travail d'élus ont été constitués sur les thèmes suivants : déplacements et infrastructures de transport ; démographie ; projets ; activités économiques ; agriculture et environnement. Ces groupes de travail sont des lieux de rencontre avec un certain nombre de partenaires institutionnels.

SCOT de la métropole Nantes — Saint-Nazaire

Le territoire de projet

760 000 habitants • 57 communes • 5 intercommunalités



Auran 149_2005

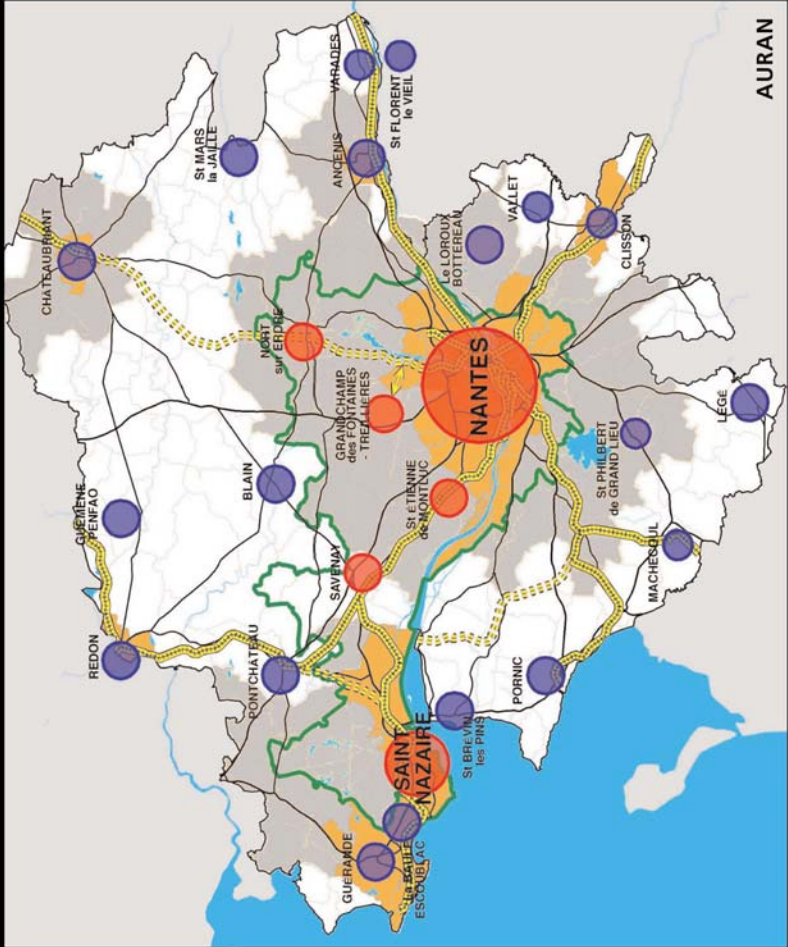
Le premier enjeu du SCOT est de permettre au territoire d'accueillir 75 000 à 120 000 habitants, soit une augmentation de 10 % de la population, sachant que, compte tenu du vieillissement démographique, les demandes de la population vont évoluer. Alors que l'espace urbain a triplé en quarante ans, il convient désormais de limiter l'étalement urbain et de rechercher des formes urbaines économes en espace.

Les élus sont aujourd'hui convaincus de la nécessité de mieux organiser l'espace sachant qu'une majorité de Français continue de privilégier la maison individuelle comme modèle de logement. Un autre enjeu consiste à maintenir les grands équilibres du territoire alors que celui-ci comprend 85 % d'espace naturel, des pôles urbains séparés... La question du logement est cruciale. L'éloignement des terrains à bâtir disponibles contribue à la périurbanisation et le SCOT réfléchit à la manière de proposer davantage de terrains à bâtir dans les centres urbains. Le programme local de l'habitat chiffre les besoins à 3 900 logements par an.

Le SCOT s'intéresse par ailleurs à l'équilibre des territoires en termes d'emplois. Le développement du périurbain fait suite à l'arrivée massive d'actifs mais ne s'accompagne pas toujours de création d'emplois. Les équipements métropolitains, par exemple le projet d'aéroport mais aussi le projet d'autoroute de la mer, constituent une autre problématique à prendre en considération dans le cadre du SCOT. Suite à cette réflexion, plusieurs principes d'organisation ont été retenus : organiser l'espace autour des pôles et des centralités en s'appuyant sur le maillage urbain du territoire. En dehors des deux grands pôles, il semble pertinent de structurer le développement autour de « pôles d'équilibre », ceux de Savenay et de Nort-sur-Erdre ainsi que deux nouveaux pôles, ayant vocation à accueillir de l'emploi, des services, des commerces, afin de limiter les déplacements vers les deux grands pôles urbains. Ce développement s'appuiera sur le réseau ferroviaire existant.

SCOT de la métropole Nantes — Saint-Nazaire

Organiser l'espace autour des pôles et centralités S'appuyer sur un maillage urbain du territoire

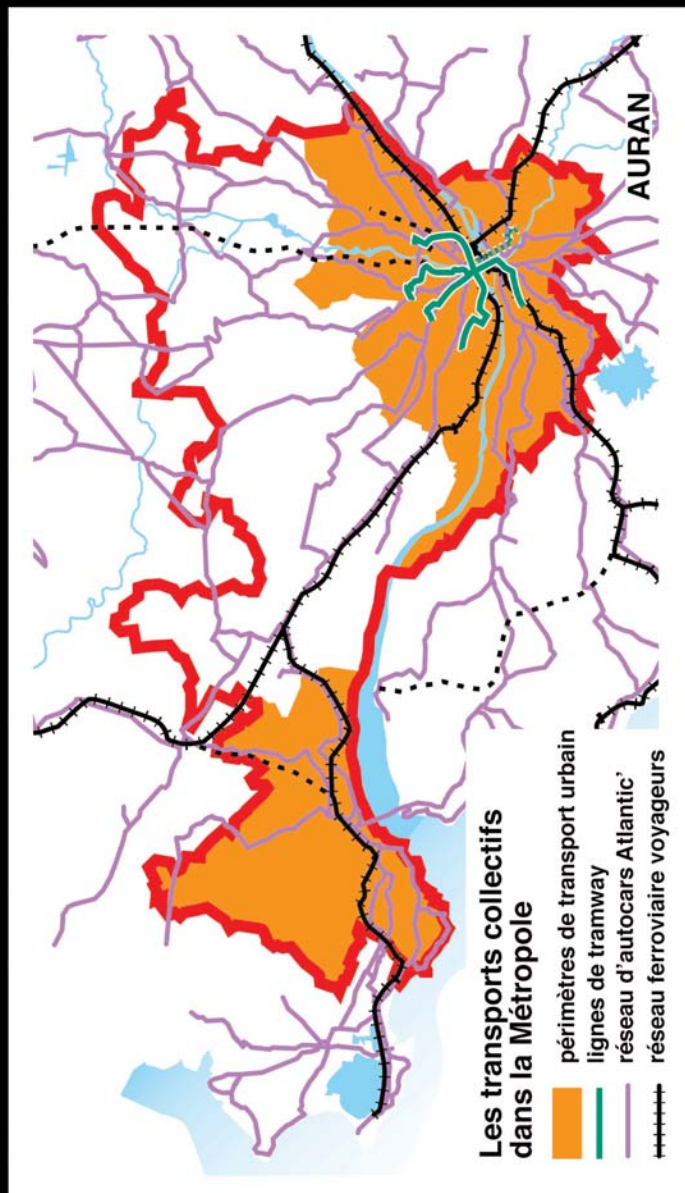


La problématique des déplacements n'a pas été abordée sous l'angle des infrastructures mais sous celle d'un choix de société pour répondre aux défis énergétiques et environnementaux des prochaines années. Nous avons dégagé quelques idées directrices : modérer l'usage de la voiture particulière ; valoriser les alternatives aux déplacements routiers, en particulier le mode ferroviaire ; et développer les complémentarités entre les modes publics.

S'agissant du transport ferré, certaines liaisons comme Nantes – Saint-Nazaire et Nantes –Clisson sont déjà une réussite. Le SCOT poursuit l'objectif d'une adaptation des horaires des navettes ferroviaires aux besoins des populations, notamment dans le cadre de leur trajet domicile – travail. Des lignes, comme Nantes – Châteaubriant, pourraient rouvrir et de nouvelles lignes pourraient voir le jour, par exemple pour relier le pôle de Grand-Champ Treillères ou le futur aéroport. Le syndicat mixte travaille également à une politique de tarif combiné permettant de passer d'un réseau de transport ferroviaire (TER) aux transports publics de l'agglomération nantaise. Une autre priorité en matière de déplacements est de définir un réseau de voiries hiérarchisées, même si le PDU de l'agglomération nantaise y veille depuis longtemps déjà, avec le retraitement des pénétrantes, la prise en compte du boulevard périphérique comme un outil de desserte urbaine et non comme un croisement d'autoroutes. Par ailleurs, le SCOT devrait prévoir l'étude d'un nouveau franchissement de l'estuaire. Enfin, les modes doux de déplacements (les navettes sur l'Erdre, le tramway, le vélo) font l'objet de réflexions.

SCOT de la métropole Nantes — Saint-Nazaire

Valoriser les alternatives aux déplacements routiers Développer les complémentarités entre modes publics tramway–bus–navettes fluviales–cars Atlantic’–trains et gares–Ter



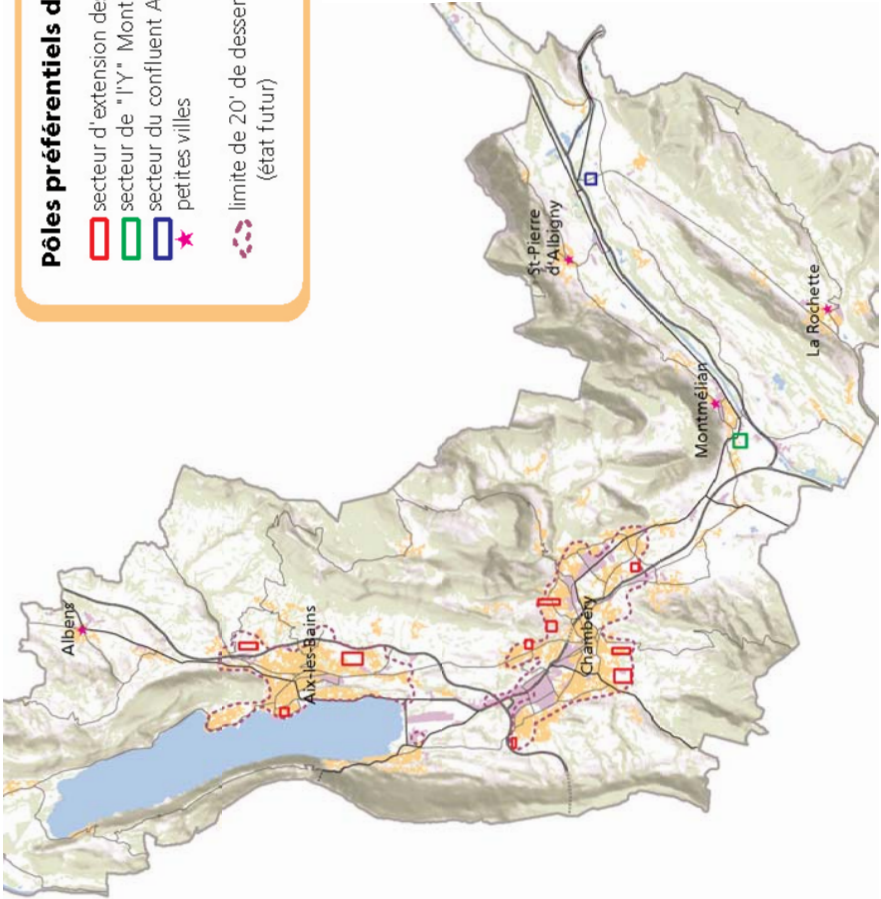
Le Cas de Métropole Savoie

Nous évoquons depuis ce matin des situations qui sont très différentes en raison de la nature de nos territoires. Le SCOT Métropole Savoie, approuvé le 21 juin 2005, s'est construit sur une réalité spécifique puisqu'il concerne un territoire peu peuplé ; son périmètre comprend 103 communes, dont la population est comprise en 26 et 60 000 habitants et pour une population totale de l'ordre de 200 000 habitants ; il n'y a pas d'agence d'urbanisme sur ce secteur qui est par ailleurs très fortement contraint par une DTA en cours d'élaboration, la loi montagne, la loi « littoral », deux parcs naturels régionaux, des territoires en ZRR (zone de revitalisation rurale) ou en ZRU (zone de re-dynamisation urbaine).

Ce territoire est plutôt attractif, avec une croissance annuelle de la population de 1,14 % entre 1990 et 1999. L'un des objectifs majeurs du SCOT était donc de concevoir des urbanisations consommant moins d'espace que par le passé, pour l'activité économique comme pour l'habitat. Entre 1973 et 2000, si la population du territoire a augmenté de 36 %, la surface urbanisée a crû quant à elle de 112 %. Le SCOT entend privilégier l'urbanisation des secteurs desservis par les transports en commun, pour maîtriser l'étalement urbain et limiter les déplacements en voiture. Ces deux orientations ont guidé l'élaboration du PDU, en lien avec la loi SRU, parallèlement à la construction du SCOT lui-même. Cette démarche conjointe est une étape importante car elle a permis d'enrichir les enjeux du SCOT.

Dès lors, comment se traduisent ces orientations ? De manière générale, elles ont vu la nécessité de prévoir des pôles d'urbanisation nouveaux, bien couverts par les transports en commun. Un schéma potentiel de développement du transport urbain de Chambéry a permis d'identifier les zones urbanisables, à terme, desservies à moins de 20 minutes de transport en commun du centre-ville de Chambéry. Un même travail a été effectué sur la partie Nord du périmètre du SCOT. En 2020, le territoire devrait compter 250 000 habitants. Nous avons étudié les PLU des 103 communes du périmètre pour voir si les disponibilités foncières prévues par les maires permettaient d'accueillir cette population. Le SCOT défend l'idée d'un développement de l'habitat « intermédiaire », en s'appuyant sur le travail de plusieurs promoteurs et en expérimentant une ou deux opérations, pour donner un sens à cette expression.

PADD – Développement urbain



Pôles préférentiels d'urbanisation

- secteur d'extension des agglomérations
- secteur de "l'Y" Montmélian Pontcharra
- secteur du confluent Arc Isère
- petites villes
- limite de 20' de desserte en bus (état futur)

Sur la base de ce travail, les PLU ont été reconfigurés, certaines communes acceptant de diminuer de plus de 50 % la surface dédiée à l'urbanisation.

Pour répondre à notre souhait d'un habitat équilibré, un article du SCOT stipule même que toutes les opérations de plus de 5 000 m² doivent comprendre 20 % de logements sociaux et que toutes les communes doivent en présenter 30 %. Si la loi n'assimile pas le SCOT à un PLU, les élus ont estimé que le SCOT pouvait être plus précis que la loi. Et malgré ces restrictions, le SCOT a été adopté à une très large majorité.

Par ailleurs, le SCOT fixe à 9 000 m² la surface maximale pouvant être consacrée chaque année aux activités commerciales. Les élus ont fait preuve d'un certain courage sur ce point. En outre, les élus de la CDEC ont décidé de refuser, pendant un an, tout nouveau projet. Ces zones commerciales, comme les zones préférentielles de l'habitat, ont été repérées par des graphiques, à partir des priorités fixées par les élus, à savoir conforter l'attractivité du commerce de centre-ville ; développer les commerces de proximité dans les quartiers relevant de la politique de la ville ; renforcer les grandes zones commerciales existantes et refuser la création ex nihilo d'un nouveau pôle commercial.

Pour l'heure, l'équipe du SCOT se renforce avec l'embauche d'un chargé de mission, qui devra traduire, dans les PLU, le contenu du SCOT. Un autre chargé de mission travaillera prochainement sur la problématique de l'équilibre du territoire et un établissement public foncier local devrait être créé au 1^{er} janvier.

Thierry REPENTIN

Sénateur de Savoie, représentant le SCOT Métropole Savoie

Le Cas du Grand Clermont

L'étude du SCOT et la démarche de concertation vont démarrer en 2006. Jusqu'à présent, nous nous sommes attachés à donner une cohérence au Pays du Grand Clermont. Celui-ci s'articule autour de la communauté d'agglomération du Grand Clermont, qui compte 280 000 habitants, de la communauté de communes de Riom, qui regroupe près de 50 000 habitants, et de 8 autres EPCI qui se sont regroupés pour présenter à l'Etat des contrats de pays, lesquels ont été acceptés. L'agence d'urbanisme nous a proposé une démarche autour du SCOT consistant à délimiter un périmètre de SCOT correspondant au périmètre du contrat de Pays du Grand Clermont.

L'agglomération clermontoise a mis en œuvre un PDU, en cours de rénovation, qui proposait la construction d'une ligne de tramway dans la ville centre ; les travaux devraient s'achever l'année prochaine. Par ailleurs, nous avons engagé depuis deux ans, des démarches de Plan de déplacements d'entreprise avec des entreprises ou administrations (CHU, Télécoms...). Outre le projet de tramway sur pneumatique, nous avons réfléchi au rôle que pourraient jouer les voies ferrées existantes de la SNCF sachant que de nombreuses entreprises sont présentes sur la voie Nord- Sud, jusqu'à Issoire. Le tracé de la ligne du tramway tient compte de la localisation des zones d'activité des entreprises. Pourtant, il a été très difficile de desservir le principal centre Michelin. Dans la même logique, nous allons créer, à côté d'une station de tramway, un parc relais directement lié à l'activité d'Auchan.

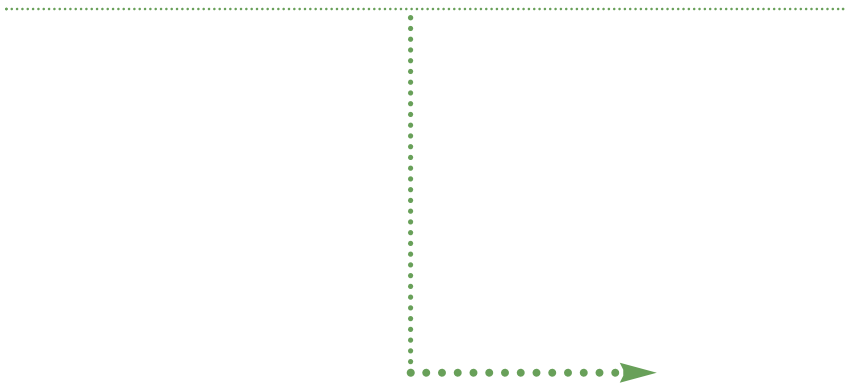
L'une des particularités du Pays du Grand Clermont est que toutes les activités économiques sont regroupées sur la ville centre et dans une moindre mesure sur la communauté de Riom. Ainsi, la centaine d'autres communes compte assez peu d'activités économiques, mais beaucoup de territoires agricoles, à l'habitat très dispersé, parfois à cheval sur des parcs naturels nationaux. Dans ce contexte, la problématique des déplacements est moins liée à l'activité économique qu'aux déplacements domicile – travail. Or l'organisation de déplacements par des modes publics dans un habitat dispersé est quasiment impossible. Pour autant, nous y réfléchissons dans le cadre du Schéma de déplacement du SCOT. Par exemple, nous pourrions diriger les automobilistes vers les gares ferroviaires et routières et renforcer l'intermodalité.

En revanche, vis-à-vis les personnes qui ne disposent pas de véhicules, jeunes ou personnes âgées, il nous faut réfléchir à des systèmes de transport davantage liés à leurs habitudes de vie, notamment sous la forme de taxi à la demande capable de transporter cette population vers des bourgs centres. Dans certains cas, les seules solutions sont pour ainsi dire des micros solutions, comme par exemple, le co-voiturage.

Serge GODARD

Maire de Clermont-Ferrand, Président de la communauté d'agglomération du Grand Clermont, Président du SMTC

Regards croisés...



Charles Éric LEMAIGNEN

Président de la Communauté d'Agglomération d'Orléans Val de Loire

La loi SRU souligne la contradiction entre le choix de privilégier l'aire urbaine et la nécessité, pour le SCOT, d'assurer une cohérence de toutes les politiques sectorielles. De notre côté, nous avons choisi un SCOT limité à l'agglomération. La loi SRU définissait des critères objectifs et trois critères appréciatifs.

L'histoire des SCOT et de la planification à Orléans est un peu complexe. Le SCOT de 1994, dans la continuité du SDAU, suit les limites de l'intercommunalité. La coopération en matière de développement économique suppose de tenir compte de l'activité de trois zones stratégiques à la limite du territoire de l'agglomération ainsi que de la méfiance des communes de l'aire urbaine abritant ces zones d'activité vis-à-vis de la ville centre. Dès lors, soit le SCOT se diluait en raison d'un nombre trop élevé de parties prenantes, soit il s'appuyait sur un véritable contenu, traduisant une politique des élus, et, de fait, se limitait aux 22 communes habituées à travailler ensemble depuis quarante ans. C'est cette deuxième possibilité que nous avons retenue.

Si l'aire urbaine a une réalité socio-économique, par définition elle fluctue. Notre réponse a donc été de mettre également en place une coordination avec les SCOT périphériques et le conseil général, principalement sur deux éléments : le développement économique et la voirie de contournement. Le pays et le SCOT ne sont pas des outils d'intervention mais uniquement des territoires de planification. L'État, les préfetures, voire les régions n'ont pas joué le jeu de la nécessaire cohérence entre le territoire des pays et celui des SCOT.

Sur l'agglomération, PLH, PDU et schémas d'urbanisme commercial ont toujours été menés sur les 22 communes de l'Agglomération. Si les documents de planification sont multiples, ils concernent tous le même territoire. Dès son origine, l'agglomération a établi un projet de planification structuré sur ses priorités stratégiques, les actions à réaliser pendant le mandat et sur leur mode de financement. C'est la logique de planification au niveau de l'agglomération – laquelle n'existe qu'au travers d'un projet – qui a été privilégiée. La cohérence des documents de planification est bien le territoire, même si les échelles de temps peuvent varier.

Aujourd'hui, nous ne pouvons pas ne pas travailler avec le conseil général. S'agissant de la voirie de contournement, dans le cadre du transfert de compétences des voiries nationales, nous tâchons de nous répartir intelligemment la gestion des réseaux routiers de l'agglomération, sachant qu'à terme, les voies pénétrantes et les voies internes seront confiées à l'agglomération et aux communes et que les voies de contournement reviendront au département. Concernant les réseaux de transports publics, nous avons restructuré le réseau de bus, en réduisant la fréquence des lignes les moins utilisées. En contrepartie, il importe de renforcer la cohérence de ce réseau avec le réseau interurbain. Notre démarche avec la Région vise notamment à améliorer la billettique intermodale. En outre, nous souhaitons rapprocher la Gare TER de Saint-Cyr en Val de l'Université et du parc floral. Il s'agit d'offrir une alternative au tramway, et non une concurrence, lorsque celui-ci est saturé. Enfin, la structure des zones périphériques n'ayant pas avancé, je me suis engagé à échanger avec les maires des communes concernées dès le mois d'octobre, afin de parvenir à un SCOT efficace et consensuel. En résumé, toutes nos planifications s'inscrivent sur le même territoire mais avec des horizons différents. En outre, dans le cadre du SCOT, les élus devront hiérarchiser les projets alors que les SCOT sont trop souvent un catalogue de projets.

De la salle

Je ne crois pas à un SCOT visant une vingtaine de communes...
A mon sens, le SCOT n'a d'intérêt que s'il vise une centaine de communes.

Charles Éric LEMAIGNEN

Il faut faire preuve de pragmatisme. Le SCOT de 1974 n'avait pas de sens car ses orientations étaient irréalistes. Je préfère que la cohérence s'élargisse à un nombre toujours plus grand d'acteurs plutôt que la recherche, d'emblée, d'un consensus général.

Chantal DUCHÈNE

Directrice Générale du GART

Albert Mahé, Président de la société d'économie mixte des transports en commun de Nantes (SEMITAN) et Jean-Claude Le Gall, Président de la Communauté de communes Loire et Sillon vont nous expliquer les raisons pour lesquelles ils ont choisi un territoire plus large. Ils vont nous présenter la façon dont ils articulent leurs compétences, le SCOT et les autres documents de planification.

Jean-Claude LE GALL

Président de la Communauté de Communes "Loire et Sillon"

La communauté de communes « Loire et Sillon » compte 21 000 habitants. La perspective de mettre en place un SCOT nous a amenés à réfléchir à l'idée de territoire pertinent. Alors que notre communauté englobe des communes de taille très diverse et dont la plus petite compte seulement 600 habitants, nous nous sommes interrogés sur les acteurs du SCOT ainsi que sur leurs partenaires.

La Communauté de communes Loire et Sillon assurant un trait d'union entre Nantes et Saint-Nazaire, nous avons été contactés par ces deux communes pour participer à leur SCOT. Nous nous sommes retrouvés face à un dilemme, sachant que nous prenions le risque d'être dévorés soit par Nantes soit par Saint-Nazaire. Nous avons considéré que le territoire « pertinent » devait être suffisamment conséquent et avons choisi d'impliquer 57 communes au sein d'un SCOT métropolitain constitué de 5 EPCI, doté d'un Bureau composé des cinq présidents d'EPCI et régi par une charte. Nous avons ensuite réfléchi au poids respectif des grandes villes au sein du syndicat en tâchant de donner un équilibre à l'ensemble. Cinq commissions ont été mises en place et ont travaillé de concert. Notre crainte de nous dissoudre dans les autres structures a été dissipée avec l'idée que nous avons besoin les uns des autres : les villes ont besoin des territoires, les territoires comptent sur les grandes villes, notamment en tant que bassins d'emplois.

Albert MAHÉ

Président de la SEMITAN

A l'origine, les élus nantais souhaitaient que le SCOT vise un périmètre très large, correspondant au département, estimant que l'estuaire de la Loire constitue l'ossature de ce territoire, et ont « courtsé » leurs voisins en ce sens. Ils n'ont pas totalement atteint cet objectif puisque le SCOT touche un territoire de 760 000 habitants sur une population départementale de 1,1 million d'habitants. L'absence d'homogénéité politique entre les agglomérations nantaise et nazairienne, d'un côté, le département de l'autre, est l'une des raisons de cet échec. Si nous visions un territoire aussi vaste, c'est que nous considérons que certaines infrastructures dépassent le seul cadre de l'Agglomération nantaise et doivent être traitées à une échelle plus large : le port, à cheval sur Nantes, Saint-Nazaire et le territoire de la CARENE ; l'aéroport ; les liaisons ferroviaires et routières ; un nouveau franchissement de la Loire.

Un territoire plus vaste vise également à assurer une meilleure protection des espaces naturels et agricoles et à limiter le mitage. Un SCOT plus important permet en outre d'avoir plus de poids vis-à-vis des autres partenaires : les autres SCOT, le département, la région, le pôle rennais... Sur ce dernier point, il convient de souligner que la réalité économique de cette région tient au bi-pôle Nantes-Rennes. Or les liaisons ferroviaires, notamment, entre les deux villes sont déficientes. Outre la contrainte économique, cela ne permet pas de modifier la culture de l'automobile. Par conséquent, le SCOT se doit de regarder au-delà des frontières départementales. En matière de transport, la mise en service de navettes fluviales sur la Loire et l'Erdre, et le développement du tramway sont une façon d'offrir du choix à nos concitoyens et d'aller à l'encontre du « tout automobile ».

L'objet du SCOT est de préparer le territoire que l'on souhaite pour demain, de nouvelles liaisons... Les projets d'infrastructures étant particulièrement longs - le département de Loire-Atlantique a commencé à acheter des terrains sur la zone de Notre-Dame des Landes dans les années 60 - il importe de prévoir très en amont un certain nombre d'équipements, en investissant dans le foncier pour réserver les terrains. Cela vaut pour une future liaison ferroviaire rapide entre Rennes et Nantes. Le SCOT doit nous permettre de rêver sachant que le rêve est la réalité de demain.

Michel DESTOT

Président du GART

Nous avons parlé des périmètres au plan de la coordination institutionnelle et politique mais beaucoup moins de la coordination économique. Charles Eric Lemaigen a indiqué que les zones d'activité économique avaient été exclues du périmètre du SCOT. De quelle façon la question du versement transport, s'agissant des recettes, a-t-elle été réglée ?

Charles Éric LEMAIGNEN

La réalité d'Orléans n'est pas celle de Nantes ou Grenoble. Nous aurions donc tort de copier, en l'état, nos pratiques. Nous avons défini, dans le cadre du SCOT, trois zones stratégiques d'activité et envisagé la façon de répondre aux mieux aux attentes des entreprises qui souhaitent s'installer sur notre territoire. Il importe de discuter, autour de ces trois zones stratégiques, pour envisager un partage des coûts d'investissement et de la taxe professionnelle. Cette négociation se fait au coup par coup et la taille du SCOT ne change rien. Certes, nous souhaiterions élargir le PTU, notamment pour bénéficier de recettes plus élevées. Le mode de financement des transports collectifs ne peut perdurer. Il nous faut notamment déterminer des zones d'extension du périmètre de transports urbains. Il me semble possible, voire inévitable, de déconnecter le périmètre du versement transport du périmètre des transports mis en place par l'agglomération.

Albert MAHÉ

Notre agglomération, tout comme le département, fait preuve d'un grand pragmatisme dans les réponses qu'elle apporte. Cela vaut notamment dans l'utilisation et la tarification du réseau de transports collectifs de l'agglomération nantaise, de la CARENE, du réseau ferré de l'agglomération. Des accords sur les abonnements et la tarification ont également été passés avec le département pour les lignes de transport relevant de sa compétence. Dans ce domaine, si les déficits sont considérables, les recettes sont limitées : il est dès lors absurde de trop dépenser pour contrôler et répartir ces recettes. Le périmètre du versement transport nous paraît assez cohérent. Si certaines entreprises se délocalisent, ces mouvements sont marginaux.

Jean-Claude LE GALL

Nous avons souvent débattu du partage de la taxe professionnelle à l'échelle du SCOT métropolitain. Quand on envisage un schéma de cohérence, on imagine les secteurs susceptibles d'accueillir des entreprises. On s'interroge alors sur celui qui réalise l'investissement et sur celui qui va récupérer la taxe professionnelle. La présence d'entreprises ou d'industries sur leur territoire est jugée positivement par certains, négativement par d'autres, compte tenu des problématiques de voirie, de transport, d'entretien. Sans doute faut-il en effet raisonner à une échelle plus large.

Marc BAIETTO

Vice-président du SMTC de Grenoble

Au niveau de l'aire urbaine grenobloise, nous travaillons ensemble, à la question des périmètres, en déconnectant ce qui relève de l'organisation de l'urbain et ce qui relève d'une cohérence d'ensemble des différentes autorités intervenant sur cette aire géographique. Nous venons d'ouvrir une ligne de transport qui est co-exploitée par le réseau départemental et le réseau de l'agglomération. La question des périmètres est sensible s'agissant des financements. Pour autant, nous savons travailler à une échelle assez large pour organiser les déplacements des usagers sur l'aire urbaine. Le travail sur le SCOT de Grenoble avance par étape. Toutefois, s'agissant des implantations significatives, les acteurs travaillent de concert, ce qui est déjà satisfaisant.

Jean-Claude LE GALL

Les EPCI collaborent dans le cadre du SCOT. Cependant, d'autres partenaires - le conseil général, la région, l'Etat, la SNCF, RFF - sont impliqués et il n'est pas toujours simple de déterminer qui sera pilote et qui aura à financer les projets que l'on peut imaginer. Certains conseillers généraux considèrent que, le département étant le financeur, il lui revient de décider, de piloter les implantations des entreprises. Pour sa part, le SCOT ne s'interdit pas d'avoir des projets, de rêver... Pour avancer et envisager des réalisations concrètes, il convient de rapprocher les différents partenaires impliqués dans le domaine des déplacements. C'est ce que nous tâchons de faire. Cette démarche a permis de souligner un consensus sur la nécessité de réfléchir aux problèmes de transport, à la place de l'automobile... Je vous signale que bien qu'habitant une commune, Savenay, qui compte la troisième gare SNCF du département,

il m'a fallu prendre ma voiture pour rejoindre la gare de Nantes car aucun train au départ de Savenay ne me permettait de prendre le TGV à Nantes ce matin. Améliorer l'offre de transport passe parfois par la seule adaptation des horaires. Les actions à mener ne sont donc pas forcément coûteuses.

De la salle

Pour se rapprocher de la réalité et envisager des réalisations concrètes, n'est-il pas nécessaire de mener des enquêtes auprès des ménages ?

Jean-Claude LE GALL

Une enquête a été menée à Savenay, autour d'une gare multimodale. Malheureusement, elle n'a visé que la population qui prenait déjà le train. Or c'est bien la population qui ne prend pas le train qui doit nous intéresser. Une façon de la convaincre de changer ses habitudes sera notamment de lui montrer que le coût de la voiture est bien plus élevé que le coût du transport en commun.

Marc BAIETTO

Si les études origine/destination sont indispensables dès lors que l'on souhaite modifier les réseaux, l'enquête « déplacements » que nous avons menée en 2002 n'a été d'aucune utilité sur le plan opérationnel. Peut-être a-t-elle permis de compléter nos bases de données ?

Fanny ARAVE

Responsable des activités de transport régional de RFF

RFF a mis en place des directions régionales, qui disposent de leur propre périmètre d'intervention et de leurs propres compétences. Au Siège, de nouveaux services voient le jour sur des thématiques comme le transport voyageur régional et urbain. Cette évolution favorise une collaboration renforcée avec les intervenants du transport dans les régions. En revanche, pour RFF, la problématique du financement des projets reste prégnante d'autant que RFF est confronté au financement de travaux en cours.

Albert MAHÉ

Le financement des voies ferrées est, en effet, crucial. Toutefois, nos réflexions ne doivent pas se limiter à cette question. Ainsi, les élus départementaux ont décidé le passage à quatre voies de la liaison routière entre Nantes et Saint-Nazaire. Or une voie ferrée le long de l'autoroute avec une fréquence élevée des trains aurait largement permis d'absorber les besoins, pour un coût équivalent. Malheureusement, ce raisonnement n'est pas spontané car les projets routiers et ferroviaires ne renvoient pas aux mêmes lignes budgétaires. Alors que le réseau ferré de France a été construit à une époque où les ressources financières étaient bien moindres, nous sommes incapables de le développer aujourd'hui...

Jean-Marie ATTARD

Directeur du service transport de la Communauté d'agglomération de Dijon

La possibilité prévue par la loi SRU de constituer un syndicat rassemblant les autorités organisatrices a-t-elle été envisagée ? Par ailleurs, lorsque le périmètre du SCOT est réduit, quelles préconisations peuvent-elles être formulées pour que la ville centre puisse peser sur l'organisation des déplacements au-delà de son territoire ?

René MARGUERITTE

Cette négociation n'est menée qu'avec le conseil général, seule autorité organisatrice. Quel que soit le périmètre, la difficulté est la même. Dans notre cas, aucun équipement fondamental pour la vie sociale, économique ou culturelle de l'agglomération n'est situé en dehors de l'agglomération.

De la salle

La loi offre la possibilité de subordonner l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones à la mise en place de réseaux de transport public. Qu'en est-il dans les exemples qui ont été évoqués ?

Charles Éric LEMAIGNEN

Le territoire de notre SCOT est de 330 km² pour 270 000 habitants. Alors que le diamètre de la ville centre (Orléans) est de 600 mètres, celui de l'Agglomération est de 10 km²... Dans ce contexte, la problématique des déplacements et de l'habitat est abordée selon une approche transversale. Nos orientations consistent, d'une part, à densifier le cœur de l'agglomération, d'autre part à privilégier les espaces d'urbanisation futurs en tenant compte des voies de transport en commun structurantes. Sur cette base, nous ne fixons pas d'obligations réglementaires pénalisantes : notre démarche est incitative.

Bruno JULIEN

Le SCOT de Nantes n'est pas suffisamment avancé sur ce point. J'ignore si nous allons fixer de telles obligations. Le plan local de l'habitat de l'agglomération prévoit une densification du territoire relativement forte, y compris sur le cœur de Nantes, même si cela est contradictoire avec les désirs d'une partie de la population. Nous devons expliquer à cette dernière les conséquences de l'étalement urbain. Cette densification du territoire est privilégiée le long des axes de tramway et des voies ferrées. Toutefois, en dehors du territoire du SCOT, nous sommes dépendants des décisions communales quant à l'attribution des permis de construire.

Jean-Claude LE GALL

La densification pour une petite commune située entre Nantes et Saint-Nazaire n'est pas aisée même si notre population communale croît de 3 % chaque année. Les habitants, qui ont fait le choix de venir vivre à la campagne, n'acceptent pas de réduire la taille de leur propriété du fait de la densification. Cependant, la constitution d'un PLU nous permettra de mieux gérer l'évolution des constructions.

Annick LELOCH

Vice-présidente en charge de l'aménagement, des infrastructures et des solidarités territoriales, Conseil général du Finistère

Notre département a élaboré un schéma des déplacements dont l'un des objectifs, pour le Conseil général, est de s'impliquer davantage dans la planification territoriale. Cette démarche n'est pas aisée dans la mesure où un conseil général ne dispose pas des services compétents. En outre, le département n'a pas déterminé de méthode pour y parvenir. D'autres conseils généraux suivent-ils une procédure particulière ?

Charles Éric LEMAIGNEN

Les départements peuvent s'adresser aux agences d'urbanisme. Il n'est pas nécessaire de créer une structure supplémentaire. En Loiret, l'agence d'urbanisme travaille à la fois pour différents SCOT de l'aire urbaine et pour le conseil général, comme prestataire de services. Cela permet de gommer quelques ambiguïtés liées aux négociations politiques.

Thierry REPENTIN

Métropole Savoie a définitivement adopté son SCOT en juin dernier. Les périmètres d'urbanisation sont définis sur la base du temps de transport nécessaire pour rejoindre le centre-ville ou les zones d'activités économiques. Le SCOT fixe des objectifs en termes de densité et de mixité des zones. Il a également déterminé les zones réservées à l'urbanisme commercial. Mais nous avons d'autres préoccupations. Le Conseil général de Savoie va récupérer 400 km de routes nationales au 1er janvier 2006. Compte tenu de la topographie du territoire, les investissements en infrastructures sont relativement coûteux. Les conséquences des arbitrages que nous préparons actuellement m'inquiètent quelque peu. Ainsi, les lignes budgétaires qui étaient réservées au développement des transports collectifs en milieu urbain, des pistes cyclables, feront l'objet d'arbitrages pour nous permettre d'assumer nos nouvelles compétences.

Chantal DUCHÈNE

Les agglomérations et les régions sont responsables des transports collectifs tandis que les départements sont responsables des routes. Dans ce cadre, la coopération entre les institutions est essentielle.

Michel REVERDY

Directeur du SCOTERS

Nous avons récemment réuni nos partenaires. Il est étonnant de noter que chacun attendait une telle réunion mais que personne n'en prenait l'initiative. Ces rencontres peuvent avoir lieu dans le cadre du travail sur le SCOT. Toutefois, il est important que les techniciens puissent échanger en préalable.

Charles Éric LEMAIGNEN

L'un de nos problèmes en matière de transport est la coexistence de la gare d'Orléans et de celle des Aubrais. Orléans étant par ailleurs la troisième plate-forme logistique de France, nous nous sommes interrogés sur la constitution d'une plate-forme bimodale. Dans ce cadre, il est essentiel que nous puissions travailler avec la SNCF et RFF. Je souhaite que la stratégie de ces entreprises soit clarifiée, en particulier en matière de fret, pour que nous soyons certains que les terrains que nous libérons soient correctement, et rapidement, utilisés.

Philippe AUGER

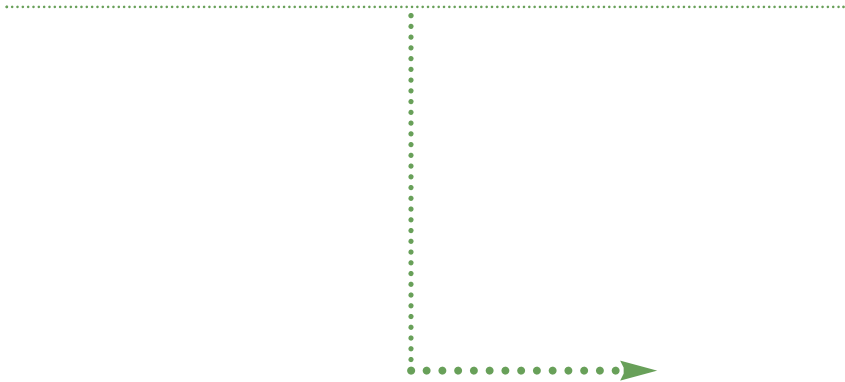
Directeur du Syndicat mixte pour le schéma directeur de la région Grenobloise

S'agissant des liens entre l'aménagement du territoire et les déplacements, je me demande si le SCOT peut se contenter d'afficher des lignes de transports en commun et de routes, entre des villes, selon une polarisation du territoire. Dans la pratique, un certain nombre de réponses en termes de déplacements ne nous permettent pas d'atteindre les objectifs d'équilibre et de polarisation du territoire qui sont affichés dans les SCOT ou schémas directeurs. A mon sens, le SCOT doit aborder le déplacement du point de vue de la mobilité et du fonctionnement des territoires. Nantes a fait le choix de favoriser les polarisations ; chaque pôle devant s'appuyer sur un équilibre entre habitants / emplois / services. Les SCOT doivent pouvoir se prononcer sur le mode de déplacement et sur la gestion de ces modes de déplacement. Enfin, la politique d'aménagement du territoire, outre le volet déplacement, implique les politiques d'habitat, d'implantation économique, d'urbanisme commercial... Si ces politiques ne sont pas portées en cohérence, alors elles échouent.

Jean-Claude LE GALL

Les commissions qui participent au SCOT collaborent par le biais de leurs rapporteurs. Par ailleurs, le SCOT est constitué d'EPCI, qui ont eux-mêmes des projets de territoire. Les petites communautés de communes n'auraient jamais progressé aussi rapidement dans l'élaboration d'un projet de territoire sans l'aide d'un schéma de cohérence territorial. Est-il opportun de construire une autoroute entre le futur aéroport de Notre-Dame des Landes et Nantes ou de passer à deux fois trois ou quatre voies la route Nantes – Saint-Nazaire ? Le conseil général préférerait que les investissements routiers visent plutôt le nord du département. L'élaboration des SCOT permet de se doter d'une vision plus large et non segmentée sur ces questions.

La question de l'urbanisme commercial



Pour une DDE, l'urbanisme commercial est bien sûr un enjeu territorial, un enjeu en termes de déplacements, mais c'est aussi un enjeu social et nous sommes sollicités pour les permis en Commission départementale d'équipements commerciaux (CDEC). Ce qui fait que de nombreux élus ne nous apprécient pas. Nous avons donc entamé un certain nombre de questions, d'études, pour revoir effectivement un diagnostic que l'on peut partager avec les élus et les aménageurs, et pouvoir faire émerger des partenariats. Le périmètre de réflexion concerne la partie nord de ce que le président Rossinot appelait ce matin le « sillon lorrain », c'est-à-dire aussi la partie mosellane avec deux SCOT dont les périmètres sont arrêtés (Thionville-Fensch au nord et celui de Metz). En tant que gestionnaire, nous sommes confrontés à tous les problèmes de gestion dus à la croissance du nombre de lotissements, aux accidents etc.... En ce qui concerne les trafics, on sait qu'il passe 100 000 véhicules sur l'axe Luxembourg-Thionville. Mais il n'y a pas que du monomodal puisque là où il passe 90 000 voitures, il y a quand même 10 000 personnes sur la voie ferrée et là où il y a 14 000 poids lourds, il y a en temps, le même jour, 15 péniches et 180 trains de fret qui transportent un tonnage pratiquement équivalent aux 14 000 poids lourds. Donc évidemment le problème tient aux croissances de ces tendances, il faut savoir si le triplement des trafics sur l'A 31 est dû aux zones commerciales ou à autre chose.

Les commerces sont un premier constat. La Moselle concentre la principale densité commerciale de France, en grandes surfaces commerciales, on est à la quatrième ou cinquième position. Et cette offre se concentre dans les zones urbaines, qui concentrent le plus de population, mais également dans les zones qui disposent d'infrastructures routières. Quels ont été les principaux enseignements de nos études ? L'autoroute engendre 15 000 véhicules par jour, voire 20 000 véhicules le samedi, c'est-à-dire 15 à 20 % du trafic. C'est beaucoup plus que le grand transit qui représente à lui seul 10 %, soit beaucoup moins que les déplacements domicile-travail. Mais en se focalisant sur les commerces on a négligé le fait que les gens ne pratiquent pas des déplacements simples entre le commerce et chez eux, ils pratiquent des allers/retours dans la zone. En fait les gens vont travailler loin, notamment au Luxembourg. Et maintenant qu'on peut faire Amsterdam/Barcelone sans un feu rouge la zone attire du monde et complexifie les modes de vie.

C'est ce qu'on appelle la « ville éclatée », la « ville réelle », la « ville en mouvement », ce sont des phénomènes bien visibles sur cet axe.

Les enjeux du développement commercial sur l'A 31 doivent donc être pris au sérieux. Il est nécessaire de développer des capacités ferroviaires, et là des efforts considérables ont été faits par la région Lorraine et par le CPER. Il faut savoir qu'entre ce contrat de plan et le précédent, le volet ferroviaire a été multiplié par 12. On est en train de reconstruire une voie ferrée parallèle à la voie ferrée existante, de façon à délester des sillons pour les voyageurs : l'objectif de la région est d'augmenter la clientèle des TER de 60 %. En termes d'aménagement du territoire, que peut faire le SCOT ? Cela ne sert à rien de créer des villes comme Los Angeles. Il est possible de développer des zones commerciales bien insérées dans l'urbanisation et non pas en créant de vastes zones commerciales éloignées. Il faut penser qu'à terme, le problème des friches risque de se poser. Je sais que le SCOT de Strasbourg porte des réflexions par rapport à l'habitat, ce qui me semble être un enjeu important. Un certain nombre de zones commerciales sont mal desservies par les transports urbains. Un hypermarché représente 450 employés, une grande surface d'articles de sport, 250 employés, ... Ce sont des employés qui gagnent environ 1 000 € et il faut savoir que dans le commerce, 45 % des femmes sont à temps partiel et l'ont choisi. Il y a donc tout un travail à faire en matière de plans de déplacements de zones. En même temps, il est nécessaire de repenser l'espace public dans ces zones afin de permettre des déplacements en modes doux. Bien évidemment il faut penser aux déplacements des personnes à mobilité réduite ainsi qu'aux futures personnes à mobilité réduite. On estime qu'il y aura 35 % de plus de 65 ans dans la population française, et ces zones commerciales sont très peu lisibles pour ces personnes.

Philippe GRILLOT

DDE de la Moselle

La problématique du stationnement doit être prise en compte dans l'équipement de la zone d'activité. Le nombre de places de parking, en sous-sol comme en extérieur, est aujourd'hui très inférieur à la demande. Pour éviter une multiplication du nombre de véhicules garés sur les trottoirs, le partage de parcs de stationnement en centre-ville peut être envisagé. Il faut prendre en compte que les salariés habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail. Lorsqu'une entreprise délocalise quelques centaines de personnes à Toulouse, un grand nombre de nouveaux arrivants sont contraints d'acheter leur résidence assez loin, au-delà de Montauban. Il est fréquent que ces personnes passent 75 voire 90 minutes à rejoindre leur lieu de travail, ce qui constitue une nouveauté dans la région. Les trains cadencés ne permettent pas de répondre à toutes les demandes puisque tout le monde ne va pas travailler à 9 heures du matin et que tout le monde ne vit pas à proximité d'une gare. Pour l'observatoire, la communication vis-à-vis de nos clients est un volet essentiel voire crucial en matière de déplacements. C'est pourquoi nous sommes prêts à participer à des réflexions sur la façon de favoriser l'attractivité de l'Agglomération toulousaine : un grand contournement, une ligne TGV, un deuxième aéroport...

Frédéric RACAT

Président de l'Observatoire toulousain de l'immobilier d'entreprise (OTIE)

D'

abord quelques chiffres afin d'avoir en tête un panorama du parc de la distribution en France. Aujourd'hui en France, fin 2003, on recense environ 3 200 hard discounters qui représentent 2 millions de surface de vente, 5 650 supermarchés pour 6,5 millions m² de surfaces de vente, près de 1 300 hypermarchés et nous avons une définition des centres commerciaux, il y en a 600, ce sont des surfaces galeries auxquelles s'ajoutent les surfaces marchandes de plus de 5 000 m² de vente. Un hypermarché moyen, ce sont 10 000 m² de surface de vente pour 1 800 à 2 000 places de parking, avec une fréquentation annuelle de 2 millions de clients. Il est essentiel de bien établir une différence entre un client et un visiteur : les clients, ce sont les tickets que l'on connaît parfaitement. On connaît un peu moins les visiteurs, car on ne connaît pas le « taux de perte ». On sait aussi que 600 centres commerciaux représentent une fréquentation de 3,1 milliards de visites par an avec un ratio de 1 acheteur pour 2,2 visiteurs. Nos stratégies de développement reposent d'abord sur la disponibilité foncière et immobilière, que ce soit en milieu urbain ou périurbain et sur une accessibilité de grande performance. Le nombre d'autoroutes et les cartes que vous avez montrés sont bien révélateurs. Ce que nous recherchons, comme les gestionnaires des réseaux publics, c'est la fluidité d'accès. Les grands professionnels de la distribution recherchent aussi une lisibilité des espaces commerciaux, fréquentés par des voitures. C'est pourquoi la problématique des transports urbains nous importe beaucoup. Nous avons actuellement une quinzaine de centres commerciaux qui sont connectés plus ou moins bien avec des modes de transports en commun tram et métro. Mais il est regrettable de constater le manque de concertation, le manque de recherche de solutions en amont des projets. A Ollivet par exemple, le parc-relais et la station de tramway ne sont pas à côté du centre commercial, les gens doivent traverser un carrefour. L'idée qui aurait pu être mise en avant si les deux projets avaient été menés en même temps était de profiter de cet espace intermédiaire entre les voitures et le centre commercial pour faire passer le tramway. Nous aurions pu également compléter la structure de parking par un apport complémentaire du parc-relais en parc public. A Valenciennes au départ, les deux projets étaient distincts puis un projet commun a pu être monté. Malheureusement il n'a pas vu le jour pour des questions de financement des collectivités publiques. A Bordeaux Le Lac un grand projet urbain est en cours. Il s'agit d'un programme de 1000 à 1500 logements avec un complément d'activités commerciales sur un centre commercial déjà très important.

Dans ce cas, un groupe de travail avec les promoteurs et les collectivités publiques a été mis en place en amont pour mettre en phase la future ligne de tramway. L'idée est de réserver dès à présent les emplacements. Mais le plus bel exemple de la connexion du transport public au tramway est certainement le projet Odysseum à Montpellier. Une ligne de tramway qui dessert actuellement le multiplexe va se poursuivre pour desservir l'intérieur de la galerie marchande. Il s'agit d'un schéma idéal de l'utilisation des modes de transport par rapport à des besoins de déplacements des consommateurs. S'agissant des SCOT, il s'agit surtout de savoir comment les collectivités réfléchissent à l'implantation des futurs sites commerciaux car les CDEC réfléchissent aussi sur ce sujet. Un SCOT va nous permettre d'envisager de localiser si nécessaire un nouveau centre commercial, tout en sachant qu'à l'heure actuelle, la tendance est plutôt à la restructuration ou à l'agrandissement des sites existants. Il y a très peu de création de centres commerciaux en France, il y en a 2-3 par an, et rarement en périphérie.

Enfin, j'évoquerai la distribution par Internet. Certes, tous les produits ne peuvent pas être diffusés de la sorte. Néanmoins, cette distribution progresse de façon exponentielle. Alors que l'on nous reproche d'être générateurs de trafic supplémentaire, en plus des déplacements domicile - travail, nous réfléchissons à un programme de distribution de 4 000 produits de base, commandés sur Internet, sur les axes principaux repérés comme des axes domicile - travail. En moyenne, chaque achat représente 80 kg de marchandises, c'est-à-dire des produits volumineux et pondéreux. Le client aurait ainsi la possibilité de ne pas s'écarter de son itinéraire domicile - travail, tout en bénéficiant d'un service pour ses achats encombrants.

Philippe PETITPREZ

Directeur de l'aménagement et de la prospective d'Immochan

Marcel BELLIOT

Ce client devra néanmoins disposer d'une voiture...

Plusieurs responsables politiques vont nous expliquer comment, au sein de syndicats mixtes, ils prennent en compte ces problématiques des activités, du commerce et de la gestion des grands équipements.

Marc BAIETTO

Grenoble étant inséré entre des montagnes, l'accès à la région urbaine est soumis à un grand nombre de contraintes. De fait, l'un des problèmes majeurs auquel est confrontée l'aire urbaine grenobloise est celui des déplacements et de l'étalement urbain. Une personne qui travaille à 50 km de son domicile consacre une partie considérable de ses ressources pour ses déplacements. Si l'on ne règle pas ce type de problème, nos documents et démarches seront inutiles. Notre enjeu est donc d'organiser l'espace. Notre territoire a accueilli le plus gros investissement industriel français des dix dernières années suite à l'accord entre ST et Philips. Alors que ce projet est censé être à la pointe de l'intelligence industrielle actuelle, notre société semble incapable de produire autre chose que des embouteillages à 8 heures du matin pour accéder aux lieux de travail. Cette contradiction doit nous interroger. Nos travaux ont d'abord permis de pointer la prégnance de l'économie dans l'organisation de l'espace, qu'il s'agisse des zones d'emplois comme des zones commerciales. L'enquête ménages réalisée sur 259 communes souligne que les habitants vivent d'un côté ou de l'autre de l'agglomération et qu'ils traversent cette dernière assez rarement. Nous nous sommes ensuite demandé s'il fallait céder au désir de nos concitoyens d'une mobilité généralisée ou bien réfléchir à une meilleure utilisation de l'espace et des moyens.

Pour élaborer notre schéma directeur, nous avons travaillé sur plusieurs secteurs géographiques et avons posé comme principe, un rééquilibrage de l'emploi entre ces différents secteurs sachant que l'Agglomération grenobloise (26 communes) absorbe 60 % de la population pour 75 % des emplois. La première orientation a consisté à restreindre l'ouverture de zones d'activité dans l'agglomération au profit des autres secteurs. Certains secteurs ont même été interdits à l'urbanisation, pour lutter contre le mitage de l'espace rural. Le principe de la construction autour des axes de transport en commun a été retenu tout comme l'absence de nouvelles infrastructures routières.

L'ouverture d'espaces commerciaux a été restreinte. En outre, nous avons souhaité renforcer l'autonomie de chacun des pôles de la région urbaine et lutter, par des « autoroutes apaisées », contre la logique visant à relier le plus rapidement possible les secteurs extérieurs au centre. Il s'agit tout à la fois de garder une certaine qualité au développement, d'apporter des réponses aux habitants à proximité de leur lieu de vie, et d'optimiser les politiques publiques. Le transit doit se plier aux règles communes. C'est le sens de notre refus de l'autoroute A 71. Nous pensons que l'attractivité économique et la réussite de la ville passent par la capacité à offrir un espace urbain de qualité, à apporter les services à proximité des lieux de vie.

François DE RUGY

Vice-président de la Communauté urbaine de Nantes

Je me réjouis de la création par la loi des SCOT dans la mesure où, à mon sens, l'urbanisation n'est pas le fruit du hasard et ne relève pas du cours naturel des choses. Les problématiques dont nous discutons sont le résultat de politiques – le transport routier étant l'un des secteurs les plus subventionnés en France. Elles dépendent aussi de la géographie et de l'histoire de nos territoires, de la coopération entre les collectivités. Pour autant, ces problématiques sont très proches d'un territoire à l'autre, qu'il s'agisse des zones commerciales ou des problèmes de déplacements. Dès lors, la recherche de solutions, nécessairement locales, peut s'enrichir des expériences menées sur l'ensemble du territoire.

Notre territoire a fait le choix d'un grand SCOT car nous estimons qu'en matière de déplacements, notamment ceux liés au travail, les frontières communales et même intercommunales n'ont pas de sens. La question des déplacements liés au travail est sans doute celle qui souligne le plus que la réalité d'un bassin de vie ne correspond pas nécessairement aux frontières institutionnelles. Dans ce cadre, les différents intervenants ont intérêt à collaborer au sein d'un même SCOT. A Nantes, l'expérience du SCOT montre qu'il est possible de faire converger des choix à partir de situations très différentes, même si le vécu de chacun est différent. Fixer des objectifs communs ambitieux peut fâcher certaines personnes. Ainsi, la limitation de l'étalement urbain peut être perçue par d'aucun comme la volonté de la ville centre de tout concentrer. D'autres estiment que la densification entraîne du trafic, des problèmes de stationnement. Nous avons considéré que les problèmes des villes centres et ceux des com-

munes périphériques sont nécessairement liés, par exemple que la congestion routière tient notamment au déséquilibre entre habitat et activités. A ce stade, nous avons dressé le diagnostic et sommes en phase d'élaboration du projet. Nous imaginons d'ores et déjà les solutions qui seront retenues. La première est la maîtrise de l'urbanisation autour des bourgs existants. Il nous faut aussi dresser une prospective du développement économique et des déplacements liés au travail, et ses conséquences sur les plans locaux d'urbanisme. Par ailleurs, nous devrions mieux distinguer, tout en les liant, les projets à long et court terme. L'intérêt du SCOT est de mettre en œuvre mais aussi d'accélérer des réflexions. A ce sujet, les études menées au moment des SCOT ou des PDU permettent de battre en brèche certaines idées reçues. Ainsi, en matière de déplacement, nous avons longtemps pensé que tout le monde allait se déplacer tout le temps. La réalité contredit bien souvent cette idée : dans l'agglomération nantaise, alors que la population augmente, le nombre total de déplacements stagne. Les études permettent également de résister à des solutions qui peuvent sembler « de bon sens ». Certains estiment que, pour supprimer les bouchons liés aux déplacements domicile-travail, il suffirait de déplacer les lieux de travail en périphérie, là où vivent les salariés. Or cela ne ferait que déplacer, et non régler, le problème. Une autre solution est d'engager le dialogue avec les citoyens et les professionnels. Il s'agit de tenir compte des contraintes de ces derniers tout en tâchant de faire évoluer leur point de vue. Mais nous sommes lancés dans une sorte de course contre la montre. Tandis que le SCOT et d'autres dispositifs se construisent, des logiques passivistes perdurent, notamment s'agissant des zones commerciales. En outre, les SCOT cherchant à obtenir l'adhésion de tous, le risque est de ne pas choisir et d'abandonner des objectifs jugés trop ambitieux.

Reste que des causes externes aux politiques menées dans les agglomérations peuvent faire évoluer la situation. Ainsi, la hausse des prix du pétrole va certainement faire réfléchir les acteurs économiques et les ménages. En outre, les systèmes génèrent leurs propres contraintes : les réseaux routiers produisent leur propre congestion ; les zones commerciales périphériques, victimes de leurs succès, sont confrontées à de plus grands problèmes d'accessibilité que les zones commerciales du centre-ville ; enfin, après avoir concerné les grandes entreprises et celles des centres-villes, des plans de déplacements d'entreprise sont désormais élaborés par de petites entreprises, conscientes des problématiques de déplacement et de stationnement. Si le SCOT ne constitue pas une révolution, il reste donc une occasion d'engager des évolutions significatives quant au lien entre déplacement et urbanisation.

Frédéric RACAT

Sur un projet récent, en périphérie, le promoteur a prévu une place de parking pour 40 m² de bureaux. Mais nous savons d'emblée que les stationnements sauvages vont se multiplier autour de cet immeuble dans la mesure où aucun transport en commun ne dessert le site. Si, dans le centre-ville de Toulouse, on ne compte qu'une place de parking pour 100 m² de bureaux, les transports en commun y sont très efficaces.

Jean-Marie ATTARD

Je reviens sur la desserte des centres commerciaux par des transports collectifs. Nous avons mené une enquête en sortie des grandes surfaces et avons constaté que le client qui emprunte un transport collectif dépense autant que le client qui dispose d'une voiture.

Philippe PETITPREZ

Je m'étonne qu'un SCOT fixe des normes en matière d'occupation des sols et d'implantations d'activités commerciales, alors que celles-ci devraient plutôt figurer dans un PLU. Un SCOT doit d'abord s'intéresser aux orientations stratégiques de développement. J'ai en tête l'exemple d'une agglomération qui avait tenté de bloquer tout développement commercial. Les enseignes se sont trouvées « protégées », faute de concurrence. Elles n'ont jamais réinvesti dans leur structure commerciale et n'ont pas cherché à régler les problèmes de circulation à l'entrée des centres commerciaux. En outre, ces enseignes se sont involontairement alignées en termes de prix conduisant à une augmentation de 10 % de l'indice des prix sur l'Agglomération. A l'inverse, quand une nouvelle enseigne s'installe sur une agglomération, la baisse des prix est instantanée.

Thierry REPENTIN

Les élus de notre territoire ont retenu un Plan d'aménagement et de développement durable (PADD). L'objet des SCOT est que ce PADD soit incitatif plus que coercitif. Sur les questions commerciales, nous avons mesuré les taux d'évasion, les manques en matière commerciale, sans exclure d'éventuelles extensions au gré des départs de certaines enseignes. Notre territoire propose déjà une large offre commerciale, les différentes enseignes se livrant une concurrence acharnée. J'ajoute que notre politique ne s'applique pas aux quartiers d'habitat social et de centre-ville : les surfaces commerciales n'y sont pas visées par le SCOT. Par ailleurs, les grandes surfaces elles-mêmes semblent désormais disposées à intégrer, au titre de la surface construite, des places de stationnement.

François DE RUGY

La Communauté urbaine de Nantes disposait, indépendamment du SCOT, d'une charte d'urbanisme commercial votée au Conseil de Nantes Métropole et dans chaque commune. Celle-ci limitait l'extension des surfaces commerciales à 11 000 m² par an, sachant que les zones commerciales sont déjà nombreuses sur le territoire. Cette démarche n'a pas engendré le processus de « glaciation » précédemment décrit : les enseignes continuent de se livrer une guerre des prix. En outre, la croissance des grandes surfaces commerciales trouve naturellement ses limites. A l'inverse, nous assistons à un développement des enseignes moyennes en particulier dans les bourgs et dans les quartiers de Nantes, ce développement répondant à la demande d'une grande partie de la population. Nous nous réjouissons de cette évolution intéressante en termes de déplacements et d'animation de la ville. Nous assistons même à un renouveau des supérettes. Les SCOT peuvent fixer des orientations en ce sens.

Conclusions

Chantal DUCHÈNE

Nous avons attendu trois années pour réunir. S'il y a trois ans, nous avons surtout discuté des textes, nous pouvons mesurer aujourd'hui leur mise en application et identifier à la fois une diversité des situations et un certain nombre de points communs.

Avec le SCOT, outil d'aménagement urbain, on passe de l'idée du transport collectif urbain à l'idée d'un système plus général de déplacements. Dans ce cadre, le rôle des collectivités est non seulement d'organiser le service public de transport collectif mais, plus globalement, d'organiser un service public de la mobilité durable, renvoyant au transport collectif et à d'autres pratiques de transport comme alternative au tout automobile. Il importe d'articuler ces divers modes de transport, sachant qu'ils dépendent d'institutions différentes, en lien avec les politiques d'aménagement. Cette démarche n'est pas simple, elle suppose une collaboration sectorielle entre les institutions ainsi qu'une coopération thématique entre le champ de l'aménagement et celui des déplacements.

Marcel BELLIOU

Les SCOT sont une réalité. Les acteurs économiques commencent à s'en préoccuper, ce qui est de bon augure. Les SCOT sont aussi un rêve. Pour qu'ils se réalisent, un grand nombre d'acteurs doivent y participer. Les intercommunalités qui ne fédèrent pour porter un syndicat de SCOT tendent à imposer aux autres acteurs (Etat, région, département) des politiques d'investissement et de développement qui peuvent les placer devant le fait accompli. La façon d'associer ces acteurs est une autre question qui mérite d'être débattue.

Peut-on imposer une réflexion sur les déplacements dans le cadre de l'élaboration des SCOT et comment ? Qui peut porter cette réflexion ? Concrètement, jusqu'où peuvent aller les préconisations, et quelles en seront les incidences ? Quelles sont les marges de manoeuvre politiques ? Qualité de desserte par les transports en commun, projets d'infrastructures routières et ferroviaires, quels sont les enjeux ? Peut-on espérer que les SCOT aboutissent à des solutions entrepreneurantes ? Les SCOT permettront-ils une prise de conscience des liens existant entre la planification urbaine et le déplacement des populations ?

C'est pour tenter de répondre à toutes ces questions que le GART et la FNAU se sont associés à l'occasion d'un colloque qui s'est déroulé le 13 septembre 2005. Le présent livret rend compte des principaux moments forts de cette journée, un moment riche d'échanges entre les professionnels et les élus en charge des transports et leurs homologues en charge de l'aménagement.