

KaléidoSCoT

Expériences d'agences d'urbanisme

Certu

9, rue Juliette Récamier, 69456 Lyon - France

Collection Dossiers

Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Ils pourront y trouver des repères qui les aideront dans leur démarche. Mais le contenu présenté ne doit pas être considéré comme une recommandation à appliquer sans discernement, et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances.

**Le Certu publie également les collections :
références, débats, rapports d'étude.**



● Cet ouvrage a été réalisé par la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) avec le concours des agences d'urbanisme du Territoire de Belfort (AUTB), Béthune (AULAB), Caen-Métropole (AUCAME), Clermont-Métropole, Flandre Dunkerque (AGUR), Région du Havre et estuaire de la Seine (AURH), Martinique (AUDUAM), Pays de Lorient (AUDELOR), Agglomération lyonnaise (Urbalyon), Agglomération marseillaise (AGAM), Pays de Montbéliard (ADU), Région nantaise (AURAN), Région nîmoise et alésienne (AUDRNA), Oise-la-vallée, Région de Reims (AUDRR), Agglomération rennaise (AUDIAR), Région stéphanoise (EPURES), Agglomération de Tours (ATU37), Région de Saint-Omer (AUDRSO), Agglomération strasbourgeoise (ADEUS), Aire toulonnaise (AUDAT) et de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France (IAU-îdF).

● Sa coordination, sa relecture ont été assurées par Pascale Poupinot (FNAU), Silvina Rodrigues-Garcia (AUDRR) et Gilles Périllhou (AUDAT) et son maquetage par Philippe Lanneau (ATU37).

● Sont remerciés pour leur contribution :

Sandrine Barreiro (IAU-îdF), Tanguy Beuzelin (AUDRSO), Julie Boghossian (AUDAT), Cenia Borrero (ADUAM), Nathalie Bruant (AGAM), Magali Chaptal (AUDRNA), Céline Duffy (AUDRSO), Patrice Duny (AUCAME), Rozenn Ferrec (AUDELOR), Alain Franck (AURH), Vincent Fouchier (IAU-îdF), Valérie Fresneda (Clermont-Métropole), Elsa Garnier (ADUAM), Bruno Jullien (AURAN), Philippe Lanneau (ATU37), Eric Lemerre (AUDIAR), Arnaud Le Montagner (AUDELOR), Nathalie Louet (EPURES), Jean Marty (CERTU), Géraldine Mastelli (ADEUS), Laurent Moréno (AURAN), Muriel Naudin (IAU-îdF), Francis Nave (AGUR), Nadine Nicolas-Minier (AUDELOR), Anne Noujarret (AUDRR), Gilles Périllhou (AUDAT), Sylvain Petitot (CERTU), Pascale Poupinot (FNAU), Mireille Rius (Oise-la-vallée), Silvina Rodrigues-Garcia (AUDRR), Maëlle Salaun (Oise-la-vallée), Joëlle Taïllamé (ADUAM), Claudine Tardy (AUDRNA), Sybille Thirion (Urbalyon), Marc Trinqué (ADU), Alain Vanneufville (AULAB), Antoine Verducruysse (AUDRSO), Bruno Vidalie (AUTB) et le club Documentation de la FNAU.

SOMMAIRE

Avant-propos

P 7

Introduction générale

Une revue de projets pour rendre compte de ces expériences
Le rôle de la plus-value des agences d'urbanisme dans l'élaboration des SCoT

P 9

État des lieux de la planification stratégique en France (SCoT et SD)

Périmètre et maîtrise d'ouvrage
État d'avancement

P 11

1. Outil de développement équilibré et structuré du territoire

P 19

Intro 1

SCoT

Thématique

1.1 Du Havre pointe de Caux Estuaire

Accéder au rang de métropole maritime internationale

p 23

1.2 Du Pays de Rennes

Économiser l'espace pour conserver les atouts de la ville-archipel

p 27

1.3 Du Territoire de Belfort

Promouvoir un concept de réalisation graduée et articulée

p 31

1.4 Provence Méditerranée

Optimiser le développement des sites d'extension

p 35

1.5 Du Pays de Lorient

Gérer les extensions d'urbanisation des villages
et hameaux dans le cadre de la loi littoral

p 39

1.6 De l'agglomération Pays de Montbéliard

Promouvoir une stratégie de développement économique

p 43

1.7 Du Sud Loire

Restructurer les espaces à vocation économique

p 47

2. Outil de préservation et de valorisation des espaces

P 51

Intro 2

SCoT

Thématique

2.1 De l'Artois

Limiter la consommation de la surface agricole utile

p 55

2.2 De la région de Strasbourg

Mettre en réseau les espaces naturels et valoriser leur potentiel de loisirs
pour faciliter l'acceptation de la densité urbaine

p 59

2.3 Du Pays de Lorient

S'appuyer sur le réseau hydrographique

p 63

2.4 Du Sud du Gard

Composer avec le risque inondation

p 67

2.5 De l'agglomération Pays de Montbéliard

Créer une infrastructure verte et bleue, support de développement urbain

p 71

2.6 Du syndicat mixte basse automne plaine d'Estrées

Respecter et valoriser les corridors biologiques

p 75

2.7 Métropole Nantes/Saint Nazaire

Utiliser les continuités écologiques et les forêts urbaines pour piéger le carbone

p 79

3. Outil de cohérence des politiques publiques

Intro 3

SCoT

- 3.1 Du Pays de Lorient
- 3.2 Du Pays de Saint-Omer
- 3.3 De la région de Strasbourg
- 3.4 De la région rémoise
- 3.5 Du Territoire de Belfort
- 3.6 De la région rémoise

Thématique

Bâtir des villes de proximité par la maîtrise des déplacements
 Organiser l'urbanisation autour des dessertes en transports collectifs
 Répondre aux besoins en logements en s'appuyant sur l'armature urbaine et la desserte en transports en commun
 Lier le développement économique à la promotion de la mixité sociale
 Rééquilibrer l'offre sociale résidentielle
 Mieux répartir la mixité sociale

P 83
p 85

p 87
p 91

p 95
p 99

p 103
p 107

4. Le SCoT (ou le SDRIF) dans l'articulation des grands territoires

Intro 4

SCoT

- 4.1 SD d'Ile-de-France
- 4.2 Du Nord de la Martinique
- 4.3 De la région rémoise
- 4.4 Du Pays de Saint-Omer
- 4.5 Caen-Métropole
- 4.6 De la région de Strasbourg
- 4.7 Inter-SCoT lyonnais

Thématique

Permettre la subsidiarité à travers le SDRIF
 Travailler sur la compatibilité du SCoT avec le SAR
 Articuler planification et contractualisation
 Assurer la cohérence de l'action publique entre le SCoT et les documents de contractualisation
 Faire émerger une ingénierie territoriale
 Activer une coopération interSCoT et transfrontalière
 Assurer la cohérence des démarches de SCoT dans un espace métropolitain

P 111
p 113

p 115
p 119
p 123

p 127
p 131

p 135
p 139

5. Outils et méthodes d'élaboration des SCoT

Intro 5

SCoT

- 5.1 Du Grand Clermont
- 5.2 Provence Méditerranée
- 5.3 Marseille Provence Métropole
- 5.4 Du Pays de Lorient
- 5.5 De l'agglomération Pays de Montbéliard
- 5.6 Provence méditerranée

Thématique

Construire un diagnostic stratégique grâce à un jeu de cartes
 Evaluer le potentiel de renouvellement urbain et identifier les sites d'extension
 Élaborer le SCoT par une démarche originale de prospective territoriale
 Randonner pour découvrir les enjeux du territoire
 Créer un groupe citoyen pour la concertation
 Anticiper les objectifs du SCoT dans les PLU

P 143
p 145

p 147
p 151

p 155
p 159

p 163
p 167

6. Dispositifs de suivi et de mise en œuvre des SCoT

Intro 6

SCoT

- 6.1 De la région Flandre-Dunkerque
- 6.2 Du Sud du Gard
- 6.3 Du Pays de Saint-Omer
- 6.4 De l'agglomération Pays de Montbéliard
- 6.5 De la région de Strasbourg

Thématique

Schématiser fortement la cartographie, dans un souci de lisibilité et de liberté de manœuvre sur le plan spatial
 Construire une méthodologie partagée d'évaluation environnementale
 Développer le centre de ressources partagé de l'Audomarois
 Mettre en place un dispositif de suivi pérenne
 Impliquer fortement les élus dans la mise en œuvre et le suivi

P 171
p 173

p 175
p 179

p 183
p 187

p 191

Conclusion

P 195

Bibliographie

P 199



AVANT-PROPOS

Promulguée en décembre 2000, la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) a maintenant huit ans. Ce délai peut sembler un peu court pour évaluer la pertinence et de l'efficacité d'une réglementation aussi complexe que celle de l'urbanisme. Il est toutefois suffisant pour en dresser un premier bilan. La FNAU veut apporter sa contribution à cet exercice et on trouvera dans ce rapport, fondé sur les travaux et l'expérience des agences d'urbanisme, différents enseignements sur l'élaboration et la mise en œuvre de l'un des outils les plus emblématiques de la loi SRU, le Schéma de cohérence territoriale. Le SCoT est un outil de planification stratégique qui a pour objectif de mettre en cohérence les politiques sectorielles d'habitat, de déplacements, d'environnement et de promouvoir le développement durable du territoire. Réalisé sous l'autorité des communes et leurs groupements, il a confirmé les pouvoirs locaux dans leur responsabilité d'aménagement et d'urbanisme. Les agences d'urbanisme sont étroitement associées à l'élaboration des SCoT de leur territoire. On trouvera dans ce rapport l'analyse détaillée d'une vingtaine de SCoT réalisés par les agences, examinés sous l'angle de 6 grandes thématiques : le développement du territoire, la préservation et la valorisation des espaces naturels, la mise en cohérence des politiques publiques, l'articulation des échelles d'intervention, les outils et les méthodes d'élaboration, les dispositifs de suivi et de mise en œuvre. Sur chacun de ces thèmes, le rapport de la FNAU présente différents exemples qui illustrent, chacun à sa manière, comment le SCoT a permis d'atteindre les objectifs recherchés. Au moment où, Grenelle de l'Environnement oblige, le code de l'urbanisme va connaître à nouveau de fortes évolutions le rapport de la FNAU peut apporter des idées à la nouvelle réglementation qui va se mettre en place.

Marcel BELLIOU
Délégué général de la FNAU

K

KALÉIDOSCoT

Introduction générale

Huit ans après la promulgation de la loi Solidarité et renouvellement urbains (modifiée par la loi Urbanisme et habitat), la majorité des SCoT des grandes agglomérations ont été réalisés par des agences d'urbanisme.

Le réseau des agences a acquis durant ces années une réelle expérience en matière d'élaboration et de gestion des SCoT.

De nombreux SCoT de cette première génération connaissent depuis quelques années une phase de finalisation ou de mise en œuvre : certains, approuvés, voient déjà l'application de leurs orientations ; d'autres, en cours d'achèvement, connaissent un niveau relativement avancé d'élaboration et de définition du projet.

Une revue de projets pour rendre compte de ces expériences

Dans ce cadre, la FNAU a souhaité, à travers un recueil d'expériences, faire le point sur cette première génération de SCoT et faire partager les pratiques des agences. La FNAU apporte ainsi sa contribution aux réflexions sur ces démarches de planification et sur les stratégies d'aménagement et de développement durable des territoires urbains.

Ce tour d'horizon aborde les SCoT sous trois angles :

- le contenu des projets, en prenant en compte les exemples qui comportent les réponses les plus ambitieuses, les plus innovantes ou les plus adaptées à certaines spécificités locales ;
- le nouveau type de gouvernance territoriale qui a accompagné l'élaboration des SCoT ;
- les démarches et dispositifs pour assurer la mise en œuvre du SCoT, son suivi et son évaluation.

Si les SCoT se sont attachés à décliner les principes contenus dans les lois, les exemples présentés illustrent avant tout la diversité des méthodes d'élaboration et des réponses apportées par les SCoT aux problématiques locales.

La pertinence et le niveau d'ambition des projets, et leurs effets futurs, sont à considérer au regard de la jeunesse des SCoT et des contextes locaux.

Vingt SCoT, ainsi que le SDRIF d'Ile-de-France et la démarche d'interSCoT de la région lyonnaise, sont présentés dans cet ouvrage. Seuls ont été pris en compte les projets approuvés, arrêtés ou en cours de finalisation et devant prochainement faire l'objet d'un arrêt.

Ces exemples mettent en lumière les dynamiques socio-économiques des territoires, les particularités de leur situation géographique ainsi que l'histoire locale de l'intercommunalité et de la planification.

À la suite d'un appel à contribution de la FNAU, les vingt deux agences ont répondu librement sur les éléments qui leur paraissaient les plus significatifs et singuliers dans leur démarche de planification. Elles ont également mis en avant les orientations les plus à même de favoriser la cohérence des politiques publiques et des stratégies d'aménagement et de développement.

La publication est divisée de six parties :

- le SCoT : outil de développement équilibré et structuré du territoire ;
- le SCoT : outil de préservation et de valorisation des espaces ;
- le SCoT : outil de cohérence des politiques publiques ;
- le SCoT (ou le SDRIF) dans l'articulation des grands territoires ;
- les outils et méthodes d'élaboration des SCoT ;
- les dispositifs de suivi et de mise en œuvre des SCoT.

Le rôle et la plus-value des agences d'urbanisme dans l'élaboration des SCoT

Le présent ouvrage vise également à mettre en évidence le rôle, l'apport et la plus-value des agences dans l'élaboration des SCoT. Les agences d'urbanisme sont des outils techniques mutualisés au service des collectivités d'un territoire. Leurs champs d'intervention sont variés : planification, aménagement, urbanisme, habitat et logement, déplacements et mobilité, environnement et paysage, problématiques du développement durable, observation socio-économique...

Leurs activités visent à observer et à analyser l'évolution des pratiques et des phénomènes urbains ou sociaux, à organiser le développement des territoires urbains et à anticiper leurs évolutions.

De par leurs compétences et leur positionnement, les agences d'urbanisme sont logiquement apparues, dès 2000, comme les outils privilégiés pour la réalisation des travaux techniques nécessaires à l'élaboration et à l'animation des SCoT.

Leur ancrage et leur pérennité dans les territoires, leur savoir-faire technique et leur capacité d'expertise, leur ont permis d'inscrire les démarches de SCoT au cœur des réalités locales, apportant ainsi des réponses adaptées aux enjeux locaux.

K

KALÉIDOSCoT

Etat des lieux de la planification stratégique en France (SCoT et SD)

Introduit par la loi Solidarité et renouvellement urbains (du 13 décembre 2000) et modifié par la loi Urbanisme et habitat (du 2 juillet 2003), le schéma de cohérence territoriale (SCoT) constitue désormais l'outil privilégié de réflexion et de planification stratégique à l'échelle intercommunale. Globalement, il s'agissait, dans un contexte marqué par la décentralisation, la montée en puissance des intercommunalités et des impératifs de développement durable, de relancer les démarches de planification territoriale à l'échelle intercommunale. Ainsi le SCoT remplace-t-il le schéma directeur (SD) qui constituait lui-même une adaptation du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU, document de planification élaboré par l'État en vertu de la loi d'orientation foncière de 1967) aux principes de la décentralisation. Les objectifs de cette réforme de la planification territoriale étaient pour le législateur, d'une part de rendre les politiques d'urbanisme plus lisibles, dans le cadre d'une élaboration plus concertée, et, d'autre part, de mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles, notamment en matière d'habitat, de développement économique et de déplacements, dans un environnement préservé et valorisé. Le processus d'élaboration prend donc désormais une importance croissante ; de même, l'élaboration d'un projet de territoire à long terme (quinze-vingt ans) qui puisse être partagé par l'ensemble des acteurs impliqués, qu'ils soient partie prenante de la maîtrise d'ouvrage ou simplement associés, constitue un élément central de cet exercice de planification.

Formellement, le SCoT apparaît comme un dossier comportant trois documents (articles R.122-1 et suivants du Code de l'urbanisme) :

- **le rapport de présentation**, expose un diagnostic du territoire concerné, analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution, explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)... Il décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement et présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives. Il expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu ;

- **le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)** fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements et de préservation du cadre naturel ;

- **le document d'orientations générales (DOG)** contient les prescriptions permettant la mise en œuvre du projet. Celles-ci

sont opposables par le biais de la compatibilité aux documents de rang inférieur (programme local de l'habitat, plan local d'urbanisme, cartes communales, plan de déplacements urbains, schémas de développement commercial, plans de sauvegarde et de mise en valeur) et à certaines opérations foncières ou d'aménagement (ZAD, ZAC, lotissements, remembrements en AFU, constructions soumises à autorisation de plus de 5 000 m² de SHON, réserves foncières de plus de cinq hectares, autorisations d'urbanisme commercial).

Pour ce KaléidoSCoT, panorama thématique de SCoT dont l'étude a été réalisée par des agences d'urbanisme, nous avons retenu le parti de faire essentiellement référence à des SCoT arrêtés ou approuvés. On peut considérer qu'il s'agit là de SCoT de « première génération » puisqu'ils ont essentiellement été construits pendant le mandat municipal 2001 – 2008 par des équipes désireuses de s'engager rapidement dans ce nouvel exercice de planification stratégique initié par la loi SRU.

En préalable à l'approche thématique proposée dans cet ouvrage, et pour, d'une certaine façon, « planter le décor », il nous paraît utile de proposer un rapide état des lieux de l'état d'avancement des SCoT à l'échelle nationale, de faire une rapide synthèse de l'état d'avancement de ces SCoT de « première génération ». Cet état des lieux s'appuie essentiellement sur les chiffres et la cartographie produits par la sous-direction de la planification de la Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction (DGUHC) du Meedat et sur les réflexions issues de l'opération « Scot-témoins » pilotée par le département Urbanisme-habitat du Certu pour le compte de la DGUHC avec seize maîtres d'ouvrage de SCoT intéressés.

Nous avons choisi de nous intéresser ici, d'une part à la question du périmètre de ces premiers SCoT et à la composition de leur maîtrise d'ouvrage, et, d'autre part, à leur état d'avancement, tant d'un point de vue quantitatif que d'un point de vue spatial.

ZAD : Zone d'aménagement différé

ZAC : Zone d'aménagement concerté

AFU : Association foncière urbaine

SHON : Surface hors œuvre nette

Périmètre et maîtrise d'ouvrage

La loi impose aux SCoT un cadre d'élaboration intercommunal dont le périmètre, publié par arrêté du préfet, est déterminé à l'initiative des communes et/ou de leurs groupements. Un établissement public (EP) maître d'ouvrage, le plus souvent un syndicat mixte regroupant communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents (EPCI), est constitué pour élaborer de manière concertée ce document de planification stratégique. Il peut assurer en régie l'élaboration du SCoT ou la confier à un ou plusieurs bureaux d'études ou à une agence d'urbanisme lorsqu'elle existe sur le territoire concerné. Ce maître d'ouvrage pérenne – il s'agit là d'une nouveauté – en assure la mise en œuvre et le suivi ; il devra délibérer au plus tard dix ans après son approbation sur son maintien en vigueur ou sur sa mise en révision partielle ou complète.

Le SCoT apparaît donc non seulement comme un outil de planification spatiale mais également, potentiellement, à travers la délimitation d'un périmètre et la présence sur ce périmètre d'un établissement public intercommunal maître d'ouvrage, comme un outil de structuration territoriale.

À travers l'exercice de cette compétence de planification territoriale, cet établissement public dispose de la possibilité, d'une part d'élaborer un véritable projet politique pour le territoire concerné énoncé dans le PADD et traduit dans le DOG, et d'autre part, grâce à sa pérennité, d'en assurer le suivi, puisqu'il devra, au plus tard dix ans après son approbation, analyser les résultats de son application et délibérer sur son maintien en vigueur ou sur sa mise en révision complète ou partielle. L'établissement public maître d'ouvrage du SCoT peut en outre, à tout instant, le mettre en révision ou en modification, à condition que celle-ci ne porte pas atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement.

Le « choix » du périmètre sur lequel un établissement public (existant ou spécifiquement construit dans ce but) sera compétent pour élaborer, arrêter, approuver puis éventuellement modifier ou réviser le SCoT, peut donc être considéré non seulement comme un acte fondateur de la démarche de planification mais également comme un acte politique fort, dans la mesure où il institue un territoire (le cas échéant nouveau) qui deviendra celui de la planification stratégique et de la mise en cohérence de différentes politiques publiques. Si l'on s'intéresse aux principaux facteurs qui ont pesé sur les choix effectués en matière de détermination des périmètres d'élaboration des SCoT de « première génération », on peut retenir :

- tout d'abord, les effets « incitatifs »¹ de la « règle des 15 km » introduite par le législateur (article L.122-2 du Code de l'urbanisme) qui, dans un contexte français d'urbanisme

décentralisé, limite les extensions importantes d'urbanisation des communes non couvertes par un SCoT, dès lors que celles-ci sont situées à moins de 15 km du littoral ou du pourtour des principales agglomérations (au sens de l'Insee). Initialement fixé à 15 000 habitants, le seuil de population de ces agglomérations a été porté par la loi Urbanisme et habitat à 50 000 habitants ;

- ensuite, la préoccupation de disposer d'un périmètre d'étude à la mesure des enjeux à traiter : la mobilisation de « l'aire urbaine » définie par l'Insee a souvent été utilisée aussi bien par les services déconcentrés de l'État que par les agences d'urbanisme afin de promouvoir une échelle de territoire pertinente au regard de la réalité des migrations domicile-travail² ;

- enfin, la nécessité pour les communes et les intercommunalités de se reconnaître dans le territoire proposé, d'être prêtes ou, à tout le moins, ne pas être opposées à débattre puis à délibérer au final sur un projet commun (PADD) ainsi que sur les prescriptions qui permettront sa mise en œuvre (DOG) et qui seront opposables, entre autres documents, aux PLU dont ils auront la responsabilité.

L'observation des périmètres des établissements publics maîtres d'ouvrage de SCoT permet de repérer deux grands types de périmètres (*voir carte 1 : périmètres et typologie des établissements publics maîtres d'ouvrage des SD et SCoT au 01 janvier 2008*), et, au-delà de ces périmètres, de distinguer deux grands types de situations locales et de modes d'exercice de la compétence considérée. On peut ainsi distinguer :

- ceux qui coïncident avec un EPCI existant (communauté urbaine, communauté d'agglomération, communauté de communes, syndicat d'agglomération nouvelle, ou simple syndicat intercommunal) ; dans ce cas la structure existante exerce la compétence d'élaboration du SCoT soit de plein droit, soit après transfert ;

- et ceux qui associent plusieurs EPCI et parfois des communes isolées ; on observe alors que le syndicat mixte créé constitue, à l'échelle locale, une nouvelle entité rassemblant des élus locaux (de 2e voire de 3e rang) mais dont les compétences se réduisent la plupart du temps à l'étude et à la mise en œuvre du SCoT.

On peut observer que si, dans le premier cas observé, les modes de fonctionnement et les équilibres politiques au sein de l'établissement public maître d'ouvrage préexistaient au lancement de l'élaboration du SCoT, ils restaient à établir dans le second cas. Il en résulte alors qu'au sein de cette nouvelle structure territoriale ad hoc, la définition des modalités de représentation des communes et des intercommunalités a donné lieu à des négociations qui se sont parfois avérées difficiles et dont l'objectif premier visait à garantir à chacune d'entre elles

¹ Voir Helluin J.-J., « Les effets de la « règle des 15 km » sur la maîtrise de l'étalement urbain », Études foncières, n°120, mars-avril 2006, pages 28 à 33.

² Voir DGUHC/Certu, Le schéma de cohérence territoriale, SCoT contenu et méthodes, DGUHC/Certu, 2003, 110 pages ; en introduction (« Quels enjeux pour la ville d'aujourd'hui? », page 13 et suivantes), « l'aire urbaine » apparaît très explicitement comme le territoire de référence des SCoT.

qu'elle serait écoutée et pourrait peser sur le débat. On peut ajouter que ces nouvelles structures ont souvent du faire face, dans un premier temps, à d'importants besoins de mise à niveau des connaissances afin d'obtenir l'adhésion de toutes les communes et intercommunalités, préalable indispensable au démarrage des travaux d'élaboration du SCoT.

État d'avancement

D'un point de vue quantitatif (voir carte 2 : dynamique de l'avancement des SCoT au 01 janvier 2008)

Au 1er janvier 2008, près de 17 000 communes représentant une population de plus de 41 millions d'habitants (RGP 1999) sont concernées par une procédure de SCoT ou de schéma directeur (SD)³. Sur les 387 périmètres de planification existants (SCoT ou SD), qui rassemblent environ deux tiers de la population française, on peut considérer que 178 (correspondant à un peu plus d'un tiers de la population française) disposent d'un document opposable (SD et SCoT approuvé ou en révision) et que 55 d'entre eux (un peu plus de 10 % de la population française) disposent d'un SCoT, documents de planification de nouvelle génération issus de la loi SRU.

En ce qui concerne le nombre de communes contenues à l'intérieur du périmètre des SCoT, on constate que, pour cette première génération, il avoisine les 45, avec bien entendu des situations très variables, selon que l'on considère un SCoT établi à l'échelle d'une communauté de communes d'une dizaine de communes ou le cas du SCoT Sud Meurthe et mosellan (agglomération de Nancy) qui compte plus de 400 communes. Du point de vue de leur échelle d'élaboration, les SCoT diffèrent assez peu des anciens SD (nombre de communes moyen des SD aujourd'hui : 41)

Enfin, du point de vue de la population concernée, on note que les SCoT concernent en moyenne environ 100 000 habitants avec, là encore bien entendu, de fortes disparités, selon que l'on considère des SCoT « ruraux » ou de grosses agglomérations urbaines. En raison de la programmation d'élections municipales en mars 2008, l'année 2007 correspond à la fin d'un cycle de production

ÉTAT DES SCOT ET DES SCHÉMAS DIRECTEURS (SD) AU 1ER JANVIER 2008 (Source : MEEDDAT/DGUHC/PA)

État du schéma	Avancement du schéma	Nombre de communes concernées	Population (RGP 1999)	Nombre de SCoT/SD
SCoT en élaboration	Périmètre du SCoT arrêté	1.860	2.612.209	39
SCoT en élaboration	EP support du SCoT arrêté	1.427	1.609.164	31
SCoT en élaboration	Délibération prise	5.244	12.284.197	117
Total des SCoT en élaboration		8.531	16.505.570	187
SCoT arrêté	Projet arrêté	986	2.104.672	22
SCoT approuvé	Projet approuvé	2.215	6.939.767	53
SCoT en révision	Délibération prise	76	188.456	2
Total des SCoT		11.808	25.738.465	264
SD en révision	Délibération prise	2.326	7.605.932	42
SD arrêté	Projet arrêté	448	942.032	8
SD approuvé	Projet approuvé	2.309	6.744.131	73
Total des SD		5.083	15.292.095	123
Total des schémas		16.891	41.030.560	387

de ce que l'on peut désormais qualifier de « première génération de SCoT ». On peut d'ailleurs faire l'hypothèse que la perspective des élections municipales du printemps 2008 n'a pas été étrangère à l'accélération du processus de validation.

Ainsi, si l'année 2007 est plutôt marquée par une diminution du rythme de démarrage de l'élaboration de nouveaux SCoT, elle est caractérisée par une progression importante du nombre de SCoT arrêtés et approuvés. Ainsi, 27 nouveaux SCoT ont été approuvés en 2007, portant leur nombre total à 53 (soit 100 % d'augmentation), et 10 nouveaux ont été arrêtés. Ce sont donc aujourd'hui 75 SCoT qui ont été validés par délibération de leur maîtrise d'ouvrage. Ils représentent 3 201 communes et une population d'un peu plus de 9 millions d'habitants.

On peut noter enfin qu'à ce jour deux SCoT ont déjà été mis en révision, l'un en 2006 et l'autre en 2007.

³ La loi SRU a prévu que les SD approuvés avant l'entrée en vigueur de la loi sont soumis au régime juridique des SCoT, mais doivent être révisés avant le 1er décembre 2010

D'un point de vue plus prospectif, on peut s'attendre à ce que le nombre de SCoT en élaboration s'accroisse fortement avec l'échéance de 2010 où les anciens SD (encore au nombre de 73 aujourd'hui) gérés comme des SCoT deviendront caducs. En effet les établissements publics devront, s'ils souhaitent disposer d'un document de planification, élaborer un SCoT, leur schéma directeur devenant caduc au 13 décembre 2010.

Enfin, on peut noter que cette première génération de SCoT a vu son élaboration (de la date de lancement de la démarche par les municipalités et intercommunalités, matérialisée ensuite par la création du périmètre à l'approbation du document après enquête publique) s'étaler sur la durée d'un mandat, avec une forte accélération des approbations et des arrêts en 2006 et surtout 2007 avec la perspective des élections de mars 2008.

D'un point de vue spatial (voir carte 3 :

les SCoT et le zonage en aires urbaines au 01 janvier 2008)

Les cartes produites permettent de constater que les agglomérations de plus de 50 000 habitants sont aujourd'hui couvertes par un SCoT. En revanche, on peut noter que le territoire des SCoT ne couvre le plus souvent pas la totalité de leur aire urbaine avec, soit ce que l'on pourrait qualifier de SCoT « périphériques » autour de très grandes agglomérations (cas de Lyon et de Toulouse), soit des communes périphériques membres de l'aire urbaine qui ne disposent d'aucun document de planification stratégique à ce jour. Si certaines aires urbaines sont incomplètement couvertes par un ou plusieurs SCoT, on peut faire l'hypothèse qu'avec l'extension de cette couverture, se mettront en place des « interSCoT », à l'image de ce que l'on observe de façon plus ou moins formelle dans certaines grandes agglomérations comme Toulouse et Lyon.

Par ailleurs, on peut constater que le littoral méditerranéen est intégralement couvert par des documents de planification et que les autres façades littorales sont, elles aussi fortement concernées par des SCoT ou SD. On peut sans doute voir ici le caractère incitatif de la règle des 15 km pour ce type d'espace.

Des cas particuliers, la Région Ile-de-France, la Corse et les départements d'outre-mer

Ces collectivités territoriales élaborent des schémas directeurs (Sdrif) ou des schémas d'aménagement régional (SAR) qui s'imposent aux SCoT.

En particulier, la Région Ile-de-France, désormais compétente pour élaborer le Sdrif en association avec l'État, a mis ce document en révision en 2004. Arrêté par le conseil régional en février 2007, il a été soumis à enquête publique fin 2007. Il couvre

le périmètre de la Région Ile-de-France, soit huit départements rassemblant 1 281 communes, ce qui correspond à un territoire d'un peu plus de 12 000 km² et à une population de 11,6 millions d'habitants. Il s'agit donc d'un véritable schéma directeur, élaboré à l'échelle d'une région, s'imposant aux SCoT (quinze SCoT actuellement approuvés ou en cours d'élaboration et trente SD sur son territoire) et comportant une carte de destination des sols.

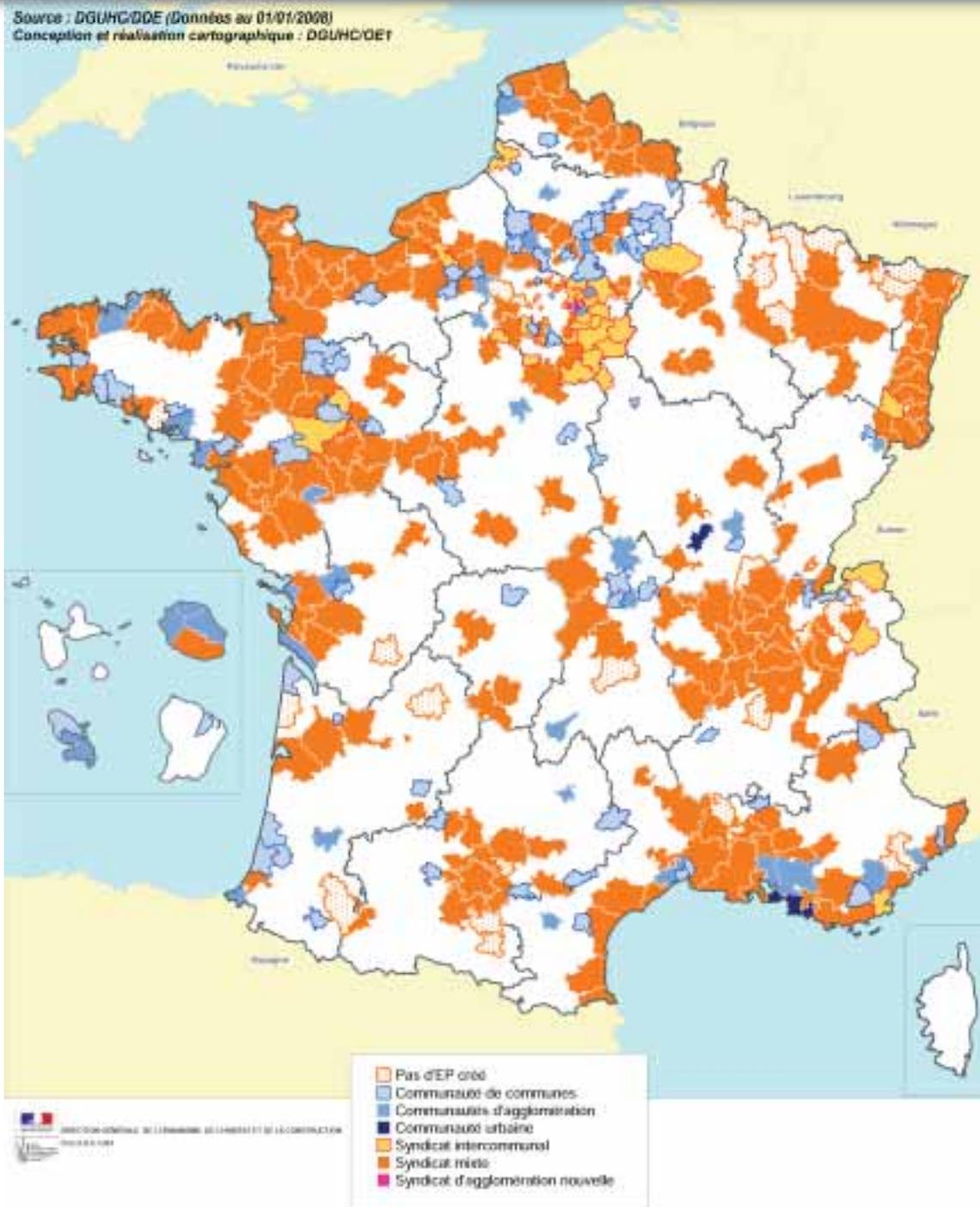
En conclusion de ce rapide état d'avancement des SCoT de « première génération », on peut tout d'abord noter que l'essentiel des zones urbaines et littorales françaises est couvert par un document de planification stratégique, SCoT ou SD faisant office de SCoT (mais qui devra être transformé avant 2010).

Par ailleurs, si ce premier état des lieux en reste à un niveau très général, quantitatif ou spatial, les études de cas du KaleidoSCoT permettent d'appréhender les thématiques traitées et la façon dont elles l'ont été pour un certain nombre de SCoT auxquels les agences d'urbanisme ont participé.

Enfin, les interrogations portent aujourd'hui essentiellement sur la question des effets de ce type de document. En d'autres termes, cette nouvelle forme de planification territoriale sera-t-elle plus suivie d'effets que les anciens SD ? Un enjeu important réside d'une part dans leur transcription dans les documents de planification d'échelle inférieure mais de portée plus opérationnelle que constituent les PLU et d'autre part dans leur prise en compte par les acteurs associés dans le cadre de leurs propres politiques sectorielles, qu'il s'agisse de l'État, des départements, des régions ou des autorités organisatrices ou responsables d'investissements ou de services.

PÉRIMÈTRE ET TYPOLOGIE DES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS MAÎTRES D'OUVRAGE DES SCHÉMAS DIRECTEURS ET SCHÉMAS DE COHÉRENCE TERRITORIALE

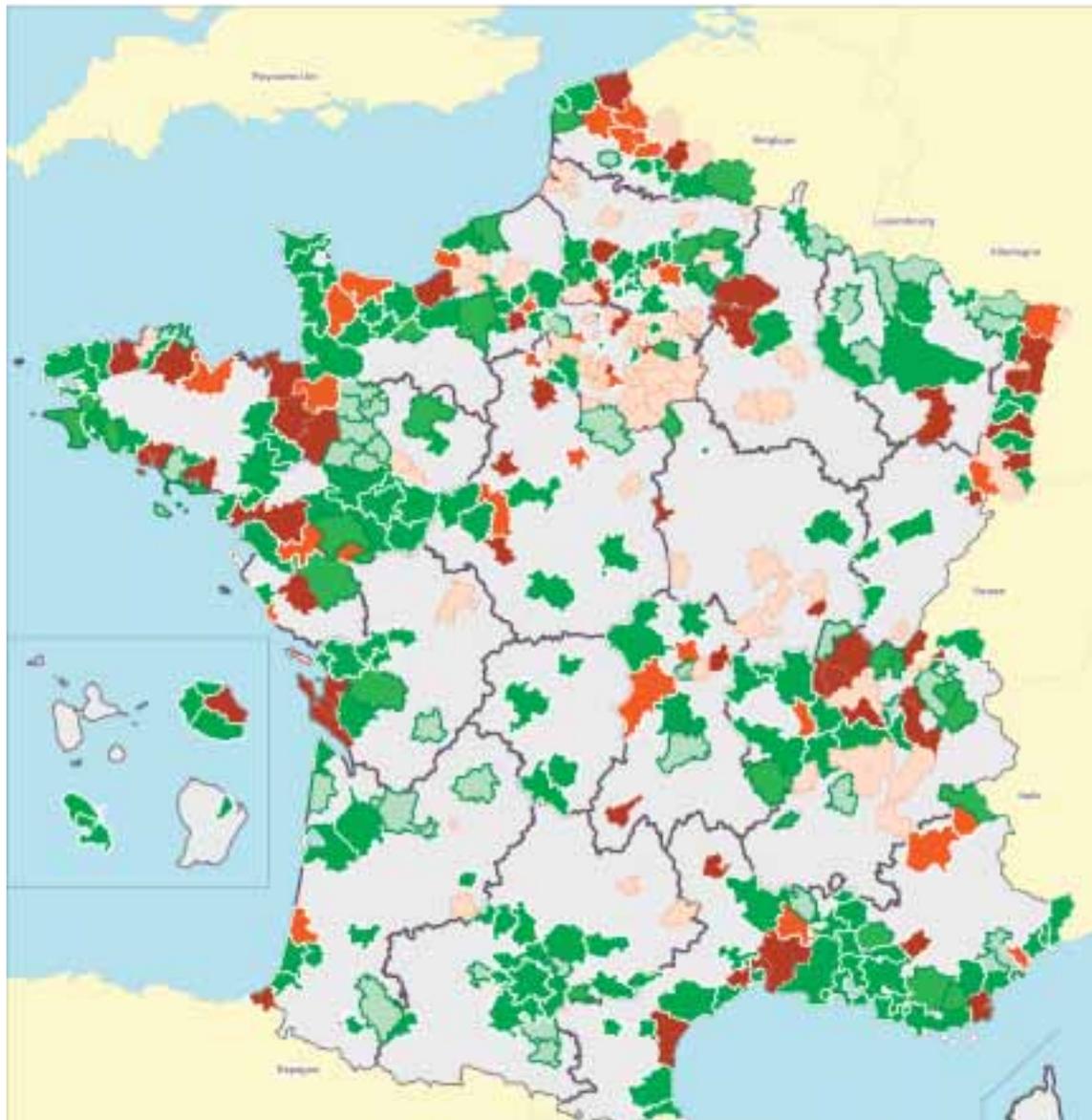
1



DYNAMIQUE DE L'AVANCEMENT DES SCoT AU 01-01-2008

2

Source: DGI/HC/ODE



MINISTÈRE GÉNÉRAL DE L'ÉQUIPEMENT, DU TRANSPORT ET DE LA COOPÉRATION
RÉGIONALE

Dynamique de l'avancement des SCoT

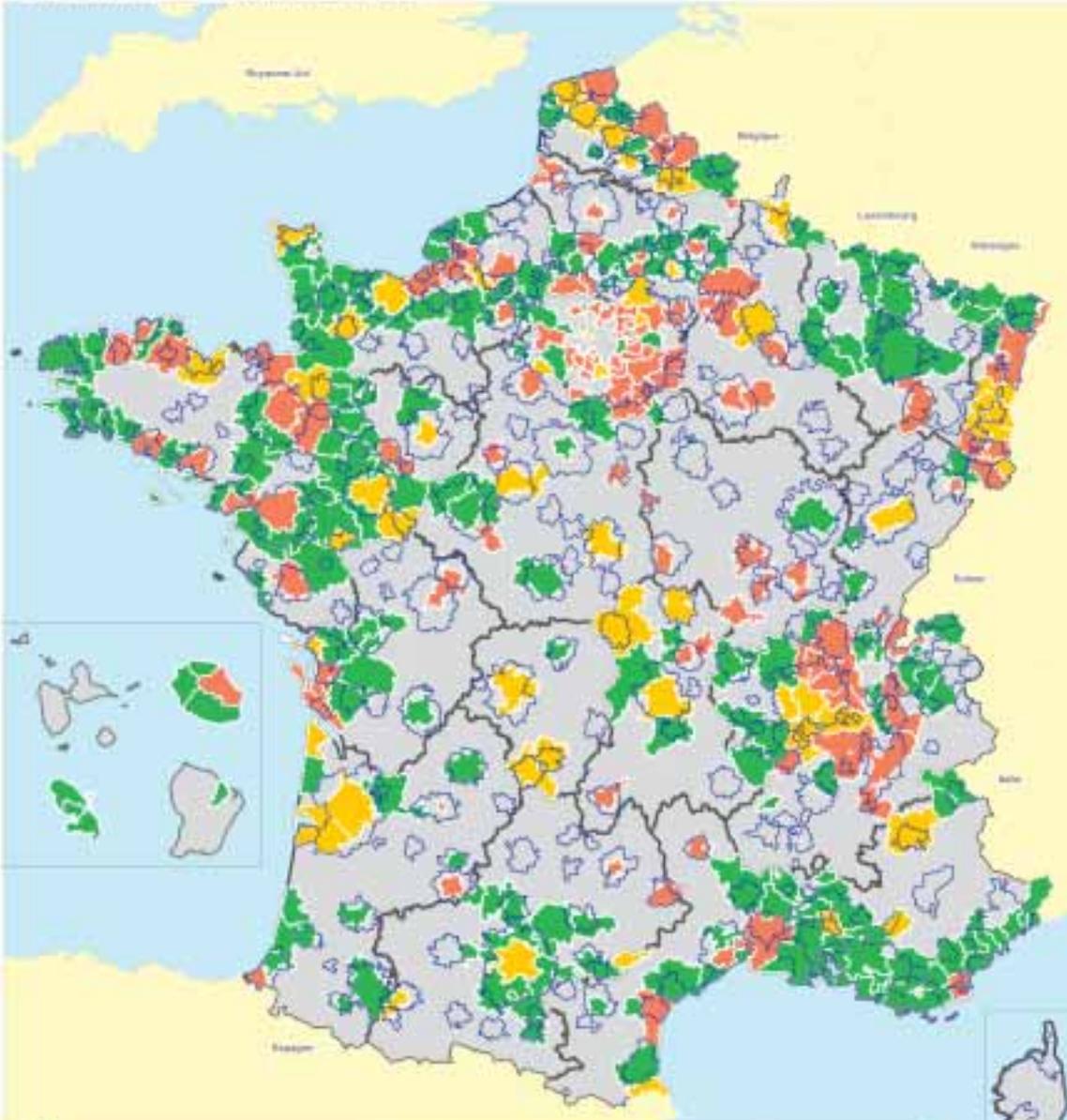
- Périmètre du SCoT arrêté
- EP support du SCoT créé
- SCoT en élaboration ou SD en révision: délibération prise
- SCoT en élaboration ou SD en révision: projet arrêté
- SCoT approuvé ou SCoT en révision: délibération prise
- SD approuvé

LES SCHÉMAS DE COHÉRENCE TERRITORIALE ET LE ZONAGE EN AIRES URBAINES AU 01-01-2008

3

Source : DGURC/DDE

Conception et réalisation cartographique : DGURC/DEI



DÉLÉGATION INTERMINISTÉRIELLE DE L'URBANISME
DGURC/DDE

SCoT et SD (au 1/1/2008)

- Schéma en élaboration (206)
- Schéma en révision (52)
- Schéma approuvé (126)

ZAU 1999

- ZAU centre et couronne

Le SCOT

1 Outil de développement équilibré et structuré du territoire

1

KALÉIDOSCoT

Outil de développement équilibré et structuré du territoire

Les schémas de cohérence territoriale constituent les principaux outils d'organisation et de planification des territoires urbains et définissent ainsi une stratégie collective visant la cohérence du développement et de l'aménagement territoriaux.

Ils assurent les conditions d'un développement équilibré et d'un fonctionnement optimisé du territoire, d'une gestion économe de l'espace, d'une satisfaction des besoins en logements, en équipements et en développement économique, d'une mixité et d'une diversité des fonctions urbaines.

Ils favorisent la mise en œuvre d'un mode de développement durable qui garantit le bon équilibre entre renouvellement urbain et extension maîtrisée, et qui localise le développement à proximité des transports collectifs afin d'offrir une alternative crédible au « tout voiture ».

En outre, les SCoT permettent de définir les stratégies et les ambitions des territoires en termes de développement économique et de rayonnement métropolitain.

Sur ces sujets, les exemples présentés rendent compte de la diversité des réponses et des approches des SCoT :

Le SCoT du territoire de Belfort a mis en évidence l'existence d'un réseau de centralités à la fois urbain et rural, très hiérarchisé et très fin, qui a permis de définir une stratégie de développement à travers ce maillage multipolaire.

Les SCoT du Pays de Rennes et de Provence Méditerranée exposent les orientations qui optimisent le développement et économisent le foncier, tout en apportant des réponses aux besoins en logements et de développement économique.

Le SCoT du Pays de Lorient rend compte des orientations visant l'application de la loi Littoral et la mise en œuvre locale de ses principes, en définissant un équilibre entre préservation et développement tout en minimisant la pression urbaine à l'œuvre.

Le SCoT du Havre Pointe de Caux Estuaire propose un exemple de positionnement d'un territoire sur une thématique particulière, l'activité et le développement portuaire, afin d'assurer son rayonnement métropolitain.

Les SCoT de l'agglomération Pays de Montbéliard et de Sud Loire affichent leur stratégie de développement économique, tant pour les types d'activités et de vocations privilégiées, que pour la définition d'une armature économique et d'offre de foncier.



ACCÉDER AU RANG DE MÉTROPOLE MARITIME INTERNATIONALE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 271 000
Nb d'intercommunalités : 2
Nb de communes hors intercommunalités : 0
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 26 mai 2004
Date d'arrêt : 26 mars 2007
Date d'approbation : 28 janvier 2008
Superficie : 344 km²



Contexte du défi

Le SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire est élaboré sur un territoire de deux intercommunalités :

- la communauté de l'agglomération havraise (17 communes),
- la communauté de communes de Saint-Romain-de-Colbosc (16 communes).

Il rassemble 33 communes et 271.000 habitants (recensement 1999) sur un territoire situé en « finistère » bordé par la Manche à l'Ouest et par l'estuaire de la Seine au Sud. Les contraintes de développement y sont majeures entre la plaine alluviale de la Seine et le plateau de Caux situé cent mètres en surplomb. Les liaisons entre ces espaces sont peu nombreuses et les zones à vocation économique sont difficilement localisables sur le plateau vallonné.

Ce territoire de planification est également celui sur lequel est implantée une infrastructure portuaire d'envergure nationale voire européenne. Le développement territorial a pour objectif d'accompagner la mise en service des infrastructures de Port 2000 ainsi que les futurs projets de Port 2020.

Problématique traitée

Le SCoT développe comme enjeu majeur du territoire pour les quinze prochaines années d'accéder au rang de métropole maritime internationale.

Les principales dimensions de la métropolisation telles que définies par la FNAU, soit : l'identification, le rayonnement, la qualité de vie, la compétitivité, l'accessibilité et l'ouverture à l'international ont alors naturellement constitué la trame de l'élaboration des documents du SCoT (PADD et DOG). Cet enjeu majeur est ainsi devenu le titre générique du document.

Les orientations et les prescriptions, bien que s'inscrivant dans les objectifs de la loi SRU prennent en compte les spécificités du territoire pour les retravailler et en tirer parti afin d'aller vers un avenir partagé, non seulement entre les deux intercommunalités membres du syndicat mixte, mais à moyen terme avec les quatre autres pays (25 intercommunalités) de l'estuaire de la Seine, territoire pertinent assumé pour la mise en œuvre de l'objectif de métropolisation.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Assumée par le comité syndical, l'ambition d'**accéder au rang de métropole maritime internationale** a donné l'occasion de rédiger les documents du SCoT à partir des six grandes caractéristiques de la métropolisation telles que définies par la FNAU :

- l'identification ;
- le rayonnement ;
- la qualité de vie ;
- la compétitivité ;
- l'accessibilité ;
- l'ouverture à l'international.

Ces dimensions ont été déclinées en rapport avec les particularités locales afin de donner aux documents du SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire, PADD et DOG, une rédaction spécifique qui ne puisse être assimilable aux orientations inscrites sur d'autres territoires.

C'est pourquoi, afin de répondre à un enjeu fortement ressenti lors de la démarche prospective concernant l'image encore problématique du territoire havrais, il a été fait le choix de mettre en avant dans le DOG « *d'assumer les spécificités pour renforcer l'identité et la différenciation* ».

Le chapitre premier du DOG est construit autour de la valorisation de la mer et de la façade maritime avec ses plages et ses falaises afin d'en faire des facteurs d'attraction et des éléments majeurs qui doivent guider l'organisation du territoire. De larges fenêtres doivent permettre de renforcer la perception de la mer, des bassins et de petites valleuses permettant l'accès aux espaces maritimes et fluviaux.

De même, les différentes composantes de l'actuelle identité doivent être assumées afin d'en faire des facteurs d'un particularisme local :

- les éléments portuaires remarquables doivent être mis en valeur afin que la population s'approprié avec fierté l'histoire passée, présente ou future de cette réelle spécificité locale ;
- la reconnaissance de la qualité de la reconstruction du centre-ville du Havre par Auguste Perret et son classement Unesco doivent encourager à cultiver l'excellence urbaine et les valeurs de l'expérimentation pour les futurs projets d'envergure ;
- l'importance de la production énergétique sur la zone portuaire, qui place la région havraise au tout premier plan au niveau national, doit inciter au développement d'une filière industrielle autour d'énergies porteuses d'avenir. La réalisation d'éco-quartiers permettra de proposer une nouvelle offre urbaine.

L'encouragement au rayonnement doit permettre de donner envie et d'attirer. Traité comme une des dimensions indispensables de la métropolisation, le rayonnement doit s'appuyer sur le développement des équipements métropolitains :

- sportifs, alors que le territoire havrais est marqué par une histoire sportive ancienne au plus haut niveau dans le foot, le badminton, le nautisme. La réflexion sur la construction d'un grand stade doit être menée à son terme. Le développement des équipements liés à la plaisance doit être encouragé afin de multiplier les compétitions en baie de Seine ;
- culturels, avec des équipements, en cours de réalisation ou en projet, fondés sur la mer et la lumière naturelle si chère aux peintres impressionnistes ;
- ou commerciaux, avec le positionnement de la ville du Havre en tant qu'espace structurant et lieu d'implantation des enseignes commerciales les plus significatives ;
- ainsi que sur les structures de formation supérieure et de recherche, avec des convergences à mettre en place entre les universités de Caen, Rouen et Le Havre. L'existence d'un pôle de compétitivité autour de la logistique doit permettre de mettre en réseau toutes les compétences existantes.

Et pour terminer la présentation de ces quelques exemples, le SCoT prescrit de « développer la compétitivité pour renforcer le positionnement dans l'économie internationale ».

Ce qui s'appuie sur :

- le développement des activités industrielles et portuaires, qui est une nécessité affirmée du territoire. Le port du Havre est une plate-forme portuaire d'intérêt national dont il convient d'adapter les infrastructures de desserte terrestre ;
- une diversification économique, aussi bien pour anticiper le besoin en espace logistique sur le grand territoire de l'estuaire de la Seine que pour anticiper les mutations et la demande des entreprises en optimisant le foncier existant et en réservant de nouveaux espaces ;
- la mise en place d'un pôle tertiaire supérieur, permettant d'accueillir de façon privilégiée le tertiaire portuaire et supérieur ;
- la préservation et le développement d'une activité agricole qui participe d'une des fonctions identitaires du territoire de la pointe de Caux avec la définition d'espaces agricoles différenciés ;
- mais également sur l'efficacité des connexions locales et internationales. Si le projet de SCoT s'appuie fortement sur les structures de déplacement en transports en commun, les contraintes en termes de dénivellation et de faible angle de développement (finis-terre) implique de maintenir une ambition forte pour ne pas engorger le territoire avec les circulations automobiles.

L'ESTUAIRE DE LA SEINE



**Agence d'Urbanisme de la Région du Havre
et de l'Estuaire de la Seine**
136 rue Victor Hugo - BP 1113
76063 Le Havre cedex
Tél. : 33(0)2 35 42 17 88
mél : aurh@aurh.asso.fr
www.aurh.asso.fr

© IGN - Paris - 2000 © GéoFLA ©
Préfectures Haute et Basse Normandie © ALRH - 2006



ÉCONOMISER L'ESPACE POUR CONSERVER LES ATOUTS DE LA VILLE-ARCHIPEL

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 450 000
Nb d'intercommunalités : 5
Nb de communes hors intercommunalités : 1
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 30 octobre 2002
Date d'arrêt : 20 décembre 2006
Date d'approbation : 18 décembre 2007
Superficie : 1 145 km²



Contexte du défi

Le Pays de Rennes, ville-archipel, a pour objectif de conjuguer la dynamique d'accueil des populations et des emplois avec la préservation du cadre de vie dans un territoire qui tend à s'artificialiser. Le SCoT a fixé des prescriptions fortes afin de contenir l'urbanisation et éviter les conurbations ou le mitage des espaces ruraux tout en respectant la trame d'espaces naturels et agricoles.

Problématique traitée

Préserver le cadre de vie attractif de la ville-archipel

Le Pays de Rennes se développe selon une forme urbaine originale, unique en France pour cette échelle de ville. C'est la ville-archipel, une alternance entre la ville et la campagne (90 % du territoire). Ainsi les habitants du Pays de Rennes disposent-ils des avantages d'une grande ville et d'un réseau de proximité avec la campagne à deux pas... Rennes Métropole a une tradition de prospective ancienne. Dès 1983, le SDAU proposait un aménagement du territoire intercommunal polycentrique, avec un développement des « villettes » et la préservation de « ceintures vertes ». Ce modèle de « ville sans banlieue » fut conforté dans le schéma directeur de 1994 avec la préservation des ceintures vertes entre les communes et des espaces agricoles et naturels majeurs.

Une impérieuse nécessité de construire

La région urbaine rennaise cumule à la fois un très fort dynamisme démographique et un desserrement rapide des ménages. Cette dynamique résulte environ pour moitié du solde naturel et pour moitié du solde migratoire, exprimant ainsi à la fois la jeunesse du territoire et son attractivité. Les projections démographiques indiquent une poursuite de cette croissance. Le Pays de Rennes gagnerait ainsi 60 000 habitants par décennie d'ici 2030 avec des besoins en logements d'autant plus importants que la taille moyenne des ménages diminue.

Conjuguer dynamique d'accueil et préservation du cadre de vie

L'objectif est de conjuguer la dynamique d'accueil et la préservation du cadre de vie dans un territoire qui s'artificialise de plus en plus sous les pressions urbaines, agricoles et routières, particulièrement aux abords de la ville-centre.

L'analyse de l'évolution de l'occupation des sols révèle que les surfaces urbanisées ont presque doublé en vingt ans sur l'aire du SCoT. L'espace artificialisé entre 1984 et 2005 est passé de 8 000 à 14 000 hectares (+ 75 %), soit 6 000 hectares de plus, pour seulement 100 000 habitants de plus (+ 30 %). D'ici 2020, il est prévu que le pays compte 540 000 habitants. Cet accueil ne doit pas se faire au détriment du cadre de vie.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Limiter la consommation d'espace pour maintenir le maximum de surfaces agricoles

Le choix de la ville-nature implique de contenir le développement urbain pour préserver à long terme les espaces agricoles.

Le SCoT du Pays de Rennes met au cœur de ses préconisations la maîtrise de la consommation d'espace. Pour conserver les atouts de la ville-archipel tout en accueillant 120 000 habitants et 85 000 emplois, le SCoT gère de façon volontariste l'équilibre entre espaces naturels et espaces urbanisés. Il prévoit ainsi de limiter fortement la consommation d'espace induite par l'urbanisation, par la promotion d'un urbanisme plus compact (qui favorise également la ville des proximités). L'affichage d'ambitions chiffrées sur la consommation d'espace traduit le caractère volontariste du SCoT du Pays de Rennes et fait écho aux objectifs de maîtrise des formes urbaines et de compacité de l'urbanisation.

Des outils au DOG pour atteindre les objectifs d'économie d'espace

Pour parvenir à ses fins, le SCoT a décliné une dizaine d'outils se combinant entre eux et portant sur trois thématiques principales
Densifier les zones urbaines en travaillant sur la qualité d'accueil et de service :

- des objectifs chiffrés de compacité des extensions urbaines sont établis tout en veillant à promouvoir des formes urbaines de qualité et inventives. Des densités minimales pour la création de nouvelles zones urbaines, différentes selon les territoires, sont définies afin d'assurer une gestion économe de l'espace agricole et naturel (cœur de métropole : 45 logements/ha et couronne d'agglomération : 25 logements/ha). Les densités les plus importantes sont situées à proximité des pôles d'échanges structurants (60, 45 et 25 logements/ha) ;
- les objectifs chiffrés de mixité urbaine et sociale conduisent indirectement à densifier et diversifier les formes urbaines : dans le cœur de métropole et la couronne d'agglomération, un minimum de 50 % de logements collectifs ou semi-collectifs est imposé dans toutes les opérations ;
- l'incitation au renouvellement urbain est forte, certaines communes intégrant des opérations en renouvellement urbain dans le calcul de leur potentiel de production de logements.

Limiter l'étalement et le mitage :

- une règle de continuité urbaine est édictée pour les extensions, tout en maintenant les principes d'alternance ville/campagne, pour contenir les zones d'extension urbaine, limiter la création d'infrastructures nouvelles et donner ainsi une lisibilité foncière à moyen terme aux exploitations agricoles ;

- la consommation d'espace par chaque commune est limitée par un potentiel urbanisable maximal exprimé en hectares. Celui-ci correspond à la possibilité pour chaque commune de réaliser, en extension urbaine, la croissance attendue en matière d'habitat (l'équivalent de deux PLH sur la base des densités minimales), d'équipements et d'activités locales pour une quinzaine d'années ;

- chaque zone de développement économique est localisée et limitée par un potentiel urbanisable maximal exprimé en hectares ;

- afin de limiter la dispersion de l'habitat sur le territoire agricole, le mitage et le développement des hameaux sont interdits, y compris la construction dans les « dents creuses ». De même, afin de limiter les conflits d'usage et permettre le développement de l'agriculture, le changement de destination des bâtiments agricoles est-il très encadré ;

- l'urbanisation doit s'appuyer sur certaines limites paysagères franches cartographiées (routes, haies, lignes de crête, lisières urbaines) pour mettre en œuvre le principe « d'écrin » et éviter le vis-à-vis de communes ;

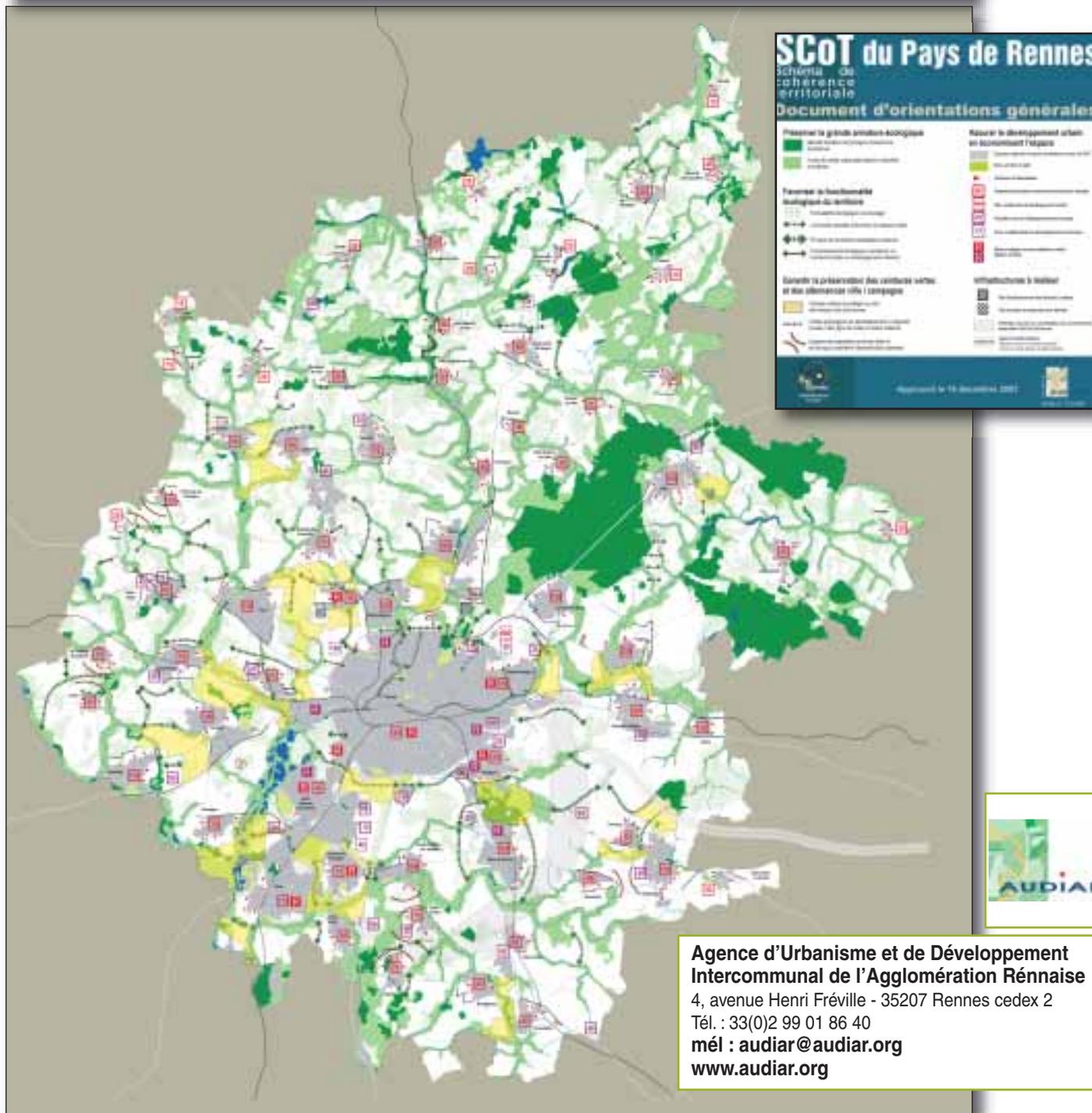
- des « directions d'urbanisation » sont déterminées : les secteurs privilégiés d'extensions urbaines possibles des communes sont indiqués par des flèches de direction, en cohérence avec les analyses paysagères et environnementales.

Protéger l'environnement :

- une large préservation de la trame verte et bleue, véritable armature écologique et paysagère du Pays de Rennes, avec quatre niveaux de protection des milieux naturels et de la biodiversité (dont trois cartographiés précisément) ;

- le SCoT institue le concept original des « champs urbains » dans les secteurs où la pression de l'urbanisation est la plus forte, en particulier lorsqu'il y a risque de jonction entre deux villes. Les champs urbains ont deux vocations essentielles. Ils doivent d'une part protéger les espaces agricoles et naturels les plus convoités pour les pérenniser dans leur espace et dans leurs fonctions. Ils doivent développer d'autre part, au cœur des réseaux de communes, des usages de loisirs verts intercommunaux de proximité compatibles avec l'activité agricole et les enjeux écologiques (diversification : gîtes, fermes auberges, chemins, activités équestres...). Ces sites restent agronaturels (inconstructibles) et sont protégés par une limite infranchissable délimitée à la parcelle.

GESTION DES ÉQUILIBRES ENTRE ESPACES NATURELS ET ESPACES URBANISÉS



Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise
 4, avenue Henri Fréville - 35207 Rennes cedex 2
 Tél. : 33(0)2 99 01 86 40
 mél : audiar@audiar.org
www.audiar.org



RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Reconstituer un maillage multipolaire

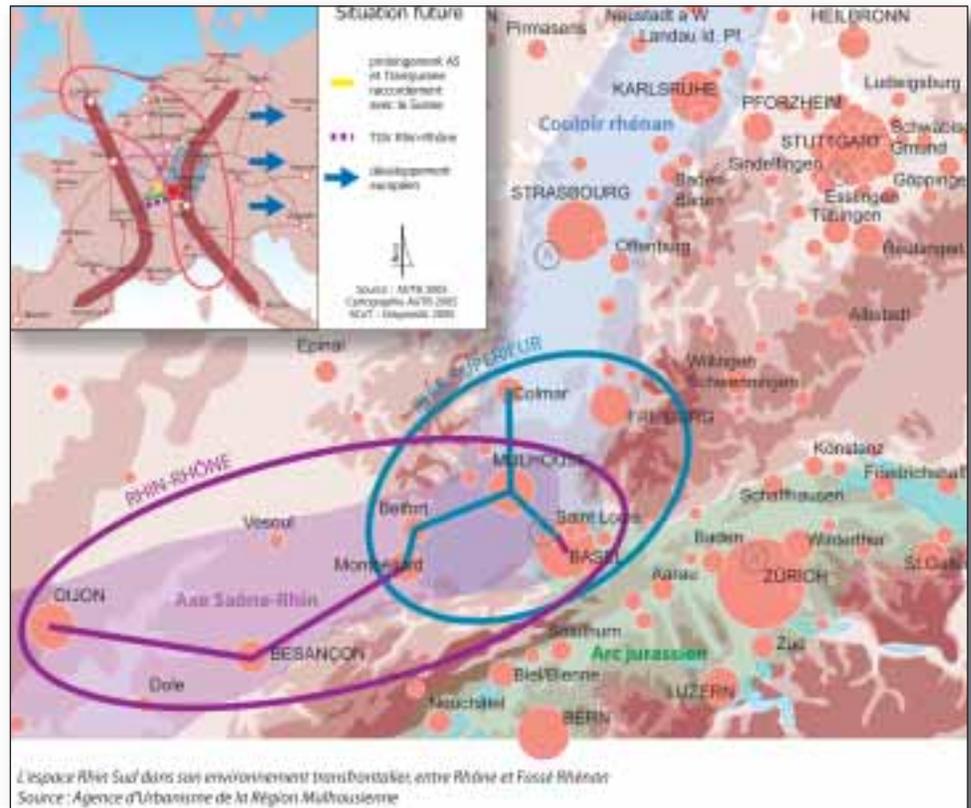
La maîtrise de l'extension urbaine dispersée a d'abord donné lieu à une analyse approfondie du terrain : compréhension des effets structurants lourds sur le temps long, identification des nouveaux générateurs susceptibles de peser, repérage et analyse du réseau des pôles relais, de l'évolution des services et des modes de vie fondés sur la mobilité. Ce travail a été utile pour mettre en évidence l'existence réelle d'un réseau de centralités à la fois urbain et rural, très hiérarchisé et très fin.

Ce système est de toute évidence mis à mal dans sa lisibilité et dans son identité par l'urbanisation ordinaire. Le SCoT a donc repris ce système dans le PADD et dans le DOG, avec pour objectif de lui restituer sa fonction, avec un intérêt pour la proximité. Ainsi, certains pôles du SCoT sont-ils des communes n'ayant guère plus de mille habitants.

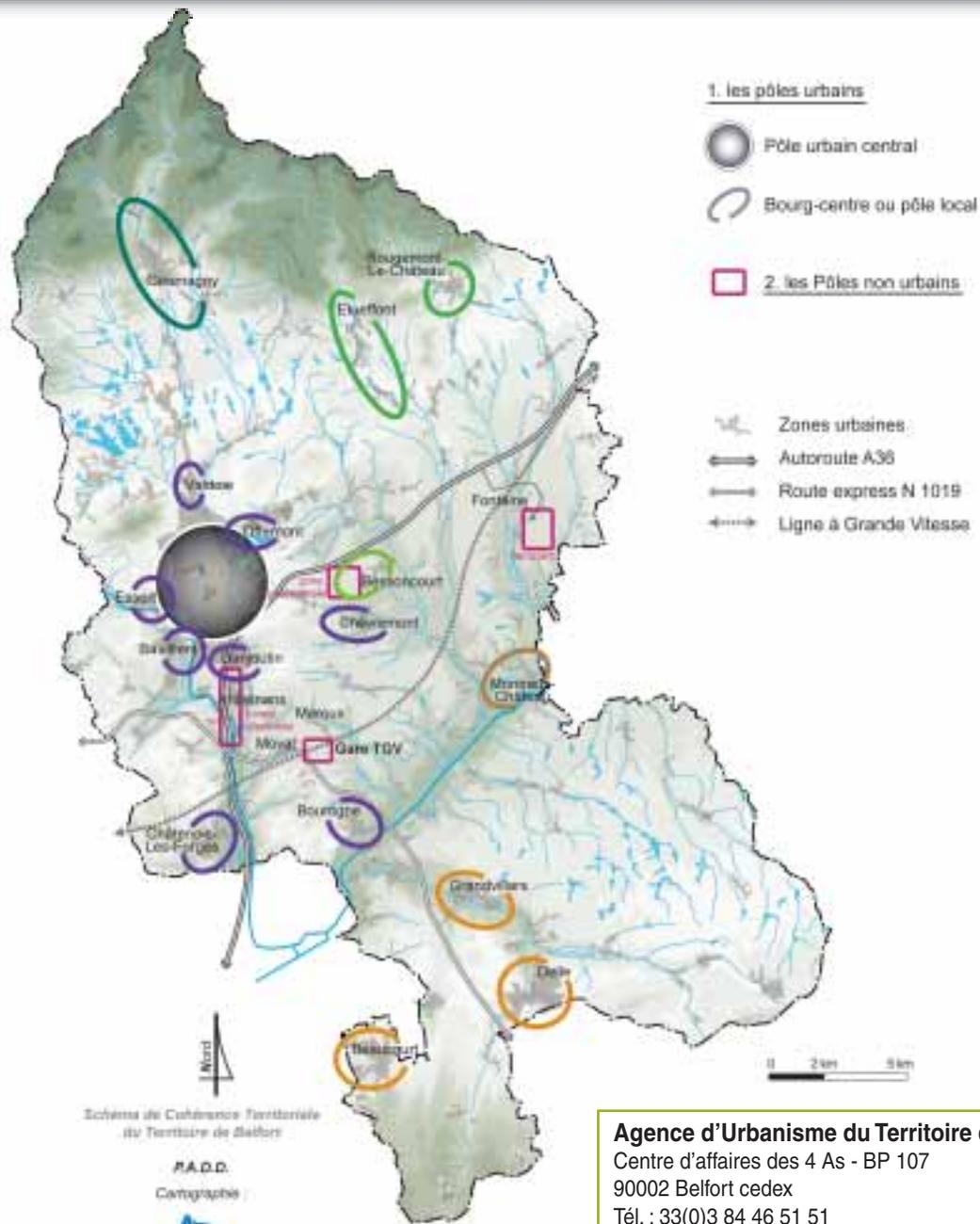
Ces pôles ont surpris par leur petitesse. Pourtant ils se justifient pour fixer et articuler les territoires villageois tout en structurant le lien à la ville-centre. Ils servent à distinguer clairement les communes rurales où l'agriculture reste l'activité centrale. Ils sont destinés à recevoir les équipements et services ainsi que les opérations d'ensemble « significatives ».

La dynamique des centralités que propose le SCoT doit être en mesure de fonctionner et de porter du développement. Pour ce faire, les pôles doivent se positionner utilement, chacun dans sa spécificité, ce qui veut dire se positionner sur des cibles de développement pertinentes. Le ciblage du développement n'est en rien réduit par la dimension que l'on pourrait considérer comme trop réduite de certains pôles.

En outre, la synergie multipolaire s'appuie sur les réseaux de transports collectifs existants et potentiels. Le SCoT n'a pas seulement donné lieu à de nouveaux grands projets viaires qui ne sont plus au goût du jour (les réseaux donnent lieu à des actions de valorisation, de sécurisation, d'achèvement des cohérences engagées). Par contre, le SCoT souligne le potentiel ferroviaire dans la perspective d'un espace de mobilité global, pertinent et indispensable pour la repolarisation dynamique du territoire.



DYNAMIQUE DES CENTRALITÉS



Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort
 Centre d'affaires des 4 As - BP 107
 90002 Belfort cedex
 Tél. : 33(0)3 84 46 51 51
mél : autb@autb.asso.fr
www.autb.asso.fr



OPTIMISER LE DÉVELOPPEMENT DES SITES D'EXTENSION

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 530 000
Nb d'intercommunalités : 3 (1 CA, 2 CC)
Nb de communes hors intercommunalités : 7
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 23 octobre 2003
Date d'arrêt prévue : novembre 2008
Superficie : 1 200 km²

CA : Communauté d'Agglomération
 CC : Communauté de Communes



Contexte du défi

L'aire toulonnaise connaît depuis le début des années 1970 un mode de développement extensif qui a provoqué une forte consommation de l'espace, de l'ordre de 350 hectares en moyenne annuelle. L'aire toulonnaise se caractérise également par une forte attractivité et des prévisions de croissance démographique d'environ 50 000 habitants supplémentaires d'ici 2020, qui impliquent une production annuelle de 2 320 résidences principales. Cette dynamique menace fortement le capital naturel et agricole si le foncier n'est pas considéré comme une ressource stratégique à optimiser.

Dans ce contexte, le SCoT Provence Méditerranée vise à redéfinir le mode de développement de l'aire toulonnaise dans un objectif de gestion économe du foncier. Les élus du syndicat mixte du SCoT souhaitent diviser par trois la consommation d'espace tout en répondant aux besoins de développement et de logements de l'aire toulonnaise.

Ainsi, le SCoT doit-il d'abord donner la priorité au renouvellement urbain. Cependant, le potentiel de développement par renouvellement urbain ne permettant pas de faire face aux besoins identifiés, il devra être complété par des extensions maîtrisées de l'urbanisation.

Le SCoT déterminera donc les sites d'extension prioritaires et définira les orientations permettant leur optimisation.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Donner la priorité au renouvellement urbain

Le document d'orientations générales devra préciser que pour développer et aménager un site d'extension prioritaire, les communes devront au préalable identifier le potentiel de renouvellement urbain et permettre sa valorisation, ce qui nécessitera, le cas échéant, l'adaptation du zonage ou du règlement des documents d'urbanisme ainsi que la mise en œuvre de politiques foncières incitatives.

Par ailleurs, les communes devront justifier que le potentiel d'accueil du développement par renouvellement urbain ne permette pas de répondre totalement aux besoins.

Déterminer les sites d'extensions prioritaires

Le SCoT donnera dans le DOG une définition du développement par extension : il s'agit de la transformation d'espaces à dominante naturelle ou agricole en espaces bâtis (logements, activités, équipements publics et infrastructures qui les accompagnent), sous réserve que ces espaces ne constituent pas des « dents creuses » à l'intérieur d'espaces urbanisés.

Le SCoT déterminera la localisation des sites d'extension prioritaires dans un schéma de l'accueil du développement. Il définira également une vocation dominante (habitat ou activité). Ce schéma constituera l'un des documents cartographiques du document d'orientations générales.

Les sites d'extension devront correspondre à des sites sur lesquels sera attendu un niveau d'exigence particulier, notamment dans le contenu des programmes, la qualité des aménagements et la promotion des formes urbaines économes d'espace. Ils seront, en outre, les sites supports majeurs de la stratégie foncière de l'aire toulonnaise.

Ces sites représenteront un potentiel d'environ mille hectares d'ici 2020 et permettront de répondre aux besoins de l'aire toulonnaise et de réduire finalement par quatre sa consommation d'espace annuelle (par rapport aux tendances connues entre 1972 et 2003).

Proposer des types d'ambiances pour optimiser le développement par extension

Le développement des sites d'extension sera conditionné à la promotion de formes urbaines économes d'espace, tant pour l'habitat que pour les activités économiques et les équipements. Les communes devront s'inscrire, au travers de la formulation du règlement des documents d'urbanisme, dans l'une des trois familles d'ambiances suivantes, proposées dans le DOG :

- l'ambiance citadine : au moins 70 logements à l'hectare ;
- l'ambiance villageoise : au moins 50 logements à l'hectare ;
- l'ambiance périurbaine : au moins 20 logements à l'hectare.

L'application de ces types d'ambiances, et de leur densité minimale, sur chaque site (au regard de trois critères : proximité des transports collectifs, localisation par rapport au noyau urbain ou villageois, densité environnante), permettra de répondre à 65% des besoins en logements d'ici 2020, ce qui implique par ailleurs que 35% de cette production soit assurée par renouvellement urbain.

LE SCHÉMA D'ACCUEIL DU DÉVELOPPEMENT FUTUR

LA SEYNE-SUR-MER - Grand Horizon
 HABITER EN CITOYEN

AMBIANCE CITADINE

Collobrières Mont-Daurès - LE REVEST-LES-BAINS
 HABITER EN CITOYEN

AMBIANCE VILLAGEOISE

Les Palmiers du Roy - HYÈRES LES PALMIÈRES
 HABITER EN CITOYEN

AMBIANCE PERIURRAINE



Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise
 Parc technologique Var-Matin
 293, route de la Seyne-sur-mer
 83190 Ollioules
 Tél. : 33(0)4 94 62 20 71
 mél : audat@wanadoo.fr

AUDAT



GÉRER LES EXTENSIONS D'URBANISATION DES VILLAGES ET HAMEAUX DANS LE CADRE DE LA LOI LITTORAL

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 202 000
 Nb d'intercommunalités : 2 (1CA, 1 CC)
 Nb de communes hors intercommunalités : 0
 Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 25 février 2000
 Date d'arrêt : 28 mars 2006
 Date d'approbation : 18 décembre 2006
 Superficie : 591 km²

CA : Communauté d'Agglomération

CC : Communauté de Communes



Contexte du défi

Une consommation foncière menaçante

Le territoire du SCoT du Pays de Lorient est davantage soumis à la pression foncière qu'à la pression démographique. En quarante ans, le foncier consommé pour l'habitat a été multiplié par trois (+ 205 %) alors que la population n'a augmenté que d'un quart (+ 25 %).

Une étude sur le potentiel foncier à urbaniser, inscrit dans les PLU et disponible, a montré qu'au rythme actuel et passé de consommation foncière (environ treize logements à l'hectare), compte tenu des besoins futurs (environ mille logements par an), en douze ans, les 930 hectares identifiés seraient consommés. Il faudrait alors ouvrir de nouvelles zones naturelles ou agricoles à l'urbanisation.

Le mitage accroît les risques de conurbation littorale

Une des principales menaces pesant sur le maillage naturel du Pays de Lorient est le mitage. Le nombre de logements hors des agglomérations principales (villes et bourgs) a crû de 60 % entre 1982 et 2002. Ce mitage, couplé à l'important développement des agglomérations, sans qu'aient toujours été prévues des coupures d'urbanisation entre les communes, et à la recherche de « l'effet vitrine », finit par créer des conurbations le long et

en arrière du littoral, découpant le territoire et perturbant l'équilibre et l'interpénétration mer/terre.

Le projet d'aménagement et de développement durable retient comme enjeu de « gérer strictement la consommation d'espace » tout en recherchant « un meilleur équilibre entre développement et renouvellement urbain ». Cet objectif est décliné en trois points :

- renforcer prioritairement les espaces déjà urbanisés, notamment les quartiers et centres bourgs ;
- encadrer strictement l'urbanisation dispersée ;
- associer la diversification de l'habitat à des formes urbaines moins consommatrices d'espace que par le passé.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Encadrer strictement l'urbanisation dispersée

La question du mitage du territoire a été traitée dans le PADD avec l'objectif de rechercher un meilleur équilibre entre développement et renouvellement et dans le DOG avec les prescriptions suivantes :

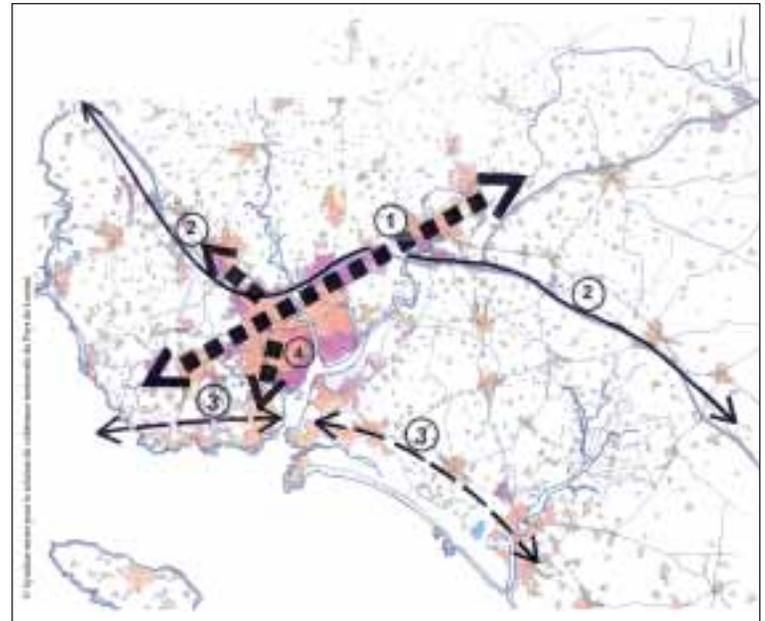
- en donnant une définition, partagée, de ce que sont un village et un hameau ;
- en précisant que les PLU (plans locaux d'urbanisme) doivent lister les groupements d'habitation et motiver leur caractère de village ou de hameau ;
- en permettant le développement des premiers, dans une proportion maximum de 30 % de logements supplémentaires, à partir d'un schéma d'aménagement intégré au PLU ;
- en interdisant le développement des seconds en dehors du périmètre bâti, en n'autorisant que les constructions dans les espaces résiduels (ou « dents creuses »), contrairement à ce que l'État tendrait à autoriser selon les termes de sa circulaire d'application de la loi littoral de mai 2006.

Ces prescriptions, tirées de l'esprit de la loi littoral, et de la jurisprudence sont applicables sur l'ensemble du territoire du SCoT.

Renforcer prioritairement les espaces déjà urbanisés et associer la diversification de l'habitat à des formes urbaines moins consommatrices d'espace

Enfin, pour contenir la pression foncière sur les espaces littoraux et naturels, des exigences fortes en matière de densités bâties ont été arrêtées dans le DOG pour les espaces urbains de développement ainsi que pour un certain nombre d'agglomérations et villages identifiés qui sont situés en espaces proches du rivage pour lesquels les extensions d'urbanisation doivent être limitées (cinq hectares avec vingt-cinq logements à l'hectare).

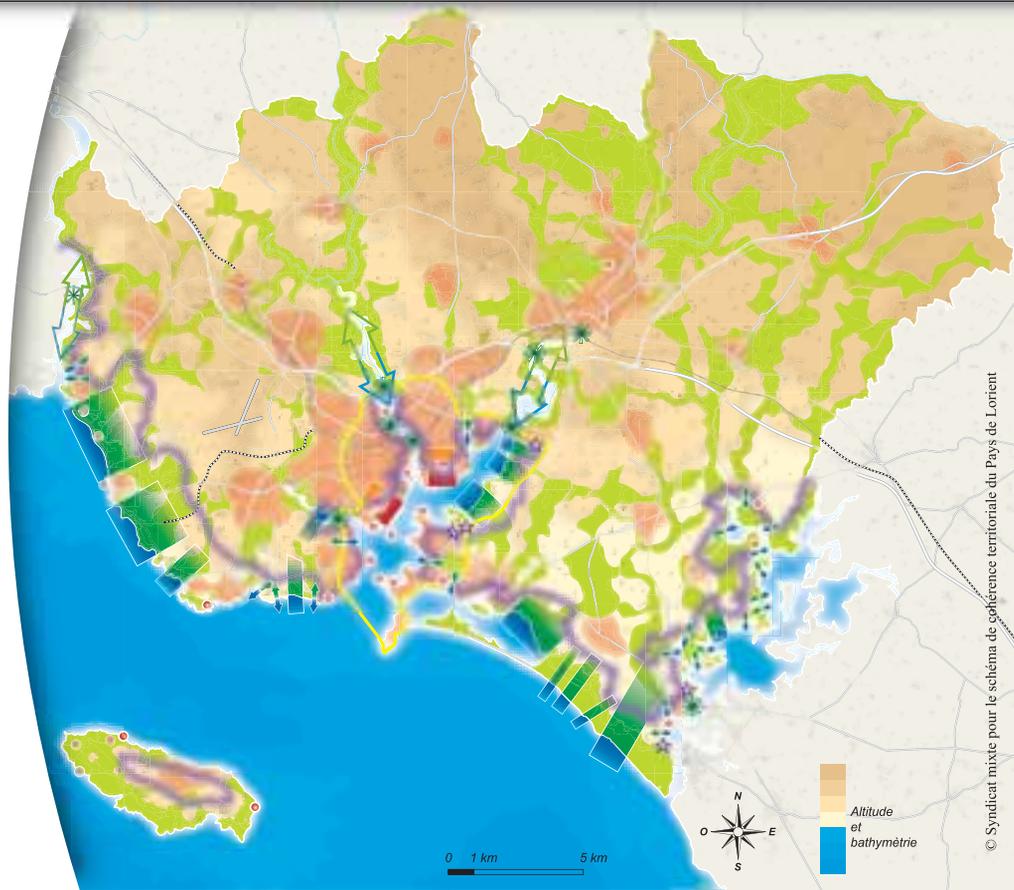
En lien avec la qualité de desserte par les transports collectifs (proximité des arrêts, fréquence), ces densités doivent permettre la réalisation des 20 000 logements prévus, sans compromettre l'avenir des espaces naturels et agricoles périurbains, et répondre au souci de diversification de l'offre.



Des tendances à des processus de conurbation, principalement :

- ① Sur l'axe INZINZAC LOCHRIST – HENNEBONT
LANESTER – LORIENT – PLOEMEUR - LORIENT ET QUEVEN
- ② Sur l'axe R.N. 165
- ③ Le long du littoral
- ④ Vers LARMOR PLAGE

VALORISER LA MER DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



-  pôles urbains à renforcer
-  trame verte et bleue
-  espace rade à valoriser
-  coupures d'urbanisation
-  continuités entre la mer et les vallées
-  fenêtres littorales et connexions mer - campagne
-  articulation ville - port
-  grands lieux symboliques de l'histoire et de l'identité maritime
-  paysage exceptionnel vu depuis un pont
-  limite indicative des espaces proches du rivage
-  secteurs d'extension de 5 hectares environ permettant, en application des lois littoral et SRU, le renforcement des pôles urbains ou des villages situés dans les espaces proches du rivage (densité d'environ 25 logements par hectare)

Agence d'Urbanisme et de Développement Économique du Pays de Lorient

12, avenue de la Perrière - 56324 Lorient cedex

Tél. : 33(0)2 97 88 22 44

mél : contact@audelor.com

www.audelor.com





PROMOUVOIR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 120 000
Nb d'intercommunalités : 1
Nb de communes hors intercommunalités : 0
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 8 décembre 1998
Date d'arrêt : 11 juillet 2005
Date d'approbation : 11 juillet 2006
Superficie : 180 km²



Contexte du défi

Le Pays de Montbéliard est marqué par l'héritage du XIX^e siècle. Une adaptation de la ville aux nouvelles exigences et aux besoins des populations est aujourd'hui nécessaire. Le défi du projet consiste à inverser les dynamiques structurelles en cours dans le Pays de Montbéliard et à s'appuyer sur les contraintes caractéristiques de l'agglomération pour en faire autant d'atouts qui participent de son identité. L'organisation générale de l'agglomération s'appuie sur l'affirmation, l'articulation et la différenciation de trois identités avec la création d'un cœur d'agglomération, le renforcement des bourgs et l'aménagement d'un réseau de villages.

Ce modèle spécifique est conçu pour assurer la diversité des modes de vie et garantir, par une forme d'égalité d'accès à la ville, une certaine cohésion sociale. Ce modèle renforce la viabilité du territoire en tant qu'écosystème et révèle la force de son potentiel d'identification à un cadre de vie de qualité (environnement naturel et urbain, logements, services, etc.). De plus, il conforte l'excellence industrielle et facilite la diversification économique,

notamment tertiaire. Il permet l'émergence d'une organisation territoriale capable de promouvoir une économie résidentielle en renforçant la densité urbaine, la mixité fonctionnelle et les centralités.

L'attractivité de l'agglomération se construit, en complémentarité, par l'articulation du Pays de Montbéliard avec les territoires voisins, à une échelle large. Cette articulation est une condition nécessaire pour le renforcement de la compétitivité des territoires et se traduit concrètement à l'échelle du Pays, de la Métropole Rhin-Rhône et de projets économiques transfrontaliers européens et internationaux (TGV, autoroutes, haut débit, pôle de compétitivité « Véhicule du Futur », équipements de rayonnement métropolitains, etc.).

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

La stratégie de développement économique comme composante majeure du projet de territoire

Le Pays de Montbéliard a mené une démarche de planification stratégique intégrant l'organisation du territoire et du développement économique. L'agglomération a sollicité la double compétence de l'agence en matière de développement économique et d'urbanisme pour accompagner les collectivités et les partenaires dans la définition de politiques publiques « intégrées ».

Les réflexions sur la définition d'une stratégie de développement économique ont permis de retenir plusieurs orientations qui se traduisent spatialement. Le SCoT est ainsi devenu l'outil d'articulation de stratégies thématiques dans l'espace : structuration du réseau de transports, localisation des activités économiques, développement de l'habitat, prise en compte de l'environnement, etc.

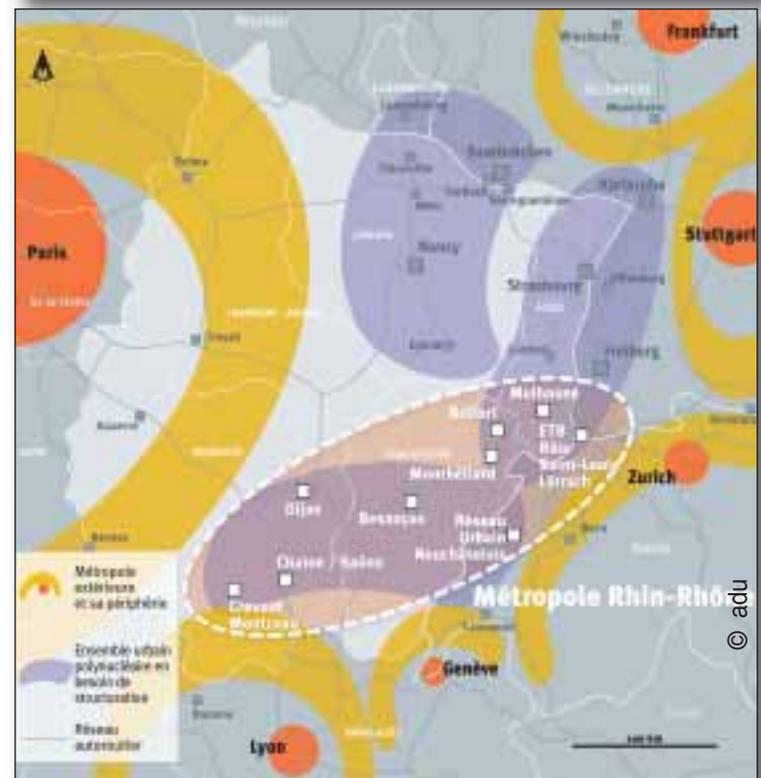
Le Pays de Montbéliard s'appuie sur l'excellence de la filière automobile et, au-delà, privilégie la diversification industrielle, ce qui se traduit dans le SCoT par l'organisation des parcs d'activités et d'une desserte stratégique en transports pour l'implantation et le développement d'entreprises de la filière en cluster mais également par la création de zones d'activités à rayonnement régional. Le Pays de Montbéliard prévoit également le renouvellement de sites mal occupés et l'insertion de sites industriels historiques dans le fonctionnement d'agglomération ainsi que la gestion de l'image et de l'accessibilité de l'agglomération.

Le Pays de Montbéliard diversifie également l'économie par la tertiairisation liée aux filières des technologies de l'information et de la communication, pôle de compétitivité économique « Véhicule du futur, géopositionnement et modélisation 3D ». Ces objectifs exprimés dans le PADD du SCoT se traduisent spatialement dans le DOG par la création d'un schéma des parcs d'activités en cours d'élaboration avec l'ADU et le développement de zones majeures d'implantation tertiaire sur des sites porteurs d'enjeux en cœur d'agglomération, en relation avec les parcs industriels et la ville.

Le PADD précise que dans une perspective de développement durable de l'emploi et de la démographie, l'objectif consiste également à favoriser l'équilibrage du profil économique de l'agglomération par une tertiairisation en considérant les besoins des populations et des entreprises. La réponse à ces besoins favorise le développement d'une économie résidentielle et « présente », la mise en place d'un modèle urbain spécifique :

renforcement des centres, mixité des fonctions, densification, masses critiques pour accroître les niveaux de chalandise, accessibilité, mise en réseau des zones commerciales, développement d'un cadre touristique attractif avec la création de l'infrastructure verte et bleue, etc. Le PADD propose de construire un « modèle économique lié au développement urbain ». L'ensemble des mesures indiquées dans le DOG participe de cette ambition : niveaux de densité et de mixité attendus dans les centres pour faire vivre les équipements, les services et les commerces, obligations de renouvellement dans les zones urbanisées dans un souci de rentabilité des investissements publics (réseaux), etc.

LA MÉTROPOLE RHIN-RHÔNE





STRUCTURER LES ESPACES À VOCATION ÉCONOMIQUE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 510 000
Nb d'intercommunalités : 4
Nb de communes hors intercommunalités : 1
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 15 juillet 2002
Date prévisible d'arrêt : fin 2008
Superficie : 1 791 km²



Contexte du défi

Le Sud Loire s'est développé par l'industrie. Une économie puissante et innovante s'est construite autour de la mine, de la sidérurgie, des armes, de la mécanique, du cycle et de la rubanerie. L'inventivité s'est également déployée dans les services à l'exemple de la grande distribution avec Casino, de la vente par correspondance avec Manufrance mais aussi de la mutualité.

Le développement fulgurant de l'agglomération de Saint-Étienne puis les violentes crises successives, qui ont touché tous les pans de l'économie, font que le Sud Loire est aujourd'hui en décalage par rapport aux dynamiques socio-économiques de l'aire métropolitaine lyonnaise. Saisir l'opportunité de la croissance de l'aire métropolitaine pour dynamiser l'emploi du Sud Loire est, dans ce contexte, une priorité forte.

L'organisation de l'espace économique du Sud Loire souffre aujourd'hui d'un déficit de lisibilité et de qualité, avec des emprises de friches industrielles qui restent à reconverter, des espaces d'activités dispersés qui doivent

monter en qualité que ce soit en termes de signalétique, de qualité paysagère, de qualité des bâtiments et des espaces publics, d'équipements ou de services offerts aux entreprises.

Dans la période actuelle, ce défaut de lisibilité est accentué par le fort développement d'implantations d'activités commerciales et artisanales sur des zones d'activités aménagées initialement pour accueillir des entreprises ou des services aux entreprises.

Les élus du Sud Loire ont saisi l'opportunité du SCoT pour partager les grands axes d'une stratégie de développement économique commune du territoire et pour rendre plus lisible son espace économique.

Le volet économique du SCoT Sud Loire revêt donc une importance toute particulière.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Le Sud Loire, un pôle économique multi-spécialisé, générateur d'emplois

Le SCoT affiche comme objectifs prioritaires dans le PADD de :

- dynamiser les pôles de compétitivité et d'excellence, notamment autour de la mécanique, du design et de la santé ;
- conforter un nombre limité de filières économiques spécifiques : optique vision, textile médical, agroalimentaire... ;
- renforcer les services aux entreprises : informatique, finances, assurance, conseil ;
- rapprocher la recherche et les entreprises pour favoriser l'innovation et les transferts technologiques.

Le SCoT vise ainsi la création d'emplois industriels et de tertiaire supérieur et grâce à la croissance démographique attendue, il doit favoriser la création d'emplois de services à la personne.

Le développement d'une offre foncière économique de qualité

Le projet économique porté par le Sud Loire a pour finalité de développer l'attractivité, l'emploi, la richesse du territoire et la qualité de l'offre économique.

Le SCoT fixe comme objectifs prioritaires dans le PADD de :

- rendre plus lisible l'espace économique du Sud Loire ;
- permettre la constitution d'une offre globale de produits immobiliers et fonciers complémentaires ;
- assurer un équilibre et une solidarité du développement économique à l'échelle du Sud Loire ;
- consommer l'espace à bon escient pour l'accueil des activités économiques ;
- localiser et aménager les sites d'activités selon des critères de développement durable.

Le projet propose un référentiel des localisations des entreprises par grands secteurs d'activités qui répond à deux objectifs :

- qualifier l'offre foncière économique et immobilière, renforcer sa lisibilité ;
- conforter l'emploi, notamment tertiaire, dans les centralités.

À cette fin, le projet SCoT propose une organisation des espaces d'activités économiques du Sud Loire s'appuyant sur :

- la mise en place de niveaux de positionnement des espaces d'activités tels qu'ils sont déterminés dans la DTA, dans le schéma départemental d'accueil économique mis en œuvre par le conseil général de la Loire, ainsi que dans le schéma logistique de la RUL (région urbaine lyonnaise) :
- des sites stratégiques d'intérêts national et métropolitain (DTA) ;
- des sites « Sud Loire » d'intérêt départemental (schéma accueil économique) ;

- des espaces préférentiels de l'emploi de proximité ;
- l'organisation des grandes familles d'activités économiques ;
- industrielles ;
- industrielles et logistiques ;
- recherche et développement technologique ;
- tertiaire services aux entreprises.

Le référentiel identifie des espaces économiques qui par leur superficie et leur localisation, par le nombre d'emplois et la typologie des emplois qu'ils accueillent ressortent comme porteurs d'enjeux pour le développement économique du Sud Loire.

L'objectif pour chacun de ces sites est de développer des stratégies de promotion et d'implantation qui accordent nature des établissements à accueillir d'une part et vocation de la zone de destination d'autre part.

Afin de conforter les centralités du Sud Loire, le projet fixe comme objectif que l'accueil des nouveaux emplois sera réparti pour deux tiers au moins au sein des espaces urbanisés existants dans les centralités et un tiers en zones d'activités.

Faciliter la mise en œuvre du volet économique

Pour atteindre ces objectifs économiques, Epures (agence d'urbanisme de la région de Saint-Étienne) a proposé que soient engagées plusieurs séries de réflexions sur l'organisation de l'espace économique et sur la mutualisation de l'offre.

Une démarche en plusieurs volets relativement autonomes a été présentée aux élus et inscrite au programme partenarial de l'agence.

Dans un premier temps : quantification des transferts d'établissements industriels et analyse des flux de provenance et de destination. Il s'agit d'estimer et de qualifier les besoins de « desserrement » des entreprises industrielles du Sud Loire, notamment celles implantées sur Saint-Étienne Métropole.

Puis travail d'évaluation des besoins fonciers et immobiliers des entreprises industrielles et identification des gisements fonciers potentiels à vocation économique compatibles avec les orientations du SCoT sur le Sud Loire.

Enfin, étude des modalités d'une mutualisation des dépenses recettes sur certains espaces économiques nouveaux.

À terme, et grâce à un travail de fond, il convient de pouvoir mettre sur le marché des zones d'activités ciblées, hiérarchisées et de qualité correspondant aux attentes des entreprises du Sud Loire et de l'aire métropolitaine lyonnaise et compatibles avec le SCoT.

Le SCOT

2

Outil de préservation et de valorisation des espaces

2

KALÉIDOSCoT

Outil de préservation et de valorisation des espaces

Les SCoT doivent permettre aux territoires de répondre aux défis environnementaux, énergétiques et climatiques du XXI^e siècle.

En ce sens, ils assurent la préservation du capital naturel des territoires, c'est-à-dire leurs richesses écologiques et leur biodiversité, tout en valorisant le patrimoine. Ils déterminent notamment les espaces naturels qui seront collectivement et durablement préservés, ainsi que ceux où seront réduites pressions urbaines et humaines.

Ils définissent également les orientations qui garantiront la qualité de l'air et une utilisation adaptée des ressources, permettront la prévention des pollutions et des nuisances et réduiront l'exposition des biens et des personnes aux risques naturels ou technologiques.

En parallèle, ils constituent des outils pertinents pour pérenniser les potentialités des espaces agricoles, en donnant une lisibilité sur leur devenir à long terme. Ils permettent ainsi de conforter l'activité agricole, notamment dans les espaces soumis à forte pression et spéculation.

Les SCoT de la Région de Strasbourg, du Pays de Lorient, de l'agglomération du Pays de Montbéliard, du syndicat mixte basse automne plaine d'Estrées et de Métropole Nantes Saint-Nazaire exposent les principes retenus pour préserver et mettre en valeur le capital naturel et agricole de leur territoire, à travers notamment la définition d'une trame verte.

Cette dernière, au cœur des projets de développement durable, vise, d'une part, à structurer et à encadrer le développement urbain et, d'autre part, à maintenir et à préserver le patrimoine écologique, en s'appuyant notamment sur le réseau hydrographique ou sur les continuités écologiques.

Le SCoT de l'Artois met en évidence les orientations qui ont permis de garantir la préservation des surfaces agricoles utiles (SAU) et de trouver un équilibre entre développement urbain et activité agricole.

Le SCoT du sud du Gard présente un exemple de prise en compte des risques naturels, défini comme un des éléments structurants du projet, dans un souci de minimisation de l'exposition des personnes aux risques et dans l'optique de leur gestion durable.

2

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Au regard de la forte consommation de surface agricole utile par l'étalement urbain ces vingt dernières années (environ 174 hectares par an), le DOG fixe un objectif de maintien des espaces naturels et agricoles par une limitation de la consommation de la SAU à 1,5 % sur dix ans, soit 600 hectares. Il s'agit d'une enveloppe foncière nécessaire aux besoins du territoire (en termes d'habitat, d'infrastructures et de zones d'activités) évaluée à partir des projets de développement et au regard des contraintes d'urbanisation imposées par le SCoT (densité, renouvellement urbain...).

Pour atteindre cet objectif, mais également dans un souci de préservation des connexions entre les grands ensembles naturels et paysagers, le SCoT définit un ensemble de mesures visant à limiter la périurbanisation et à renforcer le tissu urbain existant par un recours à la densité.

À cet effet, le SCoT dans le DOG impose aux communes de réaliser au moins deux nouveaux logements sur trois au sein des zones U existantes. Le reste se fera au sein des zones AU existantes. Néanmoins, si une commune ne possède pas suffisamment de foncier mobilisable en zone U, ce dont elle devra justifier, elle sera autorisée à construire davantage en zone à urbaniser.

En complément de cette prescription, le SCoT dans le DOG tente de limiter l'urbanisation linéaire et le mitage : pour l'ensemble des communes du territoire, le DOG propose d'évoluer vers des formes urbaines compactes et moins consommatrices d'espace. Par ailleurs, les terrains à urbaniser des PLU devront être situés à l'intérieur du tissu bâti existant ou, en l'absence de disponibilités foncières, en continuité des bourgs ou des espaces urbains structurés existants. Les extensions urbaines devront être réalisées dans le cadre d'un projet cohérent et global à l'échelle de la commune, voire de plusieurs communes. Les PLU ne pourront pas inscrire de nouvelles zones à urbaniser en continuité d'une ou de plusieurs habitations isolées qui, à terme, constitueraient de nouveaux hameaux.

De plus, en dehors des zones U (inscrites au sein des documents d'urbanisme à la date d'approbation du SCoT), toute urbanisation est proscrite sur les espaces non bâtis situés le long d'un linéaire de voirie, entre deux constructions, distantes de plus de quarante mètres. Les documents d'urbanisme locaux veilleront à pérenniser ou restituer une vocation agricole ou naturelle à ces espaces afin d'éviter le phénomène d'urbanisation linéaire continue et la disparition de coupures paysagères entre les bourgs. Des dérogations pourront être accordées pour l'habitat agricole. Le SCoT incite aussi les communes à s'interroger sur la pertinence des zones U existantes dans le cadre de la révision de leur PLU.

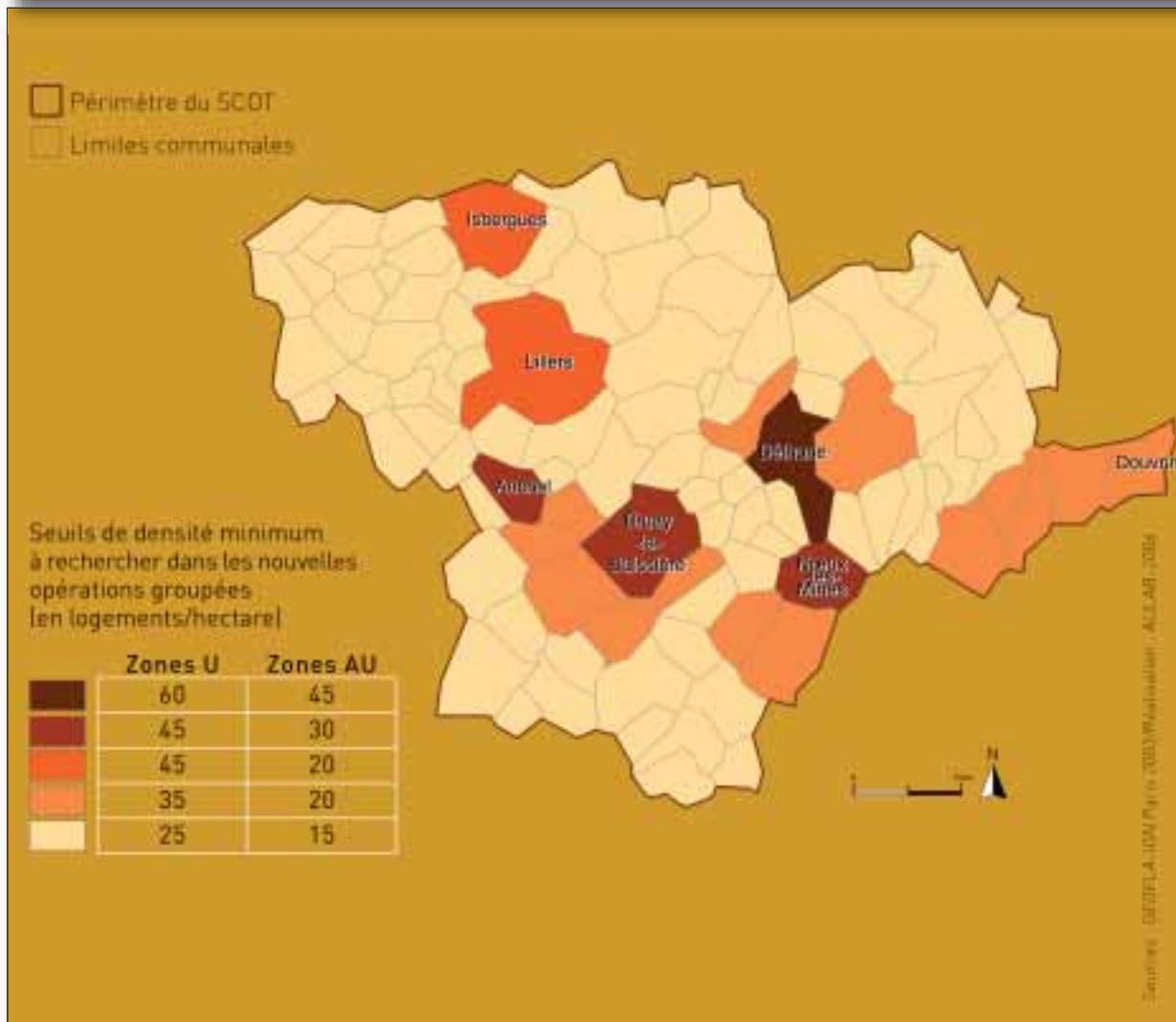
La maîtrise de l'étalement urbain et de la consommation des terres agricoles nécessite d'avoir une réflexion sur les densités pratiquées : le respect d'un seuil minimum de densité de logements permettra de répondre aux besoins croissants en logements (amplifiés par les phénomènes de décohabitation et de vieillissement de la population) et de limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles.

À cet effet, le SCoT dans le DOG indique des objectifs à atteindre pour toute nouvelle opération de plus d'un hectare. Ces densités varient en fonction de la taille des communes et des zonages réglementaires et ont fait l'objet d'un arbitrage de la part des élus.

DES DENSITÉS MINIMALES À RECHERCHER

Densités minimales pour toute opération, ou juxtaposition d'opérations, de plus d'1 hectare		
Béthune		
Zones U (COS ≥ 1)	40	logements par ha
Zones AU, U (COS < 1)	45	logements par ha
Bruay, Nœux, Auchel		
Zones U (COS ≥ 1)	45	logements par ha
Zones AU, U (COS < 1)	30	logements par ha
Isbergues, Lillers		
Zones U	45	logements par ha
Zones AU	20	logements par ha
Communes de plus de 4 000 habitants (hors les 6 villes principales)		
Zones U	35	logements par ha
Zones AU	20	logements par ha
Communes de moins de 4 000 habitants		
Zones U	25	logements par ha
Zones AU	15	logements par ha

**SEUILS DE DENSITÉ À RECHERCHER DANS LES NOUVELLES OPÉRATIONS
GROUPEES PAR TYPE DE COMMUNE**



Agence d'Urbanisme de l'Arrondissement de Béthune
 Centre Jean Monnet
 Avenue de Paris – BP 50594
 62411 Béthune cedex
 Tél. : 33(0)3.21.56.11.42
mél : contact@aulab.fr
www.aulab.fr



RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Pour répondre à ces enjeux, le SCoTers polarise son développement et l'appuie sur deux réseaux majeurs : le réseau des transports en commun (étoile ferroviaire, trams existants et futurs transports en site propre) et un réseau d'espaces naturels multifonctionnels.

Répondre aux besoins en logements en s'appuyant sur l'armature urbaine et la desserte en transports en commun

Le document d'orientations générales distingue deux types de communes dans la production de logements :

- les communes bien desservies qui ont une forte responsabilité dans la production de logements et la diversification du parc à l'échelle de la région strasbourgeoise (habitat intermédiaire, logement aidé) : il s'agit notamment des pôles urbains de l'agglomération strasbourgeoise et des neuf bourgs-centres qui disposent d'une bonne qualité de services et d'équipements bénéficiant à l'ensemble de leur bassin de vie. Il s'agit également des gares et stations du futur transport en site propre ouest. Les secteurs proches des transports en commun, notamment les nœuds multimodaux, deviennent des lieux stratégiques à l'échelle du SCoTers : la production de logements, mais aussi de services et d'équipements, est encouragée en priorité dans les secteurs situés à proximité des stations, c'est-à-dire à une distance maximale de quelques centaines de mètres permettant le déplacement à pied, voire un rayon de deux à trois kilomètres lorsque des facilités existent pour accéder à vélo et pouvoir le garer de façon commode et sûre. À cette fin, les documents d'urbanisme doivent prévoir, dans les secteurs les plus proches de la station, une densité d'occupation plus élevée que sur le reste du ban communal ;

- les communes qui n'ont pas vocation à être bien desservies par les transports en commun à échéance du SCoTers et dont l'objectif est la réponse aux besoins de leurs habitants : ces communes limitent l'extension des surfaces urbanisées ou à urbaniser, en rapport avec la taille de la commune, et privilégient la restructuration urbaine.

Cette polarisation urbaine implique le développement des complémentarités et solidarités intercommunales, et la recherche de nouvelles formes d'habitat à la fois économes d'espace et adaptées à la demande. Il s'agit d'un des chantiers majeurs ouverts dans le cadre de la mise en œuvre du SCoTers.

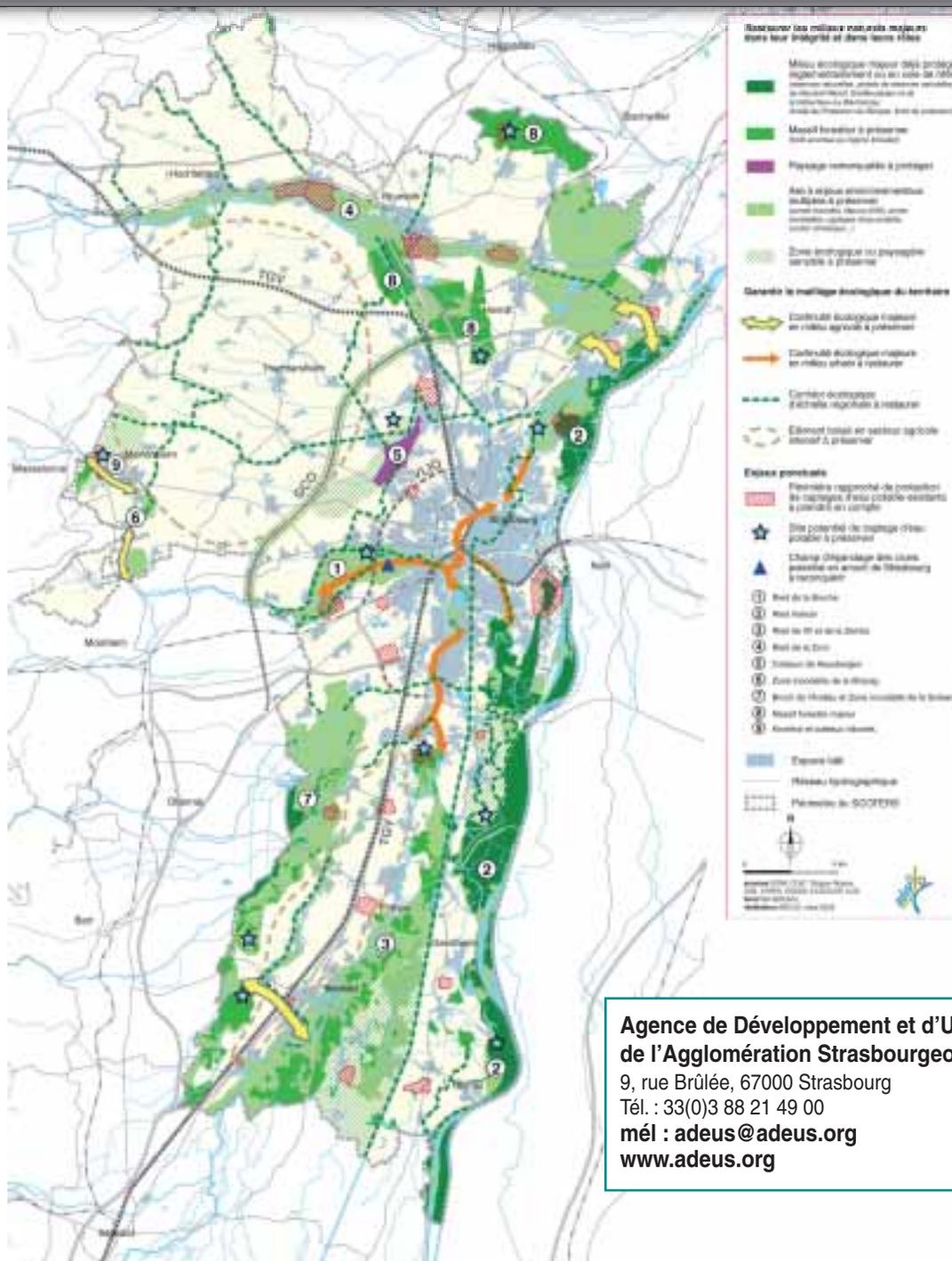
Mettre en réseau les espaces naturels et valoriser leur potentiel de loisirs pour faciliter l'acceptation de la densité urbaine

Face à la pression urbaine, la protection des espaces les plus riches biologiquement dans la Région de Strasbourg ne suffit pas à leur assurer un fonctionnement écologique pérenne. Le SCoTers va plus loin en s'appuyant sur des analyses naturalistes fines pour définir (dans le DOG) des axes à enjeux environnementaux multiples déclinant la trame verte régionale : ces axes relient les grands réservoirs biologiques forestiers et prairiaux à travers des corridors biologiques continus (rivières, zones humides remarquables) ou discontinus (éléments boisés en milieu agricole intensif, espaces agricoles ou de jardins en milieu urbain dense).

La définition de ces axes repose également sur leur multifonctionnalité : champ d'épandage des crues potentielles en amont de Strasbourg, site potentiel de captage d'eau, secteur paysager remarquable, itinéraire de promenade... Elle a été établie avec les partenaires du SCoTers impliqués dans la préservation de l'environnement : DIREN, DDAF, Région Alsace (trame verte régionale), conseil général du Bas-Rhin (espaces naturels sensibles, zones humides remarquables, politique de l'eau), service écologie urbaine de la communauté urbaine de Strasbourg.

Le document d'orientations générales du SCoTers précise les zones à protéger, les aménagements autorisés suivant la sensibilité des milieux, la localisation et la nature des continuités naturelles à garantir et des obstacles à lever.

LES ESPACES ET SITES NATURELS À PRÉSERVER ET À PROTÉGER



Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise
 9, rue Brûlée, 67000 Strasbourg
 Tél. : 33(0)3 88 21 49 00
 mél : adeus@adeus.org
www.adeus.org



S'APPUYER SUR LE RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 202 000
Nb d'intercommunalités : 2 (1CA et 1CC)
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 25 février 2000
Date d'arrêt : 28 mars 2006
Date d'approbation : 18 décembre 2006
Superficie : 591 km²

CA : Communauté d'Agglomération
CC : Communauté de Communes



Contexte du défi

Le développement du Pays de Lorient est fondé sur une diversification issue de la valorisation des potentialités et des savoir-faire locaux liés à la situation littorale et maritime du territoire.

Le territoire structuré est maillé autour de deux réseaux fondamentaux : le réseau de transports collectifs, squelette sur lequel doit se développer l'urbanisation, et le réseau hydrographique, fondement de la création de l'agglomération lorientaise, et support du maillage naturel du territoire.

L'organisation du territoire autour du réseau hydrographique doit être, selon les conclusions du SCoT, pensée de l'aval à l'amont. Parce que c'est à l'aval que se répercute le plus dramatiquement parfois ce qui se passe à l'amont. C'est pourquoi nous parlons de logique « mer, rade, vallées ».

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Deux réponses sont apportées dans le PADD et relayées dans les orientations du DOG :

- fonder la cohérence territoriale sur l'eau, grâce à la mer, à la rade et aux vallées ;
- maintenir les fonctions et les usages économiques dépendants de la présence et de la préservation de l'eau.

Ainsi, l'eau est affirmée comme élément structurant du territoire. Le SCoT insiste sur le fait que mer, rade et vallées sont source d'une économie diversifiée et indispensables au maintien de ce tissu économique ; « l'écologique » a une forte valeur économique.

Le territoire doit faire face à plusieurs enjeux en la matière :

- préserver une eau de bonne qualité, pour la conchyliculture et la pêche, le tourisme balnéaire et récréatif, l'industrie agroalimentaire ;
- préserver une eau en bonne quantité, pour le maraîchage et l'irrigation, l'industrie, les besoins futurs ;
- protéger les principaux espaces du maillage naturel, les « liaisons naturelles » permettant un cheminement naturel entre les grandes entités paysagères du territoire, les bassins versants, et donc la mer, la rade et les vallées ;
- préserver, au fond, ce qui constitue le « fond de commerce » en matière d'attrait touristique.

Il ne s'agit pas de mettre ces espaces « sous cloche » mais de veiller à leur bonne gestion sur le long terme.

La question de la délimitation des espaces proches du rivage et des coupures d'urbanisation littorales évoquées par la loi littoral a été étudiée, longuement débattue et cartographiée dans le DOG pour une plus grande sécurité juridique du foncier, des propriétaires et des élus sur des espaces très convoités.

La pérennité de l'outil portuaire est assurée par des prescriptions quant à l'usage des espaces proches des quais actuels, afin qu'en cas de mutation d'un bâtiment, il ne soit pas destiné à une vocation compromettant l'activité du port et/ou son développement. En contrepartie, des exigences de qualité en matière de sécurité, de préservation du cadre environnemental et du bâti urbain proche sont à respecter pour les aménagements futurs, et le développement portuaire doit s'appuyer sur l'optimisation des espaces actuels.

Le SCoT a permis d'anticiper une démarche de gestion intégrée des zones côtières (GIZC). Cap l'Orient s'est lancé dans des études qui trouveront sans doute écho dans un nouveau document de planification qui pourrait être un SCoT élargi territorialement avec un volet maritime, sous la forme d'un chapitre individualisé valant SMVM (schéma de mise en valeur de la mer), selon les termes prévus par la loi sur les territoires ruraux de 2005.

AFFIRMER DES ÉQUILIBRES DURABLES ENTRE SECTEURS URBAINS, NATURELS ET AGRICOLES



-  Ensemble paysager et naturel structurant le territoire au sein duquel tout aménagement doit tenir compte des particularités du secteur
 - vallées
 - littoral
 - rade et petite mer
 - corridor vert
 - espaces agricoles sensibles
-  Maillage vert et bleu (réseau hydrographique, zones humides, sites à enjeux liés à la biodiversité et liaisons naturelles)
-  Zones d'extension potentielles définies à partir du maillage vert et bleu

2

COMPOSER AVEC LE RISQUE INONDATION

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 344 000
Nb d'intercommunalités : 7
Nb de communes hors EPCI : 0
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 4 septembre 2002
Date d'arrêt : 19 septembre 2007
Date d'approbation : 7 juin 2007
Superficie : 1 590 km²



Contexte du défi

L'enjeu majeur relève ici de la nécessaire articulation entre développement, valorisation des ressources et protection de l'environnement. En effet, le sud du Gard est particulièrement riche du point de vue environnemental, paysager et patrimonial, comme en attestent les nombreuses mesures de protection (33% du territoire concerné par au moins une mesure de protection¹) mais il est aussi fortement soumis aux risques naturels, notamment d'inondation (40% du territoire concerné).

Le SCoT se devait de reconsidérer la prise en compte des risques, et ce dans toute leur complexité.

À la nécessité de comprendre les phénomènes récents qui se sont produits à l'échelle de plusieurs bassins versants (inondations de 2002, 2003 et 2005), s'est ajoutée une double prise de conscience. D'une part, les phénomènes climatiques dits cévenols, caractérisés par de forts cumuls de pluies sur des laps de temps très courts, se répétaient et allaient se répéter de plus en plus souvent et d'autre part, les territoires urbains sont fortement exposés. De même, il a été admis que la Camargue gardoise, site emblématique par excellence du sud du Gard, est un milieu fragile, exutoire naturel des cours d'eau, exutoire accidentel en cas de rupture de digues (Rhône, Petit Rhône, Vidourle), réceptacle des

pollutions dues aux inondations, mais aussi potentiellement vulnérable dans l'hypothèse d'une rupture du trait de côte et donc de submersion marine. Parallèlement, le territoire étant fortement attractif (avec sans doute un taux de variation annuel de population supérieur à 1,5% depuis 1999), il s'agissait d'assurer le développement économique et urbain puisque la croissance démographique est certes soutenue, mais qu'elle ne peut, à elle seule, permettre de rattraper le retard constaté en matière de chômage et de faiblesse des revenus. Enfin, comme de nombreux territoires, le sud du Gard devait inverser les modes d'urbaniser antérieurs qui ont favorisé la périurbanisation, privilégié les modes de transports et de déplacements routiers et engendré des ségrégations socio-spatiales.

Le SCoT a donc pour défi de corriger les excès et dysfonctionnements constatés en matière d'urbanisation et d'aménagement tout en répondant aux besoins actuels et futurs et en intégrant tout le sens que recouvre la notion de respect de l'environnement, tant dans ses aspects emblématiques et porteurs d'image positive, que de contraintes et de risques.

¹ Zones Natura 2000, sites naturels inscrits, classés, réserves naturelles, arrêtés de protection de biotope

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

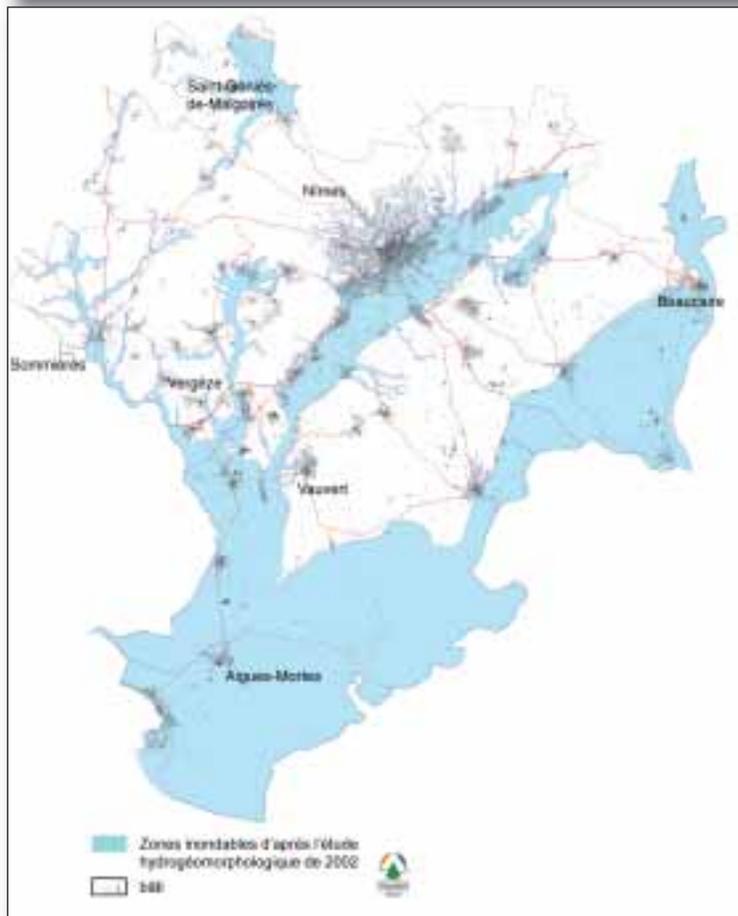
Une réponse recherchée dans la stratégie globale d'aménagement

Dans l'attente d'une couverture exhaustive des secteurs concernés par des PPRi, il a été décidé de promouvoir un développement raisonné du territoire en prenant appui sur ses fondements et potentialités et de développer la culture des risques, c'est-à-dire réduire la vulnérabilité des personnes et des biens, conduire des démarches solidaires intégrant l'amont et l'aval et valoriser les territoires particulièrement exposés.

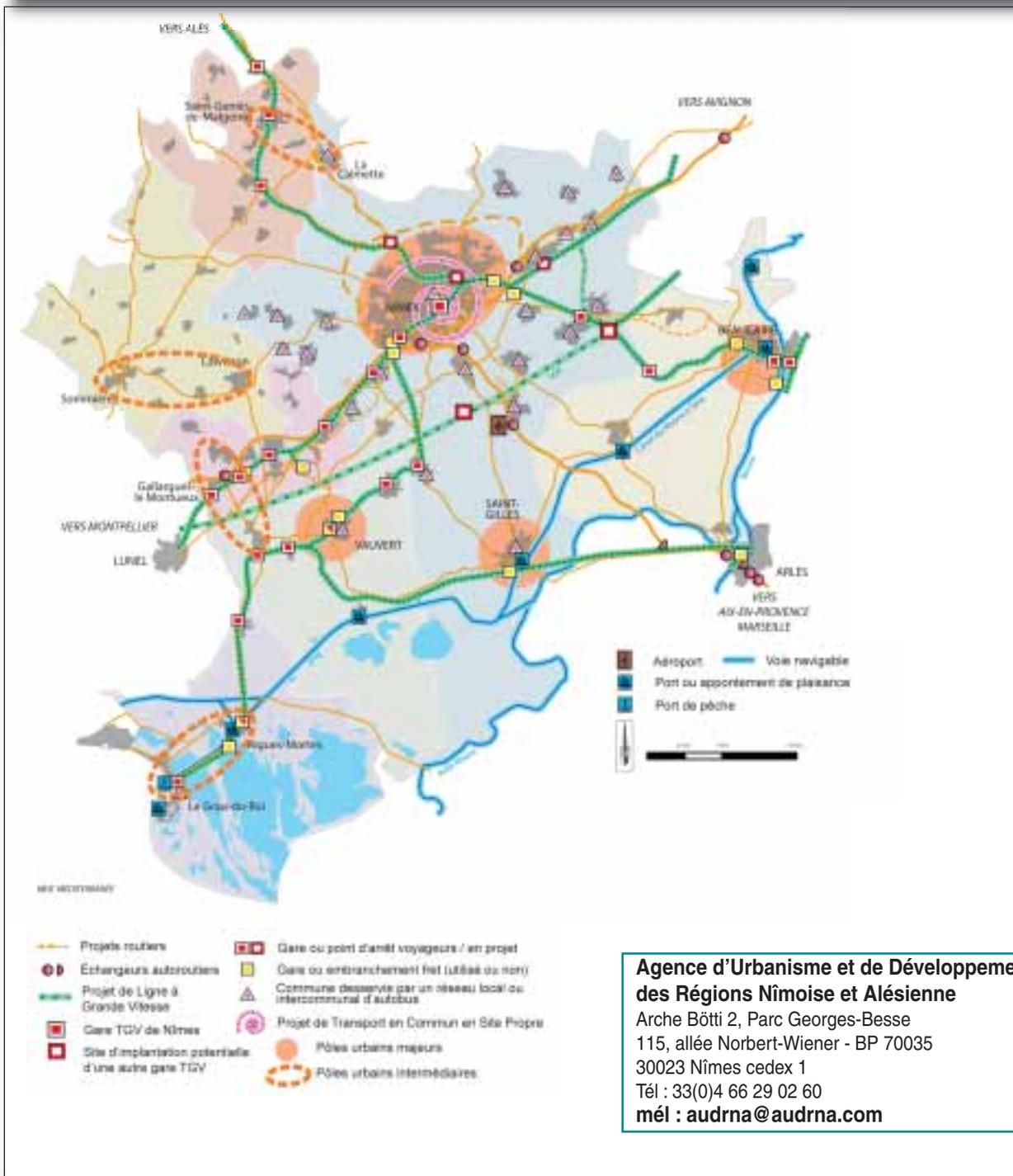
Ainsi, le PADD du SCoT a-t-il pour objectif global, dans les principes énoncés ci-dessus, de conforter l'organisation historique du sud du Gard en matière d'armature urbaine et d'infrastructures de transports tous modes confondus, de valoriser les ressources du territoire et de créer des solidarités. Cela signifie organiser le développement en s'appuyant sur les pôles urbains qui maillent le territoire, sur l'étoile ferroviaire nîmoise afin d'articuler développement urbain et mobilités et sur les modes de transports alternatifs à la route pour les transports des voyageurs et des marchandises (voies d'eau, rail). Parallèlement, le PADD et le DOG du SCoT identifient les principaux secteurs où s'articulent les notions de préservation et de valorisation. Ce principe concerne les terres humides de la Camargue et du Beaucairois, où le développement d'une agriculture partenariale permettra de participer aux équilibres environnementaux (écosystèmes, taux de salinité des sols), à la protection contre les risques d'inondation (champs d'expansion des crues), à l'attractivité touristique et aux aménités urbaines.

La complexité des phénomènes hydrauliques constatés impose encore des investigations et études. Le sujet n'étant donc pas véritablement cerné, il a été décidé de faire vivre cette connaissance, non pas au terme des dix ans réglementaires, mais tout au long de cette période. À ce titre, l'observatoire de l'AUDRNA, et notamment les indicateurs d'évaluation environnementale et de suivi d'efficacité du SCoT, constitueront les outils adaptés pour maintenir une veille sur un sujet particulièrement sensible dans le sud du Gard.

LES TERRITOIRES POTENTIELLEMENT INONDABLES DU SUD DU GARD



ARTICULER DÉVELOPPEMENT URBAIN ET TRANSPORTS



Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne
 Arche Bötti 2, Parc Georges-Besse
 115, allée Norbert-Wiener - BP 70035
 30023 Nîmes cedex 1
 Tél : 33(0)4 66 29 02 60
 méil : audrna@audrna.com

2

CRÉER UNE INFRASTRUCTURE VERTE ET BLEUE, SUPPORT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 120 000
Nb d'intercommunalités : 1 CA
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 8 décembre 1998
Date d'arrêt : 11 juillet 2005
Date d'approbation : 11 juillet 2006
Superficie : 180 km²

CA : Communauté d'Agglomération



Contexte du défi

Le Pays de Montbéliard est fortement marqué par la présence de la nature. Seuls 30 % du territoire sont urbanisés. L'agglomération se caractérise par l'interpénétration de la ville avec la nature : sept rivières et de nombreux plans d'eau, des espaces agricoles, massifs forestiers, vergers, zones humides, plateaux, coteaux, etc. L'ensemble de ces éléments apporte une véritable richesse écologique et paysagère pourtant soumise à la pression de l'urbanisation. En effet, le modèle de développement a jusqu'à présent reposé sur une extension de la ville en dépit d'une diminution de la population. L'extension de l'urbanisation engendre un risque de banalisation de l'espace et de perte d'identité des bourgs et des villages. En outre, l'omniprésence de l'eau a plutôt été considérée comme une contrainte pour l'urbanisation. 15 % des espaces urbanisés sont inondables.

La préservation de la richesse naturelle du Pays de Montbéliard s'impose donc comme un élément structurant de ce territoire, support d'un cadre de vie de qualité répondant aux attentes majeures des citoyens. La topographie complexe de confluence de sept vallées et la configuration en archipel peu dense sont prises comme une opportunité de reconstruire une agglomération attractive, bâtie autour d'un modèle spécifique.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Le concept d'infrastructure verte et bleue inscrit au SCoT, dans le PADD et le DOG s'affiche comme contrepoint d'une infrastructure routière et comme espace public autour duquel se réorganise la ville. Le Pays de Montbéliard relève également le défi de transformer les contraintes de son territoire en atouts.

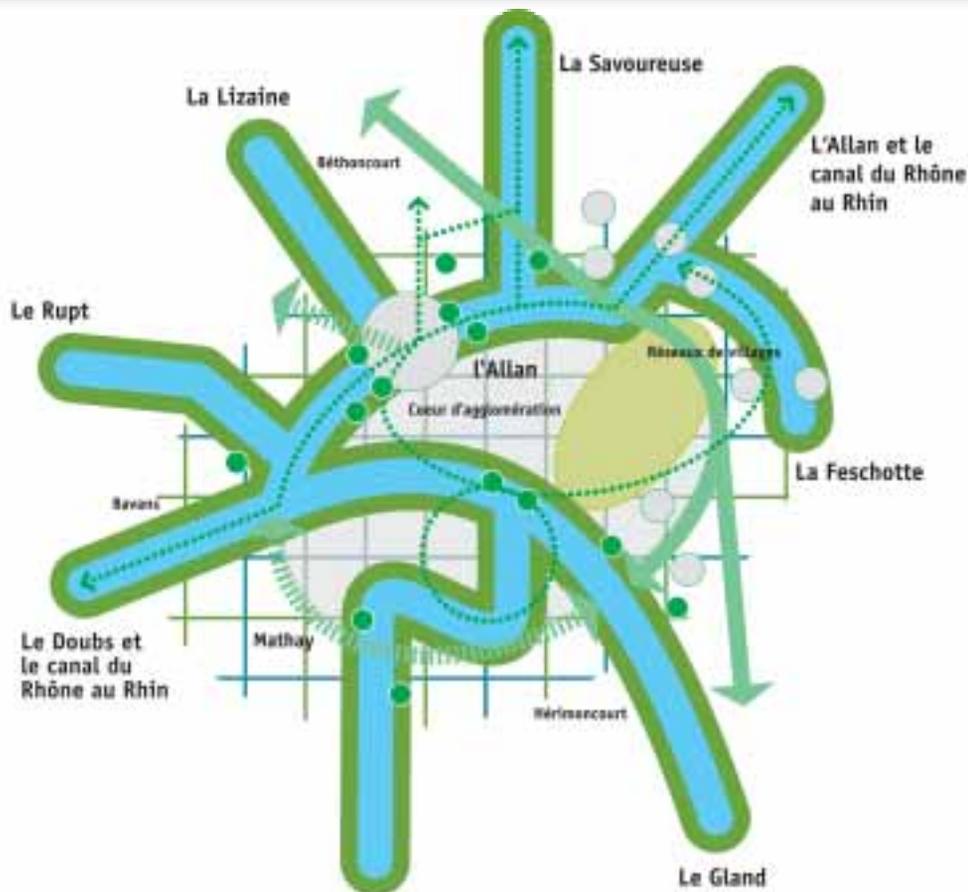
Ainsi, l'infrastructure verte et bleue prévoit-elle la mise en valeur des espaces inondables. Elle repose également sur l'aménagement des richesses naturelles imbriquées avec la ville. Le maintien de cette imbrication ville/nature est conditionné par les vocations et les valeurs que l'on attribue à l'ensemble de ce territoire « naturel » et à la gestion de leurs interfaces avec la ville. Elle nécessite d'intervenir sur l'organisation ville / nature, de valoriser et de structurer l'urbain et de limiter son étalement.

En outre, l'infrastructure verte et bleue se construit par le maillage des zones naturelles, des équipements, des espaces publics et de loisirs en lien avec le développement des liaisons douces, ainsi que par la mise en réseau des corridors écologiques et des espaces préservés.

Projet fédérateur et identitaire de l'agglomération, cette armature mobilise un certain nombre d'espaces déjà considérés dans le cadre du SCoT (une partie des espaces naturels remarquables, des forêts, des cours d'eau et leurs berges, des zones de loisirs, corridors écologiques, etc.). L'infrastructure verte et bleue est un projet de développement local se fondant simultanément sur le développement touristique et la qualité de vie pour les habitants du Pays de Montbéliard. La construction de l'infrastructure verte et bleue a également pour ambition de valoriser les espaces urbains qui l'entourent et inversement.

Cette orientation transcrite précisément dans le DOG (espaces protégés, implantation d'équipements, etc.) est perceptible dans les actions des acteurs (communes, communauté d'agglomération, département, État, Région) avec la création d'un maillage d'espaces publics autour duquel se réorganise la ville : les aménagements communaux de Fesches, Bart, Seloncourt, Montbéliard et d'Audincourt ; la véloroute et les espaces naturels sensibles du département, le parc naturel des Jonchets de la CAPM, etc.

INFRASTRUCTURE VERTE ET BLEUE, PROJET IDENTITAIRE DE L'AGGLOMÉRATION

**Liaisons douces**

- Réseau cyclable
- Sentier de randonnée
- Sentier de randonnée à créer

L'infrastructure verte et bleue

- Réseau hydrographique, promenades sur berges et espaces verts ouverts au public
- Site et équipement touristique majeur
- Maillage structurant d'espaces publics, mettant en rapport la forme urbaine et l'infrastructure verte et bleue

© ADU



**Agence de Développement et d'Urbanisme
du Pays de Montbéliard**

8, avenue des Alliés - BP 98407 - 25208 Montbéliard cedex

Tél. : 33(0)3 81 31 86 00

mél : contact@adu-montbeliard.fr

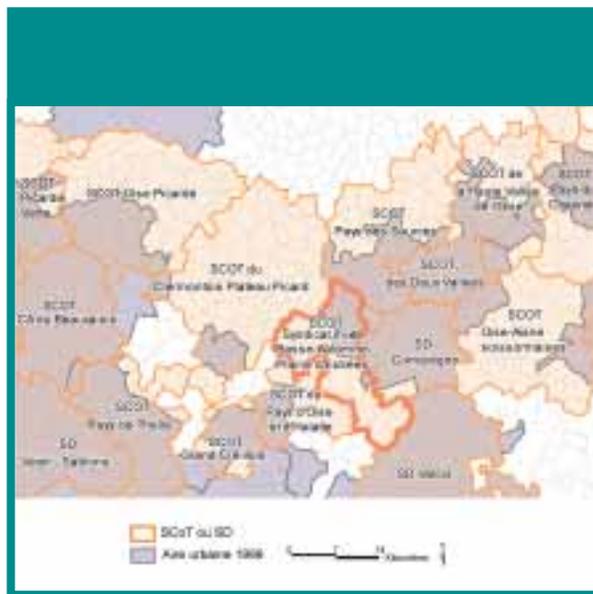
www.adu-montbeliard.fr

2

RESPECTER ET VALORISER LES CORRIDORS BIOLOGIQUES

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 30 000
Nb d'intercommunalités : 2
Nb de communes hors intercommunalités : 0
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 11 mai 2005
Date d'arrêt : 20 mars 2008
Date d'approbation prévue : 2009
Superficie : 222 km²



Contexte du défi

La démarche de projet a permis de mettre la question environnementale au cœur du processus de planification. Le territoire concerné se trouve aux portes de l'agglomération compiégnoise en forte expansion économique. L'enjeu majeur a consisté à positionner les communes dans une intercommunalité dynamique, avec des projets de développement autour de l'Oise et notamment l'inscription du projet de plate-forme multimodale de Longueil-Sainte-Marie, ainsi que l'inscription d'un périmètre de projet de zones à urbaniser à Verberie, en lien avec la gare existante de fret.

La question de l'environnement a été abordée, non pas comme résultante d'une contrainte ou d'une mesure de protection, mais bien comme un élément de composition du projet territorial.

La démarche d'élaboration du SCoT a permis aux élus de mesurer la portée et les incidences des projets structurant le territoire sur l'environnement.

Considérant que le projet du SCoT est fortement axé sur le développement économique et urbain du territoire, il existe en conséquence de véritables risques de dégradation des milieux naturels environnants.

Peuvent être notés :

- des extensions d'urbanisation pouvant impacter directement les corridors biologiques à Verberie et Longueil-Sainte-Marie notamment ;
- des projets d'infrastructures (liaison N31 – N2, déviation de la vallée de l'Automne) qui pourraient porter atteinte à des milieux naturels sensibles et perturber le fonctionnement écologique du territoire en cloisonnant les espaces naturels.

Le défi à relever dans ce contexte est multiple : prendre en compte la valeur environnementale comme valeur d'aménité dans le projet de développement, construire un partenariat avec les services de l'État, accorder du temps à la réflexion pour définir un volet plus opérationnel du projet à inscrire dans les zones à urbaniser à proximité des corridors biologiques.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Dans le document d'orientations générales (DOG)

Vu l'enjeu, les engagements doivent respecter tant le potentiel écologique actuel que les développements économiques et urbains souhaités par le syndicat mixte Basse automne plaine d'Estrées (SMBAPE).

Le développement urbain du SMBAPE se réalisera en dehors des secteurs identifiés comme des secteurs à risques, des secteurs à forte valeur agricole, écologique et paysagère : cônes de vue, lisières et biocorridors.

Le SCoT a également pris le parti de protéger de grands ensembles pour leur intérêt écologique, faunistique et floristique, en pérennisant leur classement dans les documents d'urbanisme locaux en zones naturelles.

La valorisation des zones naturelles est encouragée en y développant des activités compatibles avec leur caractéristique écologique.

De plus, la préservation de la biodiversité du territoire n'a de sens que si des continuités sont maintenues entre ces espaces. Le SCoT a donc défini une trame naturelle et paysagère instaurant le maintien strict de coupures d'urbanisation entre les communes et la création de passages à faune dans le cadre de la réalisation de nouvelles infrastructures. Les communes doivent également identifier, protéger, voire renforcer les éléments pouvant assurer un rôle de corridor biologique sur leur territoire.

Le DOG fixe entre autres les prescriptions suivantes :

- préservation des espaces de circulation de la faune (cas de Béthisy-Saint-Pierre et Verberie) ;
- obligation d'études préalables pour tout projet d'aménagement dans un corridor écologique identifié.

Explication de la démarche et incidence dans le SCoT

Quatre schémas ont permis d'engager la discussion sur le projet territorial, à l'occasion de l'élaboration du PADD et du DOG.

Des débats ont eu lieu sur : les secteurs prioritaires du développement économique, l'intérêt des axes routiers comme facteurs de développement territorial, le développement des franges en lien avec l'agglomération de Compiègne, la prise en compte des secteurs naturels dans le projet de territoire.

Ces représentations graphiques ont mis en évidence la recherche nécessaire pour la mise en perspectives du territoire et l'apport de

la réflexion sur l'approche environnementale, en raison de l'importance accordée par les élus au développement économique et aux projets d'infrastructures routières.

Par ailleurs, même si les prescriptions du SCoT limitent fortement la pression de l'urbanisation sur les espaces naturels, les objectifs de croissance démographique et de croissance économique qu'il prévoit auront nécessairement des incidences sur les milieux naturels au travers de l'augmentation des consommations de ressources (eau...) et de la production d'effluents. C'est cette prise de conscience qui a permis de concrétiser les mesures, dans l'ensemble du dossier.

L'agence a en effet initié cette prise en compte de l'environnement dans le SCoT, lors de l'élaboration du PADD. La nécessaire mise en cohérence de toutes les pièces du dossier de SCoT a permis de relayer cette préoccupation de l'élaboration jusqu'à la finalisation ; c'est ainsi que des cartographies ont pu être intégrées dans le rapport de présentation, le document d'orientations générales et les documents graphiques, à des échelles différentes : 1/25 000e, orthophoto...

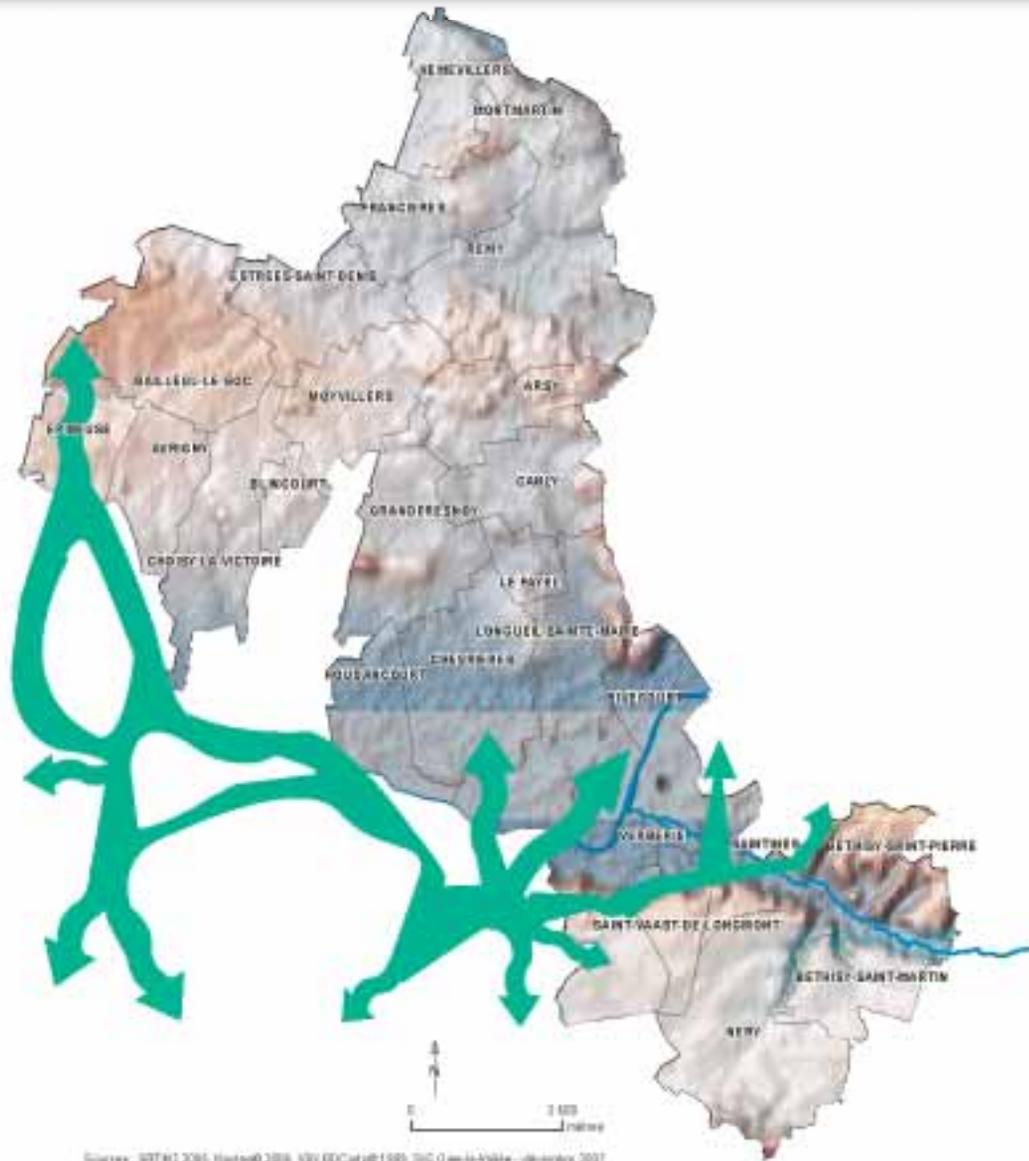
Les résultats attendus : sensibiliser, réfléchir, atténuer

Cette approche particulière sur l'ensemble du territoire de SCoT a permis dans les secteurs de projets comme ceux de Verberie, de sensibiliser les élus à la prise en compte des sites à protéger sans attendre d'éventuels contentieux sur les documents d'urbanisme locaux, et d'anticiper leur inscription dans le projet de SCoT.

Par ailleurs, le périmètre de projet inscrit à proximité des zones à urbaniser et des corridors permettra une réflexion à l'échelle du plan local d'urbanisme (PLU) ainsi que dans la procédure opérationnelle visant à ouvrir à l'urbanisation les nouvelles zones. À l'échelle du territoire étudié, la prise en compte de secteurs protégés permet d'atténuer les effets négatifs ou les impacts notables d'une nouvelle dynamique urbaine basée sur le développement économique.

C'est donc dans ce contexte d'un territoire en mutation, que la problématique environnementale et, plus précisément la protection des corridors biologiques, a pu être au cœur de la démarche d'élaboration du projet de SCoT.

ARTICULATION DES CORRIDORS



Source : STN 2006, Haché 2006, IGN IGN/Carthage 1985, Oise-la-Vallée - décembre 2007

-  Corridors biologiques
-  Cours d'eau
-  Limites communales du SMBAP
-  Contour du SMBAPE

© Oise-la-vallée



**Agence d'Urbanisme et de Développement
de la Vallée de l'Oise**
13 allée de la Faïencerie - 60100 Creil
Tél. : 33(0)3 44 28 58 58
mél : information@oiselavallee.org
www.oiselavallee.org

2

UTILISER LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES ET LES FORÊTS URBAINES POUR PIÉGER LE CARBONE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 800 000
Nb d'intercommunalités : 5
Date de création du périmètre (Arrêté préfectoral) : 26 novembre 2002
Date d'arrêt : 3 juillet 2006
Date d'approbation : 26 mars 2007
Superficie : 1 659 km²



Contexte du défi

La qualité de l'environnement de la métropole, la palette de ses paysages, sont des richesses irremplaçables : l'eau douce et l'eau salée, le réseau de cours d'eau et les plans d'eau, représentent un linéaire de plus de 1 500 kilomètres. Le maillage du territoire par des vallées et des zones humides qui occupent près d'un quart des espaces constitue un capital de biodiversité reconnu au plan international.

Enfin, la diversité des espaces bâtis, la ville et la nature imbriquées (rappelons que 85 % du territoire n'est pas bâti), concourent à faire de ce lieu un endroit où il fait bon vivre. Toutefois, cet environnement est soumis à de très fortes pressions dues au développement économique et humain, et l'on peut s'attendre à ce que ces pressions se poursuivent, au vu des hypothèses d'évolution pour l'avenir.

À ces pressions s'ajoutent les conséquences de l'activité humaine sur les grands équilibres de la planète, à l'exemple du réchauffement climatique.

Problématique traitée

C'est pourquoi le SCoT entend protéger toutes les ressources pour conserver le cadre de vie actuel, mais aussi pour ne pas hypothéquer le capital des générations futures.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

L'objectif de développement durable conduit, dans le DOG, notamment à :

Économiser l'énergie et contribuer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre :

- en reliant le développement urbain avec les transports collectifs, notamment l'étoile ferroviaire, et les « modes doux » ;
- en développant des actions qui concernent la maîtrise des consommations d'énergie et le développement des énergies renouvelables ;
- en confortant les forêts urbaines à partir des travaux de Nantes Métropole et de l'Auran : ainsi, avec trois sites en cours de plantation sur le territoire de Nantes Métropole, sur une superficie de 1 500 hectares, ce sont près de 40 000 tonnes de CO₂ qui pourront être stockées chaque année. Les forêts urbaines sont dès lors partie prenante du plan Climat territorial et permettent, au-delà de la fonction « loisirs », de contenir l'étalement urbain et de pérenniser une activité agricole d'exploitation forestière.

Préserver les grands équilibres du territoire :

en diminuant la consommation d'espace (-10 %) et en conservant 69 000 hectares en espace agricole pérenne à vingt ans.

Préserver la biodiversité et le bon fonctionnement des espaces naturels :

en assurant les protections des milieux le long des « continuités écologiques » des cours d'eau, en limitant l'imperméabilisation des sols, en favorisant l'exploitation et le bon entretien des espaces sensibles par l'agriculture.

Valoriser les espaces littoraux :

- en organisant un développement raisonné de ces espaces ;
- en identifiant et protégeant les espaces naturels remarquables.

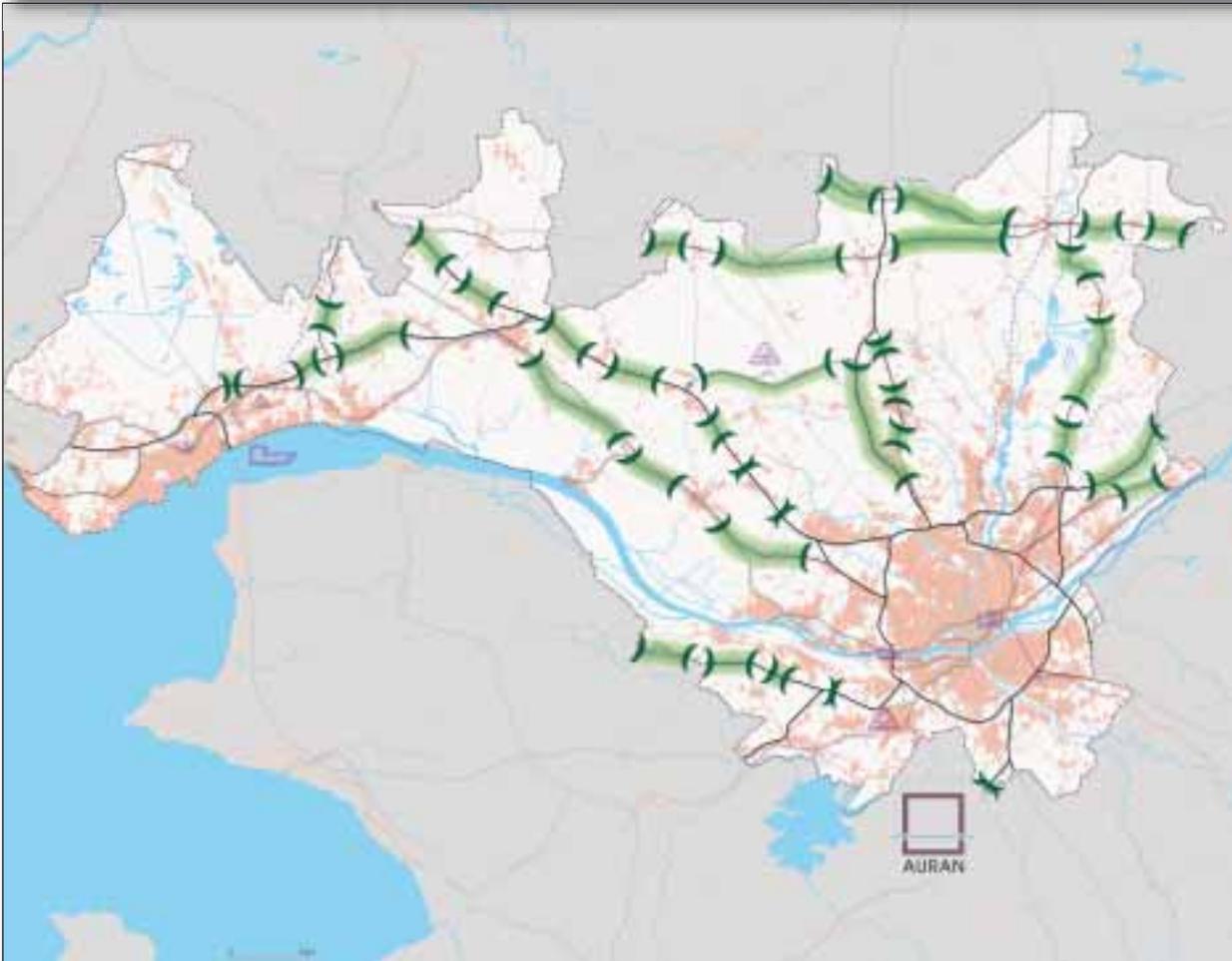
Soigner les grands paysages et les paysages quotidiens :

en demandant aux communes et aux intercommunalités de protéger et de valoriser les paysages urbains et bâtis intéressants dans les bourgs et les villes, les entrées de ville et les paysages le long des axes routiers. Le SCoT définit ainsi trente-six coupures vertes pour éviter des « continuités de l'urbanisation » le long de ces grands axes.

Se protéger des risques :

- en maîtrisant l'urbanisation autour des entreprises à risques, en intégrant le risque d'inondation dans les stratégies de développement urbain ;
- en définissant des objectifs de protection concernant les risques pour la santé.

36 COUPURES VERTES SUR LES GRANDS AXES ROUTIERS



Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise
2, cours du Champ de Mars - BP 60827
44008 Nantes cedex 1
Tél. : 33(0)2 40 84 14 18
mél : contact@auran.org
www.auran.org

Le SCOT

3

Outil de cohérence des politiques publiques

3

KALÉIDOSCoT

Outil de cohérence des politiques publiques

La cohérence des politiques publiques est le maître mot de la réforme de la planification stratégique issue de la loi SRU. Le principal objectif est de promouvoir des aires urbaines plus cohérentes, plus durables, plus solidaires et plus démocratiques. Pour ce faire, le législateur souhaitant concrétiser les principes de développement durable, a donné une consistance réelle à ces principes fondateurs à travers la création des SCoT.

Rechercher la cohérence conduit aux nécessaires articulation et coordination des politiques publiques sectorielles en matière d'urbanisme, d'habitat, de transports, d'activités économiques, de loisirs et d'environnement, dont le SCoT est l'illustration parfaite compte tenu de son périmètre avoisinant le bassin de vie et constituant une communauté de destins.

Le SCoT se veut un document stratégique qui orchestre les politiques publiques sectorielles dont l'application opérationnelle relèvera de la compétence des établissements publics de coopération intercommunale, maîtres d'œuvre en complément et/ou en substitution des communes.

Ces principes et objectifs de cohérence voire de cohésion sont illustrés par divers exemples prônant la mixité fonctionnelle et sociale, leitmotiv des SCoT présentés ci-après.

D'une part, la multifonctionnalité est au cœur des projets de développement durable :

- le SCoT du Pays de Lorient met l'accent sur l'articulation entre urbanisme et transport en favorisant la maîtrise des déplacements à la source pour bâtir des villes de proximité. La desserte en transports collectifs devient le critère de localisation pour les quartiers nouveaux ; l'originalité du SCoT de la Région de Strasbourg réside dans la définition d'une hiérarchie de communes en fonction de leur desserte en transports en commun, conduisant ainsi à une polarisation urbaine et au développement de complémentarités intercommunales ;
- le SCoT du Pays de Saint-Omer s'est attelé à la valorisation du potentiel multimodal du territoire ;
- l'introduction de connexions entre le développement mixte de l'habitat et le développement des activités économiques dans le SCoT de la région rémoise conduit à la nécessaire programmation de logements locatifs au préalable à la réalisation de zones d'activités.

D'autre part, répondre au défi de l'accueil et du maintien des populations suppose nécessairement la relance de la construction et la diversification des produits-logements en termes de taille, de formes urbaines et de types d'occupation. Ainsi, la solidarité et la cohésion territoriales sont-elles renforcées à travers la prescription de taux de logements locatifs aidés ou d'accession sociale dans les SCoT de l'Artois, de la région rémoise et du Territoire de Belfort.

3

BÂTIR DES VILLES DE PROXIMITÉ PAR LA MAÎTRISE DES DÉPLACEMENTS

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 202 000
Nb d'intercommunalités : 2 (1CA et 1 CC)
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 25 février 2000
Date d'arrêt : 28 mars 2006
Date d'approbation : 18 décembre 2006
Superficie : 591 km²

CA : Communauté d'Agglomération
CC : Communauté de Communes



Contexte du défi

Le Pays de Lorient présente une armature urbaine spécifique, polycentrique et hiérarchisée. La ville-centre ne compte que 30 % de la population du territoire du SCoT, qui ne comporte pas de toute petite commune. Les pôles secondaires sont relativement importants avec des équipements d'intérêt d'agglomération. Toutes les communes disposent par ailleurs de commerces et d'équipements à même de répondre aux besoins de leur population. Leurs centres sont de véritables lieux de vie quotidiens pour les habitants (diagnostic page 36). Bien adaptés à la morphologie de la ville et depuis longtemps au cœur des priorités de l'agglomération lorientaise, les transports collectifs sont efficaces et plutôt bien utilisés. Le transport en commun en site propre Triskell, inauguré en octobre 2007, devrait le positionner comme une réelle alternative à l'automobile. (Diagnostic p. 40).

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

En matière d'aménagement urbain, les orientations du SCoT invitent les PLU à porter davantage attention au niveau et à la qualité de desserte par les transports collectifs des éventuelles extensions d'urbanisation. « *La structure multipolaire de l'agglomération, qui offre une trame de quartiers desservis en transports et pourvus en équipements, peut servir de base à une urbanisation plus rationnelle* » (PADD page 45) par opposition à l'urbanisation dispersée (cf. fiche « *Pression littorale et développement* »). Ainsi parmi les objectifs figure la volonté de « *renforcer la structure urbaine multipolaire [...] en choisissant les zones d'urbanisation nouvelle en fonction de leur situation et de leur desserte* » (PADD page 44) et de « *bâtir une « ville de proximité » permettant de minimiser les besoins de déplacement [...] en confortant les centres et les quartiers desservis en transports collectifs, en faisant de cette desserte un critère de localisation pour les quartiers nouveaux* » (PADD page 45).

Le DOG prescrit aux PLU des communes desservies que le critère de desserte préalable par les transports en commun doit être retenu pour la localisation des quartiers nouveaux : « *L'urbanisation doit y atteindre un niveau de densité suffisant pour permettre à la desserte TC d'être efficace* » (DOG page 42). En lien avec la qualité de desserte par les transports collectifs (proximité des arrêts, fréquence), ont été définis des objectifs de densité des zones d'urbanisation future : réaliser au moins quarante logements à l'hectare dans les secteurs les mieux desservis (fréquence inférieure à dix minutes), au moins vingt cinq logements à l'hectare dans les secteurs desservis à une fréquence comprise entre dix et vingt minutes, et au moins vingt logements à l'hectare quand la fréquence est supérieure à vingt minutes. Ces densités doivent permettre la réalisation des 20 000 logements attendus, sans compromettre l'avenir des espaces naturels et agricoles périurbains et en répondant au souci de diversification de l'offre.

Cette logique s'étend également aux zones d'activités. Les vocations de ces dernières doivent être déterminées dans les PLU en fonction de leur niveau d'accessibilité par les transports en commun et les transports routiers. Ainsi, les zones d'activités situées à proximité des arrêts du réseau de transports collectifs doivent accueillir prioritairement des activités peu consommatrices d'espace, denses en emplois, le commerce de détail, les activités tertiaires, les activités accueillant beaucoup de public (DOG page 43).

Développement et densification de l'urbanisation autour des centres villes et centres bourgs

Secteurs stratégiques pour le renforcement des principaux pôles d'habitat et d'activités

(ne sont pas indiquées les zones d'activités d'intérêt communal et les zones d'habitat de moindre importance et/ou déconnectées des centres)

Ces secteurs font l'objet d'une identification spécifique du fait de leurs qualités particulières d'accessibilité, existante ou potentielle, qui leur confèrent un intérêt stratégique dans une logique de maîtrise des besoins en déplacement. Il s'agit d'avoir :

- pour les secteurs à potentiel d'habitat ou mixte, une accessibilité par les transports collectifs,
- pour les secteurs à potentiel d'activités, une accessibilité par les transports collectifs ou routiers.

Chaque carré constitue un indice de situation, mais pas une localisation précise. D'autres situations pourraient être possibles au sein des communes, sous réserve de justifier des mêmes niveaux et qualités d'accessibilité répondant à la logique de maîtrise des besoins en déplacement.

Chaque carré représente une superficie d'environ 10 ha.

La densité de l'urbanisation des secteurs est définie en fonction de leur niveau de desserte par les transports collectifs.

Secteur à potentiel d'habitat incluant les commerces et services de proximité

-  densité > de 40 logements à l'hectare
-  densité > de 25 logements à l'hectare
-  densité > de 20 logements à l'hectare

Secteur à potentiel mixte (habitat - activités de densité d'emploi forte ou moyenne)

-  densité d'habitat > de 40 logements à l'hectare
activités de forte densité d'emploi
-  densité d'habitat > de 25 logements à l'hectare
activités de densité d'emploi moyenne

Secteur à potentiel d'activités

-  activités à forte densité d'emploi
-  activités à densité d'emploi moyenne
-  activités à densité variable selon leur nature

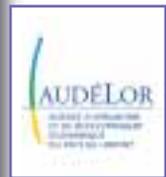
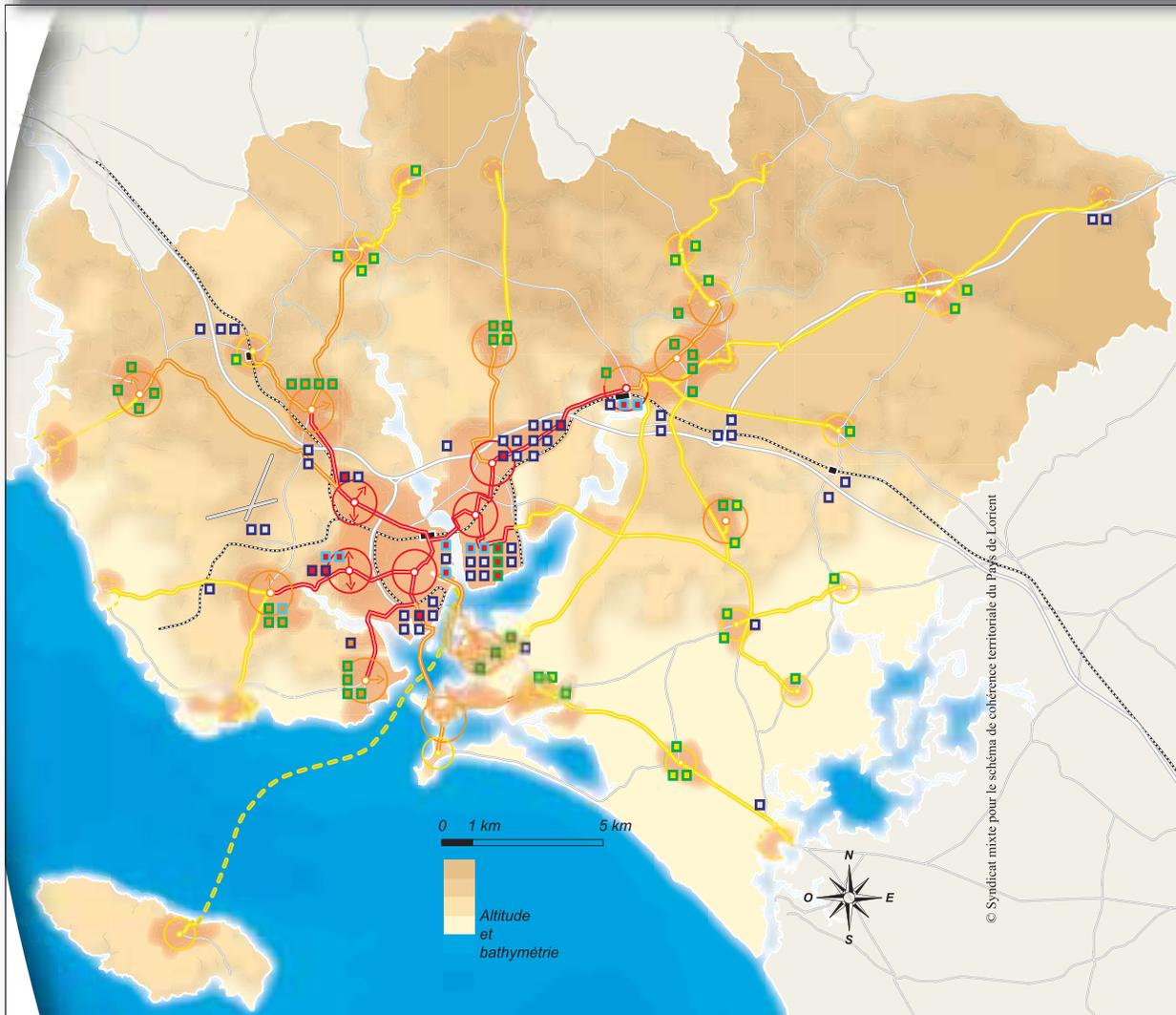
Réseau potentiel de transport en commun cadencé

-  Desserte de bourg
-  Desserte avec maillage intracommunal

La fréquence du cadencement est déterminée selon l'importance et la densité urbaine de chaque pôle :

-  fréquence forte : inférieure à 10 min.
-  fréquence moyenne : entre 10 et 20 min.
-  fréquence faible : supérieure à 20 minutes

SECTEURS STRATÉGIQUES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (HABITAT ET ACTIVITÉS)



**Agence d'Urbanisme et de Développement
Économique du Pays de Lorient**
12, avenue de la Perrière - 56324 Lorient cedex
Tél. : 33(0)2 97 88 22 44
mél : contact@audelor.com
www.audelor.com

3

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Un schéma précis de développement et d'organisation des transports collectifs est en cours d'élaboration. L'agglomération expérimente une montée en puissance de ses lignes urbaines, et le SCoT permettra de coordonner une liaison des pôles structurants des bassins de vie vers l'agglomération. Au travers du document d'orientations générales, le SCoT prévoit la structuration des liaisons entre les pôles de services intermédiaires, et d'une desserte des pôles de services secondaires. Des services de transports à la demande en zone rurale sont également envisagés (ce service sera notamment inauguré en septembre 2008 sur l'agglomération).

La proximité immédiate de services et de commerces, ainsi que d'un point d'arrêt des transports collectifs, devient donc un critère de localisation préférentielle d'implantation de nouveaux services complémentaires et de construction de logements.

La réflexion stratégique sur l'agglomération a quant à elle amené la proposition ambitieuse, (développée dans le DOG), de création d'une nouvelle gare de voyageurs SNCF à Arques (2^e commune urbaine) à proximité d'un parc d'activités multimodal de 160 hectares en cours d'aménagement. Cette gare permettra la desserte du parc d'activités ainsi que des rabattements aisés pour les résidents de l'ensemble du Pays (un nombre croissant de personnes utilisent le train pour aller travailler à Lille, métropole régionale). Elle sera complémentaire de la gare du centre-ville de Saint-Omer qui connaît un engorgement croissant de ses accès et du stationnement à la journée, mais confortera ses fonctions de pôle d'échanges pour un développement de l'activité tertiaire dans l'hypercentre.

Des usages de l'automobile plus respectueux de l'environnement sont également proposés : un trafic de transit croissant, sur des itinéraires régionaux, traverse l'agglomération au plus près de son cœur urbain, par la rocade de Saint-Omer, alors même que l'A 26 qui emprunte la même direction, cinq kilomètres plus au sud, est moins fréquentée. Dans le Document d'Orientations Générales, le SCoT présente ainsi l'hypothèse d'envisager le report du trafic de transit sur l'autoroute, en créant de nouveaux échangeurs, afin de réaménager la rocade en boulevard urbain, utilisable et franchissable également par les modes de déplacements doux. Sera élaboré dans cette logique un schéma de développement des cheminements doux, à décliner précisément dans les communes urbaines.

Pour le transport de marchandises, la présence de la voie d'eau et celle de la voie ferrée sont mises en avant pour la préservation des potentialités économiques des sites offrant des opportunités pour le développement de la multimodalité.

Des mesures conservatoires sont notamment prescrites par le DOG pour conserver l'emprise foncière de voies ferrées désaffectées afin de ménager la possibilité future d'une remise en service ou d'une création de transports en commun en site propre.



Le transport par voie d'eau : « péniches » -

© AUDRSCO



Le SCoT du Pays de Saint-Omer envisage la création d'une nouvelle gare de voyageurs de dimension « Pays », en complément de la gare de Saint-Omer.

© AUDRSCO

SCHÉMA À LONG TERME DE LA DESSERTE FERROVIAIRE DE L'AGGLOMÉRATION



© Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Saint-Omer - CERPA / D. J. Janvier 2008
 © AUDRISO (extrait du DOG)



**Agence d'Urbanisme et de Développement
 de la Région de Saint-Omer**
 Rue Albert Camus - BP87 - 62968 Longuenesse cedex
 Tél. : 33(0)3 21 38 01 62
 mél : accueil.audrso@wanadoo.fr
www.aud-stomer.fr

3

RÉPONDRE AUX BESOINS EN LOGEMENTS EN S'APPUYANT SUR L'ARMATURE URBAINE ET LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 600 000
Nb d'intercommunalités : 1 CU et 12 CC
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 30 décembre 1998
Date d'arrêt : 21 mars 2005
Date d'approbation : 1 juin 2006
Superficie : 1 100 km²

CU : Communauté Urbaine
 CC : Communauté de Communes



Contexte du défi

La satisfaction de besoins importants en logements

La région de Strasbourg est attractive. L'augmentation de la population de 0,8 % par an depuis plusieurs années conjuguée à la baisse de la taille des ménages laisse présager une demande de 4 000 logements annuels pour les années à venir. Par ailleurs, au cours des dix dernières années, la région de Strasbourg a vu s'amplifier les phénomènes de spécialisation du territoire en termes d'habitat : maison individuelle dans les petites communes, secteur locatif et logement aidé concentrés dans la communauté urbaine de Strasbourg. Or l'offre en logements détermine fortement les caractéristiques de la population accueillie, entraînant le vieillissement de certaines communes. Répondre à la demande en logements et favoriser la mixité sociale suppose à la fois une augmentation de l'offre globale dans la région de Strasbourg, une diversification des produits et une redistribution sur le territoire.

La réponse aux besoins en déplacements croissants dans un contexte de congestion routière et de dégradation de la qualité de l'air

Avec une moyenne de 4,5 déplacements par jour et par personne, l'agglomération strasbourgeoise est parmi les agglomérations françaises les plus « mobiles »¹, en raison de la relative proximité temporelle de l'ensemble des points du territoire. Les trafics routiers ont littéralement « explosé » entre 1990 et 2000, occasionnant une irréductible congestion du réseau.

Au-delà du renforcement programmé des réseaux de transports en commun, l'enjeu est leur optimisation ainsi que la gestion de la capacité radiale routière vers Strasbourg et de l'offre de stationnement.

¹ La mobilité urbaine en France : les années 1990, Certu.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Le document d'orientations générales distingue deux types de communes dans la production de logements :

- les communes bien desservies par les transports en commun qui ont une forte responsabilité dans la production de logements et dans la diversification du parc à l'échelle de la région strasbourgeoise (habitat intermédiaire, logement aidé) : il s'agit notamment des pôles urbains de l'agglomération strasbourgeoise et des neuf bourgs-centres qui disposent d'une bonne qualité de services et d'équipements bénéficiant à l'ensemble de leur bassin de vie.

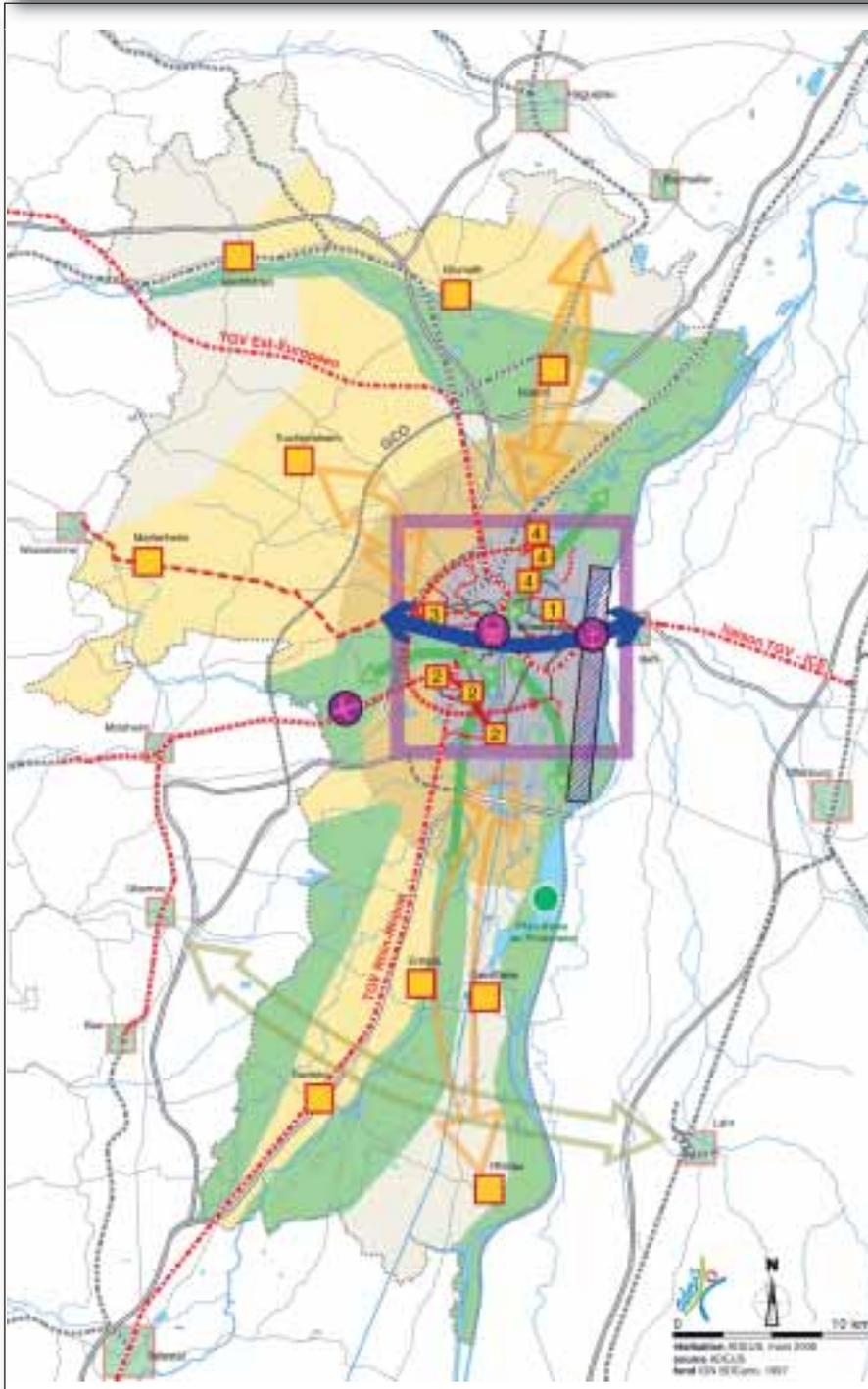
Il s'agit également des gares TER et des stations d'un futur transport en site propre à l'ouest. Les secteurs proches des transports en commun, notamment les nœuds multimodaux, deviennent des lieux stratégiques à l'échelle du SCoTers : la production de logements, mais aussi de services et d'équipements, est encouragée en priorité dans les secteurs situés à proximité des stations, c'est-à-dire à une distance maximale de quelques centaines de mètres permettant le déplacement à pied, voire un rayon de deux à trois kilomètres lorsque des facilités existent pour accéder à vélo et le garer de façon commode et sûre. À cette fin, les documents d'urbanisme doivent prévoir, dans les secteurs les plus proches de la station, une densité d'occupation plus élevée que sur le reste du ban communal ;

- les communes qui n'ont pas vocation à être bien desservies par les transports en commun à échéance du SCoTers et dont l'objectif est la réponse aux besoins de leurs habitants : ces communes limitent l'extension des surfaces urbanisées ou à urbaniser, en rapport avec la taille de la commune, et privilégient la restructuration urbaine.

Cette polarisation urbaine implique le développement des complémentarités et solidarités intercommunales, et la recherche de nouvelles formes d'habitat à la fois économes d'espace et adaptées à la demande. Il s'agit d'un des chantiers majeurs ouverts dans le cadre de la mise en œuvre du SCoTers.



PADD



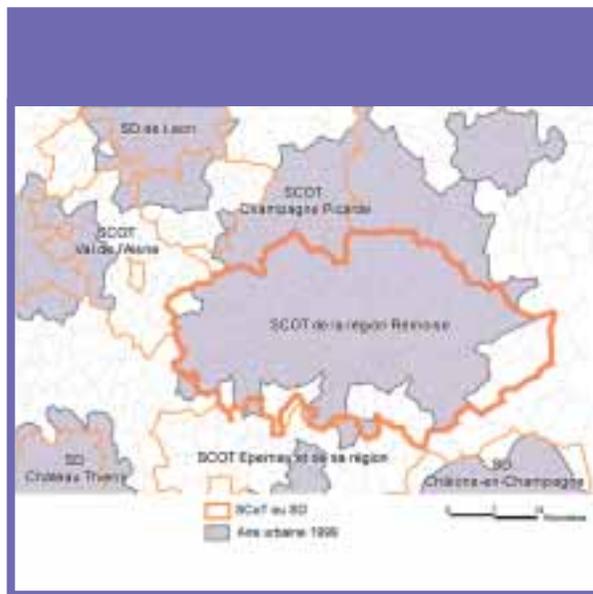
**Agence de Développement et d'Urbanisme
de l'Agglomération Strasbourgeoise**
9, rue Brûlée - 67000 Strasbourg
Tél. : 33(0)3 88 21 49 00
mél : adeus@adeus.org
www.adeus.org

3

LIER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE À LA PROMOTION DE LA MIXITÉ SOCIALE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 288 000
Nb d'intercommunalité : 17
Nb de communes hors intercommunalité : 0
(arrêté préfectoral) : 4 mars 2006
Date d'arrêt : 21 avril 2007
Date d'approbation : 3 décembre 2007
Superficie : 1 394 km²



SCoT de la région rémoise

Contexte du défi

Un grand déséquilibre de l'offre en logements en particuliers en matière de logements locatifs aidés (pour l'essentiel concentré dans l'agglomération et quelques communes rurales), des besoins en logements non satisfaits globalement (en accession, en accession sociale ou en locatif aidé) et un rythme de construction insuffisant, une transformation continue de l'économie par une diversification sectorielle, une concentration territoriale (sur l'agglomération et certains secteurs ruraux) et un processus de tertiairisation de l'économie, une armature urbaine déséquilibrée en équipements et services de proximité (faubourgs, centre-ville, quartiers d'habitat social, bourgs centres et territoires ruraux), tels sont les défis auxquels le bassin de vie rémois est confronté.

Les objectifs assignés au SCoT2R

Renforcer l'attractivité du territoire : le SCoT est le résultat d'un travail d'ensemble (urbain comme rural) pour l'émergence d'une réalité métropolitaine de Reims et de sa région. Ainsi, le territoire doit être en capacité d'offrir les grands équipements et services structurants ainsi que des espaces d'accueil résidentiel pour les populations et les entreprises.

Rechercher une cohésion sociale et une solidarité territoriale

Le développement d'un territoire doit s'appuyer sur l'ensemble de ses composantes mais surtout rayonner dans tous les secteurs qu'ils soient urbains (centre-ville, faubourg, quartiers d'habitat social), ruraux (centres-bourgs, communes protégées par des contraintes environnementales ou économiques (bois, vignoble) tout en organisant le fonctionnement urbain (centralité, polarité, maillage) de ces entités et en particulier sur les problématiques de l'habitat, du développement économique et des services à la population.

Le défi identifié est le suivant :

comment constituer des centralités de proximité tant en milieu urbain que rural ?

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCOT

L'objectif de rééquilibrage en logements locatifs aidés, qui figure dans le PADD, conjugue avec la nécessité de localiser les opérations résidentielles dans les bourgs centres qui bénéficient à la fois des services à la population, des activités économiques, et, pour la plupart, d'un raccordement aux réseaux de transports en commun. L'objectif clairement affiché de cohésion territoriale et sociale conduit à rendre obligatoire la réalisation de logements locatifs aidés pour faire face aux besoins des populations et ceci en lien avec le développement économique.

Le PADD incite donc à la diversification des quartiers monofonctionnels en y intégrant la complexité urbaine nécessaire à leur fonctionnement social notamment avec des lieux de centralité renforcée.

Cette dynamique doit s'appliquer au travers des opérations de renouvellement urbain qui s'engage, mais également par le maintien des centralités de faubourgs pour répondre à une logique identique à celle des quartiers périphériques. Il s'agit, ici, de faire face à des processus de transformation et de remplacement des commerces par des services non marchands. Ensuite, par le renforcement des bourgs-centre ruraux, de manière à développer une offre complète en services de proximité et le développement d'un parc de logements diversifié, l'impar les transports en commun.

Il s'agit d'atténuer la dépendance à la ville centre avec les déplacements des personnes et des biens que cela induit.

Tracer un avenir commun pour des territoires solidaires, telle est la prescription établie dans le PADD et transcrite dans le DOG à travers une norme de logements locatifs aidés en lien avec le développement des activités économiques.

Le SCOT fixe ainsi une norme de construction de logements locatifs aidés qui s'applique pour les communes, dont la population est supérieure à 500 habitants, et qui appartiennent à au moins une des catégories suivantes :

- communes dont le parc de logements locatifs aidés est inférieur à 20% du parc de logements ;
- communes qui ne sont pas dotées d'un Programme local de l'habitat approuvé concourant à la production de 20% de logements locatifs aidés.

Pour ces communes :

A- chaque opération d'aménagement ou de construction qui porte sur la réalisation de logements devra comporter 1 logement locatif aidé sur 5 logements réalisés,

B- la réalisation de zones d'activités économiques et/ou l'implantation d'une activité nouvelle, au delà des 3 premiers hectares, devra s'accompagner de la programmation de logements locatifs aidés à raison de 2 logements par hectare aménagé (ou occupé par une activité).

Pour les activités logistiques et/ou labellisées « pôle de compétitivité Industrie Agro-ressources », la norme est de 1 logement locatif aidé pour 2 hectares aménagés.

Le calcul des surfaces des zones d'activités et/ou l'implantation d'une activité nouvelle ne prend pas en compte :

- les dessertes ;
- les espaces communs ;
- les espaces rendus inconstructibles du fait des périmètres d'isolement.

Ces logements seront réalisés dans la commune concernée sauf si cette dernière est membre d'une communauté dotée de la Taxe Professionnelle Unique (TPU) ou si la zone d'activité donne lieu à une Taxe Professionnelle de Zone (TPZ). Dans ces cas, les logements peuvent être réalisés sur une ou plusieurs communes de la communauté concernée, quel que soit le nombre d'habitants de ces communes.

Enfin, les logements réalisés par application du A peuvent être comptabilisés pour satisfaire au B.

Ces dispositions sont facultatives pour les communes de moins de 500 habitants et les communes dépassant le taux de 20% de logements locatifs aidés. Les logements locatifs privés conventionnés sont également comptabilisés parmi les logements locatifs aidés.

Enfin, le rapport de présentation indique les modalités de suivi de la norme mise en place. Ainsi, la gestion de normes donnera lieu à la mise en place d'un observatoire de la production de logement de logements locatifs aidés, par communes et par communautés de communes. Cet observatoire qui sera établi avec les services de la DDE- DRE et les organismes logeurs fournira des informations relatives :

- à la programmation ;
- à l'achèvement de construction de logements locatifs aidés ;
- ainsi qu'à la consommation des « quotas » lors des programmes de développement économique.

Il fournira ses informations annuellement au comité de pilotage chargé de l'évaluation et de la mise en oeuvre du SCOT et à l'occasion d'engagements d'opérations d'aménagement relatives au développement économique.

INTERFACE URBAIN/RURAL



© AUDRR



**Agence d'Urbanisme et de Développement
de la Région de Reims**
place des Droits de l'homme
51084 Reims cedex - Tél. : 33(0)3 26 77 42 80
mél : agence-reims@audrr.fr
www.audrr.fr

3

RÉÉQUILIBRER L'OFFRE SOCIALE RÉSIDENTIELLE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 140 000
Nb d'intercommunalités : 6
Nb de communes hors intercommunalités : 5
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 27 décembre 2001
Date d'arrêt : 9 mars 2006
Date prévue d'approbation : indéfinie
Superficie : 615 km²



Contexte du défi

Le SCoT se veut à la fois ferme et simple sur la question de l'équilibrage social de l'offre résidentielle, dont toutes les analyses soulignent la nécessité pour tous types de territoires (urbains, périurbains, ruraux).

La qualification des besoins est issue de l'analyse du parc, des tendances lourdes de la production d'habitat depuis vingt ans, ainsi que de travaux de projections sociales et démographiques. Les rythmes de production de logements minimaux souhaitables sont évalués globalement et répartis par intercommunalité. Aucun chiffre n'est proposé au niveau communal. Cette option est cohérente avec l'encouragement à constituer des PLH ou des projets intercommunaux de régulation de l'habitat. L'obligation faite d'envisager au moins 20 % de locatif social dans la construction neuve, concerne également toutes les communes, quelles qu'elles soient. Cette exigence est quantitativement et techniquement tenable (et dans le fond assez peu contraignante)... si on se réfère à la production des périodes récentes. Le SCoT ne surenchérit en rien sur les objectifs des plans nationaux de relance en matière de logement social.

Le SCoT vise une appropriation directe de la mixité résidentielle par les documents d'urbanisme locaux et dans les opérations d'aménagement. Cette orientation est parfaitement légale et à la fois distincte et complémentaire de l'application de la loi SRU : la loi est centrée sur la structure existante des parcs (pour les communes de plus de 3 500 habitants), alors que le SCoT cherchera à qualifier les constructions nouvelles.

Les PLU étant parfaitement adaptés à l'affectation d'espaces au locatif social, par le croisement de plusieurs mesures réglementaires : conception du zonage, emplacements réservés, affectation de la zone..., il est possible de mixer le locatif social à d'autres formes d'occupation au sein d'un même programme, qu'il s'agisse de foncier comme de bâti.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

La question de l'équilibrage social de l'offre résidentielle a trouvé des solutions aussi bien dans le PADD que dans le DOG.

Dans le projet politique (PADD), l'objectif de construction a été situé, pour la période 1999-2015 entre 650 à 750 logements par an, ce qui entraîne la construction de 9 800 et 11 300 logements pendant la période de référence du SCoT (entre 2000 et 2004, 680 logements par an).

Les opérations groupées, les regroupements fonciers, les lotissements, les ZAC, doivent être encouragés, suivis dès leur conception et le plus en amont possible, pour obtenir une bonne intégration des urbanisations nouvelles. De même, la répartition locale doit concourir à l'organisation des pôles ou centres-bourgs, ou à la nature rurale des communes.

En rupture avec la tendance qui a vu des taux de croissance rapides hors des zones urbaines, la répartition des constructions devra viser le regain des pôles et l'apaisement des communes rurales. Les capacités urbanisables contenues dans les documents d'urbanisme locaux (PLU) devront être compatibles avec ces objectifs.

Le document prescriptif (DOG) apporte une réponse aux besoins de logements sociaux avec des obligations de création de logements locatifs sociaux pour la période 1999-2015, fixant une réalisation minimale de 20 % de la construction totale de nouveaux logements.

Cette proportion s'applique à toutes les communes, excepté celles dont le parc locatif social excède 30 %.

Les communes peuvent se regrouper pour atteindre collectivement cet objectif dans le cadre de PLH ou de schémas d'orientation intercommunaux établis en concordance avec la présence de pôles locaux et de centres-bourgs.

Les logements locatifs sociaux peuvent être créés à partir de différentes filières : parc locatif conventionné public ou privé, acquisitions réhabilitations, programmes sociaux thématiques...

Les documents d'urbanisme devront tenir compte de ces objectifs. En l'absence de document global de référence (programme local de l'habitat ou schéma d'orientation intercommunal), ils devront réserver un minimum de 20 % de leur potentiel de création au logement social. Les documents d'urbanisme locaux prévoient les emplacements nécessaires à la construction de logements sociaux, en veillant à les intégrer dans de bonnes conditions au fonctionnement local.

Les opérations d'urbanisme significatives au regard de l'objectif annuel de construction de l'intercommunalité, doivent intégrer ou prévoir une proportion minimale de 20 % de logements sociaux afin d'offrir un panel de logements diversifiés : ceux-ci doivent être réalisés dans la même intercommunalité à l'horizon de 2015.

Intercommunalités	Répartition de la population des résidences principales Insee 1999		Besoins annuels de logements	Besoins sur la période 1999-2015
	Nombre	Répartition	Objectif	Objectif
Communes hors intercommunalités	2 322	2 %	13 / 15	195 / 225
La communauté de communes Le Tilleul	4 057	3 %	20 / 23	300 / 345
La communauté de communes Le Bassin de la Bourbeuse	4 328	3 %	20 / 23	300 / 345
La communauté de communes Haute Savoureuse	8 088	6 %	39 / 45	585 / 675
La communauté de communes Le Pays sous-vosgien	5 738	4 %	26 / 30	390 / 450
La communauté de communes Le Sud-Territoire	19 938	15 %	97 / 113	1 425 / 1 695
La communauté d'agglomération de Belfort	90 083	67 %	436 / 502	6 540 / 7 530
Territoire de Belfort	134 554	110 %	650 / 750	9 765 / 11 265

© AUTB


Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort

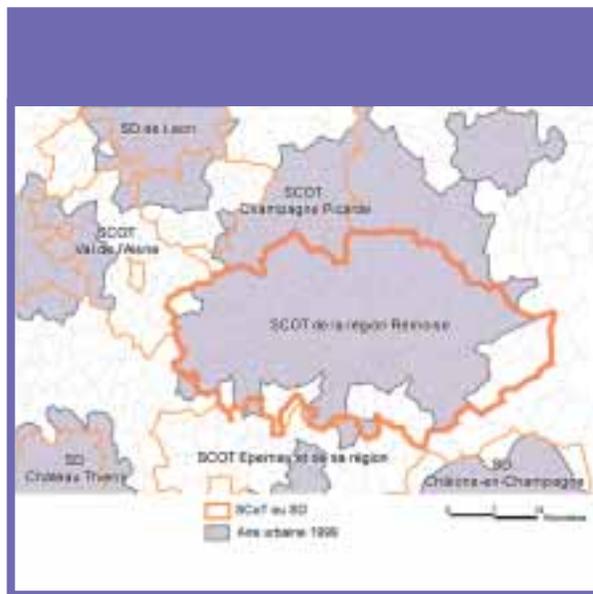
Centre d'affaires des 4 As - BP 107
 90002 Belfort cedex - Tél. : 33(0)3 84 46 51 51
 mél : autb@autb.asso.fr
www.autb.asso.fr

3

MIEUX RÉPARTIR LA MIXITÉ SOCIALE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 288 000
Nb d'intercommunalités : 17
Nb de communes hors intercommunalités : 0
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 4 mars 2006
Date d'arrêt : 21 avril 2007
Date d'approbation : 3 décembre 2007
Superficie : 1 394 km²



Contexte du défi

Selon les projections de l'Insee, la démographie du bassin de vie rémois, dont la croissance s'est confirmée lors du recensement de 1999, devrait se réduire progressivement jusqu'à stagnation. Malgré un effet TGV susceptible de relever le solde migratoire, les recensements partiels tendent à vérifier cette hypothèse de stagnation de la population en dépit d'une augmentation constante des ménages générant des besoins estimés à 1 100 unités par an.

La faible production de terrains aménagés a provoqué une diminution sensible de la construction de logements neufs avec cependant un net redressement en 2005-2006, plus fortement ressentie sur l'agglomération. Elle touche l'ensemble du territoire, ne parvenant pas totalement à compenser la décohabitation dans le parc existant.

Le territoire connaît des dysfonctionnements dont les origines s'expliquent par un grand déséquilibre de l'offre en logements :

- en particulier en matière de logements locatifs aidés pour l'essentiel concentrés dans l'agglomération et quelques communes rurales ;

- conjugué à des besoins en logements non satisfaits globalement (en accession, en accession sociale ou en locatif aidé) ;
- et à un rythme de construction insuffisant et une armature urbaine déséquilibrée en équipements et services de proximité (faubourgs, centre-ville, quartiers d'habitat social, bourgs-centres et territoires ruraux).

L'un des principaux défis est de relancer la production de logements au niveau local et de renforcer les segments manquants sur chaque territoire.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Le PADD prévoit de relancer une politique active et équilibrée du logement en s'appuyant sur 4 orientations principales :

- relancer la production de logements pour répondre à la demande locale et à la transformation sociologique des ménages pour atteindre un rythme moyen annuel proche de 1 500 logements neufs prenant en compte les compensations aux démolitions dans les opérations de renouvellement urbain ;
- augmenter fortement le rythme de livraison de zones opérationnelles pour permettre la construction de logements neufs en assurant une intégration maximum des quartiers nouveaux aux noyaux urbains existants avec des charges foncières adaptées à la diversification de l'offre ;
- étendre les opérations de renouvellement urbain conformément à la programmation établie dans le PLH de l'agglomération rémoise et réhabiliter le logement ancien aussi bien dans le parc privé des faubourgs de la ville-centre que dans le secteur rural et en particulier les communes de la partie ouest du territoire ;
- équilibrer la répartition du logement locatif aidé dans l'agglomération, en veillant à la capacité financière des communes pour supporter les coûts induits par une arrivée importante de population nouvelle et l'équilibre social des quartiers. Et dans le rural, en identifiant un taux de logements locatifs aidés dans les zones opérationnelles préférentiellement dans les bourgs centres et dans le cadre d'opérations communautaires en privilégiant la maîtrise publique des aménagements.

Mieux répartir le logement aidé, telle est la prescription établie dans le DOG qui introduit une norme de logements locatifs aidés

En dépit du taux important de logements locatifs aidés sur le territoire du SCoT, les disparités entre milieux urbain et rural sont très fortes. Un faible nombre de communes concentre l'essentiel de ce parc aidé parmi lesquelles figurent la Ville de Reims avec ses quartiers d'habitat social mais également sur une poignée de communes (sept, huit communes).

Le SCoT fixe une norme de construction de logements locatifs aidés qui s'applique pour les communes, dont la population est supérieure à cinq-cents habitants, et qui appartiennent à au moins une des catégories suivantes :

- communes dont le parc de logements locatifs aidés est inférieur à 20 % du parc de logements ;
- communes qui ne sont pas dotées d'un PLH approuvé qui concoure à la production de 20 % de logements locatifs aidés.

Pour ces communes, chaque opération d'aménagement ou de construction qui porte sur la réalisation de logements devra comporter un logement locatif aidé pour cinq logements réalisés.

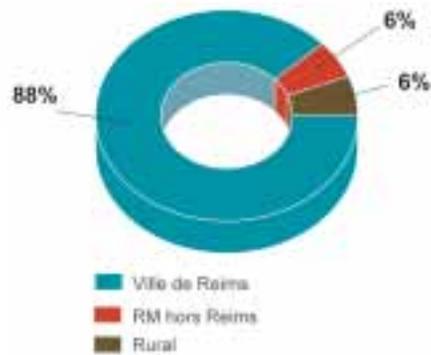
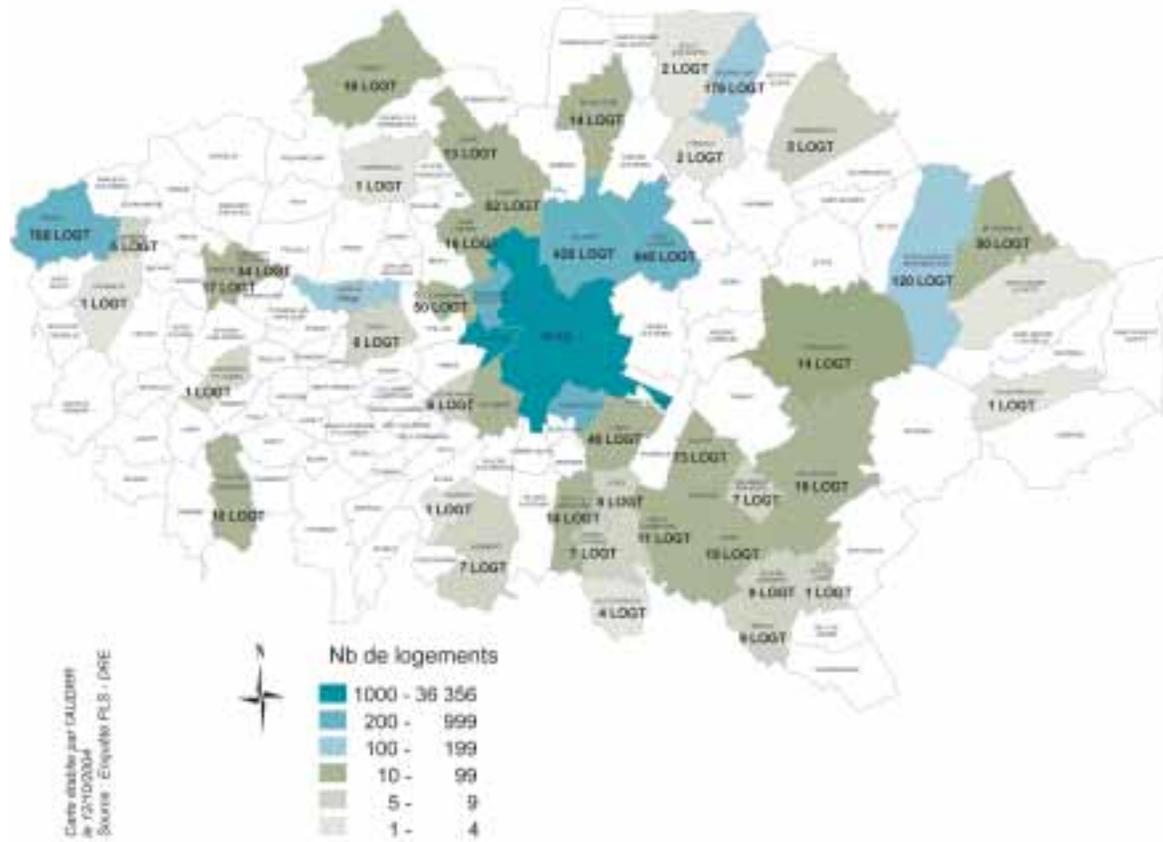
Cette disposition se conjugue avec celle qui focalise les opérations résidentielles dans les bourgs-centres qui bénéficient à la fois des services à la population, des activités économiques, et, pour la plupart, d'un raccordement aux réseaux de transports en commun. Ainsi, la réalisation de zones d'activités économiques et/ou l'implantation d'une activité nouvelle, au-delà des trois premiers hectares, devra s'accompagner de la programmation de logements locatifs aidés à raison de deux logements par hectare aménagé (ou occupé par une activité).

Ces dispositions sont facultatives pour les communes de moins de cinq-cents habitants et pour celles dépassant 20 % de logements locatifs aidés. Les logements locatifs privés conventionnés sont comptabilisés parmi les logements locatifs aidés.

Le rapport de présentation indique les modalités de suivi de la norme mise en place. Ainsi, la gestion de norme donnera lieu à la mise en place d'un observatoire de la production de logements locatifs aidés, par commune et par communauté de communes. Cet observatoire qui sera établi avec les services de la DDE- DRE et les organismes logeurs fournira des informations relatives à la programmation, à l'achèvement de construction de logements locatifs aidés ainsi qu'à la consommation des « quotas » lors des programmes de développement économique. Il fournira ses informations annuellement au comité de pilotage chargé de l'évaluation et de la mise en œuvre du SCoT et à l'occasion de l'engagement d'opérations d'aménagement relatives au développement économique.

L'application de la norme de logements locatifs aidés sur les opérations liées à la production de logements. Dans le cas d'extensions d'opérations d'aménagement ou de constructions qui concourent à la production de logements, le calcul de la norme prend à la fois en compte le nombre de logements réalisés dans la (ou les) opérations précédentes (si elles ont été réalisées après la date d'approbation du SCoT) ainsi que les logements locatifs aidés réalisés par application de la norme sur lesdites opérations.

EXTRAIT DU DIAGNOSTIC



Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Reims

place des Droits de l'homme
51084 Reims cedex - Tél. : 33(0)3 26 77 42 80
mél : agence-reims@audrr.fr
www.audrr.fr

Le SCOT

4

Le SCoT (ou le SDRIF) dans l'articulation des grands territoires

4

KALÉIDOSCoT

Le SCoT (ou le SDRIF) dans l'articulation des grands territoires

Bien que le législateur définisse le SCoT comme un document de planification cohérente par excellence, le développement territorial s'appuie sur une réalité du fonctionnement des territoires qui dépassent les périmètres des SCoT, aussi pertinents soient-ils.

Le « bon » périmètre est celui qui permet de traiter les problèmes existants à l'échelle la mieux adaptée, qui permet de garantir la cohérence des différentes politiques sectorielles et de recueillir l'adhésion des élus et acteurs concernés. L'appropriation des démarches suppose que le principe de subsidiarité joue pleinement son rôle dans un contexte de renforcement de la décentralisation et de promotion de la coopération intercommunale :

- le schéma directeur de la Région Ile-de-France opte pour une représentation en « pastilles » de l'urbanisation et de la densification qui reflète la subsidiarité qui s'exerce entre le niveau régional et le niveau local ;
- le SCoT du nord de la Martinique met l'accent sur son rôle d'interface entre le schéma d'aménagement régional (SAR) et des plans locaux d'urbanisme ;
- les SCoT du Pays de Saint-Omer et de la région rémoise militent pour une convergence entre la planification stratégique et la contractualisation.

La pratique de la planification a mis en exergue la complexité à faire coïncider les territoires officiellement reconnus (SCoT reconnus par le préfet et initiés par les élus territoriaux) et les territoires vécus (bassins de vie métropolitains). Bien qu'issue d'une réalité socioéconomique, cette pratique a conduit à l'apparition d'un objet juridique non identifié (OJNI), à savoir l'interSCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise. L'enjeu de l'interSCoT réside dans la continuité des périmètres des SCoT et dans l'imbrication des processus de planification comme le démontrent :

- l'exemple de l'interSCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise qui illustre les interdépendances croissantes entre les territoires métropolitains ;
- et la démarche de coopération métropolitaine dans le cadre du projet d'Eurodistrict de Strasbourg-Ortenau.

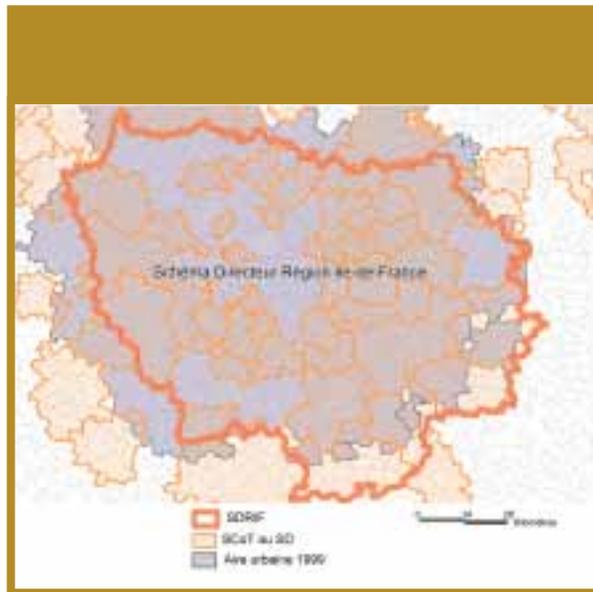
Enfin, construire une démarche de planification stratégique sur des territoires complexes suppose de faire appel à une ingénierie territoriale comme l'illustre l'exemple du SCoT de Caen-Métropole.

4

PERMETTRE LA SUBSIDIARITÉ À TRAVERS LE PROJET DE SDRIF

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 11,5 millions
Nb d'intercommunalités : 105
Date de mise en révision : 24 juin 2004
Date du décret de mise en révision : 31 août 2005
Date d'arrêt : 15 février 2007
Adoption envisagée : automne 2008
Superficie : 12 012 km²



Contexte du défi

Les impératifs d'un développement durable ont mis au premier plan les enjeux liés à la densité avec, en particulier, une prise de conscience de leur dimension environnementale : gaz à effet de serre, pollutions, mais aussi consommation d'espace ; ceci dans le double contexte d'un réchauffement climatique avec les aléas qui l'accompagnent (inondations, ressources en eau, etc.) et d'une hausse prévisible du coût de l'énergie.

Ces préoccupations nouvelles, relativement absentes lors de l'élaboration du SDRIF précédent, trouvent un écho particulier en Ile-de-France et interpellent directement l'articulation urbanisme-transport. Construire un million et demi de logements d'ici 2030, objectif fixé au schéma directeur par la Région, l'État et le conseil économique et social, impose de ne pas se tromper quant à leur localisation et leurs conséquences environnementales.

Problématique traitée

Pour répondre à ces défis, notamment celui de passer de moins de 40 000 logements construits par an à 60 000 et consommer moins d'espace, le projet de SDRIF fait porter l'effort principal sur une meilleure utilisation des espaces déjà urbanisés, qui ont un potentiel de mutation significatif et, corrélativement, impose un meilleur rendement des extensions qu'il projette.

Le futur SDRIF est un document de planification réglementaire d'échelle régionale qui s'impose aux documents d'urbanisme locaux. Projet régional très concerté, il se veut aussi un cadre partagé de l'action publique (SRADT). La notion de subsidiarité est sensible, notamment en matière de densification, objectif régional qui ne peut trouver de réponse que localement.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE PROJET DE SDRIF

Au-delà de l'effort global de densification, certains espaces sont appelés à connaître une plus forte évolution urbaine. Ils figurent sur la carte générale de destination des différentes parties du territoire, par des « pastilles » les secteurs de densification préférentielle ; les secteurs d'urbanisation préférentielle. Le projet de SDRIF ne se prononce pas sur l'affectation de ces secteurs qui peuvent avoir une vocation d'activité, d'habitat, d'équipement ou de services, ou une vocation mixte en fonction des nécessités locales. Le choix de représentation par des pastilles reflète la subsidiarité qui s'exerce entre le niveau régional et le niveau local. Le niveau régional n'a pas à réguler entièrement l'utilisation de l'espace et à faire du SDRIF un « super PLU » ; il lui revient en revanche de désigner des secteurs préférentiels.

L'interprétation locale des pastilles repose sur la notion juridique de compatibilité (et non de conformité) elles indiquent une localisation préférentielle répondant à des critères d'intérêt régional ; elles ne sont pas périmétrées, c'est-à-dire qu'il appartiendra aux communes et à leurs groupements de définir précisément la délimitation des espaces urbanisables, lorsqu'il s'agira de les traduire dans les documents d'urbanisme.

Expression d'orientations de niveau régional, les pastilles d'urbanisation préférentielle ne cartographient que 55 % du potentiel urbanisable du projet de SDRIF et, globalement, la capacité d'urbanisation nouvelle est en réduction par rapport au SDRIF de 1994.

Les secteurs de densification préférentielle

De par leurs caractéristiques, leur vocation par rapport à des enjeux régionaux et de par la place qu'ils occupent dans le projet spatial régional, ces secteurs déjà urbanisés appellent une attention particulière en termes de valorisation urbaine et de densification. Ils sont représentés par une pastille brune sur la carte générale de destination des sols.

Ces secteurs comprennent deux types d'espaces :

- des espaces urbains existants qui présentent d'importantes capacités de mutation (friches urbaines, centralités, etc.) et bénéficient d'une bonne desserte par les transports en commun, aujourd'hui ou grâce aux projets inscrits au projet de SDRIF ;
- des quartiers de gares (actuelles et futures) qui, du fait de leur connexion au réseau de transport métropolitain, sont les lieux privilégiés de la densification.

En agissant sur les parties mutables qu'ils comprennent, les collectivités devront valoriser au mieux leur potentiel d'accueil de logements, d'emplois, de services ou d'équipements (voire même le potentiel d'espaces verts pour compléter la trame verte).

Les secteurs d'urbanisation préférentielle cartographiés

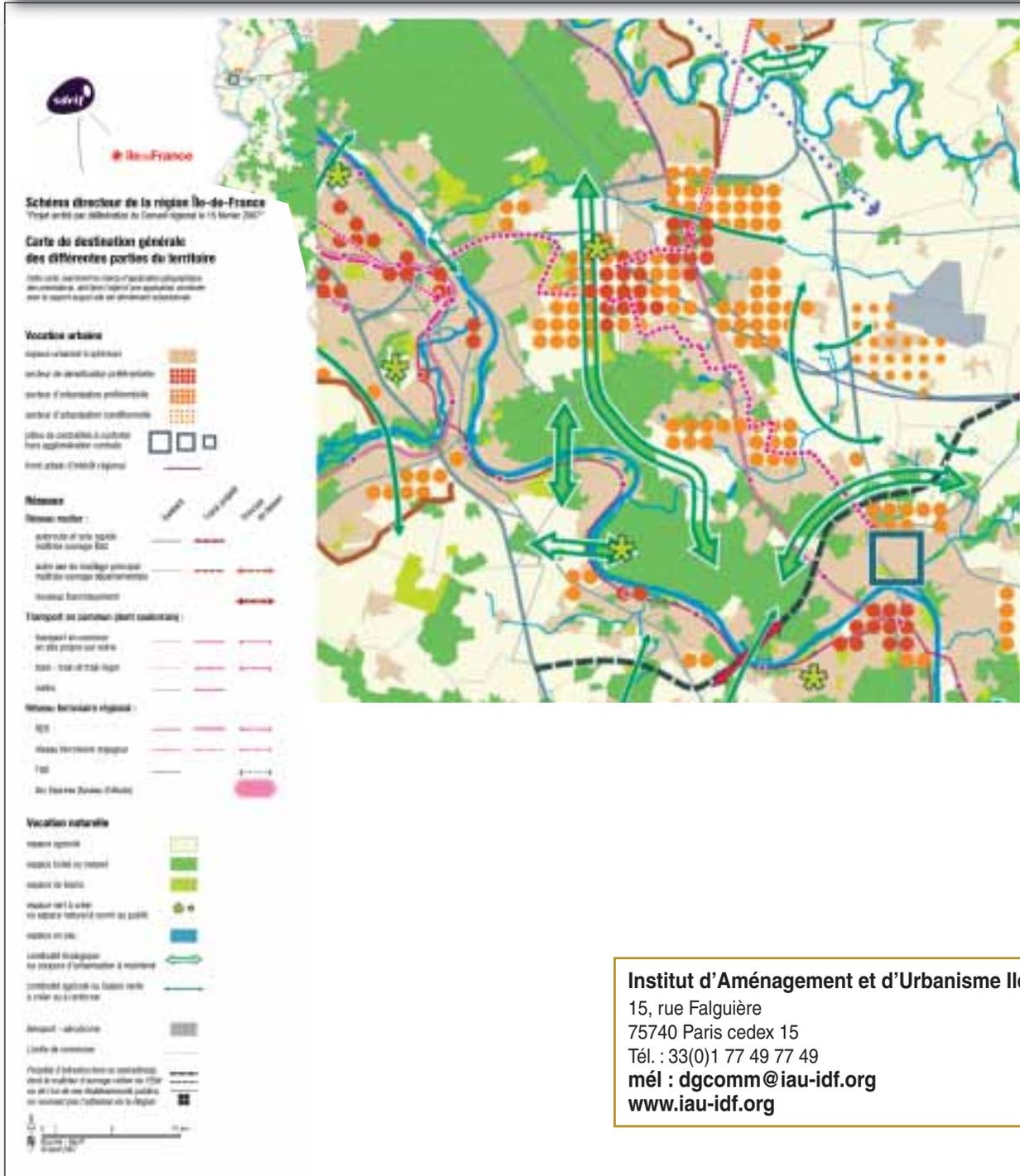
Ces secteurs d'extension de l'urbanisation, définis selon les objectifs du projet de SDRIF et son projet spatial sont représentés par des pastilles orangées sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Elles indiquent leur localisation préférentielle, mais sans en délimiter précisément les contours. Il reviendra aux collectivités locales de les traduire à travers leurs propres documents d'urbanisme.

Aujourd'hui agricoles ou naturels, ils ont été définis par un « toilettage » des zones urbanisables du SDRIF de 1994. Les espaces ouverts couverts par des protections réglementaires et/ou négociées (par exemple les périmètres régionaux d'intervention foncière) ne sont plus urbanisables. Les servitudes qui grevaient les zones urbanisables sont prises en compte. De nouveaux secteurs à urbaniser sont en outre parfois dessinés, par rapport au SDRIF de 1994.

À la différence de ce dernier, qui comportait des espaces urbanisables et des espaces partiellement urbanisables, les secteurs d'urbanisation préférentielle du projet de schéma :

- sont totalement urbanisables, mais sans obligation ;
- n'imposent pas de délais pour l'ouverture à l'urbanisation ;
- indiquent une capacité maximum que les collectivités pourront choisir d'urbaniser ou non (25 ha en moyenne, sachant qu'une pastille isolée peut indiquer un potentiel de 12 à 35 ha) ;
- exigent une densité d'ensemble qui ne soit pas inférieure à 35 logements par hectare pour les quartiers résidentiels, pour éviter le recours à de faibles densités d'urbanisation, consommatrices d'espace.

EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DES DIFFÉRENTES PARTIES DU TERRITOIRE DU PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE (15-02-2007)



Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France
 15, rue Falguière
 75740 Paris cedex 15
 Tél. : 33(0)1 77 49 77 49
 mél : dgcomm@iau-idf.org
www.iau-idf.org

4

TRAVAILLER SUR LA COMPATIBILITÉ DU SCoT AVEC LE SAR

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 108 470
 Nb d'intercommunalités : 1 CC
 Nb de communes hors intercommunalités : 0
 Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 25 avril 2003
 Date d'arrêt prévue : 4e trimestre 2009
 Superficie : 516 km²

CC : Communauté de Communes
 SAR : Schéma d'Aménagement Régional



Contexte du défi

Le nord de la Martinique : un territoire des paradoxes

Plus grande structure intercommunale de l'île par le nombre de communes (dix-huit), la communauté des communes du nord de la Martinique (CCNM) cumule les superlatifs en conjuguant souvent les extrêmes. En effet, le territoire nord de la Martinique est marqué par :

- le poids de son histoire (éruption de la montagne Pelée en 1902 ravageant la ville de Saint-Pierre) ;
- les contrastes de ses paysages où dominent les mornes, la forêt tropicale et les baies littorales prolongées par les îlets ;
- une grande tradition agricole : banane, rhum et canne à sucre,
- ses ressources naturelles importantes (eau, éolien, géothermie, carrières) ;
- son environnement naturel exceptionnel (montagne Pelée, pitons du Carbet, presqu'île de la Caravelle) ;
- une géographie contrainte par les risques naturels (volcanisme, séisme, inondation, houle).

Les quatre défis principaux :

- l'enjeu de l'**organisation du territoire** : le nord comme le reste de la Martinique se caractérise par une absence de structuration de l'armature urbaine et par la nécessité d'un maillage autour de places centrales et de pôles d'appui.

L'absence d'armature urbaine pose également la question de l'organisation des transports collectifs dans un territoire où l'automobile est reine, et celle des formes urbaines.

- l'enjeu de la **valorisation de l'environnement** : protection des ressources naturelles, notamment l'eau puisque le nord détient 50 % de la ressource en eau de la Martinique et que le territoire doit faire face aux conséquences d'une agriculture intensive (pollution des sols au chloredecone) et d'une urbanisation dispersée (60 à 65 % de l'assainissement est non collectif et mal contrôlé). Défi aussi de la protection de la biodiversité avec des milieux naturels riches et diversifiés mis en danger par une urbanisation très consommatrice d'espace notamment sur les espaces littoraux ;
- l'enjeu du **développement économique et de l'emploi** dans un territoire caractérisé par une filière agricole et agro-alimentaire (parmi les plus pourvoyeuses en termes d'emplois) en grande partie dépendante de la culture de la banane qu'il faudrait diversifier et une sous-exploitation des patrimoines historique, architectural et culturel qui favoriseraient le développement touristique ;
- l'enjeu du **rattrapage du retard** en termes de constructions de logements, de réalisation d'équipements scolaires, sanitaires et culturels...

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

En droit, les SCoT doivent nécessairement être compatibles avec le SAR en vigueur à la date de leur approbation. Les travaux du SCoT du nord ayant débuté avant ceux de l'évaluation du SAR, les deux procédures sont nécessairement mises en relation afin que les documents se nourrissent l'un par l'autre, dans une mise en compatibilité réciproque.

Le SCoT du nord de la Martinique se veut document fédérateur qui permettra l'affirmation du rôle de la CCNM dans l'armature régionale. Un des enjeux résidera alors dans la capacité à se positionner aux différentes échelles stratégiques dans le cadre d'un projet partagé et cohérent avec le SAR-SMVM.

Il a pour objectif de tracer le contour du développement économique, humain et de l'aménagement du territoire intercommunal pour au moins une quinzaine d'années. Sa vocation n'est pas seulement spatiale, il doit aussi mettre en cohérence les politiques publiques.

Plutôt qu'une mise en concurrence, la CCNM souhaite que ce nouveau document soit l'occasion de réaliser certains ajustements, de relancer une réflexion collective pour un projet de territoire et ainsi contribuer à nourrir et enrichir le SAR. Le schéma de cohérence territoriale du Nord est considéré par les élus communautaires comme un élément de maillage nécessaire qui donnera encore plus de pertinence au schéma d'aménagement régional (SAR).

La réalisation de la première phase « diagnostic et enjeux » a donné l'occasion d'actualiser les données du SAR sur le territoire Nord, de faire un bilan des dynamiques de la décennie 2000, et de proposer des pistes d'orientations pour le projet d'aménagement et de développement durable. La réalisation du SCoT en étroite concertation avec l'ensemble des acteurs a permis de mettre en lumière certaines insuffisances du SAR en vigueur, notamment sur sa capacité à limiter la dispersion de l'urbanisation et à protéger les précieuses terres agricoles.

En fait la démarche du SCoT peut s'interpréter comme une requête adressée au SAR : celle de mieux mettre en œuvre une de ses orientations fondamentales, à savoir construire une armature urbaine équilibrée à l'échelle de cette « île-ville » qu'est la Martinique. Cela acquis, il incombera au SCoT et donc aux élus communautaires, d'apporter leur pierre à l'édifice commun en allant vers un document d'orientations générales plus « serré » s'agissant des modalités et formes d'urbanisation et d'engager des politiques

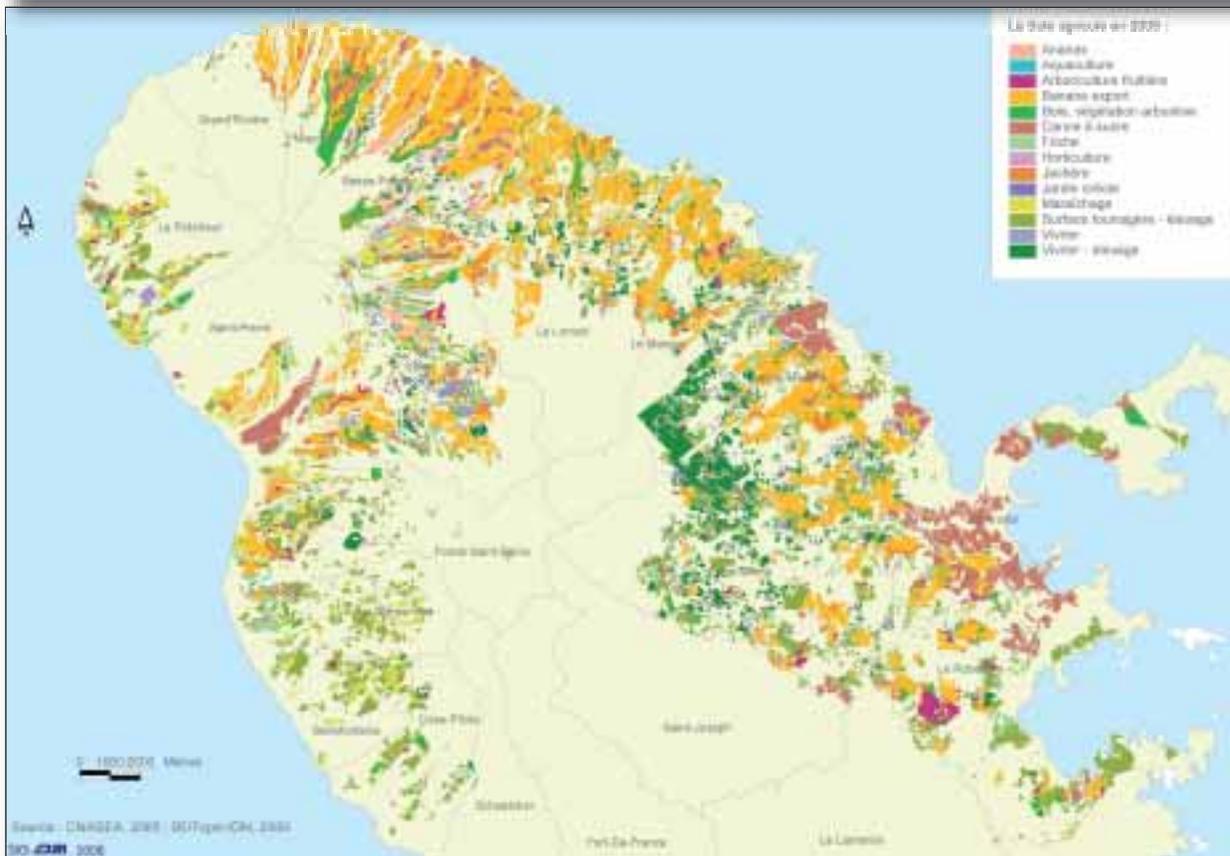
fortes de développement urbain dans les villes et bourgs qui auront été reconnus comme « places centrales » de l'aménagement et du développement de la Martinique.

La dynamique du SCoT du nord a été fortement impulsée par l'agence d'urbanisme et d'aménagement de Martinique (Aduam), dans le cadre de sa mission de conseil à la CCNM et au titre de son programme partenarial. Son rôle est multiple :

- elle assiste le maître d'ouvrage pour la réalisation technique de l'étude confiée à Tetra et au cabinet juridique Fidal ;
- elle se positionne aussi en tant que référent local, apportant à l'équipe, sa connaissance de l'histoire du territoire martiniquais, des jeux d'acteurs et d'influences ; par son réseau, elle a contribué à faciliter les rencontres entre le bureau d'études et les acteurs privés et institutionnels, au cours de la phase diagnostic-enjeux, optimisant ainsi le temps passé ;
- elle intervient enfin au niveau de la cartographie du SCoT, par l'intermédiaire de son SIG, et pour l'élaboration des supports de communication et d'information tout au long de la procédure (lettres d'information, plaquette, panneaux d'expositions, site Internet, organisation des réunions publiques et d'un séminaire de réflexion...) ;
- chargée d'élaborer par ailleurs plusieurs PLU des communes du nord et partie prenante à l'évaluation du SAR, son fort ancrage territorial aux différentes échelles de l'île est un précieux atout pour la mise en cohérence des politiques urbaines.

Le Schéma d'Aménagement Régional et le Schéma de Mise en Valeur de la Mer sont des documents de planification des Régions dans les DOM (départements d'outre mer). Le SMVM a une valeur prescriptive et est approuvé par décret du Conseil d'Etat.

LA SOLE AGRICOLE DANS LA CCNM EN 2005



Agence d'Urbanisme et d'Aménagement de la Martinique
 Immeuble G.A.N. - 30 Bd général de gaulle
 97200 Fort-de-france
 Tél.: 33(0)596 71 79 77
 mél : aduam@aduam.com
www.aduam.com

4

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Dans le projet politique (PADD), l'objectif de convergence entre planification et contractualisation est clairement affiché comme une des conditions de la mise en œuvre optimale du projet du SCoT2R.

Cela se traduit par les orientations suivantes :

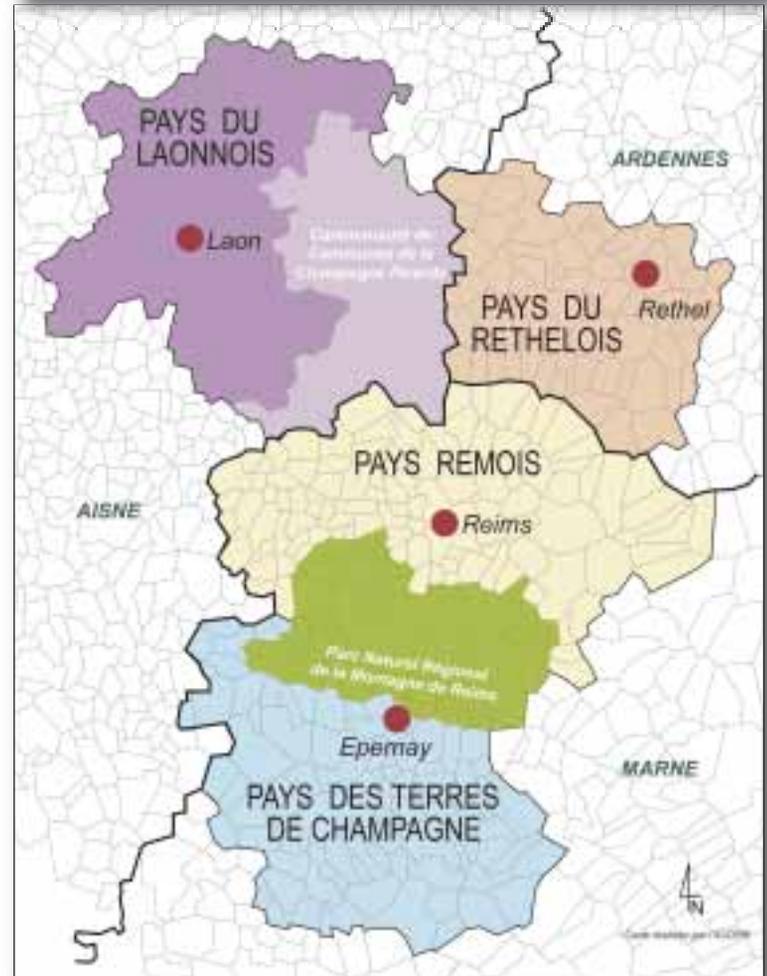
- s'engager dans un processus de solidarité entre les territoires, d'abord par une répartition équilibrée du logement aidé autant pour le locatif que pour l'accession et dans une réflexion sur l'organisation institutionnelle du territoire ;
- rechercher la cohérence du développement en s'appuyant sur les Contrats de Pays et d'Agglomération en orientant les financements préférentiellement sur les territoires de croissance identifiés dans le SCoT et négocier, si besoin, les critères d'éligibilité.

Ainsi, la convergence entre la planification et la contractualisation se traduit par :

- l'inscription de l'accompagnement du processus d'urbanisation dans le Contrat d'agglomération et le Contrat de Pays ;
- la redéfinition de la nature de ces contrats qui deviendront des contrats de projet conduisant à une convergence des financements avec les orientations du SCoT.

Cette nouvelle forme de contrat doit participer activement à la mise œuvre des actions prioritaires parmi lesquelles figure le soutien, voire l'émergence de centralités urbaines et le renforcement des bourgs centres.

SCoT PAYS AGGLOMÉRATION PNR



LES INTERCOMMUNALITÉS



**Agence d'Urbanisme et de Développement
de la Région de Reims**
place des Droits de l'homme
51084 Reims cedex - Tél. : 33(0)3 26 77 42 80
mél : agence-reims@audrr.fr
www.audrr.fr

4

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

La définition du PADD et des orientations prescriptives du SCoT s'est notamment appuyée sur les orientations stratégiques définies aux différentes échelles supra-territoriales :

- le Contrat de Projets État-Région « 2007-2013 » qui pour la Région Nord – Pas-de-Calais porte sur les thèmes de la mobilité, de l'innovation, de l'excellence environnementale, de la solidarité, et de la reconversion économique ;
- les Programmes Opérationnels des fonds européens FSE et FEDER sur la période « 2007 – 2013 » axés sur la gestion des mutations économiques, l'innovation, l'environnement, les transports ;
- les schémas régionaux (SRADT « aménagement et développement du territoire objectif 2020 » ; développement économique ; formation ; transports), les Directives Régionales d'Aménagement (ingénierie, développement d'une trame verte et bleue régionale, stratégies de l'habitat avec maîtrise du foncier et de la périurbanisation), le plan climat régional, développés par la Région Nord – Pas-de-Calais en vue d'une déclinaison territoriale dans les SCoT et les contrats de Pays ;
- le Projet Stratégique Départemental du Pas-de-Calais, en cours de définition lors de l'élaboration du SCoT (2006-2007), sur les thèmes de la protection de la personne et de son cadre de vie, de son épanouissement, et de la valorisation du territoire, des initiatives et de l'excellence ; amené à servir de cadre à la contractualisation avec les EPCI, processus innovant du département ;
- Le projet métropolitain « Flandre - côte d'Opale / Flandre occidentale belge » piloté par le syndicat mixte de la côte d'Opale, retenu suite à l'appel à coopération métropolitaine lancé par la Diact, et portant notamment sur les thèmes de l'accessibilité, de l'identité, du développement culturel, de l'enseignement supérieur et de la recherche ;
- la charte de développement du littoral de la côte d'Opale, révisée en 2007, sur les thèmes de l'attractivité et l'identité, de l'ouverture du territoire et son maillage, du développement et de la diversification de l'économie, de la culture, du sport, de l'environnement, du développement de l'Université, des projets structurants du territoire. Cette charte servira d'appui à l'instruction du Fodel (fonds de développement du littoral) alimenté par l'État, la Région et les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

Aux échelles territoriales et infra-territoriales, le SCoT a notamment intégré :

- les projets communautaires « 2000–2006 » et « 2007–2013 » de la communauté d'agglomération de Saint-Omer ;
- la charte du Pays de Saint-Omer adoptée en 2003, dont le périmètre correspond exactement à celui du SCoT ;

- la charte du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale « Objectif 2009 », qui concerne environ la moitié du territoire ;
- les trois Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) qui concernent le territoire du SCoT et avec lesquels ce dernier doit être compatible ;
- les Plans de Prévention des Risques d'Inondations dans les vallées, qui s'imposent au SCoT ;
- les projets de Contrats Territoriaux de Développement Durable des EPCI avec le département, déclinaisons du projet stratégique départemental.

Ce travail de croisement des échelles (notamment régionale, métropolitaine, de l'aire urbaine et des intercommunalités) et des différentes politiques territoriales a été rendu possible par le biais de la dynamique partenariale initiée depuis trente ans par l'agence d'urbanisme et de développement de la région de Saint-Omer qui positionne clairement sa stratégie sur le champ de l'articulation des différentes échelles territoriales.

Il portera naturellement ses fruits dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT, balisée dans le *Rapport de présentation* par un véritable phasage, dans les dix années à venir, des déclinaisons opérationnelles à mettre en œuvre, impliquant les partenaires précités aux côtés des collectivités du territoire.

PÉRIMÈTRE DU SMCO



**TRAME VERTE ET BLEUE DU NORD-PAS-DE-CALAIS
(SCHÉMA RÉGIONAL D'ORIENTATION) SEPTEMBRE 2005 ***



* Carte reprise dans le DOG du SCoT du Pays de Saint-Omer

**Agence d'Urbanisme et de Développement
de la Région de Saint-Omer**

Rue Albert Camus - BP87 - 62968 Longuenesse cedex

Tél. : 33(0)3 21 38 01 62

mél : accueil.audrso@wanadoo.fr

www.aud-stomer.fr

4

FAIRE ÉMERGER UNE INGÉNIERIE TERRITORIALE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 340 000
Nb d'intercommunalités : 10
Nb de communes hors intercommunalités : 11 (arrêté préfectoral) : 23 juin 2004
Date d'arrêt prévue : début 2010
Superficie : 900 km²



Contexte du défi

Capitale de la région de Basse-Normandie, reconstruite au sortir de la seconde guerre mondiale, la ville de Caen (115 000 habitants), située à proximité immédiate de la mer dans un cadre naturel plaisant, a été dotée d'un réseau d'infrastructures performant et d'un niveau d'équipements structurants assez exceptionnel. L'ensemble de ces atouts fonde aujourd'hui une réelle attractivité du territoire qui se traduit par un dynamisme économique et démographique.

Le mode de développement de l'aire urbaine caennaise est aujourd'hui assez spécifique : si les fonctions urbaines supérieures et l'essentiel de l'emploi (85 %) se concentrent dans la zone dense, près de la moitié de la population réside désormais en dehors de l'agglomération. Les dernières données démographiques montrent que ce phénomène tend à s'amplifier puisque ce sont aujourd'hui les couronnes périurbaines qui tirent la croissance démographique tandis que la zone agglomérée stagne.

Problématique traitée

Face aux évolutions du développement territorial local mais également à la suite des deux traumatismes économiques qu'ont constitués la fermeture du complexe sidérurgique SMN (1 200 emplois supprimés) en 1993 et celle des deux usines Moulinex (1 400 emplois en moins) en 2001, les élus ont acquis la certitude de la nécessité d'organiser la gouvernance du développement local à l'échelle pertinente et de se doter d'outils pérennes d'ingénierie territoriale. Conduit entre 2001 et 2006, ce chantier a permis de faire coïncider aujourd'hui périmètres du SCoT, du Pays et de l'agence d'urbanisme.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Un mode original de gouvernance basé sur la pérennité du syndicat mixte du schéma directeur

Au milieu des années 1980, le SDAU de l'agglomération caennaise, élaboré par l'État en 1976, s'est avéré dépassé à la fois en raison de prévisions démographiques un peu trop optimistes mais aussi et surtout parce que, document répondant à une logique d'État, il n'était plus adapté aux attentes des élus devenus compétents en matière de droit des sols, à la faveur des lois de décentralisation. Ceux-ci ont alors, en 1987, créé le Syndicat intercommunal d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération caennaise et prescrit la révision du SDAU dès 1988.

Après une longue période de maturation, le schéma directeur de l'agglomération caennaise, toujours applicable jusqu'à approbation du SCoT Caen-Métropole, a été approuvé en juillet 1994. Sans remettre en cause les grandes options d'aménagement issues des exercices antérieurs de planification, ce schéma directeur a considérablement assoupli le caractère prescriptif du SDAU de 1976, traduisant ainsi la nécessaire recherche du consensus permettant son approbation.

L'originalité de ce schéma directeur réside dans le mode de gouvernance de son application. En effet, et précédant en cela les dispositions de la loi SRU, le syndicat du schéma directeur a perduré après l'approbation du document afin d'en suivre la mise en œuvre.

Depuis lors, les élus se retrouvent trois à quatre fois par an dans le cadre du comité Syndical et mensuellement au sein du bureau du syndicat, afin de débattre collectivement sur les questions d'aménagement, s'informer mutuellement de leurs projets et donner des avis sur la compatibilité des POS/PLU avec le schéma directeur, mais également sur les grands dossiers d'aménagement.

Ce mode de gouvernance a désormais fait la preuve de son efficacité : l'esprit et la carte de destination générale des sols du schéma directeur sont rigoureusement appliqués, non pas sur la base de l'opposabilité juridique pure du schéma, mais bien sur celle d'une volonté politique commune de reconnaissance réciproque des souhaits de chacun et de recherche de l'intérêt général. Aujourd'hui, aucun membre du syndicat ne cherche « à passer en force ». Si divergence il peut y avoir, et il y a eu, la négociation a toujours permis de déboucher sur un compromis.

Intercommunalité, gouvernance élargie, prescription de l'élaboration du SCoT et création de l'agence d'urbanisme

Structure devenue pérenne, le syndicat intercommunal d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération caennaise s'est naturellement imposé comme le lieu de la mise en œuvre de cette gouvernance à grande échelle voulue par les élus. Il est ainsi devenu l'interlocuteur privilégié des nouvelles intercommunalités créées à partir de 2001 : transformation du district de Grand Caen en communauté d'agglomération et création de huit communautés de communes.

En fédérant l'ensemble de ces communautés auxquelles se sont jointes quelques communes hors EPCI en 2004, le syndicat, devenu syndicat mixte Caen-Métropole, s'est étendu de 50 à 143 communes, soit 92 % des habitants de l'aire urbaine. La première décision du syndicat mixte Caen-Métropole fut de prescrire l'élaboration du SCoT.

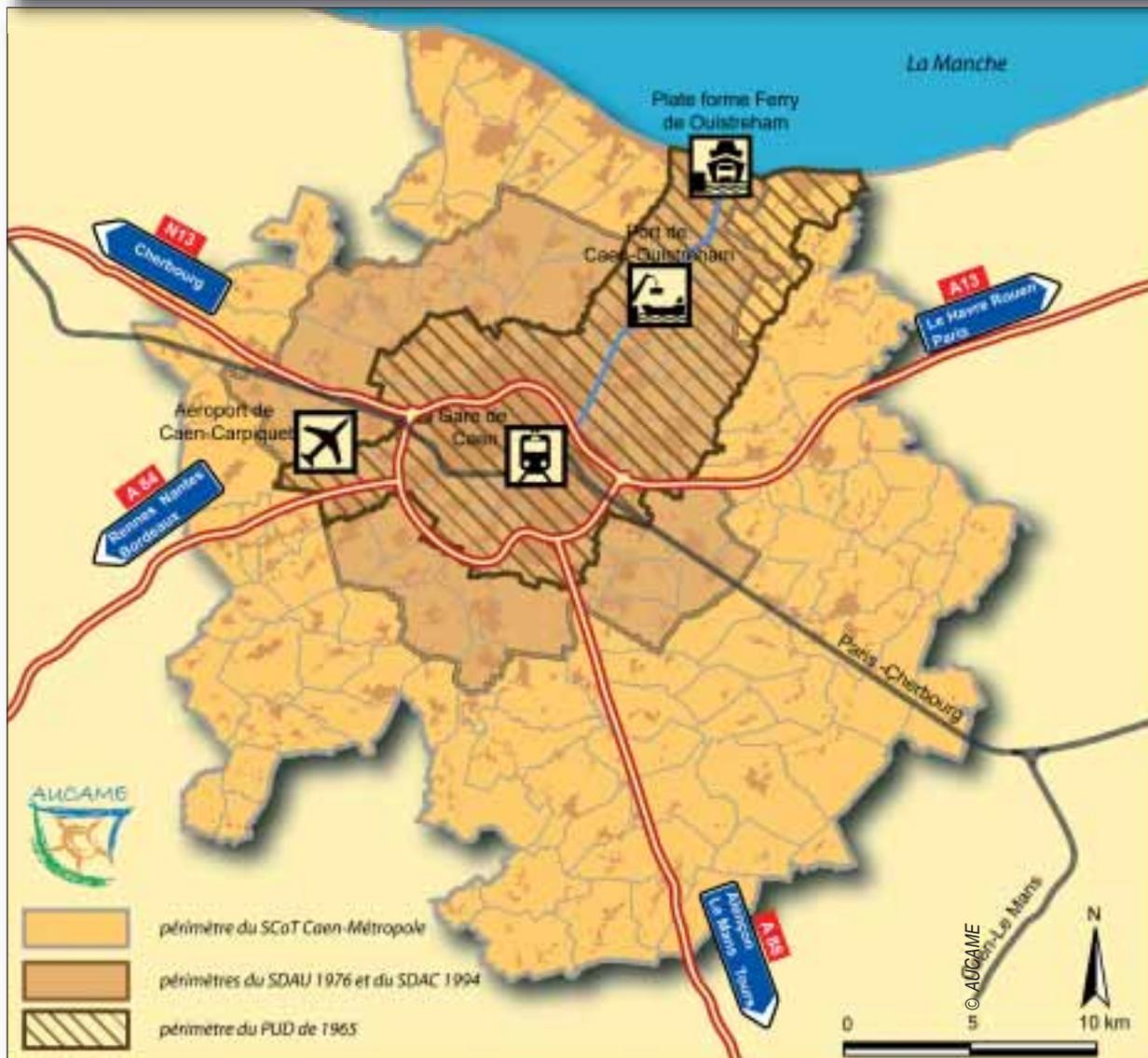
S'est alors très rapidement posée la question de l'ingénierie territoriale à la fois nécessaire à court terme pour participer à l'élaboration du SCoT, mais également à moyen terme pour contribuer à la mise en œuvre du SCoT et constituer l'un des outils techniques d'appui à cette nouvelle gouvernance à grande échelle.

Idée ancienne localement, reprise dans la convention de redynamisation territoriale dite « Moulinex » signée avec l'État en 2001 à la demande du maire de Caen, la création d'une agence d'urbanisme à l'échelle du territoire du syndicat est apparue comme le meilleur moyen de répondre aux besoins du territoire en matière d'ingénierie pérenne.

Le syndicat mixte Caen-Métropole est ainsi devenu « l'incubateur » de cette nouvelle agence d'urbanisme dont la création a finalement eu lieu lors de son assemblée générale constitutive du 15 septembre 2005.

Réellement opérationnelle depuis l'automne 2006, l'agence d'études d'urbanisme de Caen-Métropole (Aucame) participe aujourd'hui très activement à l'élaboration du SCoT, dont l'approbation est prévue au plus tard en décembre 2010, date au-delà de laquelle, en vertu de la loi SRU, le schéma directeur actuel deviendra caduc.

DU PUD DE CAEN AU SCoT CAEN-MÉTROPOLE



Agence d'Études d'Urbanisme de Caen-Métropole
 10, rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol
 14000 CAEN
 Tél. : 33(0)2 31 86 94 00
 mél : contact@aucame.fr
www.aucame.fr

4

ACTIVER UNE COOPÉRATION INTERSCoT ET TRANSFRONTALIÈRE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 600 000
Nb d'intercommunalités : 1 CU et 12 CC
Nb de communes hors intercommunalités : 0
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 30 décembre 1998
Date d'arrêt : 21 mars 2005
Date d'approbation : 1 juin 2006
Superficie : 1 100 km²

CA : Communauté Urbaine
 CC : Communauté de Communes



Contexte du défi

Les périmètres de schémas directeurs existants ou de SCoT en projet aboutissent à une couverture quasi complète du département du Bas-Rhin par des démarches de réflexion prospective en matière d'aménagement du territoire. Pour le SCoTers, la coordination avec les schémas directeurs et SCoT voisins est fondamentale : l'aire urbaine de Strasbourg dépassant le territoire du SCoTers, la réponse aux besoins en logements et la maîtrise de la périurbanisation, l'offre en zones d'activités et la mise en place d'une politique de déplacement cohérente en dépendent (TGV, grand contournement Ouest, tram/train, transport en site propre Ouest...). La position de la région de Strasbourg à l'aval des principaux cours d'eau et au carrefour des grandes entités naturelles rend le SCoTers en partie tributaire des décisions amont pour la gestion des risques d'inondation et la protection des espaces naturels.

Par ailleurs, l'aire d'attraction de la région de Strasbourg ne s'arrête pas au Rhin et nombre de problématiques sont communes avec l'Ortenaukreis (Allemagne). Si le contexte juridique ne permet pas encore l'élaboration d'un document de planification commun, un même diagnostic territorial a servi de base à la fois au

SCoTers et au Regionalplan, son homologue allemand, et a donné lieu au livre blanc de la région transfrontalière Strasbourg-Ortenau dans le cadre d'Interreg. Ce Livre blanc s'articule en outre autour de deux volets : les orientations stratégiques pour un développement partagé du territoire et vingt-cinq projets concrets pour construire la région transfrontalière au quotidien. Les partenaires du projet sont, du côté français, le syndicat mixte pour le SCoTers, l'État, la Région Alsace et le département du Bas-Rhin. Du côté allemand il s'agit de l'Ortenaukreis, du Regionalverband Südlicher-Oberrhein et des villes d'Offenburg, Kehl, Lahr et Achern.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

La recherche de cohérence avec les démarches de planification voisines

Les présidents d'établissements publics de SCoT et de schémas directeurs du Bas-Rhin se sont engagés dans une démarche d'interSCoT. Cette démarche vise aussi bien à éviter les incompatibilités, les contradictions ou les possibles effets d'annulation des politiques engagées « individuellement » qu'à fabriquer des complémentarités ou à prendre en compte, le cas échéant, les espaces intermédiaires entre les schémas. Le programme de travail mis en œuvre en 2007 s'articule autour de trois questions :

« Comment mieux articuler les démarches de SCoT et de Pays ? »,
 « Quels indicateurs de suivi des schémas peuvent être partagés ? »
 et « Comment gérer l'urbanisme commercial à travers les SCoT ? »

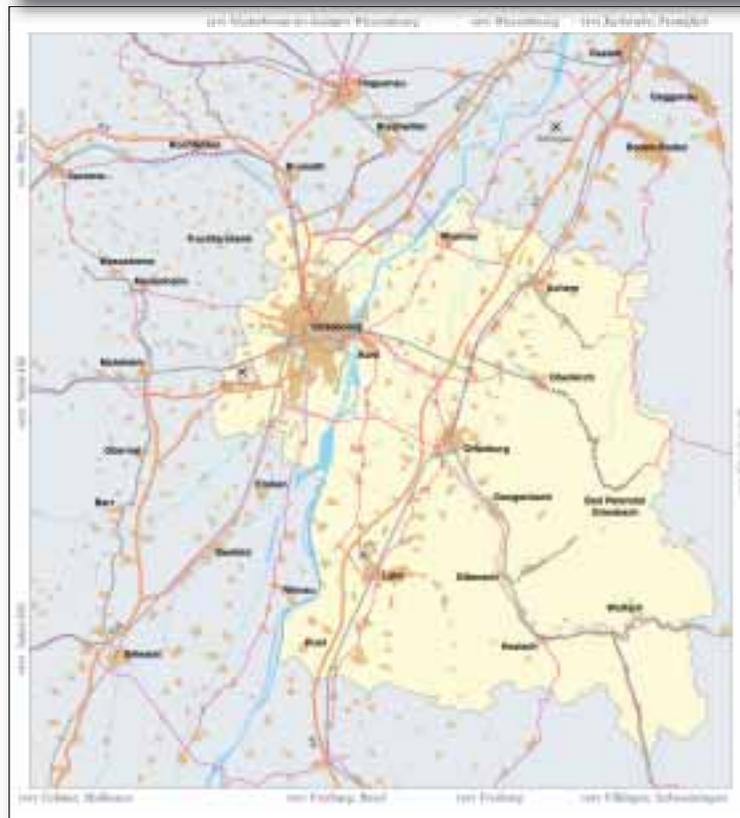
Une coopération transfrontalière active

La coopération s'accélère avec la création de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau le 17 octobre 2005. S'il ne concerne aujourd'hui côté français que la communauté urbaine de Strasbourg, les réflexions menées pourraient être élargies au territoire du SCoTers. Au-delà de la coopération transfrontalière « classique », l'Eurodistrict ambitionne de devenir un territoire pilote en matière d'intégration approfondie dans les régions frontalières et d'agir comme force de proposition.

Suite à l'appel à coopération métropolitaine « Pour un rayonnement européen des métropoles françaises » lancé par l'État français, l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau s'est engagé en 2006 dans la définition d'une stratégie métropolitaine. L'objectif est d'accroître l'attractivité et la compétitivité de l'Eurodistrict afin de conforter son positionnement de métropole européenne notamment sur les thèmes de l'échange des cultures, la formation et la recherche, la sobriété et l'efficacité énergétique du territoire. Après une période de mise en place des structures propres à l'Eurodistrict (conseil de l'Eurodistrict et groupes d'experts), l'année 2007 est celle des actions et réalisations concrètes avec deux grands volets d'actions :

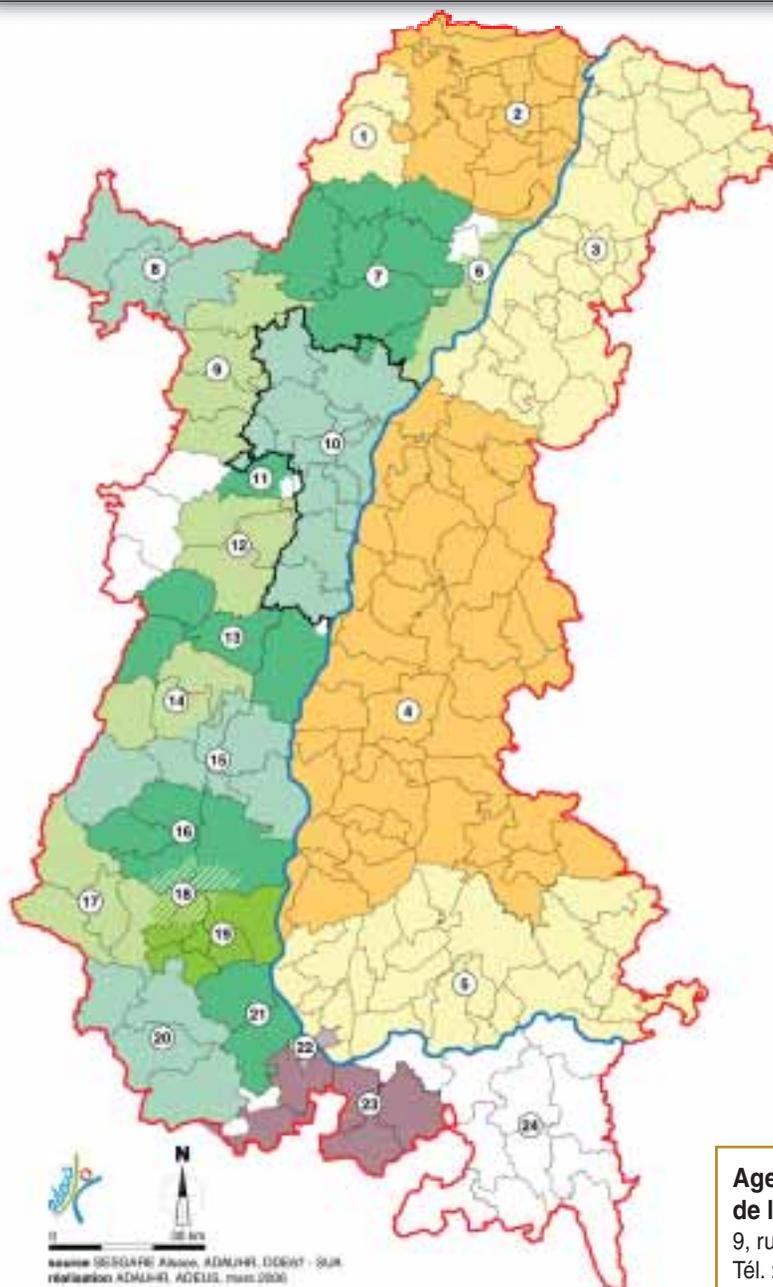
- le travail institutionnel de fond mené au sein de groupes d'experts pour faire évoluer et harmoniser les réglementations françaises et allemandes ;
- l'organisation de manifestations et animations grand public permettant aux scolaires et plus largement à l'ensemble de la population de mieux appréhender la réalité transfrontalière de ce périmètre.

L'EURODISTRICT STRASBOURG-ORTENAU DANS SON ENVIRONNEMENT PROCHE



© ADEUS

LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DU RHIN SUPÉRIEUR



— Territoire de la Conférence
du Rhin supérieur
(accord du 21/08/2000)

— Cantons (F),
Verwaltungsgemeinschaften,
Verbandsgemeinden (D),
Bezirke (CH)

Regionalplan (D)

1. Westpfalz
2. Rheinpfalz
3. Mittlerer Oberrhein
4. Südlicher Oberrhein
5. Hochrhein

**Schéma de cohérence territoriale
et schéma directeur (F)**

6. Bande Rhénane Nord
7. Alsace du Nord
8. Alsace Bossue
9. Région de Saverne
10. Région de Strasbourg
11. Région de Mulheim-Mutzig et environs
12. Plénum des Vosges
13. Seltz et sa Région
14. Montagne - Vignoble - Ried
15. Colmar - Rhin - Vosges
16. Rhin - Vignoble - Grand Ballon
17. Vallées de la Thur et de la Doller
18. Bassin potestique
19. Mulhouse - Rhin - Nires (partiel)
20. Altkirch - Dannemarie
21. Huningue - Sierentz

Kantonaler Richtplan (CH)

22. Basel - Stadt
23. Basel - Landschaft
24. Aargäu



source SIGRAF® Alsace, ADM/49, DORST - SUR
réalisation ADM/49, ADEUS, mai 2006



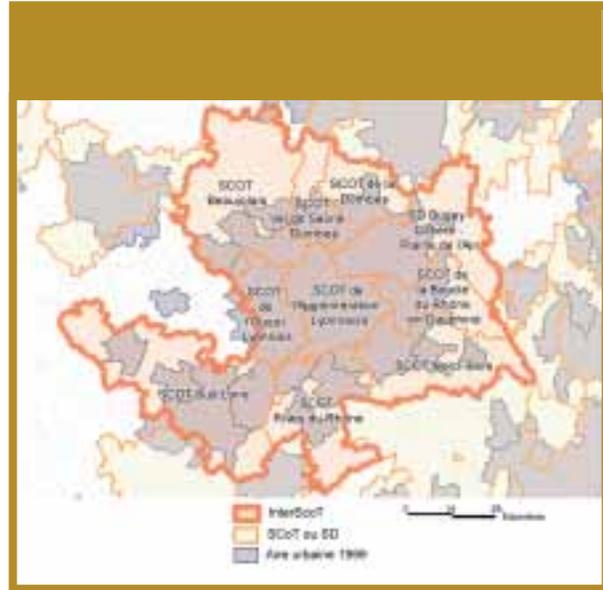
**Agence de Développement et d'Urbanisme
de l'Agglomération Strasbourgeoise**
9, rue Brûlée, 67000 Strasbourg
Tél. : 33(0)3 88 21 49 00
mél : adeus@adeus.org
www.adeus.org

4

ASSURER LA COHÉRENCE DES DÉMARCHES DE SCoT DANS UN ESPACE MÉTROPOLITAIN

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 2 650 000
Nb d'intercommunalités : 10 syndicats mixtes porteurs de SCoT
Date de création de la démarche : 2000
Superficie : 9 025 km²



Contexte du défi

La démarche interSCoT est un dispositif de mutualisation et de coopération entre dix syndicats mixtes porteurs de SCoT de la métropole lyonnaise. Ce dispositif a pour ambition d'inscrire les projets de développement et les orientations des dix SCoT dans une dynamique d'échelle métropolitaine. Au-delà, il a pour mission d'accompagner les syndicats mixtes de SCoT dans leur phase de mise en œuvre.

L'animation de l'interSCoT est à la fois technique, assurée par l'agence d'urbanisme de Lyon, elle prend la forme de comités techniques, et politique, au travers de rencontres semestrielles des présidents de SCoT.

Partant du constat d'interdépendances croissantes entre les territoires métropolitains en termes de démographie, d'emplois, de mobilité et de préservation de l'environnement, le président de l'agence et ses techniciens se sont employés à convaincre les « territoires partenaires » de l'intérêt d'une démarche de planification conjointe. Les SCoT en formation se sont ensuite progressivement associés à cette démarche, sur la demande des présidents des EPCI concernés. Cette période fut celle de l'identification et du partage des enjeux communs.

Ce forum a marqué un tournant dans la vie de l'interSCoT puisqu'il s'est traduit par une formalisation du dispositif. En effet, les neuf puis dix SCoT métropolitains (Saint-Étienne) sont devenus maîtres d'ouvrage, dotant l'agence d'urbanisme d'une feuille de route et d'un budget annuels. D'instigatrice, l'agence est devenue animatrice, avec des missions et des réalisations rythmées par la demande collégiale des dix SCoT. Cette période a été celle d'un diagnostic métropolitain commun à partir des enjeux identifiés par l'agence depuis 2000.

Enfin, en 2006, un troisième virage s'est produit, celui des choix d'aménagement. L'ensemble des SCoT ayant achevé leur phase de diagnostic, l'interSCoT s'est attaché à identifier les objectifs d'aménagement métropolitain communs aux dix SCoT. Ce passage ambitieux du diagnostic à la construction d'un projet partagé s'est traduit par l'émergence d'arbitrages entre les partenaires de l'interSCoT.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Trois années d'existence ont permis à la démarche interSCoT d'ancrer les planifications territoriales dans un contexte métropolitain. La prise en compte des interdépendances entre territoires s'est faite en deux temps :

1/ La phase de diagnostic, qui s'est étendue de 2003 à 2006, a permis de mettre en évidence la nature et l'ampleur des liens entre territoires sur des sujets aussi cruciaux que l'urbanisation, la mobilité, l'économie, l'agriculture et l'environnement. L'ensemble des résultats de ce diagnostic a été consigné dans le premier livret de l'interSCoT « Vers un aménagement coordonné de la région lyonnaise » (novembre 2003).

Des études de projection sont venues compléter ce diagnostic sur les thèmes de la dynamique démographique, de la mobilité et de l'emploi. Projetant la continuation des tendances passées, ces trois livrets ont abouti à la constitution de scénarios métropolitains au fil de l'eau, considérés comme les scénarios de référence.

Enfin, un exercice de prospective relativement libre, associant les dix SCoT ainsi que la DRE Rhône-Alpes, la Région urbaine Lyon et la direction de la Prospective et de la Stratégie d'agglomération, confié à des consultants en prospective, est venu conclure cette phase de diagnostic. Il a identifié cinq figures d'évolution métropolitaine, ayant vocation à être testées à intervalles réguliers auprès d'un large panel d'acteurs métropolitains. Un premier bulletin restituant cet exercice de veille est paru en avril 2006 « Vers quelle métropole allons-nous ? ». L'ensemble de ces travaux rétrospectifs et de prospective se retrouve dans les diagnostics des SCoT, formant ainsi un socle commun.

2 / la construction d'un projet métropolitain partagé : le chapitre commun et le livret métropolitain

Fin 2005 - début 2006, les SCoT métropolitains sont progressivement entrés dans la phase de construction de leur projet d'aménagement voire même dans la rédaction de leurs orientations.

L'interSCoT a accompagné cette progression des exercices de planification. Dès janvier 2006, il a été décidé d'introduire une dimension métropolitaine forte dans les PADD et DOG des dix SCoT, avec la réalisation de deux documents : le chapitre commun et le livret métropolitain.

Le chapitre commun

Au travers du chapitre commun, qui a vocation à figurer en préambule des PADD des SCoT, les SCoT reconnaissent leur responsabilité collective sur l'aménagement de l'espace métropolitain et identifient cinq grands objectifs partagés en matière d'attractivité démographique et économique, de convergence entre l'armature urbaine et la desserte des transports en commun et de préservation et valorisation de la trame verte métropolitaine.

Le livret métropolitain

Ces cinq objectifs métropolitains sont maintenant déclinés en études qui viennent préciser et/ou faciliter leur mise en œuvre sur les territoires de l'interSCoT. Ces études seront réunies dans un livret métropolitain.

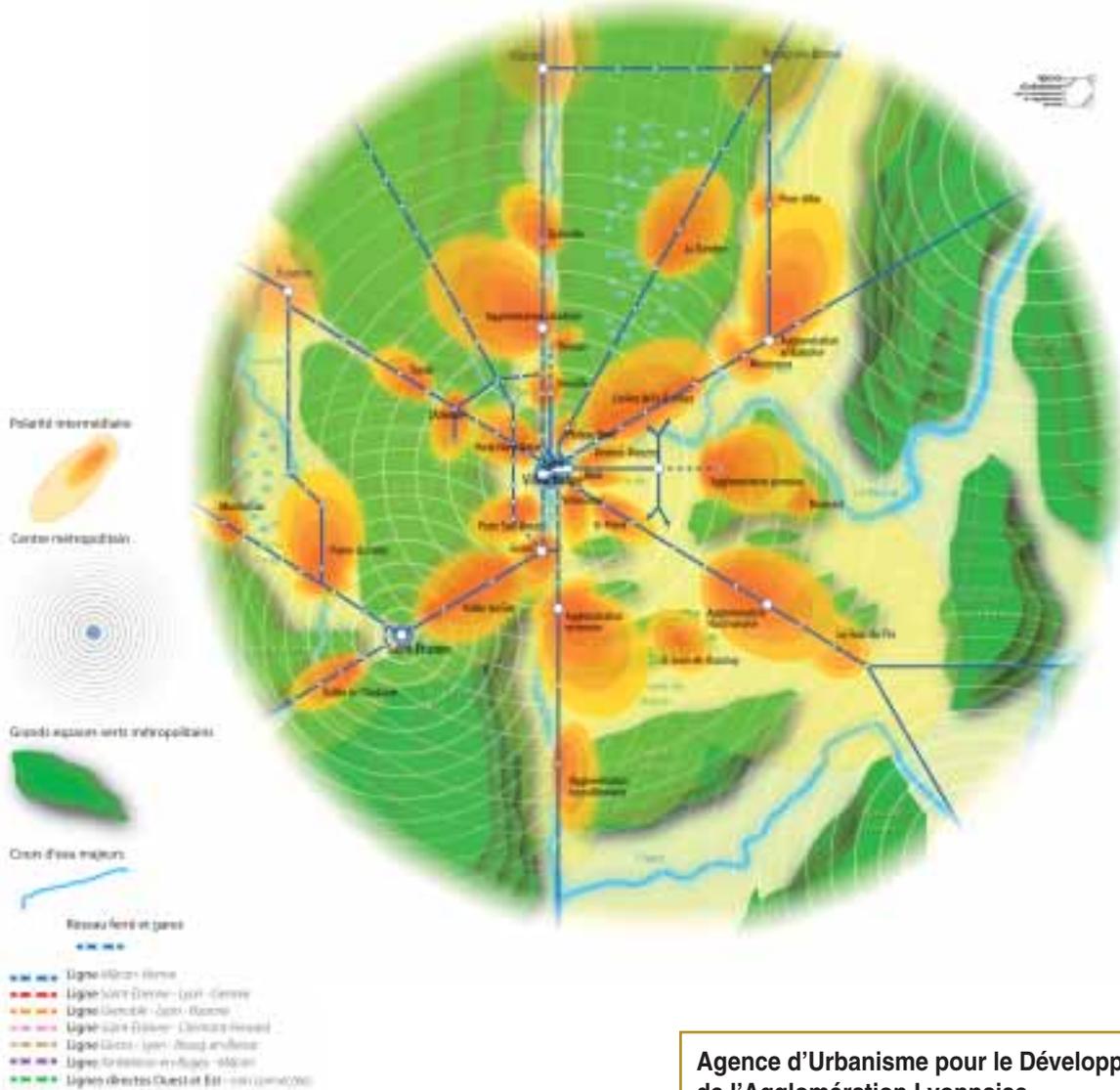
L'interSCoT a déjà trois ans d'existence. Ses acquis sont importants tant pour les syndicats mixtes porteurs de SCoT que pour l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise qui l'anime.

L'interSCoT contribue à la convergence des projets politiques portés par les SCoT métropolitains et à la prise en compte des enjeux métropolitains par des territoires très variés (urbains, périurbains ou ruraux). La réalisation collégiale du chapitre commun, validée par l'ensemble des présidents de SCoT, ainsi que la perspective d'un livret métropolitain en 2007 (orientations générales d'aménagement partagées) favorisent la continuité des politiques d'aménagement du territoire métropolitain.

L'interSCoT a aussi été un vecteur de diffusion d'expertises en urbanisme, mobilité, environnement et économie en direction de territoires ne bénéficiant pas de services techniques étoffés. Parallèlement, l'agence d'urbanisme a renforcé, grâce à l'interSCoT, ses compétences sur des champs territoriaux qui lui étaient moins familiers que l'urbain.

Aujourd'hui, au-delà de l'assistance des SCoT dans l'élaboration de leurs documents de planification, l'interSCoT doit être à même d'accompagner les syndicats mixtes dans la phase de mise en œuvre des SCoT. Pour atteindre cet objectif, l'agence définira, dès 2008, des formes et des modalités d'intervention qui correspondent à cette mutation.

PADD (SYNTHÈSE) MÉTROPOLITAIN



**Agence d'Urbanisme pour le Développement
de l'Agglomération Lyonnaise**

18, rue du Lac - BP 3129 - 69402 LYON cedex 3

Tél. : 33(0)4 78 63 43 70

mél : agence@urbalyon.org

www.urbalyon.org

Le SCOT

5 Outils et méthodes d'élaboration des SCoT

5

KALÉIDOSCoT

Outils et méthodes d'élaboration des SCoT

Avec la loi SRU, le législateur a voulu laisser une grande liberté aux acteurs du SCoT dans les méthodes d'élaboration. L'un des objectifs affichés était de supprimer ou de réduire très fortement les risques d'annulation des documents d'urbanisme pour des questions de formalisme juridique.

Une grande diversité d'outils et de méthodes a vu le jour : des études en amont à la concertation publique préalable du projet de SCoT.

Les études préalables comme la concertation publique ne peuvent être menées de la même façon qu'il s'agisse d'un SCoT d'agglomération comme à Marseille ou Montbéliard ou de SCoT d'aire urbaine ou de plusieurs EPCI comme à Clermont ou à Toulon.

Ces méthodes présentées retenues par les territoires ne sont pas toujours transposables à un autre territoire. Les projets de SCoT dans des territoires ayant déjà mis en place un conseil de développement au sens de la loi Voynet, soit à l'échelle de l'agglomération, soit à l'échelle de pays ont connu une élaboration différente des projets de SCoT qui n'avaient pas d'instance de la société civile. Les apports d'un conseil de développement sont souvent intéressants car ils permettent aux élus d'avoir le point de vue de celui-ci.

L'antériorité d'un schéma directeur et d'un syndicat mixte a pu entraîner également une organisation différente de celle des territoires qui n'avaient pas jusqu'alors d'outil de planification stratégique.

Les exemples présentés sont donc de ce point de vue, très différents les uns des autres en matière d'organisation et de concertation et ne peuvent révéler que la diversité des situations des territoires :

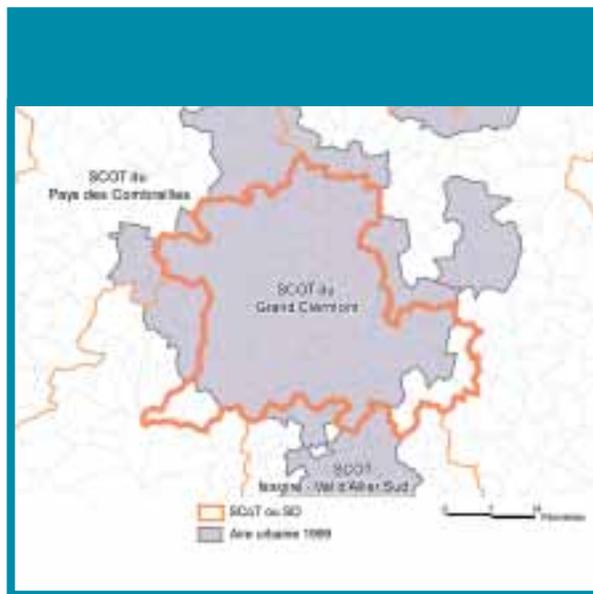
- le SCoT du Grand Clermont a permis de réaliser un diagnostic du territoire grâce à des jeux de cartes, mettant en évidence des éléments de diagnostic et des enjeux partagés par tous les acteurs ;
- le SCoT Provence Méditerranée a évalué le potentiel de renouvellement et de développement urbain pour ne pas continuer à gaspiller un territoire sous pression et où l'habitat classique est très peu dense ;
- le SCoT de Marseille Provence Métropole a lancé une démarche de prospective territoriale pour faire comprendre aux acteurs les enjeux du territoire et les risques à prendre les mauvaises décisions ;
- le SCoT du Pays de Lorient a fait découvrir le territoire aux acteurs à travers des randonnées qui ont réuni élus, habitants et techniciens ;
- le SCoT de l'agglomération du Pays de Montbéliard a choisi de faire suivre l'élaboration du SCoT par un groupe d'habitants qui a pu donner son avis à chaque phase importante du projet ;
- enfin le SCoT Provence Méditerranée a mis en place une méthode pour accompagner l'élaboration des documents d'urbanisme locaux (POS/PLU) et anticiper la mise en œuvre du SCoT.

5

CONSTRUIRE UN DIAGNOSTIC STRATÉGIQUE GRÂCE À UN JEU DE CARTES

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 400 000
 Nb d'intercommunalités : 10
 Nb de communes hors intercommunalités : 3
 Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 28 décembre 2004
 Date d'arrêt prévue : mi-2009
 Superficie : 1 328 km²



Contexte du défi

Afin de dégager les enjeux du Grand Clermont, les élus ont choisi de travailler dans le cadre de commissions plurithématiques.

Reprenant les trois grands piliers du développement durable (environnement, économique et social) et s'inscrivant dans ses objectifs, les **commissions seront plurithématiques et transversales.**

Composées de délégués du syndicat mixte (Sepac) et d'élus des structures associées (conseil régional, conseil général, PNR, syndicat mixte de transports collectifs), ces commissions seront conduites par **trois élus référents titulaires et trois élus suppléants.**

Chaque élu référent aura pour rôle de présider chaque séance, d'**animer les débats et d'identifier les enjeux à l'issue de chaque séance.** Il devra ensuite rapporter ses conclusions au sein du comité de pilotage et veiller à la transversalité des approches.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCOT

L'animation des commissions thématiques sous la forme d'un jeu de cartes

Afin d'animer les débats, il a été proposé de jouer avec des cartes sur le principe d'un jeu de rôles. Il s'agissait de prendre appui, de manière ludique, sur un jeu de cartes pour animer une séance d'échanges entre élus permettant de mettre en évidence les grands enjeux du territoire.

Les séances d'approfondissement

Avant chaque séance d'une commission thématique, les livrets diagnostiques et un jeu de cartes relevant de la séance étaient transmis à chaque participant afin qu'il en prenne connaissance. En séance, un seul jeu de cartes était distribué aux participants, chaque joueur recevant une ou plusieurs cartes, de façon aléatoire. Les débats étaient initiés par les joueurs détenteurs des cartes prioritaires (identifiées par une pastille rouge). Chaque participant devait évoquer le contenu de chacune de ses cartes au fur et à mesure des débats.

Après avoir porté dans un premier temps le **message de sa carte**, chaque participant pouvait faire part dans un second temps de ses **propres convictions ou de sa connaissance de la problématique**.

Chaque séance de commission thématique avait pour objet de répondre aux questionnements validés lors de la première séance.

Les débats furent initiés et animés par l' élu référent accompagné de son suppléant sur la ou les thématiques qui devaient être traitées durant la séance.

La partie était terminée lorsque toutes les cartes distribuées avaient été évoquées.

À l'issue de chaque débat, l' élu référent concluait la séance en identifiant :

- les cartes nécessitant une harmonisation : contradictions éventuelles entre positionnements politiques / état des lieux / démarches en cours ;
- les enjeux liés à la thématique.

Les réunions de synthèse

Pour chaque thématique abordée en commission, une carte « enjeux » fut rédigée présentant :

- les atouts et les faiblesses du Grand Clermont ;
- les enjeux identifiés en séance d'approfondissement.

Les objectifs des trois réunions de synthèse étaient de :

- valider les principales caractéristiques du Grand Clermont (atouts / faiblesses caractéristiques du Grand Clermont) ;
- hiérarchiser les enjeux : classement « quinté » des cinq enjeux prioritaires par ordre d'importance (de 1 le plus important à 5 le moins important) et affectation libre de vingt points à répartir sur les enjeux enjeux.

Chaque classement a été enregistré dans une grille de synthèse afin de définir le quinté final. Les participants pouvaient alors débattre de cette hiérarchisation.

À l'issue des trois séances de synthèse, le Copil a été appelé à effectuer une analyse transversale des enjeux prioritaires sélectionnés.

Cette analyse a été présentée lors de la manifestation de clôture du diagnostic et d'engagement de la phase prospective prévue à l'automne 2007.



EXEMPLES DE CARTES À JOUER - LIVRET ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET FONCTIONS MÉTROPOLITAINES

JEU DE CARTES

<p>États des lieux</p> <p>Filières enseignement supérieur / recherche Filières économiques Entreprises, recherche, universités Secteur SC Population étudiante Équipements structurants Santé Sports Culture Équipements culturels Couverture SC</p> <p>Accessibilité externe (Emploi du jour)</p>	<p>Positionnement politique</p> <p>Partenariats Université et recherche Niveau d'excellence économique</p> <p>Accueil de population Aéroport</p>	<p>Challenges au grand air</p> <p>Schématiser Clermont Auvergne Climatologie Habitat Durable Centre de Recherche et Innovation Schéma de site culture / CH-CO Réseau de bibliothèques / CH-CO SC / CH-CO Climatex Réseaux des Pays</p> <p>Pôles de compétitivité Aluze-Minard</p>
--	---	--

Cités universitaires
Clermont Métropole

En quoi consistent les liens entre l'enseignement supérieur, la recherche et les entreprises ? Sont-ils suffisants ?

Quelle est la place de l'agglomération clermontoise en matière d'impulsion métropolitaine et de fonctions urbaines supérieures (études, santé, administration, enseignement supérieur, loisirs supérieurs...)?

Quels sont les facteurs et équipements métropolitains (sports, culturels, santé, environnement) porteurs de rayonnement ? Lesquels sont identifiés ou déficitaires du regard du rayonnement de la capitale ?

Quelles cartes nécessitent une harmonisation ?

Filières d'enseignement supérieur / recherche / filières économiques performantes / filières d'excellence / partenariats enseignement supérieur recherche / pôles de compétitivité
 Accueil de nouvelles populations / équipements structurants / filières économiques performantes
 Étudiants / filières d'enseignement supérieur / équipements structurants / partenariats enseignement supérieur et recherche

Quelles réponses aux questions ?

Si les liens avec les grandes entreprises sont instables, les synergies entre enseignement supérieur, recherche et INEPM doivent être développées. Dans cette perspective, les pôles de compétitivité constituent une opportunité notamment pour le développement d'activités locales. Enfin, les structures de transfert de technologie doivent être confortées et mieux structurées.

En ce lieu de rendez-vous Grand Clermont plus attractif pour les étudiants et les chercheurs, cela passe par l'amélioration des formations de 1^{er} et 2^{ème} cycles (du regard des bulletins d'effectif de bacheliers en région), des conditions de logement et de cadre de vie, la mise en place de bourses pour le séjour à la rentrée.

Le territoire du Grand Clermont concentre de nombreux équipements structurants liés à son statut de capitale régionale (centres administratifs et judiciaires, pôle hospitalier d'Auvergne, qui sont localisés au sein de l'espace urbain métropolitain, notamment entre Clermont-Ferrand et Rom. Certains équipements participent au développement de l'image du territoire et le font rayonner au-delà des frontières régionales. Leur notoriété repose sur la qualité des infrastructures et/ou la qualité de leur fonctionnement et/ou leur programmation (notamment le cas de services hospitaliers, d'équipements sportifs ou d'équipements d'enseignement et transitionnels comme le festival du court métrage).

Néanmoins, l'image renvoyée par ces différents équipements reste encore à optimiser ou à développer, notamment en matière touristique et culturelle.

Enfin, en matière de TIC, la couverture de l'ensemble du Grand Clermont est actuellement insuffisante même pour des usages par des particuliers.

Quels enjeux ?

Offrir des formations de 1^{er} et 2^{ème} cycles plus attractives et favoriser pour les tous étudiants des conditions de vie et de logement satisfaisantes

Afficher une ambition plus forte pour le pôle d'enseignement supérieur clermontois afin d'augmenter les effectifs étudiants en hausse par rapport au niveau régional

Mieux articuler enseignement supérieur, recherche et développement économique, notamment en relation avec le tissu de INEPM (notamment ou potentiel)

Mettre en place ou renforcer les financements pour les entreprises (notamment, mais également développement)

Favoriser l'ouverture au TIC de l'ensemble du Grand Clermont

Mieux faire connaître et valoriser notre image « urbaine » à travers le développement d'équipements et d'infrastructures métropolitaines

Compléter et valoriser l'offre et l'accessibilité en équipements/événements métropolitains pour rendre attractif le Grand Clermont envers les familles (vacances, cadres, touristes) et équipements dans une perspective de maillage du territoire

Source : Agence d'Urbanisme Clermont-Métropole



Agence de Développement et d'Urbanisme de Clermont Métropole
 68 ter, avenue Édouard Michelin - 63100 Clermont-Ferrand
 Tél. : 33(0)4 73 17 48 00
 mél : agence@clermontmetropole.org
www.clermontmetropole.org

5

ÉVALUER LE POTENTIEL DE RENOUVELLEMENT URBAIN ET IDENTIFIER LES SITES D'EXTENSION

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 530 000
Nb d'intercommunalités : 3 (1 CA, 2 CC)
Nb de communes hors intercommunalités : 7
Création du périmètre (arrêté préfectoral) : 23 octobre 2003
Date d'arrêt prévue : novembre 2008
Superficie : 1 200 km²

CA : Communauté d'Agglomération
CC : Communauté de Communes



Contexte du défi

L'aire toulonnaise connaît depuis le début des années 1970 un mode de développement extensif qui a provoqué une forte consommation de l'espace, de l'ordre de 350 hectares en moyenne annuelle. L'aire toulonnaise se caractérise également par une forte attractivité et des prévisions de croissance démographique d'environ 50 000 habitants supplémentaires d'ici 2020, qui impliquent une production annuelle de 2 320 résidences principales. Cette dynamique menace fortement le capital naturel et agricole si le foncier n'est pas considéré comme une ressource stratégique à optimiser.

Dans ce contexte, l'agence d'urbanisme a lancé en 2004, au commencement de l'élaboration du SCoT Provence Méditerranée, une démarche visant à définir avec les trente et une communes de l'aire toulonnaise un nouveau mode de développement, basé sur un nouvel équilibre entre renouvellement urbain et extension maîtrisée.

Pour aborder cette question dans le cadre du SCoT, l'agence d'urbanisme a lancé un travail visant à :

- effectuer dans des communes tests, représentatives de la diversité du territoire, une évaluation du potentiel de renouvellement urbain ;
- identifier les sites prioritaires où le développement par extension sera maîtrisé et optimisé.

Il s'agissait de proposer un travail réaliste, « proche du terrain », pour renforcer la démarche du SCoT PM et crédibiliser ses ambitions de limitation de la consommation d'espace. Ce travail a permis d'objectiver les capacités réelles du territoire en renouvellement urbain et d'anticiper la mise en œuvre du SCoT. Il a également permis d'engager des réflexions collectives sur le mode de développement futur de l'aire toulonnaise et d'accompagner les communes dans l'élaboration de leur PLU.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

L'évaluation du potentiel de production de logements par renouvellement urbain

L'agence d'urbanisme a procédé en quatre étapes :

Étape 1 : Définition du périmètre de renouvellement urbain.

Le potentiel de renouvellement urbain est évalué à l'intérieur d'un périmètre qui comprend l'ensemble des espaces urbains déjà bâtis et équipés (assainissement collectif ou autonome). Ce périmètre peut intégrer des démarches opérationnelles de renouvellement urbain (ANRU, OPAH...). Leurs objectifs de production de logements sont alors ajoutés au potentiel identifié.

Étape 2 : Analyse des tissus de référence de la commune.

L'évaluation du potentiel de renouvellement urbain s'effectue en distinguant quatre types de tissus. La densité existante dans chacun de ces tissus est évaluée.

Étape 3 : Recensement des dents creuses et du foncier « mutable ».

Par un travail de terrain, l'agence identifie et localise les « dents creuses » dans chacun des tissus.

Étape 4 : Définition du potentiel de production de logements.

Le potentiel de renouvellement est chiffré en logements par hectare en reproduisant dans chaque « dent creuse » la densité du tissu urbain environnant.



L'identification des sites d'extension maîtrisée du SCoT

Ce travail a consisté à :

- définir, avec les élus, les sites prioritaires d'extension, dont la forme du développement doit résulter d'un choix collectif et doit permettre de répondre aux besoins de l'aire toulonnaise. Il s'agit des sites qui devront faire l'objet d'une stratégie foncière ;
- assister les communes et les EPCI dans leurs politiques de développement et d'aménagement.

L'agence a procédé en quatre étapes (de 2004 à 2006) :

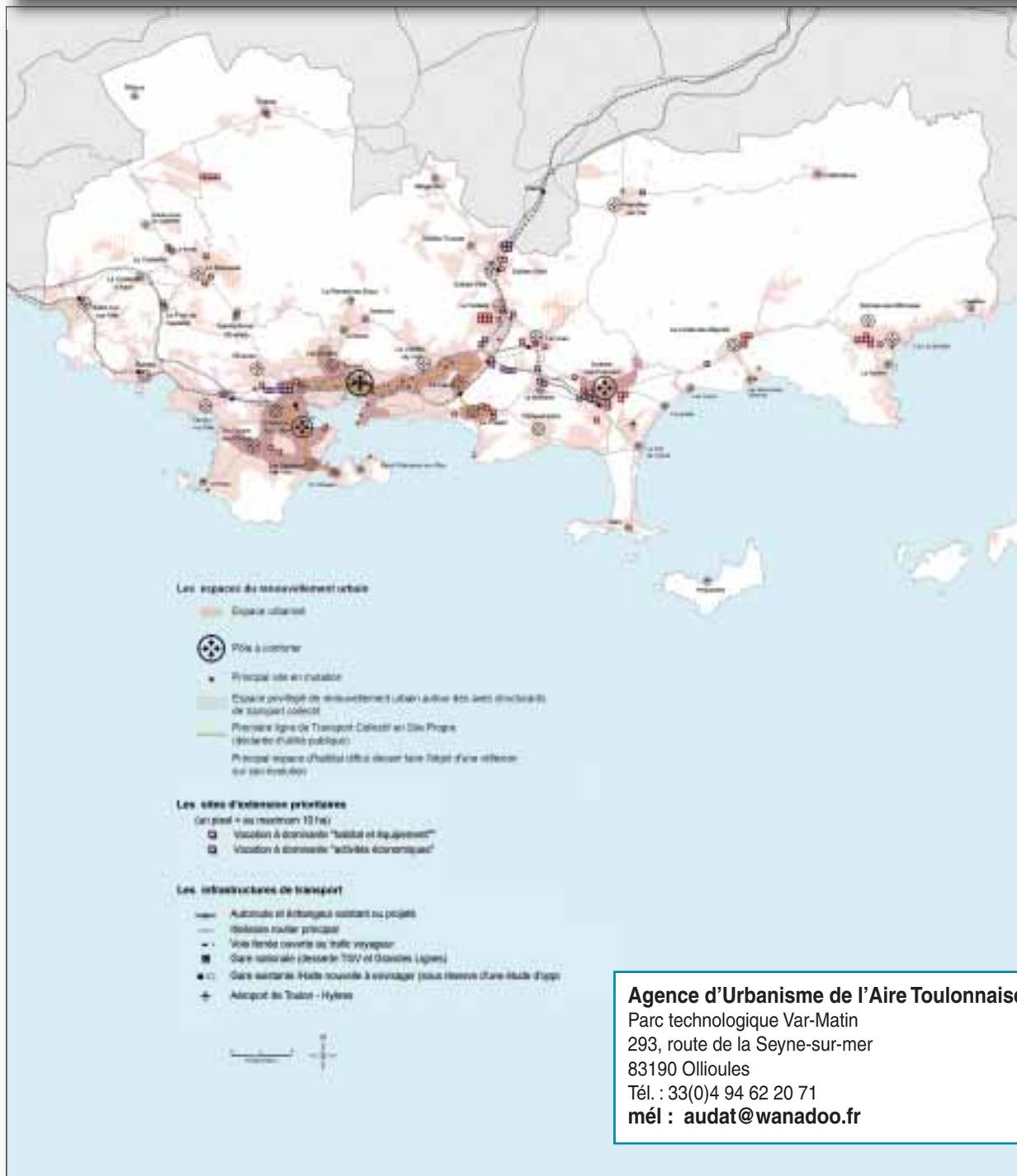
- localisation et délimitation des sites potentiels d'extension avec les communes et le syndicat mixte du SCoT ;
- travail de hiérarchisation et de sélection des sites prioritaires retenus dans le projet de SCoT ;
- définition d'une vocation (habitat, activité) ;
- élaboration du schéma de l'accueil du développement (intégré dans le DOG).

Quatre critères ont été définis pour identifier et sélectionner les sites prioritaires :

- ne pas entamer le capital naturel et agricole de l'aire toulonnaise (70 % d'espaces naturels et 12 % d'espaces agricoles en 2003) ;
- être localisé à proximité des axes et des pôles de transports collectifs ;
- se situer en continuité du bâti existant ;
- conforter la structure multipolaire de l'aire toulonnaise (530 000 habitants pour seulement 31 communes).

Ces sites, qui offrent un potentiel total d'environ 1 000 ha, sont représentés dans le schéma de l'accueil du développement sous la forme de « pixels », représentant chacun entre cinq et dix hectares.

SCHÉMA DE L'ACCUEIL DU DÉVELOPPEMENT FUTUR

**Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise**

Parc technologique Var-Matin
 293, route de la Seyne-sur-mer
 83190 Ollioules
 Tél. : 33(0)4 94 62 20 71
 mél : audat@wanadoo.fr

5

ÉLABORER LE SCoT PAR UNE DÉMARCHÉ ORIGINALE DE PROSPECTIVE TERRITORIALE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 1 million
Nb d'intercommunalités : 1
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : février 2004
Date d'arrêt prévue : fin 2008
Superficie : 600 km²



Contexte du défi

Un SCoT communautaire, des enjeux métropolitains

● Un territoire communautaire contrasté

Les dix-huit communes de MPM regroupent un million d'habitants, 380 000 emplois et recouvrent des situations territoriales très contrastées aux plans économique, social et urbain. Le territoire est marqué par l'importance de la bande littorale maritime et lacustre (longue de 125 km) et des espaces naturels (60 % du territoire).

● Un espace métropolitain multipolaire

De par sa taille et son rayonnement, Marseille tient une place majeure dans l'organisation de l'aire métropolitaine, mais l'organisation multipolaire du territoire ne contribue pas spontanément à l'affirmation de son rôle de capitale régionale. Le projet de coopération métropolitaine engagé en 2004 à l'initiative de MPM et du Pays d'Aix constitue un lieu privilégié de mise en cohérence. Il a permis des avancées au plan technique mais peine aujourd'hui à s'imposer au plan politique.

Organisation et état d'avancement de la démarche SCoT

Un premier diagnostic de territoire a été restitué mi-2006. Un état initial de l'environnement très complet a également été rédigé par l'agAM en lien étroit avec les différents services de l'État concernés (DDE, Diren et Diren notamment). Dans la continuité de ce travail, une réflexion est d'ailleurs engagée avec l'État sur la préparation de l'Eippe. Un schéma des vocations littorales a également été élaboré par l'agAM 2006. Il préfigure le chapitre individualisé sur le littoral du SCoT de MPM.

Mais l'originalité de l'élaboration du SCoT de MPM réside dans une démarche pré-PADD de prospective territoriale, proposée et engagée par l'agAM mi-2006, impliquant d'une part des personnalités locales, et s'appuyant d'autre part sur des experts de niveau international.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

La « consultation » de personnalités sur l'ambition marseillaise

Une soixantaine de « personnalités » marseillaises ou fortement impliquées sur Marseille dans les domaines de l'économie, de la recherche, de la culture... ont été sollicitées pour exprimer leur vision de l'ambition marseillaise à l'horizon 2020, des défis à relever et des leviers à actionner pour réaliser cette ambition.

Les résultats de cette consultation contribuent largement à guider les travaux d'élaboration du PADD en cours en fixant « l'objectif à atteindre ».

La construction de scénarios d'aménagement et de développement durable, d'un projet pré-PADD, avec des experts

d'envergure internationale : Bernard Reichen, architecte-urbaniste, Vincent Kaufman et Nicolas Louvet, spécialistes des questions de mobilités, Hugues de Jouvenel, directeur de Futuribles, et Dominique Gaudron, directeur du bureau d'études Algoe.

Phase 1 – L'identification des grandes tendances d'évolutions socio-économiques et institutionnelles extérieures au territoire

Il s'agissait de compléter le diagnostic de territoire établi par l'agAM en le confrontant aux grandes tendances à l'œuvre aux plans institutionnel, géopolitique, environnemental et urbain susceptibles d'impacter les futurs de MPM, afin de cerner les opportunités et menaces (externes) pour MPM ainsi que les territoires d'enjeux. Il a également été demandé aux experts de s'appuyer sur du « benchmarking » pour illustrer leurs apports. À ce stade de la démarche, l'intervention des experts a permis de porter un « nouveau regard » sur le territoire, moins « compassionnel » et plus dynamique.

Phase 2 - La définition des options stratégiques

Elle s'est faite par itération entre les experts et les acteurs du territoire, l'agAM étant chargée de conduire les travaux, qui ont revêtu deux formes simultanées et complémentaires :

- la définition des grandes options d'aménagement à l'échelle de MPM et leur illustration, en ciblant les questions posées par ses orientations ;
- l'« illustration-test » de ces options sur des secteurs d'enjeux de quelques centaines d'hectares sous forme de scénarios d'aménagement.

Phase 3 – la construction d'un projet pré-PADD

À partir des orientations définies à la phase 2 et présentées sur les cartes, il s'agit d'établir un cadrage stratégique et une mise en cohérence de ces orientations afin de lever les incohérences, identifier les effets levier et établir des priorités et proposer un phasage (sans tomber dans la programmation). Ceci au travers de plusieurs critères, notamment : projets engagés, besoins et disponibilités en foncier, montant des investissements, niveau de compatibilité avec la DTA des Bouches-du-Rhône.

Appropriation politique et technique de la démarche

Les phases 1 et 2 ont donné lieu à de nombreux séminaires de travail entre techniciens, élus et experts et chacune d'entre elles à fait l'objet d'un débat conférence regroupant environ 300 acteurs majeurs du développement du territoire : élus, personnes publiques associées, membres du conseil de développement, etc. La troisième phase verra un renforcement de l'appropriation politique et technique de la démarche sous forme de réunions par territoire ou par thème organisées par MPM avec l'appui de l'agAM. Parallèlement, l'agence mènera également un travail d'échange/concertation informel avec les EPCI riverains en s'appuyant notamment sur le réseau des agences d'urbanisme.

DES ESPACES NATURELS ET LITTORAUX EXCEPTIONNELS MIS EN VALEUR ET PRÉSERVÉS



DE NOUVELLES PERSPECTIVES

SCOT DE MPM - LES SECTEURS À ENJEUX
présentation

Direction de l'Équipement
27/06/2010

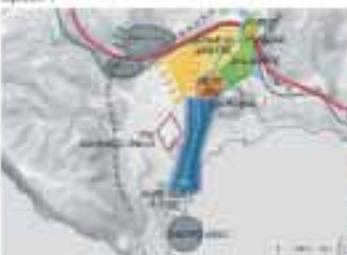
La Ciotat - de nouvelles perspectives ...

Le développement à moyen / long terme

Options possibles

- Options favorables sur le PADD
- Créer un axe urbain linéaire entre La Ciotat et Coyrat
- Développer un projet de centre d'activités de services dans le centre ville et le port
- Préserver la qualité paysagère des zones agricoles
- Développer une économie tertiaire entre le centre ville et la zone d'habitat
- Promouvoir le développement résidentiel au nord
- Établir l'interface ville nature entre La Ciotat et Coyrat

Option 1



Option 1 : Un lien étroit à affiner avec Coyrat

LE PROJET VOUS OFFRE DE NOUVELLES PERSPECTIVES

- 112 logements réhabilités / 112 logements démolis sur un total de 1700
- 280 logements construits
- un réseau de commerces rénovés à proximité des habitations existantes : commerces de proximité de proximité
- une situation particulière dans la zone portuaire favorisée à la future zone portuaire AMO de la zone de services

LE CENTRE DU SERVICE

Pour permettre l'habitat et l'activité de services : l'existence de situations favorables de services de proximité de services de proximité

ASSURER UNE COHÉSION

Essai de développer un axe urbain linéaire de 2,5 km de long :

- l'existence de l'habitat existant pour rendre plus cohésif l'axe
- une situation particulière dans la zone portuaire favorisée à la future zone portuaire AMO de la zone de services
- la préservation de la qualité paysagère de la Vallée de la Ciotat - Coyrat

Option 2



Option 2 : Deux corridors de développement

LE CENTRE DU SERVICE, LE NOUVEAU COMMERCIAL, LA ZONE PORTUAIRE

- un développement économique de la zone de services de proximité de services de proximité
- l'existence de l'habitat existant pour rendre plus cohésif l'axe
- une situation particulière dans la zone portuaire favorisée à la future zone portuaire AMO de la zone de services

LE NOUVEAU COMMERCIAL, LE CENTRE DU SERVICE, LE NOUVEAU COMMERCIAL

- un développement économique de la zone de services de proximité de services de proximité
- l'existence de l'habitat existant pour rendre plus cohésif l'axe
- une situation particulière dans la zone portuaire favorisée à la future zone portuaire AMO de la zone de services



Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise
 49, La Canebière – BP 41858
 13222 Marseille cedex 01
 Tél. : 33(0)4 88 91 92 93
 mél : agam@agam.org
www.agam.org

5

RANDONNER POUR DÉCOUVRIR LES ENJEUX DU TERRITOIRE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 202 000
Nb d'intercommunalités : 2 (1 CA, 1CC)
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 25 février 2000
Date d'arrêt : 28 mars 2006
Date d'approbation : 18 décembre 2006
Superficie : 591 km²

CA : Communauté d'Agglomération
 CC : Communauté de Communes



Contexte du défi

La concertation pour le SCoT du Pays de Lorient devait faire face à quatre problématiques :

- une échelle territoriale non reconnue des habitants et sans maître d'ouvrage identifié ;
- un projet de territoire qui ne s'impose pas directement aux habitants, mais aux élus des communes à travers leur PLU ;
- la prise en compte de la transversalité et l'application du développement durable, indispensables au SCoT, mais difficilement compréhensibles du grand public ;
- enfin, il n'existait pas d'habitude de dialogue, en dehors des réunions de projets entre élus et techniciens.

Il était donc nécessaire de modifier les habitudes et de mobiliser les élus pour un plus grand portage du projet.

Les actions de communication et de concertation se sont déroulées selon une progression de l'information selon le calendrier de la procédure :

- en phase de diagnostic et de définition des enjeux : les randoSCoT, dans une démarche de prise de connaissance des enjeux par des visites de terrain ;

- en phase d'écriture du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) : diffusion du document de synthèse (document de référence sur les enjeux et les procédures) et le montage d'un site Internet, aujourd'hui lien permanent entre la procédure et sa mise en œuvre ;
- en phase d'écriture du document d'orientations générales (DOG) : les forums publics, soirées débats salle de cinéma ;
- en phase finale, avant l'arrêt du projet, des expositions qui se sont clôturées par un rallye-SCoT à l'image des randoSCoT.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Trois randoSCoT pour découvrir les enjeux du territoire

Les randoSCoT ont été conçues comme des ateliers itinérants ouverts à tous. L'objectif était de commencer à communiquer sur des enjeux de manière très ouverte et libre. Elles ont permis d'offrir aux participants un cadre de réflexion in situ et un moment privilégié d'échange. Ce concept s'inscrit dans le regain d'intérêt d'un public de citoyens désireux de s'informer mais aussi de se cultiver. Les randoSCoT font découvrir le territoire et offrent un regard de paysagiste, d'aménageur, d'agriculteur, d'ostréiculteur, de responsable des transports ou de la SNCF.

Une participation citoyenne certaine

Les informations via la presse ont permis un véritable brassage (des publics et des communes). Les participants aux premières randoSCoT étaient des membres d'associations, des membres du conseil de développement, des habitants, quelques étudiants, des élus. Ils ont été accueillis par les élus mais aussi par des professionnels actifs sur le territoire comme les agriculteurs. Ces personnes formant un peu « un noyau », sont souvent restées fidèles à l'ensemble des autres manifestations organisées.

Les trois randoSCoT pour trois thématiques et trois approches différentes du territoire

1. Regards sur la rade : une balade à pied autour de la rade

Cette randoSCoT était spécialement orientée sur l'idée de la perception de la rade. L'objectif était d'essayer de recentrer cet espace qui échappe totalement au quotidien des Lorientais, alors que la ville-centre possède presque un tiers du rivage. La marche, précédée d'une traversée en bateau, était volontairement située sur la rive qui fait face à la ville/port.

L'approche par la marche devait favoriser l'échange impromptu et la spontanéité du dialogue entre randonneurs, et l'accessibilité à un linéaire côtier mal connu.

2. Échappée vers la Ria : une randonnée à vélo

Cette randonnée était destinée à amener les habitants vers un territoire à l'opposé du milieu urbain, celui des territoires dédiés à l'agriculture, aux paysages, aux espaces naturels, au littoral et, de fait, au tourisme. Ces territoires ne font pas l'objet habituellement de réflexions globales d'aménagement car ils sont dans une petite communauté de communes ne disposant pas de moyens d'ingénierie territoriale.

L'approche par le vélo permettait un déplacement lent sur une bonne distance (de presque 40 Km) et la prise de conscience d'une réelle inadaptation des infrastructures routières à ce mode de déplacement, pourtant situées au cœur d'un des sites les plus fréquentés l'été (campeurs...).

3. Traversée express : les transports collectifs comme moyen de découverte du territoire

Cette randonnée devait permettre de prendre conscience des liens géographiques (fleuves) et de ceux créés par les infrastructures (train, bus, aménagement de voies cyclables). Ces liens étant des fils conducteurs pour structurer le développement urbain : hiérarchie des noyaux de vie, économie déplacement / urbanisme...

Le rallye-SCoT, carte blanche pour découvrir le territoire

Le rallye-SCoT n'était pas prévu au départ. L'idée s'est imposée dans le sillage des randoSCoT et en accompagnement d'une grande exposition centrale.

Le principe était de découvrir le territoire, comme pour les trois précédentes randoSCoT, au travers du prisme de l'aménagement durable.

Répondre à deux objectifs : découverte et raliement

- Découvrir des lieux du territoire où des questions d'aménagement sont soulevées de manière indirecte dans le jeu : les liaisons naturelles, l'accès au littoral, la forme urbaine autour des villages, l'aménagement de la rade, les espaces naturels à protéger, la vie économique autour de l'eau (ostréiculture) les déplacements alternatifs à la voiture...

- Amener les publics à la grande exposition centrale au port de pêche.

Organisation du Rallye

Libre et gratuit, le Rallye SCoT du pays de Lorient donnait carte blanche aux habitants du SCoT pour aller découvrir seul, en famille ou entre amis des sites du pays de Lorient. Les participants évoluant à leur rythme, ont pu faire les étapes qu'ils souhaitaient à la carte en une journée, un week-end, une semaine...

Une participation grand public

96 personnes réparties en 46 équipes ont participé à ce jeu « découverte du territoire », au travers du prisme de l'aménagement durable. Ce jeu se voulait pédagogique et a rassemblé des joueurs de 3 à 87 ans.

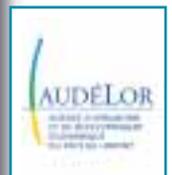
Le souhait d'aller plus loin

Les démarches utilisées ont permis de marquer la présence du SCoT dans le nouveau « paysage » des procédures d'aménagement. Tant les travaux d'élaboration que les rencontres avec les différents publics ont démontré une volonté de pédagogie avec des apports techniques et des études très élaborées qui ouvrent les débats sur certains thèmes pour de nombreuses années à venir.

LES RANDO SCoT



©AudeLor



**Agence d'Urbanisme et de Développement
Économique du Pays de Lorient**
12, avenue de la Perrière - 56324 Lorient cedex
Tél. : 33(0)2 97 88 22 44
mél : contact@audelor.com
www.audelor.com

5

CRÉER UN GROUPE CITOYEN POUR LA CONCERTATION

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 120 000
NB d'intercommunalités : 1 CA
**Date de création du périmètre
(arrêté préfectoral) : 8 décembre 1998**
Date d'arrêt : 11 juillet 2005
Date d'approbation : 11 juillet 2006
Superficie : 180 km²

CA : Communauté d'Agglomération



Contexte du défi

Le Pays de Montbéliard a souhaité mettre en place une concertation pour accompagner les réflexions engagées pour le développement de l'agglomération avant même que soit proposée, dans le cadre de la loi, la constitution de conseils de développement. L'agglomération a mis en place des outils assez classiques avec la création d'une exposition, d'un site Internet, de supports de communication et d'information aux habitants, etc.

Au-delà d'une démarche classique, la communauté d'agglomération a également souhaité impulser, en lien avec l'agence de développement et d'urbanisme, une démarche innovante en la matière. Un « groupe citoyen » a été constitué...

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

La création d'un groupe citoyen pour la concertation

L'agglomération a créé un groupe citoyen en complément des nombreux dispositifs proposés et mis en place avec le concours de l'agence de développement et d'urbanisme dans le cadre de la concertation avec la société civile (exposition, site Internet, réunions publiques, conseil de développement, etc.). Créé en 2001, le groupe a pour mission de réfléchir aux grandes questions abordées dans le SCoT.

Le groupe citoyen est composé de vingt-quatre personnes, tirées au sort parmi plus de quatre cents candidats qui ont répondu à l'appel à candidature auprès de la population. Ces vingt-quatre personnes représentent chacun des sept secteurs du Pays de Montbéliard, mélangeant les horizons professionnels, les âges, et respectant la parité hommes/femmes. Le groupe constitué en tant qu'organe consultatif va expérimenter, pendant plus d'un an, une démarche de contribution citoyenne.

Un animateur indépendant, Monsieur Maurice Born, sociologue, est mis à disposition du groupe, dont les membres signent une charte d'engagement. Le groupe travaille pendant seize mois à la rédaction d'une contribution à l'élaboration du SCoT. Se réunissant une fois par mois en séances principales en plus d'une multitude de réunions de sous-groupes, le groupe citoyen découvre bientôt la complexité d'une analyse à partir du quotidien.

Les aspects globaux, les grands thèmes directeurs du SCoT ne sont en rien apparus comme des thèmes dans lesquels le groupe pouvait s'investir. Afin de dépasser le handicap de l'abstraction de l'exposé du SCoT, le groupe citoyen a été attiré par trois thèmes, à savoir l'habitat, les circulations et les pôles industriels, constituant au premier abord la trame de l'existence : se loger, se déplacer, travailler. Trois sous-groupes se sont constitués. Le groupe citoyen a rédigé un document de plus de cent pages intitulé *Contribution citoyenne à l'élaboration du SCoT du Pays de Montbéliard*.

Ses conclusions ont été présentées aux instances de la collectivité en charge de l'élaboration du SCoT et mises en ligne sur le site Internet. Bon nombre de réflexions recoupaient de fait des préoccupations et des orientations données par les élus : hiérarchisation du réseau routier, organisation des liaisons douces et des transports en commun, développement de l'offre de logements, etc.

Cette expérience en matière de concertation a montré ses limites et la difficulté pour des non-experts d'être réellement contributeurs dans l'élaboration de projets complexes. Cette expérimentation souligne sur le fond le risque de confusion entre démocratie participative et représentative.



Expérimenter, inventer une démarche inédite de contribution citoyenne

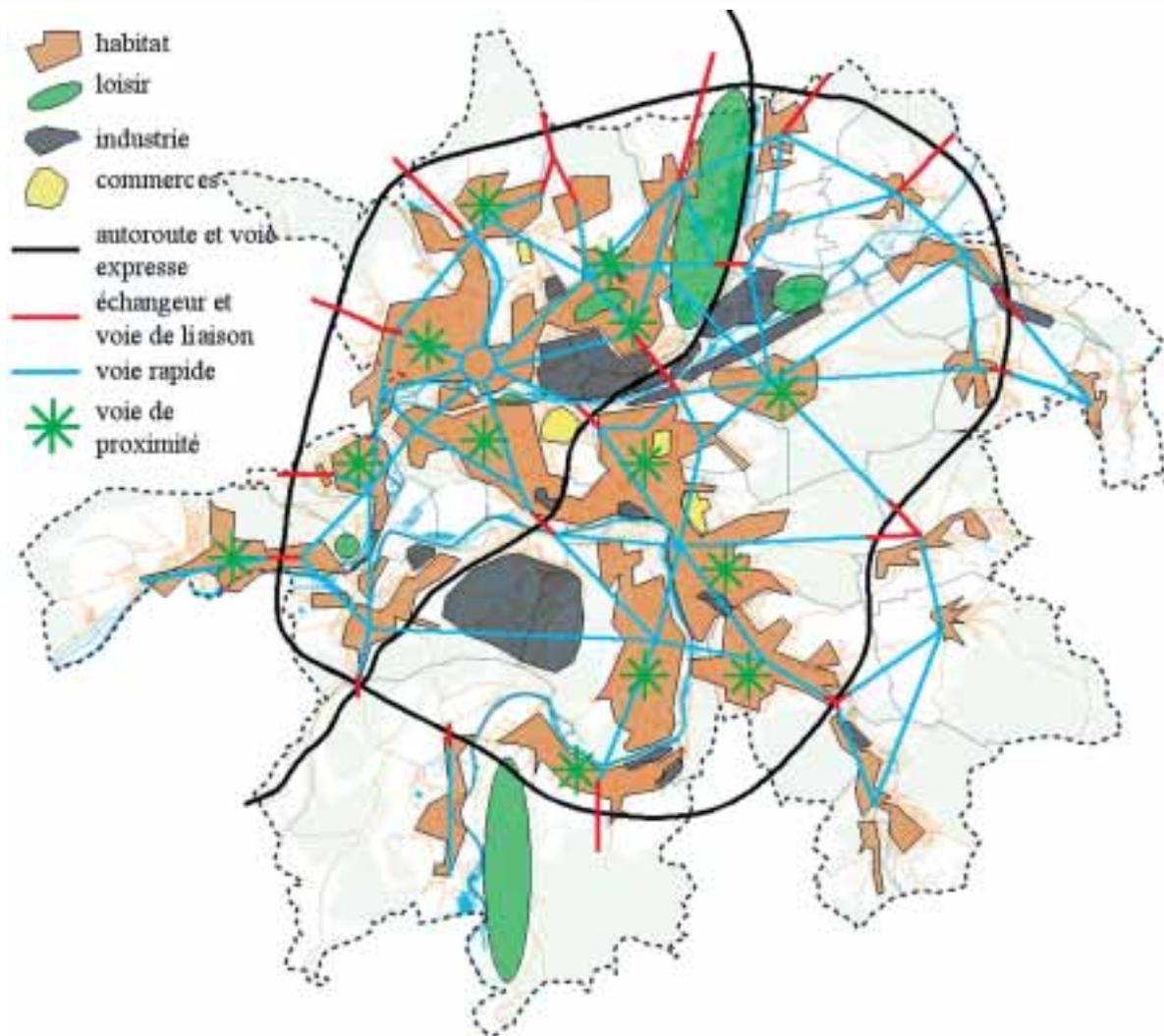
© ADU

GRUPE CITOYEN - PROPOSITION DE RÉSEAU DE MOBILITÉ



© ADU

ORGANISATION DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT À MONTBÉLIARD

**Agence de Développement et d'Urbanisme
du Pays de Montbéliard**

8, avenue des Alliés - BP 98407 - 25208 Montbéliard cedex

Tél. : 33(0)3 81 31 86 00

mél : contact@adu-montbeliard.frwww.adu-montbeliard.fr

5

ANTICIPER LES OBJECTIFS DU SCoT DANS LES PLU

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 530 000
Nb d'intercommunalités : 3 (1 CA, 2 CC)
Nb de communes hors intercommunalités : 7
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 23 octobre 2003
Date d'arrêt prévue : novembre 2008
Superficie : 1 200 km²

CA : Communauté d'Agglomération
CC : Communauté de Communes



Contexte du défi

L'élaboration du SCoT Provence Méditerranée a débuté en 2004, au moment où un nombre important de communes initiaient également leur PLU.

Dans ce contexte, les élus du syndicat mixte du SCoT ont souhaité anticiper les questions de cohérence et de compatibilité entre les PLU et le SCoT, considérant avant tout ce dernier comme une démarche collective, au-delà d'un simple document réglementaire dont l'application n'interviendrait qu'après l'approbation.

Les travaux techniques menés par le syndicat mixte et l'agence d'urbanisme devaient soutenir les communes et devancer, via les PLU, les questions de mise en œuvre des orientations du SCoT.

Pour cela, les élus du syndicat mixte ont défini leurs ambitions, préalablement au diagnostic, dans un livre blanc qui a servi de fil directeur à l'élaboration du SCoT. Les questions devant trouver une réponse ont ainsi été identifiées : limitation de l'étalement urbain, besoins en logements, cohérence urbanisme / transports collectifs, préservation des espaces naturels et agricoles...

Afin que ces questions trouvent rapidement une résonance dans les PLU, le syndicat mixte du SCoT s'est appuyé sur le dispositif d'instruction des demandes de dérogations d'ouverture à l'urbanisation, tel que mentionné dans l'article L.122-2 du Code de l'urbanisme.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Un dispositif construit à partir d'un comité technique élargi

Dès 2004 a été constitué un comité technique pour analyser les projets de PLU et les zones devant faire l'objet d'une ouverture à l'urbanisation. Ce comité se réunit environ tous les deux mois pour faire le point sur l'avancement du SCoT et pour se prononcer sur les demandes de dérogations. Il est composé, aux côtés de l'agence d'urbanisme et du syndicat mixte, de conseillers techniques de chaque secteur géographique de l'aire toulonnaise (issus des communes et des intercommunalités), de représentants de l'État et du CAUE du Var.

Le dispositif de demande de dérogation comporte trois étapes :

- la commune présente son projet de PLU au comité technique et justifie les demandes d'ouverture à l'urbanisation. Le comité technique émet un avis écrit sur ces deux éléments.

La commune met en lumière, dans une fiche « standard », les évolutions des zonages entre l'ancien et le nouveau document d'urbanisme. Cette fiche permet de rendre plus lisible la démarche et constituera plus tard un élément de suivi de l'évolution de l'occupation du sol dans l'aire toulonnaise.

L'avis du comité technique est formulé sur la base des réflexions en cours du SCoT et sur les travaux existants sur la commune, menés notamment par l'agence d'urbanisme.

L'avis du comité technique est transmis aux élus du syndicat mixte et prépare ainsi la décision du conseil syndical ;

- une présentation du PLU est ensuite assurée par les élus de la commune aux élus du Syndicat Mixte lors d'un conseil syndical. Par un premier vote, le conseil syndical se prononce, avant l'arrêt du PLU, sur l'opportunité de l'ouverture de(s) la zone(s) à l'urbanisation ;

- un deuxième vote du conseil syndical intervient après l'arrêt du PLU, vérifiant la concordance entre les demandes de dérogation et les zones effectivement ouvertes dans le projet arrêté.

Au sein de ce dispositif, l'agence d'urbanisme constitue un relais permanent entre la commune et le syndicat mixte. Elle facilite ainsi l'élaboration des PLU et du SCoT PM en assistant les communes dans l'application locale des principes et orientations du SCoT PM.

Lors d'un comité technique, des précisions ou des travaux complémentaires peuvent être suggérés à la commune. L'agence d'urbanisme peut alors contribuer aux réflexions sur le PLU aux côtés de la commune.

Elle est ainsi intervenue en 2006 pour décliner un principe de « coupure verte ». Le projet de SCoT, non encore arrêté, incitait à la préservation de cette coupure naturelle et agricole sur trois communes, dans un contexte de fort développement urbain et de risque de formation d'une conurbation. Avec la commune intéressée, en association avec l'État et les deux autres communes, l'agence d'urbanisme a ainsi permis de décliner une orientation du SCoT PM en définissant les éléments qui faisaient coupure d'urbanisation et a participé à l'écriture des dispositions du PLU visant à les préserver.



Maintenir une « coupure verte » dans un contexte de forte pression urbaine

UN PLAN PROGRAMME POUR LA COUPURE VERTE

Les espaces à conserver, les masques à créer, les vitrines à organiser et les éléments à requalifier ou à traiter



3 Séquences	Beaulieu - Chemin Long	Secteur Central	Saint Gervais - Entrée de ville
OBJECTIF	<ul style="list-style-type: none"> Supprimer l'allègement publicitaire le long de la RN88 (sur la commune de La Garde) Renforcer l'effet de masque sur le futur espace d'activités économiques du chemin long, depuis l'ASTS et au sud de la RN 88 Conclure projets à venir et remettre en cause l'existence de la masse bâtie Organiser l'effet vitrine des activités depuis la RN 88 	<ul style="list-style-type: none"> Organiser l'effet vitrine du site d'activités économiques de Gaury (visibilité et paysage) Réguler l'impact de la publicité - vitrine Sect Gérer l'impact de la signalétique Renforcer les effets de masque au sud de la RN 18 et de l'ASTS (au niveau de l'Étangrou) Relocaliser les sites d'activités perturbantes 	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer l'effet de masque au nord de l'ASTS (au niveau de l'Étangrou) et l'effet de masq Relocaliser l'activité perturbante
MOYEN	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre et renforcer les actions végétalisées - Aménager les toits et les remblais des sites lorsqu'ils implémentent l'activité Mettre en œuvre un plan d'entrée et de plantation des bandes de PV et d'ASTS en accord avec la réglementation des cônes de vue Identifier les lieux potentiels pour accueillir des activités perturbantes Élaborer un traitement local de la publicité - Gérer l'impact des enseignes, pré-enseignes et de la signalétique - Mettre en œuvre une signalétique personnalisée sur les sites à vocation économique Élaborer une charte-général d'implantation, la hauteur et l'impact extérieur du bâti 		



Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise
 Parc technologique Var-Matin
 293, route de la Seyne-sur-mer
 83190 Ollioules
 Tél. : 33(0)4 94 62 20 71
 mél : audat@wanadoo.fr

Le SCOT

6 Dispositifs de suivi et de mise en œuvre des SCoT

6

KALÉIDOSCoT

Dispositifs de suivi et de mise en œuvre des SCoT

Le législateur a rendu obligatoire le suivi des SCoT. Dans le même temps la directive européenne « Plans et programmes » approuvée en 2001 a été transposée de telle sorte que tous les SCoT sont aujourd'hui soumis à une évaluation environnementale.

Le suivi des SCoT est donc une étape essentielle et va dans le sens de l'évaluation des politiques publiques. Certains auteurs vont même jusqu'à affirmer qu'après l'approbation du SCoT, tout commence.

C'est à travers ce suivi et sa mise en œuvre que l'on verra si l'outil SCoT est bien adapté en matière de planification stratégique.

Il serait illusoire de laisser penser que ce suivi n'a pas un coût, mais c'est à ce prix que les enjeux environnementaux (réduction des émissions de gaz à effet de serre, limitation de l'utilisation des ressources de la terre, diminution et recyclage des déchets produits...) pourront être connus et traduits dans les documents de planification stratégique tels que les SCoT.

Les exemples présentés montrent cette diversité de suivi et de mise en œuvre :

- le SCoT de la région Flandre-Dunkerque a fait le choix d'une cartographie schématique de SCoT conservant l'esprit du projet global tout en le déclinant à l'échelle communale ou intercommunale ;

- le SCoT du sud du Gard s'est lancé dans une évaluation environnementale « ex ante » c'est-à-dire que l'évaluation a été étudiée avant l'approbation du SCoT. Celle-ci très en amont a permis aux acteurs de prendre conscience de la sensibilité du territoire à la nature et que l'action de l'homme et ses conséquences doivent être finement étudiées ;

- les SCoT du Pays de Saint-Omer et de l'agglomération Pays de Montbéliard se sont dotés d'outils de suivi performants et facilités par la présence d'agences d'urbanisme alors que celui de la Région de Strasbourg a largement impliqué les élus.

Beaucoup de territoires réfléchissent aujourd'hui à ce suivi et à cette mise en œuvre. C'est un véritable travail de fourmi qui est à mettre en place mais qui doit être adapté à chaque contexte local. L'important est de pouvoir faire prendre conscience aux élus de l'intérêt du suivi et de la mise en œuvre des SCoT pour le territoire. La question et le choix des indicateurs sont donc essentiels.

6

SCHÉMATISER FORTEMENT LA CARTOGRAPHIE, DANS UN SOUCI DE LISIBILITÉ ET DE LIBERTÉ DE MANŒUVRE SUR LE PLAN SPATIAL

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 272 000
Nb d'intercommunalités : 6
Nb de communes hors intercommunalités : 2
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 23 décembre 1998 étendu le 17 octobre 2002
Date d'arrêt : 30 octobre 2006
Date d'approbation : 13 juillet 2007
Superficie : 865 km²



Contexte du défi

Le SCoT de la région Flandre-Dunkerque n'a pas pour objet de modifier sensiblement les grands axes de l'organisation spatiale de cette dernière. Cette organisation a été forgée de longue date par plusieurs décisions nationales (plate-forme industrialo-portuaire, accompagnement du tunnel sous la Manche...), mais également grâce à l'observation par les responsables locaux d'une grande constance dans la vision prospective de leur territoire, et grâce à l'application d'outils de planification depuis les années 1970.

Le projet exprimé par les élus de Flandre au travers du SCoT veut donc agir beaucoup plus sur les « façons de faire », en visant un développement offrant de meilleures garanties de durabilité. Or l'infléchissement des modes de réalisation des opérations d'aménagement relève plus de l'application de règles écrites que de représentations cartographiques, l'information apportée par ces dernières ayant essentiellement trait à des questions de localisation géographique.

En conséquence, ne devenaient utiles que les représentations cartographiques ou schématiques apportant une réelle plus-value au texte, en termes de compréhension ou de localisation spatiale de certaines orientations. La lecture des règles est ainsi rendue indispensable dans l'application du SCoT, éloignant le risque de l'utilisation de la seule référence cartographique, comme cela était le cas avec les schémas directeurs.

Il s'agissait également, en application d'un principe de subsidiarité, de donner plus de liberté aux collectivités locales pour l'organisation spatiale de leurs territoires au travers de leurs PLU, moyennant le respect d'orientations précises d'aménagement qui, formulées par écrit, constituent autant de « garde-fous » vis-à-vis des éventuelles dérives.

Enfin, les élus ont exigé que cartes et schémas soient lisibles, et compréhensibles au premier coup d'œil...

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

La recherche menée par l'agence d'urbanisme a abouti à la production d'une ligne graphique originale et très éloignée des concepts présentés jusque-là aux acteurs locaux. Il s'est réellement agi d'une véritable révolution culturelle en la matière qui, une fois passée une courte période initiale d'étonnement et de scepticisme, a été bien acceptée et appropriée par les élus et les acteurs des organismes associés, et n'a pas posé de problèmes de lecture lors de la concertation avec le public.

Le fond IGN, utilisé comme support pour illustrer le diagnostic et l'état initial de l'environnement, a été complètement abandonné au profit d'une représentation extrêmement schématisée du territoire dont la plus simple expression s'apparente à un logo. Cette forme ultra-simplifiée est déclinable et « zoomable » autant que de besoin, ce qui permet de faire apparaître, avec un niveau de détail parfaitement maîtrisé, les seuls repères du territoire nécessaires à la localisation et à la compréhension générales des projets d'aménagement ou d'organisation du territoire. Ce fond schématique est systématiquement traité en couleurs froides, toute information apportée par le SCoT apparaissant dans des couleurs de gamme chaude.

La même ligne graphique donne lieu à plusieurs utilisations dans le document d'orientations générales, sous forme de cartes ou de schémas à objectif pédagogique (cf. illustrations) :

- la présentation de dispositifs s'appliquant à tout le territoire ;
- la présentation de dispositions sectorielles ;
- l'illustration de principes d'aménagement ;
- l'illustration de prescriptions particulières.

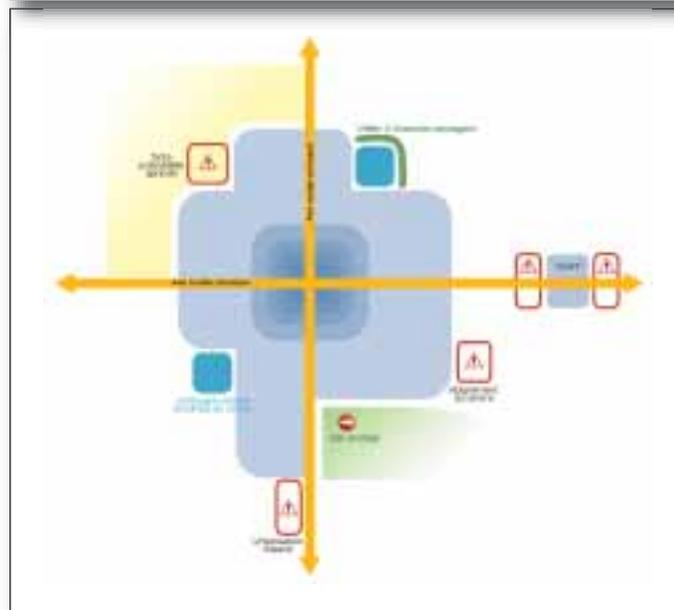
S'y ajoutent les cartes délimitant les sites dont le SCoT prescrit la protection et qui, en application des textes réglementaires, utilisent un fond parcellaire.

Bien qu'elles soient très schématiques, les cartes ne sont pas pour autant dénuées de valeur juridique : une route ou un canal, même très stylisés, sont parfaitement identifiables et constituent par exemple des limites opposables pour un projet. De même, les prescriptions illustrées sur un schéma, ainsi que la légende dudit schéma, doivent être en cohérence avec leur forme écrite dans le texte du document d'orientations générales. En revanche, cette schématisation n'enferme pas les projets dans des configurations spatiales rigides dès lors que les règles affichées (limites, prescriptions paysagères...) sont respectées.

Ainsi, à l'extrême, il n'existe pas dans le SCoT Flandre-Dunkerque de cartes destinées à orienter spatialement le développement urbain des communes : des schémas illustrent les principales prescriptions, et il revient aux PLU de définir les orientations spatiales qui, dans les communes et les EPCI, répondent à la fois à ces prescriptions et aux souhaits des municipalités.

Pour répondre au souci, exprimé par les élus du syndicat mixte, de faciliter l'appropriation du SCoT par le plus grand nombre, et principalement par les élus communaux et intercommunaux, il a été jugé préférable de ne pas surcharger inutilement la cartographie. En particulier, le choix a été fait de ne pas produire de carte de synthèse des orientations, un tel document s'avérant généralement plus généreux sur le plan de l'esthétique que sur celui de la facilité de lecture.

SCHÉMA DE PRINCIPE



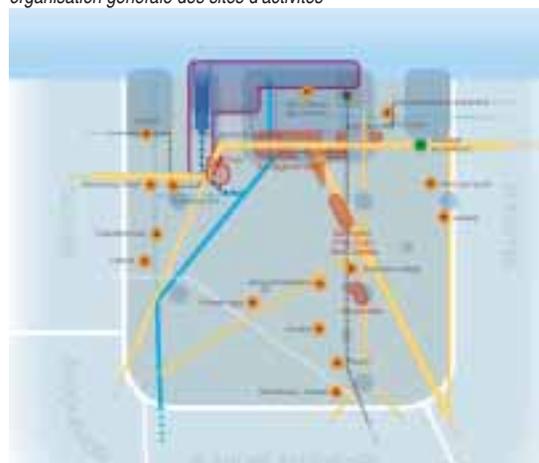
Principes aménagement : orientations de développement urbain des villages

SCHÉMA DE PRINCIPE



Présentation d'un dispositif sectoriel : l'application de la loi littoral

organisation générale des sites d'activités



- Espaces d'habitat
- Agglomération de villages au sens de la loi littoral
- Espaces d'activité
- Limites de réserves naturelles d'urbanisme doivent être prévues
- Limites des espaces proches du rivage à prévoir dans les documents d'urbanisme
- Espaces remarquables à identifier dans les plans locaux d'urbanisme
- Espaces réservés

- Réseaux d'infrastructures
- Réseaux d'activités
- Réseaux de services
- Sites d'activités de nature commerciale et industrielle
- Sites d'activités de nature résidentielle
- Réseaux de transport
- Réseaux de services

Illustration de prescriptions particulières relatives à une zone d'activités nouvelle



- Développer des zones d'activités nouvelles en lien avec les zones d'activités existantes de Graywick et Bourbourg
- Interdire le stationnement sur la D907 n°1 (D. 1), la zone n°1, suite au règlement de la RDTT
- Assurer une liaison piétonne depuis le site de Graywick

© AGUR



Agence d'Urbanisme de la Région Flandre-Dunkerque
 38, quai des Hollandais
 59140 Dunkerque
 Tél. : 33(0)3 28 58 06 30
 mél : agur@agur-dunkerque.org
www.agur-dunkerque.org

6

CONSTRUIRE UNE MÉTHODOLOGIE PARTAGÉE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 344 000
Nb d'intercommunalités : 7
Nb de communes hors EPCI : 0
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 4 septembre 2002
Date d'arrêt : 19 septembre 2007
Date d'approbation : 7 juin 2007
Superficie : 1 590 km²



Contexte du défi

Le SCoT du sud du Gard concerne un vaste territoire de près de 1600 km² qui s'inscrit pleinement dans la dynamique de croissance démographique et de développement propre à l'arc méditerranéen. Sa situation géographique, la mosaïque de milieux et de paysages qui le compose lui confèrent une grande richesse patrimoniale et environnementale. Ses habitants doivent néanmoins composer avec les contraintes inhérentes au milieu méditerranéen, que sont surtout les risques naturels et la disponibilité des ressources en eau. Dans ce contexte de forte pression exercée sur un milieu aux grandes qualités environnementales, la conduite de l'évaluation environnementale a pris tout son sens.

La transposition de la directive européenne n°2001/42 du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement en droit français (ordonnance n° 2004/489 du 3 juin 2004), a introduit la notion d'évaluation des documents de planification dans le domaine spécifique de l'environnement. Le décret n° 2005-608 du 27 mai 2005 relatif à l'évaluation des incidences des documents

d'urbanisme sur l'environnement a modifié l'article R. 122-2 du Code de l'urbanisme et redéfini le contenu du rapport de présentation du SCoT en introduisant la notion d'évaluation environnementale du schéma.

Cette nouvelle démarche ne modifie pas les principes fondamentaux de la loi SRU, mais vient formaliser une volonté d'anticiper la prise en compte des préoccupations environnementales dans la planification urbaine. Elle a donc été intégrée aux réflexions au cours de l'élaboration du SCoT du sud du Gard dont les travaux ont débuté en 2003.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

L'évaluation environnementale dans la procédure d'élaboration du SCoT du sud du Gard

Courant 2006, la mise en œuvre de l'évaluation environnementale a conduit l'agence d'urbanisme et de développement des régions nîmoise et alésienne et le syndicat mixte du SCoT du sud du Gard à réunir un groupe de travail spécifique composé notamment des services de l'État (DDE du Gard et Diren Languedoc-Roussillon). Les partenaires ont ainsi mené une réflexion commune sur la méthode dans un premier temps, puis sur la conduite de l'évaluation environnementale entre la validation du PADD et l'arrêt du projet global.

Il a été décidé de s'appuyer sur les grandes dimensions de l'environnement analysées dans l'état initial de l'environnement et sur le diagnostic territorial pour dresser la grille de référence qui se décline de la manière suivante :

- la biodiversité et les milieux naturels : espèces, milieux naturels ;
- les pollutions et la qualité des milieux : air, eaux, sols, déchets ;
- les ressources naturelles : eaux, sols et espaces, énergie, matières premières ;
- les risques : risques naturels, risques technologiques ;
- le cadre de vie : paysage, bâtiments, nuisances ;
- le patrimoine naturel et culturel : sites bâtis, sites naturels.

Cette grille a constitué le filtre de lecture des objectifs du PADD et des orientations du DOG au regard desquels ont été identifiées les incidences prévisibles, à la fois positives et négatives, du schéma sur l'environnement, ainsi que les mesures permettant de supprimer, réduire ou compenser les incidences négatives. Le caractère systématique de cette analyse a permis de détecter les problématiques environnementales insuffisamment abordées ou absentes des projets de PADD et de DOG et de compléter ou corriger les documents en cours d'élaboration (déchets, carrières notamment). Compte tenu des enjeux du sud du Gard, et des incidences prévisibles du SCoT, la démarche d'évaluation a permis de proposer un certain nombre de critères de suivi de l'environnement et du degré d'efficacité du SCoT en matière d'environnement.

La démarche d'évaluation environnementale a été perçue de manière très positive puisqu'elle a permis de remettre à plat plusieurs années de réflexion et de prendre du recul sur les choix et objectifs formulés dans le SCoT. Son apparition tardive dans le processus d'élaboration du SCoT a finalement été heureuse. Intervenant au moment de la finalisation du DOG, elle a permis des réajustements avant l'arrêt du projet. Il est néanmoins apparu des divergences sur le degré de précision attendu dans l'analyse des incidences prévisibles : notamment concernant les impacts du développement sur les milieux naturels en l'absence de spatialisation des extensions urbaines des soixante-quinze communes concernées.

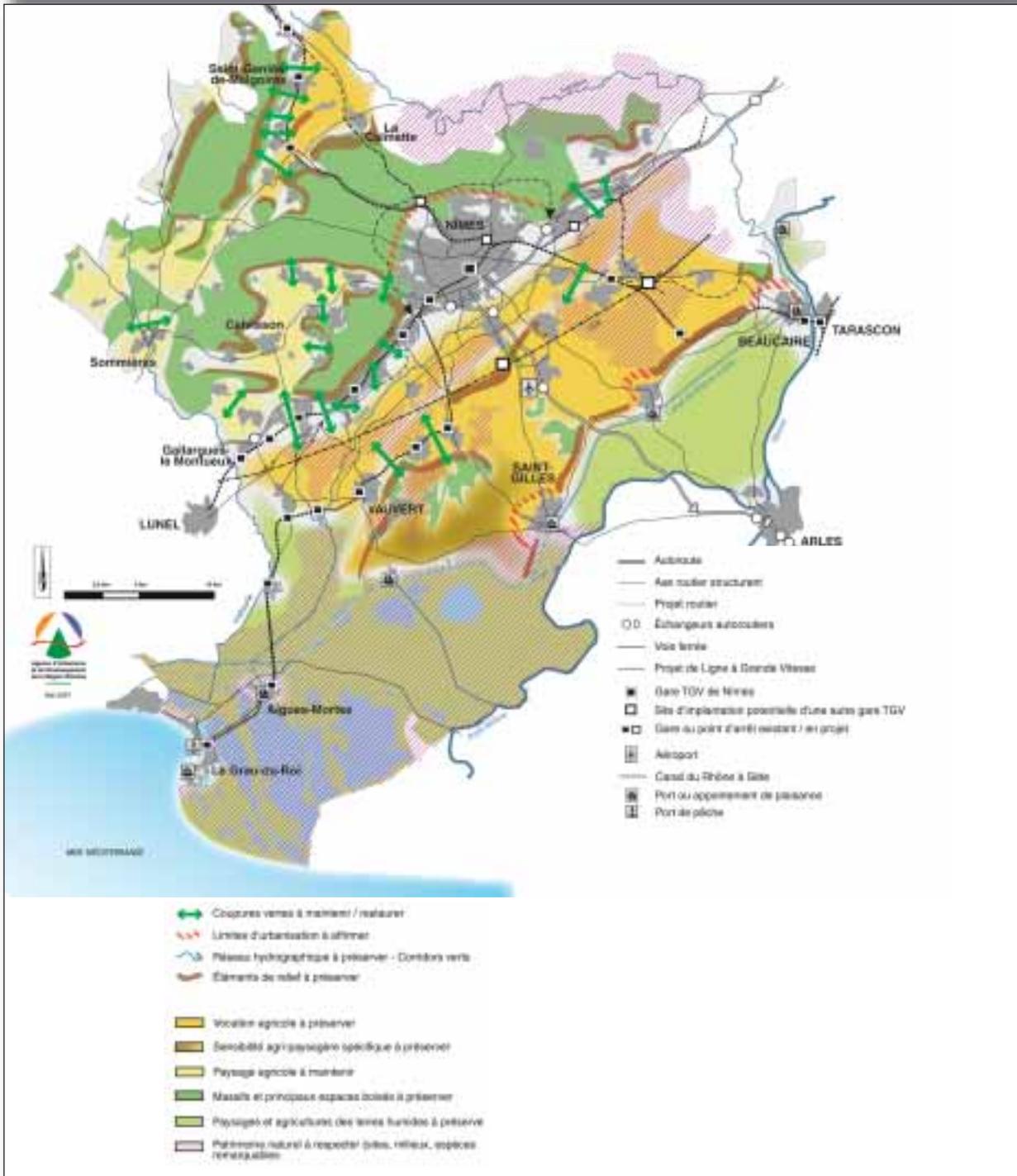
Le suivi du SCoT lancé dès l'approbation

La mission de suivi du SCoT devient l'élément central de la mise en œuvre et de l'animation du SCoT auprès des élus, des partenaires institutionnels et de la société civile. En effet, dès l'approbation, l'agence d'urbanisme s'est concentrée sur la mise en place d'un observatoire répondant non seulement à l'exigence d'évaluation des effets sur l'environnement mais plus globalement en termes de développement durable. Dans ce cadre, il est convenu d'établir avec les principaux partenaires institutionnels (Diren, DDE, département, chambres consulaires...) une grille partagée comprenant des indicateurs à la fois sociaux, économiques, et environnementaux qui pourront rendre compte de l'évolution globale du territoire. Les indicateurs retenus seront débattus, affinés et précisés par des groupes d'experts locaux réunis selon leurs compétences. Sur la base du partenariat ainsi installé, l'année 2008 sera l'année test pour établir l'état zéro de l'observatoire qui se référera à l'année 2007, date de son approbation.

L'observatoire construit pour le suivi du SCoT n'a pas vocation à devenir un diagnostic territorial annuel. Il est avant tout conçu pour être un lieu d'échanges et de débats au service des élus, fonctionnant comme un dispositif de veille et d'alerte éventuelle sur l'évolution du territoire. Il est prévu qu'une problématique spécifique du territoire (qualité des eaux, risque hydraulique, espaces naturels, etc.) fasse chaque année l'objet d'une analyse approfondie.

Enfin cet observatoire tient compte des préoccupations environnementales exprimées à l'échelle plus vaste de l'interSCoT et de l'arc méditerranéen français et ce, dans un souci de comparaison des territoires (recherche d'harmonisation des méthodes et des indicateurs).

LE SCoT DU SUD DU GARD DANS L'ARC MÉDITERRANÉEN



6

DÉVELOPPER LE CENTRE DE RESSOURCES PARTAGÉ DE L'AUDOMAROIS

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 116 000
Nb d'intercommunalités : 5
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 19 décembre 2001
Date d'arrêt : 21 septembre 2007
Date d'approbation : 7 mars 2008
Superficie : 735 km²



Contexte du défi

L'une des ambitions du SCoT du Pays de Saint-Omer est de constituer véritablement un document « vivant » qui fixe les grands axes et principes de développement de son territoire et l'accompagne de façon dynamique pour les décennies à venir. L'adaptation du territoire aux évolutions de données économiques, environnementales ou sociétales en constante évolution s'avère être, plus que jamais, une nécessité.

Dans ce contexte, la stratégie de mise en œuvre du SCoT et le dispositif d'évaluation qui l'accompagne ont été au cœur des réflexions stratégiques menées lors de son élaboration et constituent indéniablement des facteurs clés de la réussite et de la pertinence du projet de territoire.

Ainsi, lors de l'élaboration du SCoT, les élus du syndicat mixte Lys Audomarois ont acté son processus de mise en œuvre en inscrivant, dans le document, un phasage des opérations à dix ans. Celui-ci fera l'objet d'un suivi permanent sous l'égide d'une « Conférence territoriale permanente du SCoT ».

Afin d'alimenter les travaux de cette conférence, il sera donc nécessaire d'évaluer en continu les avancées du schéma. Cette évaluation s'effectuera au travers, notamment, des différents observatoires développés par le Centre de Ressources Partagé de l'Audomarois animé par l'agence d'urbanisme.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Une valorisation permanente et continue des observatoires du Centre de ressources partagé de l'Audomarois, dans le cadre du suivi du SCoT :

L'analyse des résultats de l'application du SCoT nécessitera une observation fine et dynamique dans le temps de certains phénomènes sur le territoire, basée sur le suivi d'un certain nombre d'indicateurs. Ainsi le dispositif de suivi doit être configuré dès l'élaboration du SCoT, pour être parfaitement opérationnel après son approbation.

Un outil au service de l'observation du territoire : le Centre de ressources partagé de l'Audomarois (CeRPA) développé par l'agence d'urbanisme et de développement de la région de Saint-Omer.

Le CeRPA assure depuis quelques années une mission d'intelligence du territoire à destination du pôle « Études » de l'Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Saint-Omer d'une part, et de l'ensemble des partenaires et acteurs locaux d'autre part. Sa fonction est de capitaliser les données nécessaires à l'exercice de cette mission, d'initier des opérations de veille stratégique permanentes et ponctuelles, d'assurer le traitement et l'analyse de ces éléments, afin de diffuser des informations pertinentes aux acteurs concernés, et ce, dans un souci d'aide à la décision.

Ces missions d'observation sont indissociables du rôle des agences d'urbanisme et de développement. L'article L121-3 du Code de l'urbanisme stipule ainsi que « les agences d'urbanisme ont notamment pour mission de suivre les évolutions urbaines ». Le développement d'observatoires modernes et performants au sein de l'agence s'impose dans une logique d'« observation - information - action - évaluation » à l'échelon local, ce travail permanent et approfondi de collecte, d'organisation et d'analyse d'informations constituant un préalable indispensable à l'établissement de tout diagnostic ou analyse prospective.

Les travaux conduits dans le cadre des différents observatoires sont au service de la décision politique. Ils fournissent un appui à la définition des actions et à leur évaluation et constituent par ailleurs un outil d'échange grâce auquel les acteurs locaux peuvent construire une vision partagée sur le diagnostic et les actions à conduire.

Ainsi, dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT, le CeRPA développera plusieurs observatoires thématiques :

- un observatoire « foncier / immobilier » ;

- un observatoire « zones d'activités » ;
- un observatoire de l'emploi ;
- un observatoire « habitat » ;
- un observatoire « mobilité / déplacements » ;
- un observatoire « environnement » ;
- ...

Chaque observatoire s'appuie sur une liste d'indicateurs pérennes pour lesquels la collecte ou la production de données est permanente et organisée. Afin de sécuriser cette collecte, l'agence d'urbanisme s'appuie sur des organismes partenaires et pourvoyeurs de données avec lesquels sont signées des conventions de partenariats et d'échanges de données. Associés aux travaux des observatoires, ces différents organismes interviennent également en tant qu'experts.

L'ensemble des observatoires fait l'objet de publications trimestrielles, semestrielles ou annuelles selon le choix des partenaires, et la fréquence de mise à jour des indicateurs.

Les travaux d'évaluation de la mise en œuvre du SCoT :

Les publications des observatoires du CeRPA pourront servir de support aux travaux de la commission SCoT du syndicat mixte Lys Audomarois, et de la Conférence territoriale permanente du SCoT, instance régulatrice associant d'autres partenaires, qui se réuniront périodiquement pour suivre la mise en œuvre du SCoT et en évaluer les résultats.

Des évaluations pourront ainsi être menées, par thématique, sans attendre l'échéance de dix ans après l'approbation, prévue par la loi. Le choix des indicateurs devant témoigner des évolutions du territoire est guidé par plusieurs considérations. En effet, les indicateurs doivent à la fois être exploitables, représentatifs des enjeux qui caractérisent le territoire, et faciles à obtenir avec les moyens dont on dispose, selon une périodicité leur permettant de rendre compte d'évolutions. En fonction d'une possible évolution des moyens, ou éventuellement de la mise en évidence d'enjeux sur le territoire, la liste des indicateurs ne sera pas figée dans le temps, et pourra évoluer au gré des opportunités.

EXEMPLES D'OBSERVATOIRE



Situation de l'emploi salarié : Une mauvaise année 2005

Evolution générale

En 2005 : 31 641 emplois salariés sur le bassin d'emploi de Saint-Omer, contre 29 200 en 2004.

Le Pays de Saint-Omer conserve plus de 10% des emplois salariés du Pas-de-Calais.

Perte de 743 emplois entre 2004 et 2005

Gain de 1 070 emplois entre 1999 et 2005

Les faits marquants :

Sur la période « 1999-2005 », le nombre d'emplois salariés du Pays de Saint-Omer a connu une hausse de 6,2 %. Cependant, entre 2004 et 2005, le territoire connaît la baisse annuelle la plus importante depuis sa création en 1993, à savoir une perte de 743 emplois. Des créations d'emplois se poursuivent plus les années suivantes sur le bassin d'emploi en 2006.

Cette évolution est influencée entre autres par les communes de la Communauté de Communes de la Vallée et la Communauté de Communes du Pays de La Bassée qui

AUD Publication de l'Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Saint-Omer - Imprimé par nos soins.
 Rue Albert Camus - BP87 - 62968 Longuenesse Cedex, Tél. : 33 (0)3 21 38 01 62
 Fax : 33 (0)3 21 38 41 61 - Email : accueil@audrso.fr



Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Saint-Omer
 Rue Albert Camus BP87 - 62968 Longuenesse cedex
 Tél. : 33(0)3 21 38 01 62
mél : accueil.audrso@wanadoo.fr
www.aud-stomer.fr

6

METTRE EN PLACE UN DISPOSITIF DE SUIVI PÉRENNE

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 120 000
Nb d'intercommunalités : 1 CA
Nb de communes hors intercommunalités : 0
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 8 décembre 1998
Date d'arrêt : 11 juillet 2005
Date d'approbation : 11 juillet 2006
Superficie : 180 km²

CA : Communauté d'Agglomération



Contexte du défi

Un dispositif performant de suivi des impacts des politiques publiques au service du suivi / évaluation du SCoT

Comme le prévoit la loi SRU, l'agence accompagne les collectivités dans la définition des stratégies de développement dans le cadre de son programme de travail partagé. Ainsi l'ADU a-t-elle été impliquée dans la construction des principaux documents cadre : SCoT, PLH, PDU, projet et contrat d'agglomération, charte de Pays, contrat métropolitain, programme de redynamisation économique, développement des filières de diversification, création du pôle de compétitivité.

Les partenaires ont confié à l'agence la tenue de plusieurs tableaux de bord pour le suivi de l'impact de ces stratégies : PDU, PLH / habitat. Ces tableaux de bord s'appuient sur des indicateurs renseignés par des données collectées ou produites en permanence par l'agence dans le cadre d'observatoires thématiques.

En effet, depuis près de vingt ans, l'ensemble des partenaires missionnent l'ADU sur la capitalisation de

données nécessaires à la compréhension des dynamiques à l'œuvre et des perspectives d'évolution. Cette capitalisation concerne des données multithématiques (observatoires emploi, démographie, habitat, transports et mobilités, immobilier d'entreprises...) et à plusieurs échelles avec un souci de comparaison systématique avec d'autres agglomérations aux niveaux national et international. L'agence assure ainsi une mission d'intelligence du territoire : aide à la décision, veille stratégique, information et diffusion régulière, prospective...

Ces données permettent d'objectiver les débats, d'éclairer les politiques publiques et de traduire les enjeux au regard des problématiques et des atouts du territoire.

La capitalisation des données et l'existence de ces observatoires ont permis d'alimenter les réflexions SCoT, d'élaborer un diagnostic, plusieurs scénarios et de créer un tableau de bord dédié au suivi du SCoT.



RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Un tableau de bord développement durable dans le cadre du SCoT

L'agence de développement et d'urbanisme a mis en place un dispositif de suivi qui facilite la posture de passage de planification à la programmation. Elle a également créé un tableau de bord d'évaluation du SCoT qui intègre des indicateurs quantitatifs et qualitatifs définis avec l'ensemble des partenaires : services de l'État, communes, département, associations, etc. Ce tableau de bord du développement durable doit permettre de suivre l'impact des orientations du SCoT : consommation foncière, renouvellement urbain, construction de logements, etc.

Si ce tableau de bord s'appuie sur plusieurs des observatoires existants, il développe des champs nouveaux d'observation plus complexes comme la mixité urbaine, la création de centralités ou l'évolution des densités au regard des formes urbaines. En outre, certains indicateurs qualitatifs nécessitent des études particulières : évolution du grand paysage, biodiversité, etc.

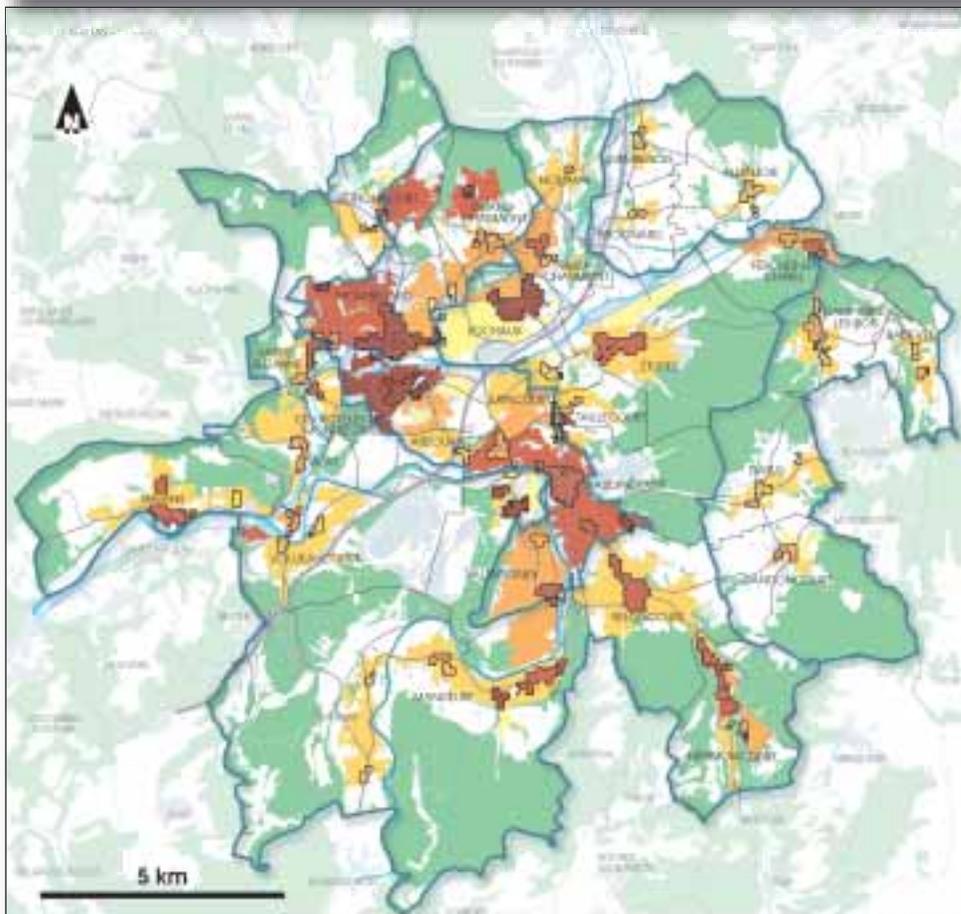
Les résultats des indicateurs sont débattus avec l'ensemble des partenaires de la mise en œuvre du SCoT. Ils sont utilisés lors d'un bilan global annuel mais également lors de chacune des réunions du groupe SCoT élargi (cf. pilotage partagé).

Le tableau de bord a déjà permis d'alerter sur l'avancement de certaines actions qui conditionnent la réussite du projet de développement, tel le rythme de construction de logements par exemple.

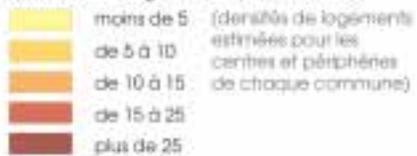
Des évaluations pourront ainsi être menées sans attendre l'échéance de dix ans après l'approbation prévue par la loi et déclencher si nécessaire des ajustements du SCoT lui-même.

La mise en œuvre de ce tableau de bord développement durable est explicitement mentionnée dans le document introductif du SCoT et dans le PADD soulignant la volonté de la collectivité et de ses partenaires de se doter d'un outil de suivi permanent. Le tableau de bord est également indiqué dans le DOG comme étant un outil d'évaluation de mesures précises : exigences de densité urbaine, de mixité, de consommation foncière, etc.

DENSITÉS DE LOGEMENTS PAR LOCALISATION



Nombre de logements par hectare



Périmètres de centralité



Typologie urbaine du SCOT



1. Coeur d'agglomération
2. Bourgs dans les vallées
3. Villages en réseau

Source : ADU 1999/2002
Mars 2003


**Agence de Développement et d'Urbanisme
du Pays de Montbéliard**

8, avenue des Alliés - BP 98407 - 25208 Montbéliard cedex

Tel. : 33(0)3 81 31 86 00

mél : contact@adu-montbéliard.fr

www.adu-montbéliard.fr

6

IMPLIQUER FORTEMENT LES ÉLUS DANS LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI

CARTE D'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

Nb d'habitants : 600 000
Nb d'intercommunalités : 1 CU et 12 CA
Date de création du périmètre (arrêté préfectoral) : 30 décembre 1998
Date d'arrêt : 21 mars 2005
Date d'approbation : 1 juin 2006
Superficie : 1 100 km²

CA : Communauté Urbaine
 CC : Communauté de Communes



Contexte du défi

Le SCoTers reflète une forte dynamique intercommunale avec un territoire entièrement couvert par les communautés de communes. Le passage d'une intercommunalité de gestion (réseaux d'assainissement, ordures ménagères...) à une intercommunalité de projet a facilité les démarches partenariales en matière d'aménagement de l'espace et favorisé la mobilisation des élus autour du SCoTers. Document de référence, il a été l'occasion de réfléchir à un projet de territoire commun, cohérent à l'échelle de la région de Strasbourg. Par essence même, le SCoT ne peut seul traduire toute la richesse de ce projet. Document de prescriptions et non de recommandations, document de cohérence globale et non de décision locale, document de planification et non de gestion, de financement ou de programmation, le SCoT est tributaire de la manière dont il va être mis en œuvre à travers :

- une déclinaison dans des documents relais à des échelles inférieures (PLU) ou sur des objets plus sectoriels (PDU, PLH...) ;
- une coordination des différents partenaires techniques et financiers de sa mise en œuvre (autorités organisatrices de transport, autorités compétentes en matière d'habitat social...) ;
- un suivi pour anticiper les risques de dérive et accompagner l'évolution du territoire et de la société sans

figer une vision du territoire qui ne serait plus adaptée aux circonstances.

Sensibilisés dès le PADD à la nécessité d'un processus de suivi et d'accompagnement de la mise en œuvre, les élus ont souhaité inscrire les ambitions du syndicat mixte dans le SCoTers. Dès l'approbation, le comité syndical a engagé son programme de travail avec l'ensemble des partenaires sur six champs :

- l'accompagnement des élus pour faciliter la mise en œuvre du schéma ;
- la pédagogie, pour mieux comprendre les orientations les plus sujettes à interprétation et identifier les outils disponibles ;
- la cohérence avec une réflexion plus large à l'échelle interSCoT et sur les questions transfrontalières ;
- la traduction, pour favoriser en amont le dialogue sur la compatibilité des plans locaux d'urbanisme, des grandes opérations d'aménagement et des documents de programmation (programme local de l'habitat...) ;
- l'alerte et l'évaluation, à travers un dispositif de suivi conçu pour déboucher sur l'action ;
- la communication vers l'ensemble des acteurs du territoire.

RÉPONSE APPORTÉE PAR LE SCoT

Une implication forte des élus et la poursuite du partenariat avec les personnes publiques associées

Le maintien d'une forte dynamique de projet au cours de la mise en œuvre et du suivi du SCoTers s'appuie sur des commissions d'élus et de personnes publiques réunies autour des orientations les plus délicates du SCoTers: « articuler urbanisation et transport en commun », « Habitat – foncier : produire 4 000 logements par an », « Structurer le territoire : le rôle des bourgs-centres ». L'Adeus anime ces commissions et alimente la réflexion à travers des visites et la réalisation d'outils pédagogiques.

Un groupe d'élus analyse la compatibilité des modifications et révisions de PLU avec le SCoTers et propose si nécessaire des pistes d'amélioration. Plus d'une vingtaine de dossiers ont déjà été examinés par le groupe de travail.

Une ouverture vers la société civile

Si les chambres consulaires et les représentants des associations de protection de la nature ont participé à l'élaboration du SCoTers, l'objectif de la phase de mise en œuvre est d'aller plus loin dans l'opérationnel avec les acteurs du territoire : le premier séminaire de mise en œuvre du SCoTers organisé en février 2007, a mis en lumière les attentes des acteurs en matière de mobilisation du foncier autour des gares (RFF, SNCF, autorités organisatrices de transports...), de production de logements aidés (bailleurs sociaux, délégataires des aides à la pierre...) et de meilleure compréhension des effets du SCoTers en matière économique (grandes entreprises, hypermarchés, agence de développement économique du Bas-Rhin...). Trois « Stammtisch » se sont ouverts à l'automne 2007 pour remplir le rôle de laboratoires d'idées et d'échanges en la matière.

Suivi : construire une démarche d'évaluation et d'alerte

Les obligations de la loi SRU en matière d'évaluation et les objectifs que s'est fixés le syndicat mixte pour le suivi peuvent se traduire selon deux grands axes de travail :

- l'anticipation du risque de dérive par rapport aux orientations du SCoTers (rôle d'alerte annuel) ;
- la construction d'un référentiel d'évaluation des résultats à dix ans.

Le Syndicat mixte suit ainsi l'application du SCoTers dans les documents d'urbanisme locaux et mesure l'état d'avancement de la réalisation du SCoTers au regard des orientations du schéma.

Plus qu'un ensemble d'indicateurs de contexte, il s'agit pour chaque orientation majeure du SCoTers d'élaborer des indicateurs ayant un effet décisionnel direct identifiable sur l'aménagement afin de différencier, dans la mesure du possible, l'effet du SCoT de celui d'autres politiques. L'objectif est de fournir aux élus un outil d'aide à la décision opérationnel, débouchant sur l'action.

L'Adeus a présenté au comité syndical, le 1er juin 2007, un état zéro et les premières tendances d'évolution du territoire. Un comité technique de suivi, regroupant les partenaires du syndicat mixte (Région Alsace, département du Bas-Rhin, communauté urbaine de Strasbourg, État) permet d'affiner le référentiel de suivi et de mutualiser certains indicateurs.



CONCLUSION

Huit ans après la promulgation de la loi SRU, il a été intéressant d'en faire un premier bilan, à partir des SCoT dans lesquels les agences d'urbanisme ont été impliquées. Vingt SCoT ont ainsi été présentés, ainsi que le schéma directeur d'Ile-de-France et l'interSCoT de la région lyonnaise regroupant dix SCoT.

Chaque agence a mis en évidence, à travers les fiches, les éléments qui lui paraissaient les plus significatifs ou innovants pour mener à bien ces exercices de planification stratégique.

Aujourd'hui, la plupart des territoires à enjeux urbains sont couverts par des SCoT pilotés souvent par un syndicat intercommunal ou mixte. Ce dernier regroupe la plupart des acteurs publics, en particulier les collectivités territoriales ayant compétence en matière d'aménagement.

La carte d'identité globale des SCoT repérés dans cet ouvrage montre qu'à une exception près, ils couvrent un territoire d'au moins 100 000 habitants, voire souvent de 200 000 habitants ou plus. À quelques exceptions près, ils correspondent globalement à l'aire urbaine de 1999, c'est-à-dire au bassin de vie et regroupent plusieurs intercommunalités (communautés urbaines, d'agglomération et de communes). Sans être un critère déterminant, la superficie des SCoT se situe entre 180 et 1 600 km² et la population couverte de 30 000 à un million d'habitants. Quant aux densités, elles s'étendent de 135 à 1 666 hab./km² selon les territoires et pour beaucoup d'entre elles se situent plutôt autour de 300 hab./km².

Il ressort également de cette carte d'identité que le délai d'élaboration d'un SCoT, entre la détermination du périmètre par arrêté préfectoral et l'approbation par délibération du maître d'ouvrage est de l'ordre de quatre, cinq ans, ce qui peut paraître souvent énorme compte tenu de la durée de vie de dix ans d'un SCoT voulue par le législateur, mais qui est souvent nécessaire compte tenu des enjeux territoriaux stratégiques et de gouvernance à plusieurs niveaux qu'il convient d'animer.

Cette première génération de SCoT permet de mettre en cohérence le développement des territoires et la préservation des espaces non urbanisés, tout en mettant en évidence le fonctionnement et la complémentarité de ces différents espaces. Les espaces urbanisés et les espaces non urbanisés ne doivent plus s'opposer par l'extension des uns au détriment des autres.

KALÉIDOSCOT

Les premiers doivent donc être organisés autrement pour faire la ville sur elle-même, en organisant des pôles urbains hiérarchisés desservis par des transports collectifs et regroupant des services aux habitants. Les seconds doivent être organisés selon leur fonctionnement qui est globalement assez mal appréhendé et mal connu.

La plupart des SCoT de cette première génération ont ce projet d'aménagement en commun, pour éviter aux espaces non urbanisés d'être grignotés au fil du temps et préserver ainsi leurs équilibres.

En ce qui concerne les espaces préservés et/ou valorisés, cette première génération de SCoT met en évidence la nécessité de mettre en réseau les espaces naturels. Certains projets sont intitulés « trame verte et bleue », d'autres mettent en évidence les corridors biologiques ou les continuités écologiques. Contrairement aux anciens schémas directeurs, ces espaces ne sont plus seulement considérés comme des espaces protégés voire muséifiés, mais comme des espaces fonctionnels indispensables au territoire. La prise de conscience générale de ne plus gaspiller et de laisser des territoires pollués aux générations futures se fait aussi ressentir à l'échelle des SCoT qui sont avant tout des outils de planification stratégique.

En tant que plans et programmes européens, cette première génération de SCoT est aussi confrontée à une évaluation environnementale, c'est-à-dire que les conséquences du projet d'aménagement sur l'environnement doivent être analysées et les mesures compensatrices prévues si nécessaire. Cette évaluation est un plus et ne doit pas être considérée comme une contrainte supplémentaire, d'autant qu'elle peut être faite très en amont, parallèlement au projet d'aménagement. On parle souvent d'une évaluation ex ante, qui peut être mise en place avant l'arrêt du SCoT mais également d'une évaluation in itinere pour une meilleure appropriation du processus d'élaboration du projet.

Le SCoT approuvé, il serait illusoire de considérer que tout est fini. Tout commence, car le SCoT doit être mis en œuvre. Or le syndicat mixte ou intercommunal n'ayant pas les compétences pour traduire ses orientations dans les politiques locales, assisterons-nous à un développement du contentieux en matière d'articulation entre les SCoT et les PLU ou à une application plus étendue du principe de subsidiarité au bénéfice des collectivités décentralisées ? Ce sont les collectivités territoriales (communautés urbaines, d'agglomération, de communes ou communes) qui les mettent en œuvre à travers les politiques sectorielles dont elles ont la charge (habitat, déplacements, foncier, économie, environnement, social...). Il ne faut pas oublier non plus les autres acteurs publics du territoire (État, Région, Département, AOT...) qui ne peuvent pas faire partie du syndicat mixte du SCoT (syndicat dit-fermé) mais qui pourtant auraient un

rôle de cohérence et de coordination à jouer, compte tenu de leurs compétences ou prérogatives. En revanche, le syndicat mixte peut tenir le rôle d'animateur territorial, notamment à travers une information et communication en continu à destination des communes et communautés par une sorte « de porter à connaissance de la compatibilité » et puisque de nombreux acteurs en font partie. Avec les schémas directeurs, les structures porteuses n'ont eu qu'un rôle très limité ou dans certains cas ont même disparu. Avec les SCoT, cette disparition n'est plus possible et la structure porteuse peut être un lieu de débat, d'échanges et d'animation territoriale. Néanmoins le législateur n'a pas souhaité conserver la possibilité d'intégrer les Départements et les Régions à la structure porteuse des SCoT.

De même, les prérogatives de l'État en matière d'aménagement telles que celles concernant les secteurs à risques (risques naturels ou technologiques), les secteurs littoraux ou de montagne vont-ils être intégrés dans les SCoT et comment ?

Sans avoir encore énormément de recul en ce qui concerne les mises en œuvre de cette première génération de SCoT, elles paraissent aussi importantes que l'élaboration des SCoT.

Cette mise en œuvre va obligatoirement passer le lien de compatibilité avec les PLU, documents de planification locale, souvent à l'échelle communale. Outre le changement d'échelle, c'est aussi un changement temporel qui va avoir lieu ; il n'est pas possible d'imaginer que tous les PLU soient révisés en même temps, juste après l'approbation du SCoT. Pourtant tous les PLU doivent être mis en compatibilité avec le SCoT approuvé. Cette difficulté existait déjà avec les schémas directeurs mais risque d'être amplifiée avec les SCoT qui ne possèdent plus de carte générale de destination des sols. Les choix d'aménagement du SCoT ne peuvent pas être localisés et transposés facilement dans les PLU. C'est à travers cette mission de suivi et d'applicabilité des orientations du SCoT que les agences doivent jouer un rôle d'interface dans la pérennité du dispositif mais également de veille et d'alerte par la mutualisation des connaissances afin d'être pleinement un outil d'aide à la décision territoriale.

Des évolutions législatives étant en préparation, la FNAU insiste sur le fait de renforcer la portée des SCoT, en particulier à travers les PLU qui seraient d'autant plus percutants qu'ils seraient intercommunaux.

KALÉIDOSCOT

BIBLIOGRAPHIE

SCoT PUBLICATIONS FNAU/CERTU
(bibliographie signalétique et chronologique)

OUVRAGES

- Habitat et formes urbaines. Densités comparées et tendances d'évolution en France, Paris, Fnau, 2007, 272 pages
- Des aires urbaines...aux systèmes métropolitains. Une première approche Paris, Fnau, 2006, 64 pages
- La démarche Scot-témoins - La prise en compte des activités économiques et des équipements commerciaux, journée d'échanges du 4 octobre 2006, Lyon, Certu/Dghuc, 2006, 48 pages
- La démarche SCoT-témoins - La prise en compte de l'habitat et du foncier dans les SCoT, journée d'échanges du 31 mai 2006, Lyon, Certu/Dghuc, 2006, 40 pages
- Séminaire Fnau/SCoT des 13 et 14 juin 2006 à Reims : la problématique foncière dans les SCoT et l'urbanisme commercial dans les SCoT. Suivi d'un CD, Paris/Reims, Fnau/Audrr, 2006, non paginé.
- La démarche SCoT-témoins. L'articulation entre SCoT et projet de territoire (charte de pays, projet d'agglomération, journée d'échanges du 2 février 2005, Paris, Dghuc, 2005, 40 pages
- Quelles ambitions pour quelles échelles de territoires ? Rencontre nationale des SCoT des 2 et 3 mai 2005 à Bordeaux. Les Actes, Paris, Dghuc, 2005, 52 pages
- Transports publics et déplacements dans les schémas de cohérence territoriale, colloque du 13 novembre 2005 à la Maison de la Chimie, Paris, Gart, 2005, pag.mult.
- La démarche Scot-témoins. La prise en compte de l'environnement dans les SCoT, journée d'échanges du 28 septembre 2005, Lyon, Certu/Dghuc, 2005, 44 pages
- La démarche SCoT-témoins. La concertation dans l'élaboration des SCoT, journée d'échanges du 12 mai 2004, Paris, Dghuc, 2004, 24 pages.
- La démarche SCoT-témoins. Le management de l'élaboration des SCoT, journée d'échanges du 5 octobre 2004, Paris, Dghuc, 2004, 32 pages.
- SCoT et déplacements. Problématique et méthodes, Lyon, Certu, 2004, 337 pages.
- Le Schéma de cohérence territoriale. Contenu et méthodes, Lyon, Certu/Dghuc, 2003, 110 pages

PRODUCTIONS DES AGENCES D'URBANISME
(signalétique, chronologique et alphabétique de nom de villes)

- Agence d'urbanisme et d'aménagement du Territoire Toulouse aire urbaine, Contribution interSCoT, études préalables aux diagnostics des Scot. GIP d'aménagement et de développement du territoire de l'aire urbaine de Toulouse, 2008, 162 pages
- Agence d'urbanisme et de développement Clermont-Métropole, Bilan de l'évolution urbaine 1995-2005 Schéma de cohérence territoriale du grand Clermont- phase 1 Diagnostic, 2007, 57 pages
- Agence d'urbanisme et de développement Clermont-Métropole, Qu'est ce qu'un Scot ? éléments pour une approche méthodologique, 2007, 14 pages
- Agence d'urbanisme de la région grenobloise, Les apports d'un schéma de cohérence territoriale au regard du schéma directeur de la région grenobloise, 2007, 10 pages
- Agence d'urbanisme de la région grenobloise, Les ateliers du chrono-aménagement. Restitution du 11 juillet 2007 ; la méthode de travail des ateliers, le rappel du contenu, 2007, 12+18+8+11p
- Agence d'urbanisme de la région grenobloise, Prospective 2025 groupe de suivi du 10 mai 2007, 2007, 43 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Capacités d'accueil de logements supplémentaires 2005-2030 : territoire du Sepal, 2007, 47 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Capacités d'accueil de logements supplémentaires 2005-2030 : commissions territoriales hors Lyon et Villeurbanne, 2007, 39 pages
- Agence de développement et d'urbanisme du pays de Montbéliard, Tableau de bord SCoT, temps 0, 2007, 83 pages
- Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise, SCoT de l'agglomération orléanaise : document arrêté le 21 juin 2007, 2007, pag.mult.
- Agence d'urbanisme et de développement de la région de Reims, SCoT approuvé le 3 décembre 2007 par le comité syndical du SIEPRUR, 2007, 250 pages
- Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennais, SCoT du Pays de Rennes approuvé le 18 décembre 2007, 2007, 33 + 117 + 47 + 62 pages
- Agence d'urbanisme et d'aménagement du Territoire Toulouse Aire urbaine, Révision du schéma directeur de l'agglomération toulousaine, 2007, 291 pages
- Agence d'urbanisme et de développement Clermont-Métropole, Attente d'acteurs-Enquête 2e trimestre 2006, 2007, 56 pages
- Agence d'urbanisme et de développement Clermont-Métropole, Diagnostic synthétique du SCoT, 2007, 21 pages
- Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, SCoT Sud Loire : projet arrêté 20 décembre 2007, 2007, support optique.
- Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, De nouveaux enjeux pour les zones rurales du Sud Loire, 2007, 8 pages

- Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, SCoT de l'Alsace du Nord - Document d'orientations générales. Dossier arrêté le 28 décembre 2007, 2007, 37 pages
- Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, SCoT de l'Alsace du Nord - projet d'aménagement et de développement durable. Dossier arrêté le 28 décembre 2007, 2007, 27 pages
- Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, Rapport de présentation - dossier arrêté le 28 décembre 2007, 2007, 389 pages
- Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, Guide pratique : du PLU à l'opérationnel, 2007, non paginé.
- Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, Bilan des études 2006 pour le suivi et la mise en œuvre du SCoTers, 2007, non paginé.
- Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, Rapport de présentation - Scot approuvé le 13 juillet 2007 rendu exécutoire le 16 octobre 2007, 2006, 254 pages
- Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, Projet d'aménagement et de développement durable. Scot approuvé le 13 juillet 2007 rendu exécutoire le 16 octobre 2007, 2006, 54 pages
- Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, Document d'orientations générales - SCoT approuvé le 13 juillet 2007 rendu exécutoire le 16 octobre 2007, 2006, 147 pages
- Agence d'urbanisme de la région grenobloise, La constructibilité limitée en l'absence de SCoT : chantage ou incitation à la planification intercommunale ?, 2006, 20 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Fiche pratique interSCoT : outils de développement et de planification de l'aire métropolitaine lyonnaise, 2006, 7 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, InterSCoT : atelier représentation janvier-mai 2006 : vers de nouvelles représentations métropolitaines partagées, 2006, 25 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, SCoT agglomération lyonnaise : 2006 la vision politique : Padd avant-projet : version provisoire du 27 juin 2006, 2006, 83 pages
- Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Montbéliard, SCoT : approbation du conseil de Communauté d'agglomération du 22 mai 2006, 2006, non paginé.
- Agence d'urbanisme de la région nantaise, État initial de l'environnement, 2006, 142 pages
- Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise, Les liens de compatibilité SCoT PDU PLH PDU, 2006, 4 pages

- Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise, SCoT de l'agglomération orléanaise : rappels juridiques, 2006, 4 pages
- Agence d'urbanisme et de développement de la région de Reims, Révision du SCoT. Séminaire de travail du 17 mars 2006 : volets Habitat-Démographie-Déplacements-Développement économique et gestion de l'espace, 2006, pag.mult.
- Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennais, Les carrefours des SCoT : habiter et se déplacer en Ile et Vilaine. Carrefour du 29 juin 2006 à Fougères, 2006, 14 pages
- Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, SCoTers - document d'orientations générales, 2006, 56 pages
- Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, SCoTers- projet d'aménagement et de développement durable, 2006, 33 pages
- Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, SCoTers - Rapport de présentation, 2006, 292 pages
- Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, SCoTers - notice de présentation, 2006, 19 pages
- Agence d'urbanisme de la région grenobloise, L'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement : le cas particulier des SCoT - dossier documentaire, 2005, pag.mult.
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Exercice prospectif pour la métropole lyonnaise, 2005, 37 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Les prémices de l'interSCoT : premier état des lieux de l'articulation des démarches de planification sur les grands territoires : document provisoire, 2005, 20 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Notes des territoires : grand Lyon, communauté de communes de l'est lyonnais, Communauté de communes du Pays de l'Ozon, agglomération de Givors-Grigny, 2005, non paginé
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Paroles d'acteurs : ateliers et interviews, 2005, 200 pages
- Agence d'urbanisme de la région nantaise, contribution de LAURAN pour le PADD, 2005, 41 pages
- Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Montbéliard, SCoT, arrêt du projet du conseil de communauté d'agglomération du 11 juillet 2005, 2005, non paginé
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Vers quels lendemains allons-nous ? Prospective pour la métropole lyonnaise, 2005, 143 pages
- Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennais, SCoT du Pays de Rennes. Synthèse du diagnostic et des travaux prospectifs 2004/2005 (synthèse + l'essentiel), 2005, 19 + 4 pages
- Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, SCoT Sud Loire : le développement durable dans le Scot Sud Loire, 2005, plaquette
- Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, SCoT Sud Loire : la concertation : pourquoi, avec qui comment ?, 2005, plaquette
- Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, SCoT Sud Loire : dérogation à l'urbanisation limitée : mode d'emploi, 2005, plaquette

- Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, SCoT Sud Loire : Bilan, enjeux et prospective, 2005, 38 pages
- Agence d'urbanisme et d'aménagement du Territoire Toulouse Aire Urbaine, Charte interSCoT pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine toulousaine.- 2005, 55 pages
- Agence d'urbanisme de la région angevine, Conditions de pérennité de l'agriculture En zone périurbaine d'Angers. Diagnostic agricole local et proposition méthodologique, 2005, 84 pages
- Agence d'urbanisme de la région angevine, Contributions aux échanges et aux interventions présentés lors du séminaire organisé les 7 et 8 juin 2005 à Angers : prospective, évaluation environnementale dans les SCoT, suivi et mise en œuvre des SCoT, 2005, CD.
- Agence d'urbanisme de la région angevine, Schéma de cohérence territoriale de la région angevine. Pré-diagnostic de territoire. Document d'étape, 2005, 83 pages
- Agence d'urbanisme de la région angevine, Schéma de cohérence territoriale de la région angevine - Périmètres d'enjeux, 2004, 67 pages
- Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, La synthèse du diagnostic socio-économique et de l'état initial de l'environnement, 2004, 166 pages
- Agence d'urbanisme et de développement économique du Pays de Lorient, Les énergies renouvelables dans le SCoT du Pays de Lorient, 2004, 82 pages
- Agence d'urbanisme et de développement économique du Pays de Lorient, Padd et développement durable .Examen de l'intégration du développement durable dans le diagnostic du SCoT. Traduction des scénarios prospectifs en force de propositions pour un aménagement durable. Proposition d'outils pour suivre la durabilité du SCoT, 2004, 28 + 22 + 40 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Élaboration du SCoT : fiches pratiques, 2004, pag.mult.
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Les raisons de réviser le schéma directeur de l'agglomération lyonnaise : exprimer de nouveaux choix d'aménagement à 20 ans (horizon 2030), 2004, 8 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, SCoT 2030 : la lettre d'information du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise, 2004, 40 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire : analyse, 2004, non paginé
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Vers quelles(s) société(s) et quel(s) territoire(s) allons-nous ?, 2004, 109 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Paroles d'acteurs : synthèse partielle et première lecture transversale, 2004, 143 pages
- Agence d'urbanisme de la région nantaise, SCoT : problématiques pour un périmètre, 2001, 31 pages
- Agence d'urbanisme de la région nantaise, animer un processus, concrétiser une démarche, 2002, 31 pages
- Agence d'urbanisme de la région nantaise, SCoT de la métropole Nantes - Saint-Nazaire : observatoire de la métropole, 2003, 9 pages
- Agence d'urbanisme de la région nantaise, démographie - modes de vie - territoires, 2004, 65 pages

- Agence d'urbanisme de la région nantaise, déplacements et urbanisation, éléments de problématique, 2004, 55 pages
- Agence d'urbanisme de la région nantaise, les équipements de culture, sport et loisirs, 2004
- Agence d'urbanisme de la région nantaise, le territoire agricole, 2004, 38 pages
- Agence d'urbanisme de la région nantaise, environnement, 2004, 127 pages
- Agence d'urbanisme de la région nantaise, SCoT de la métropole Nantes-Saint-Nazaire : équilibres et dynamiques de territoire, 2004, 37 pages
- Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise, Les ateliers , conférences du SCoT de l'agglomération orléanaise, 2004, non paginé
- Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise, Le territoire vécu : pratiques et représentations des habitants du Pays de Rennes. Rapport, annexes de terrain (guides d'entretiens, entretiens, tables rondes) et document de synthèse, 2004, 106 + 191 + 5 pages
- Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise, Inventaire des milieux naturels du schéma de cohérence territoriale du Pays de Rennes Synthèse globale, 2004, 91 pages
- Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise, Ressources, risques, nuisances et pollutions. Diagnostic du SCoT du Pays de Rennes (document de travail), 2004, 23 pages
- Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise, Le développement économique dans le SCoT du Pays de Rennes, 2004, 19 pages
- Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise, Diagnostic du Scot : environnement naturel. milieux naturels et connexions biologiques, diagnostic et enjeux, 2004, non paginé
- Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise, Pré-diagnostic du SCoT du Pays de Rennes. Données rétrospectives et enjeux, 2004, non paginé
- Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise, Contribution du Club à la réflexion prospective économique pour l'élaboration du schéma de cohérence territorial (SCoT) du pays de Rennes, 2004, 27 pages
- Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, 7 questions sur le Scot du Sud Loire, 2004, plaquette
- Agence d'urbanisme de la région angevine, L'engagement du Schéma de Cohérence territoriale, 2003, 6 pages
- Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, Le diagnostic (16 chapitres), 2003, 777 pages
- Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, État initial de l'environnement (8 chapitres), 2003, 299 pages
- Agence d'urbanisme et de développement économique du Pays de Lorient, Les cahiers du SCoT - Phase diagnostic thématique Commissions de travail de septembre 2002 à avril 2003, 2003, 118 pages
- Agence d'urbanisme et de développement économique du Pays de Lorient, Risques naturels, technologiques et nuisances dans le périmètre du SCoT du pays de Lorient avec le bureau d'études GEOS, 2003, 63 pages

- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Livret interSCoT pour l'aménagement du territoire métropolitain : vers un aménagement coordonné de la région lyonnaise, 2003, 71 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Forum interSCoT : 13 novembre 2003, 2003, non paginé
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Évaluation du schéma directeur de l'agglomération lyonnaise : Lyon 2010 et 15 ans de politiques urbaines, 2003, 115 pages
- Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Montbéliard, État initial du site et évaluation environnementale du scot, 2003, 34 pages
- Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, Les priorités stratégiques du Sud Loire et l'identification des questions clés à traiter à travers le SCoT, 2003, non paginé
- Laurif, Le schéma de cohérence territoriale . Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, 2002, 26 pages
- Agence d'urbanisme et de développement économique du Pays de Lorient, Révision du schéma de cohérence territoriale. Pré-diagnostic, 2002, 73 pages
- Agence d'urbanisme et de développement économique du Pays de Lorient, L'environnement naturel du pays de Lorient. Diagnostic et propositions pour la révision du schéma de cohérence territoriale, 2002, 27 pages
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Deuxième phase de la démarche inter-Scot : atelier de travail : mobilité des hommes et des marchandises : dossier documentaire préparatoire, 2002, pag.mult.
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, La préparation de la démarche inter-Scot : diagnostic territorial.- 2002, 47 p
- Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Montbéliard.- exposition / SCoT. Présentation aux conseillers municipaux des 29 communes du Pays de Montbéliard et au conseil de développement, 2002, non paginé
- Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise, SCoT du Pays de Rennes : premier débat d'orientation pour le schéma de secteur de Rennes Métropole (présenté en commission prospective le 19 juin 2002), 2002, 44 pages
- Agence d'urbanisme et de développement économique du Pays de Lorient, Préparation de la révision du schéma directeur du Pays de Lorient. Volet commerce. Étude diagnostic préalable, 2001, 303 pages

KALÉIDOSCOT

KaléidoSCoT

experience of town planning agencies

Eight years after the solidarity and urban renewal law (SRU) was passed, the time is ripe for taking stock of strategic planning tools known as area coherency schemes, or SCoT.

This work, in the form of forty cards, is designed to allow town planning agencies to show twenty or so SCoTs examined from the standpoint of six major topics: local development, safeguarding and enhancing natural areas, making public policies consistent, structuring the scales of intervention, tools and methods for development, systems for following-up and implementing.

It is not a question of using these first-generation SCoT as models, but of learning from them, so as to launch the second generation in the best possible conditions and thereby obtain real consistency between public town-planning policies in relevant areas.

KaléidoSCoT

experiencias de agencias de urbanismo

Ocho años después de la promulgación de la ley de Solidaridad y Renovación Urbanas (SRU), parece interesante hacer un primer balance de las herramientas de planificación estratégica que son los eSquemas de Coherencia Territorial (SCoT).

Esta obra, que se organiza en torno a unas cuarenta fichas, permite a las agencias de urbanismo mostrar una veintena de SCoT examinados desde el punto de vista de seis grandes temáticas: el desarrollo del territorio, la preservación y la valorización de los espacios naturales, la armonización de las políticas públicas, la articulación de las escalas de intervención, las herramientas y los métodos de elaboración, los dispositivos de seguimiento y puesta en marcha.

No se trata de tomar como modelos estos SCoT de primera generación, sino de sacar conclusiones para lanzar la segunda generación en las mejores condiciones y así obtener una real coherencia de las políticas de urbanismo públicas en territorios pertinentes.

© Certu 2008

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable
et de l'Aménagement du territoire.

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques.

Service technique placé sous l'autorité du Ministère de l'Écologie,
de l'Énergie, du Développement durable
et de l'Aménagement du territoire, le centre d'Études
sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions
publiques a pour mission de faire progresser les connaissances
et les savoir-faire dans tous les domaines liés aux questions urbaines.
Partenaire des collectivités locales et des professionnels publics
et privés, il est le lieu de référence où se développent
les professionnalismes au service de la cité.

***Toute reproduction, intégrale ou partielle, faite sans le consentement
du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction,
par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon
sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.***

Coordination : Service Editions Certu (Bruno Daval)
Mise en page : Philippe Lanneau - Agence d'Urbanisme
de l'Agglomération de Tours
Impression : Jouve – Tel : 01 44 76 54 40
Achévé d'imprimer : octobre 2008
Dépôt légal : 4e trimestre 2008
ISBN : 978-2-11-097185-2
ISSN : 0247-1159

Crédit photos :

page 36 Audat, page 92 Audrso, page 101 Audrr,
page 161 Audelor, page 164 Adu, page 168 Audat,
page 193 Adeus.

Cet ouvrage a été imprimé sur du papier issu de forêts gérées
durablement (norme PEFC) et fabriqué proprement (norme ECF).
L'imprimerie Jouve est une installation classée pour la protection
de l'environnement et respecte les directives européennes en vigueur
relatives à l'utilisation d'encre végétales, le recyclage des rognures
de papier, le traitement des déchets dangereux par des filières agréés
et la réduction des émissions de COV.

Cet ouvrage est en vente au Certu

Bureau de vente :

9, rue Juliette Récamier

69456 LYON cedex 06 – France

Tél : 04 72 74 59 59

Internet : <http://www.certu.fr>