



# Atelier Mobilités

# Introduction : Les enjeux de la révision du SCoT

- Enjeu n°1 (« déclencheur » de la révision) : **intégrer le territoire du Bellegardois** dans le périmètre du SCoT révisé (depuis les lois Grenelle, les communes non couvertes par un SCoT sont soumises à un « **régime de constructibilité limitée** »)
- Enjeu n°2 (apparu en début de mission) : « **moderniser** » le SCoT et **intégrer le plan climat air-énergie (PCAET)**
- Enjeux complémentaires : mettre à jour, adapter le document sur certains points, rendre le SCoT compatible avec le **SRADDET**, et tirer parti des quelques années de **retour d'expérience**.

## Introduction : La « modernisation »

- La loi ELAN et l'ordonnance du 17 juin 2020 ont sensiblement modifié le contenu du SCoT avec :
  - De nouvelles thématiques à traiter :
    - Besoins alimentaires locaux,
    - Economie circulaire,
    - Transition écologique et climatique,
    - La ressource en eau.
  - La modification de certaines pièces : le « PADD » devient « PAS » (**projet d'aménagement stratégique**),
  - La possibilité (retenue) pour le SCoT de **tenir lieu de projet de territoire**,
  - La possibilité (retenue) pour le SCoT de **tenir lieu de PCAET : « SCoT-AEC »**
  - La nécessité de tendre vers « **zéro artificialisation nette** »

*Pour en savoir plus :* <https://www.cerema.fr/fr/actualites/modernisation-du-schema-coherence-territoriale-scot>

# Introduction : Présentation de l'équipe

Aménagement,  
Urbanisme, Habitat,  
Economie, Commerce,  
Concertation

Environnement

Droit de  
l'urbanisme

Equipe  
PCAET

Diagnostic  
Agricole



**Société Mandataire**  
Dirigée par **Stéphane MERLIN**

Siège social à **La Chapelle Saint-Mesmin**, bureau à Montpellier

---

**Quentin MACKRÉ**  
Géographe – Urbaniste  
**Chef de projet**

---

**Stéphane MERLIN**  
Expert économie / commerce



Co-traitant  
Perpignan

---

**Thierry ROIG**  
Co-gérant,  
Écologue

---

**Candice PEGHEON**  
Écologue



Co-traitant  
Montpellier

---

**Laurent DUCROUX**  
Avocat

---

Spécialiste en  
droit de  
l'urbanisme



CONSEIL EN TRANSITION




BE PCAET

---

**Edgar BRAULT**  
Chef de Projet



CHAMBRE D'AGRICULTURE  
LOIRET

Sous-traitant  
Orléans

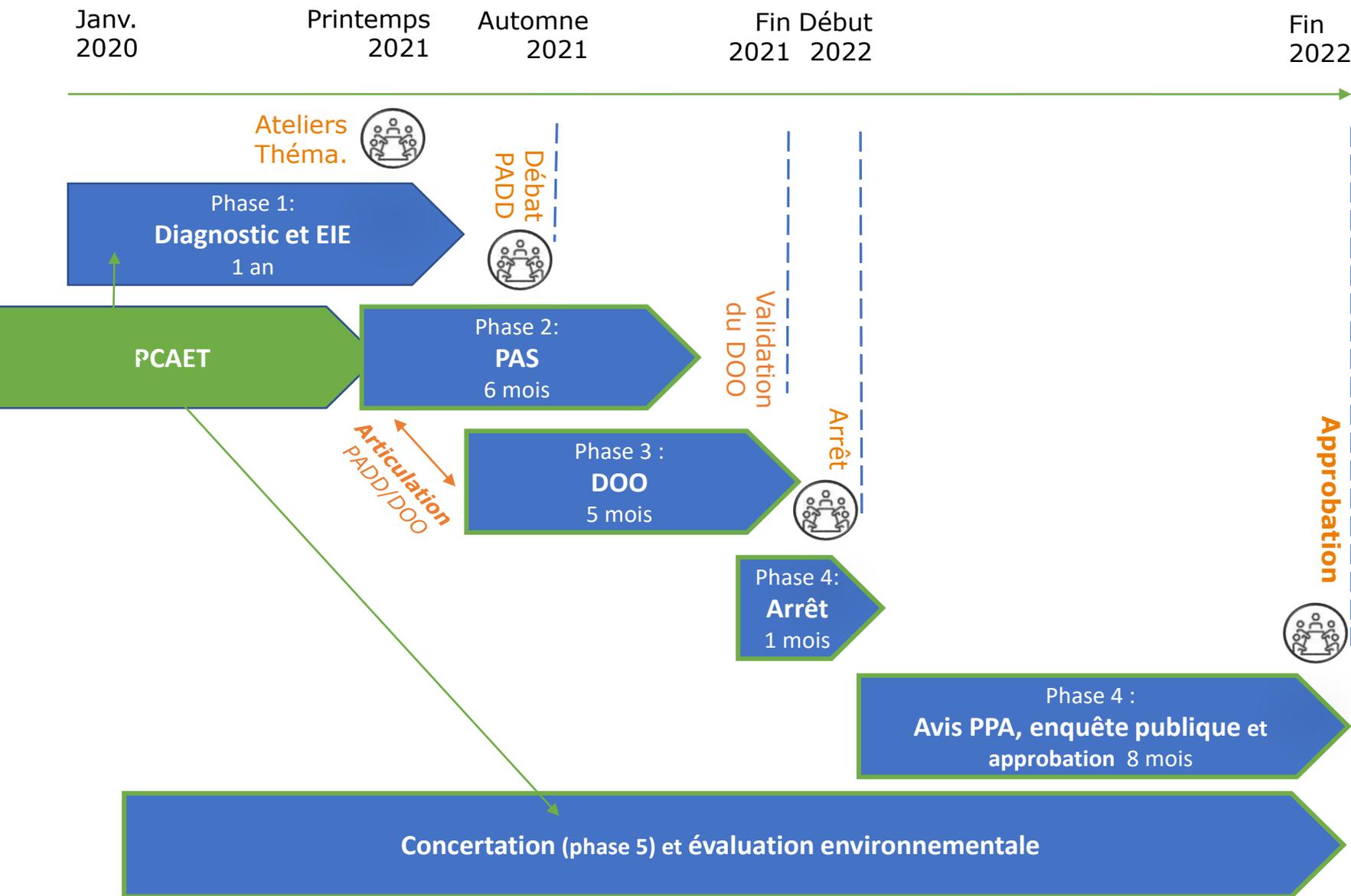
---

**David MÉOT**  
Responsable  
Dév.

---

**Delphine MAMES**  
Conseillère  
Aménag.

# Introduction : Calendrier



# Programme des prochains ateliers thématiques

- Mardi 18 mai (14h) : **Armature territoriale, démographie et habitat**
- Mercredi 19 mai (14 h) : **Economie, commerce, tourisme**
- Lundi 14 juin (14h) : **Environnement, eau**
- Mardi 15 juin (9h30) : **Energie**
- Mardi 15 juin (14h) : **Agriculture, forêt et consommation foncière**
- Jeudi 17 juin (9h30) : **Mobilités**

# Objectif des ateliers thématiques

- Des présentations qui focalisent l'attention sur les nouveaux enjeux
- Un travail de front sur les 3 pièces du SCoT :



Réinterroger et compléter les enjeux



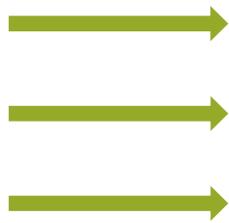
Faire évoluer les objectifs



Ajuster et compléter les orientations

**Diagnostic et EIE** (état initial de l'enviro.)

- Enjeu 1
- Enjeu 2
- Enjeu 3



**PAS**  
(Projet d'aménagt stratégique)

- Objectif 1
- Objectif 2
- Objectif 3



**DOO**  
(document d'orientations et d'objectifs)

- Orientation 1
- Orientation 2
- Orientation 3

- 1/ **Les nouveaux attendus du SCoT**
- 2/ Le contenu du SCoT actuel (rappel et retours d'expérience ?)
- 3/ La stratégie du PCAET (rappel)
- 4/ Les règles du SRADDET
- 5/ Les nouveaux enjeux apparus depuis l'approbation

Le DOO fixe :

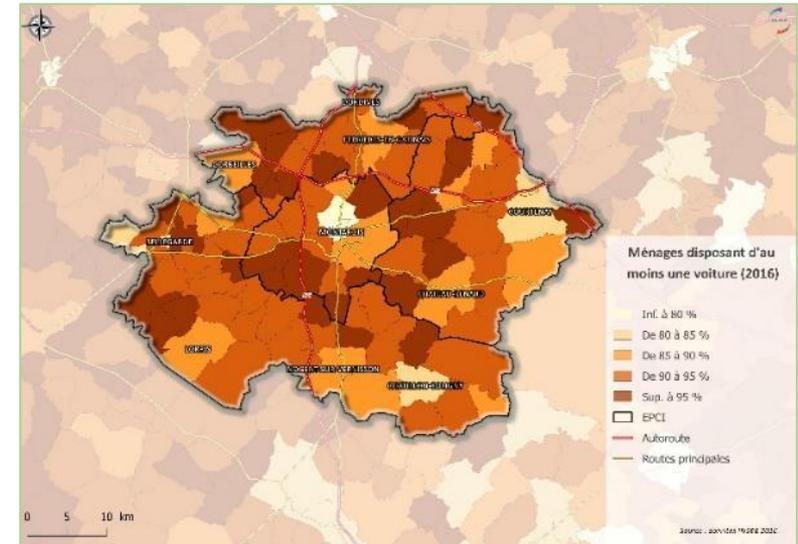
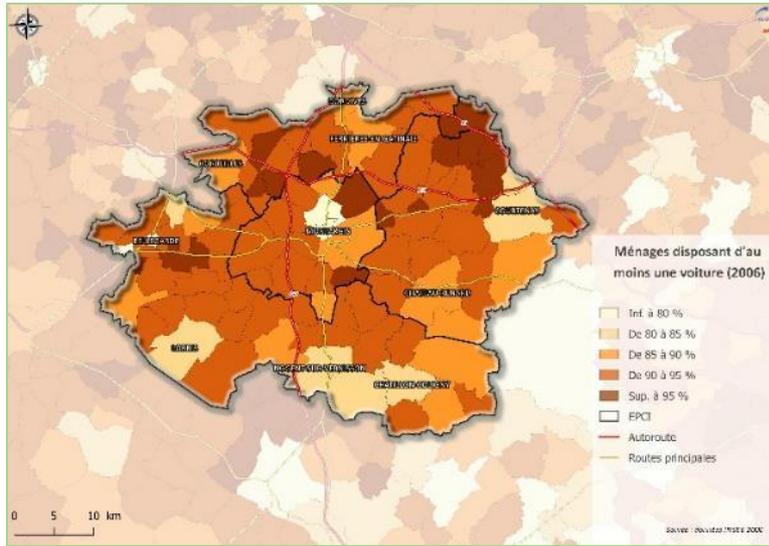
3° Les orientations de la **politique de mobilité dans un objectif de diminution de l'usage individuel de l'automobile** ;

4° Les **grands projets d'équipements, de réseaux et de desserte** nécessaires au fonctionnement des transports collectifs et des services ;

5° Les **objectifs chiffrés de densification** en cohérence avec l'armature territoriale et la **desserte par les transports collectifs**.

- 1/ Les nouveaux attendus du SCoT
- 2/ **Le contenu du SCoT actuel (rappel et retours d'expérience ?)**
- 3/ La stratégie du PCAET (rappel)
- 4/ Les règles du SRADDET
- 5/ Les nouveaux enjeux apparus depuis l'approbation

## Un constat qui reste plus que jamais d'actualité



- Une dépendance marquée et de plus en plus forte à la voiture individuelle,
- Un constat aggravé par les modes d'urbanisation récents,
- Une utilisation limitée des transports collectifs,
- Un recours encore marginal aux mobilités actives,

## 2.4.1 Modes doux de déplacements



Il convient de rechercher au niveau de chaque commune et bassin de vie, un maillage complet en modes doux de déplacements de leurs pôles de déplacements:

- Centre-ville, centre-bourg, centre-village ;
- Principaux équipements (scolaires, santé...)
- Points desservis par les transports collectifs ;
- Zones d'emplois ;
- Nouveaux quartiers.



A titre indicatif, les distances de 1km à pied et 3km à vélo permettent de rejoindre un lieu en 15mn. C'est cette distance qui pourrait faire l'objet d'aménagements autour des pôles de déplacements existants, et qui pourrait servir de référence pour les nouveaux.

Ces aménagements devront être sécurisés (séparateurs, sites propres) et des stationnements prévus pour les vélos sur les points stratégiques (équipements publics...).

## 2.4.2 Favoriser l'intermodalité



Dans le cœur d'agglomération et les pôles-relais une connexion entre les transports en commun, les modes doux de déplacements et la voiture individuelle sera à envisager, de même que la création de pôles multimodaux interconnectés. Les aires de co-voiturage devront s'implanter prioritairement sur ou à proximité de ces espaces intermodaux.

## 2.4.3 Encadrer les possibilités de stationnement



Il convient de prévoir une capacité adaptée de stationnements vélos couverts à proximité des équipements publics, des logements collectifs et des zones d'activités.

Il convient de ne pas augmenter le nombre de places de stationnement publiques pour les véhicules motorisés dans les centralités des communes.



Encourager la mutualisation du stationnement dans les ZAE, les zones commerciales, à proximité des équipements et en centre-ville/village.

Mettre en place des politiques de stationnements (zones bleues...) et plans de circulation veillant à réduire la place de la voiture en centralité.

Encourager la réalisation de places de stationnement équipées de bornes recharges pour les véhicules électriques.

# Le contenu actuel du SCoT

## 2.4.5 Conforter les transports en commun (bus)



Il convient de privilégier une augmentation de la densité des constructions, sur les secteurs situés à moins de 15mn à pied (1km) des arrêts de transports collectifs, de 15mn en vélo (3km) pour les gares.



Deux outils règlementaires existent pour cela :

Demander aux PLU(i) une densité minimale (à privilégier aux abords immédiats des gares) ;

Imposer aux PLU(i) un plancher pour la densité maximale (à privilégier dans les quartiers pavillonnaires aux abords des transports en commun).

## 2.4.6 Conforter les transports en commun (train)



Pour le transport collectif ferroviaire, il convient de :

- Rechercher des capacités en stationnement adaptées (voitures, deux roues, vélos) aux abords des gares et de prévoir les places adaptées à la demande, en prévoyant notamment des stationnements vélos couverts et sécurisés.
- Prévoir des liaisons en modes doux de déplacements vers les gares depuis le centre-ville et les principaux quartiers.
- Favoriser le rabattement des autres transports collectifs vers les gares en activité.
- Préserver les emprises ferroviaires (et dans la mesure du possible, les voies ferrées), pour rendre possible une réversibilité et de privilégier, en cas de déclassement, la création de « voies vertes ».



Le SCoT rappelle l'importance stratégique pour le territoire de la desserte Intercité à Montargis et d'une desserte TER performante dans les gares de Ferrières/Fontenay, Dordives et Nogent-sur-Vernisson.

- 1/ Les nouveaux attendus du SCoT
- 2/ Le contenu du SCoT actuel (rappel et retours d'expérience ?)
- 3/ **La stratégie du PCAET (rappel)**
- 4/ Les règles du SRADDET
- 5/ Les nouveaux enjeux apparus depuis l'approbation

Ancrer la sobriété énergétique dans les comportements

Réduire les besoins en mobilité

Rendre possible et accompagner le report modal vers les alternatives à l'usage individuel de la voiture

- Renforcement des centralités
- Ville des courtes distances
- Mixité urbaine
- Localisation préférentielle des équipements et activités
- Accompagnement du télétravail

- Développement des TC,
- Efforts en faveur des « mobilités actives »,
- Intermodalité

**Objectifs à inscrire dans le PAS**

- 1/ Les nouveaux attendus du SCoT
- 2/ Le contenu du SCoT actuel (rappel et retours d'expérience ?)
- 3/ La stratégie du PCAET (rappel)
- 4/ **Les règles du SRADDET**
- 5/ Les nouveaux enjeux apparus depuis l'approbation

# Les règles du SRADDET



## Énoncé de la règle n° 16 : Fixer un objectif de baisse de la part modale de la voiture individuelle solo et un objectif d'amélioration de l'efficacité énergétique et de diminution des GES dans le secteur des transports

Sur la base d'un diagnostic des mobilités sur leur territoire, les plans et programmes, en fonction de leurs domaines respectifs, fixent un objectif quantifié de réduction de la part modale de la voiture individuelle solo permettant de concourir à l'atteinte de l'objectif régional. Ils fixent en corollaire un objectif de hausse de la part des modes alternatifs : transports collectifs, modes actifs, covoiturage, etc.

Les PCAET fixent et détaillent un objectif d'amélioration de l'efficacité énergétique et de diminution des gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports de personnes et de marchandises permettant de concourir à l'objectif régional.

Les objectifs régionaux de baisse ne sont pas à appliquer de manière uniforme, chaque territoire peut les décliner pour tenir compte de ses caractéristiques propres afin de fixer des objectifs atteignables et cohérents avec l'échelle régionale.



Reprendre les objectifs chiffrés du PCAET dans le PAS :

- 7 000 personnes font du co-voiturage
- 9 300 salariés en télétravail (1jour/semaine)
- 30 000 citoyens en mode doux pour les trajets courts



## Énoncé de la règle n°17 : Mettre en œuvre une gouvernance partenariale renforcée et des coopérations à l'échelle régionale sur la mobilité

La Région crée une **conférence régionale des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM)**. Les sujets traités par la conférence seront notamment l'interopérabilité des systèmes, les coordinations tarifaires, l'information aux voyageurs, la billettique, les lieux d'intermodalité. D'autres sujets pourront être proposés autant que de besoin par ses membres.

## Énoncé de la règle n°24 : Veiller à l'information de la Région lors de la définition des voiries bénéficiant d'une voie réservée aux transports en commun

Les acteurs concernés sont invités à informer la Région de leurs projets relatifs aux voies réservées de transport en communs, de manière à évaluer conjointement l'opportunité et la possibilité d'ouvrir ces voies réservées aux cars interurbains en complément des lignes urbaines.

## Énoncé de la règle n°26 : Elaborer collectivement un plan régional de développement du vélo

Le plan sera élaboré par la Région. Les acteurs du territoire responsables des plans et programmes concernés par le SRADDET et compétents en la matière sont invités à participer à son élaboration et à sa mise en œuvre.

- Pas de prise en compte directe dans le SCoT.
- Affichage possible de la volonté de(s) autorité(s) compétente(s) et du SCoT à participer activement aux actions régionales ?





## Énoncé de la règle n°18 : Mettre en œuvre une gouvernance partenariale régionale pour la sauvegarde des lignes de fret capillaire

La présente règle invite à créer une gouvernance commune en réunissant tous les acteurs concernés par le maintien des lignes capillaires de fret, à savoir en premier lieu l'Etat, SNCF Réseau, la Région ainsi que les collectivités territoriales, et les acteurs du fret (opérateurs et entreprises concernés par le réseau capillaire) afin d'élaborer un modèle pérenne de financement et de rechercher les conditions de maintenance et d'entretien adaptés aux besoins des circulations fret sur le réseau capillaire.

La gouvernance et les accords seront déclinés par ligne ferroviaire associant l'ensemble des acteurs concernés par la ligne.

Les lignes de fret capillaire sont représentées sur la carte ci-dessous.



- Prescription déjà intégré dans le DOO pour les voies ferrées en général.
- Reformuler une prescription séparée pour le fret, mentionnant les deux voies concernées.





## Énoncé de la règle n° 19 : Favoriser l'information, la distribution et les tarifications multimodales partout en région

Les autorités organisatrices, mais également les communes et intercommunalités, au travers de leurs compétences respectives, participent à la mise en œuvre :

- D'accès facilités aux informations relatives aux différents modes de transport et aux différents services de mobilité existants en région (transports ferroviaires, transports interurbains, transports urbains, transports à la demande, nouvelles solutions de mobilité...).
- De canaux de distribution diversifiés des différents titres de transports.
- Du développement de tarifications multimodales.

La Région Centre-Val de Loire et ses partenaires disposent d'une plateforme d'information multimodale sur les transports qui centralise un calculateur d'itinéraires et les informations concernant l'offre ferroviaire et interurbaine régionale (trains et cars Rémi), les réseaux urbains de transports, et qui tend à regrouper également des informations sur d'autres offres de transport, notamment vélos et covoiturages. Les structures qui décident d'adhérer à JVMalin s'engagent à alimenter cette plateforme d'information multimodale. Les AOM nouvellement créées seront invitées à y adhérer.

Il est également demandé de rechercher, pour tout projet dans un pôle d'échanges multimodal, la mise en place d'une information multimodale théorique et en temps réel croisée entre réseaux et d'une signalétique multimodale. Il s'agit de permettre à l'utilisateur de disposer d'une information complète durant son déplacement, afin de se repérer plus facilement dans les pôles d'échanges où se croisent les réseaux de transport.



- Fiche action du PCAET annexée au SCoT ?
- Accompagner le développement de l'intermodalité



## Énoncé de la règle n° 20 : Tenir compte du schéma directeur régional des pôles d'échanges et gares routières

Les plans et programmes, en fonction de leurs domaines respectifs et notamment les SCoT et les PDU, tiennent compte dans leurs stratégies d'aménagement et de développement du schéma directeur régional des pôles d'échanges et gares routières à compter de son adoption.



- Un document pas encore adopté ?
- Afficher un objectif d'accessibilité complète aux personnes à mobilité réduite pour les 4 gares du territoire (cf. schéma directeur régional d'accessibilité).



## Énoncé de la règle n° 21 : Privilégier le maintien et l'amélioration des infrastructures existantes

Les gestionnaires d'infrastructures, chacun dans leur domaine de compétence, sont invités à privilégier le maintien et l'amélioration des infrastructures existantes :

- Ferroviaires.
- Routières.
- Aéroportuaires.

Dans ce dernier domaine, l'élaboration d'une stratégie aéroportuaire concertée définira les orientations stratégiques permettant d'optimiser les complémentarités et les synergies entre les sites existants (Tours, Châteauroux, Châteaudun, Blois-Le Breuil, Bourges, Orléans-Saint Denis...), prenant également en compte l'Île-de-France et les autres régions limitrophes.



## Énoncé de la règle n° 22 : Identification des itinéraires ferroviaires de voyageurs

Les itinéraires ferroviaires de voyageurs comportent l'ensemble des itinéraires ferroviaires ouverts aux voyageurs en région Centre-Val de Loire, ainsi que les deux projets de réouverture de lignes ferroviaires aux voyageurs Orléans-Châteauneuf et Orléans-Voves.

Parmi les itinéraires actuels, la carte ci-dessous identifie plus précisément les cinq lignes dont l'état a justifié l'élaboration par la Région en mai 2018 d'un plan d'urgence, afin de proposer à l'État de l'accompagner pour assurer leur sauvegarde.



- Pas de modifications à prévoir (déjà intégré)

## Énoncé de la règle n° 23 : Identification des itinéraires routiers d'intérêt régional

Les itinéraires routiers d'intérêt régional sont définis en fonction des critères discutés dans le cadre de la concertation, en particulier avec les Départements, principaux gestionnaires des axes concernés.

Les critères retenus sont les suivants :

- Liaisons entre les métropoles et les 6 pôles régionaux de l'armature territoriale du SRADDET (cf. règle n°3), et entre ces grands pôles et les préfectures des départements des régions voisines.
- Afin de préserver les continuités d'itinéraires, les grands contournements des métropoles et pôles régionaux sont inclus.
- Chaque itinéraire du réseau routier d'intérêt régional prend assise sur un pôle régional ou sur le réseau d'intérêt national.
- Les routes départementales avec un trafic de plus de 3 500 véhicules par jour et plus de 450 poids-lourds par jour.

Les itinéraires routiers d'intérêt régional sont représentés sur la carte ci-dessous. Les sections de voie concernées sont listées en annexe (livret n°6). Dans l'avenir, un nouvel axe routier créé répondant aux critères définis ci-dessus relèvera du Réseau Routier d'Intérêt Régional.

- Autoroute
- Réseau national
- Réseau routier d'intérêt régional
- Projet d'aménagement à 2x2 voies des RN 154 – RN 12 (décret de déclaration d'utilité publique en date du 4/7/2018)*



- En l'absence d'autres objectifs du SRADDET, simple « identification » des axes d'intérêt régional dans le diagnostic.





## Énoncé de la règle n° 25 : Veiller à la cohérence des projets avec le Schéma National et Régional des Véloroutes

En lien avec la stratégie régionale du tourisme et des loisirs, les plans et programmes, en fonction de leurs domaines respectifs, veilleront à la cohérence des projets avec le Schéma National et Régional des Véloroutes en s'appuyant sur les recommandations et les guides techniques du Schéma Régional pour l'aménagement, la signalisation, les services d'accueil des clientèles et le développement touristique des véloroutes et des réseaux de boucles locales.



- Afficher la carte du schéma de développement touristique du PETR de 2019



# Développer les mobilités à vélo à l'appui du cyclotourisme fluvial

## Les itinéraires cyclotouristiques



- Afficher la carte du schéma de développement touristique du PETR de 2019 (DOO) et combiner cyclotourisme / mobilités à vélo.
- Demander la mise en place de « barreaux d'accès » depuis les bourgs et villages de l'ensemble du territoire (DOO) et la création d'équipements / stationnements sécurisés
- Fiche action vélo :
  - Actions de promotion vélo / VAE
  - Qualité des équipements :
    - Revêtement,
    - Stationnements sécurisés (box),
    - points de gonflage / réparation / recharge)
  - + recommandations du SRADDET



- Véloroute (La Scandibérique)
- Véloroute en projet (Canal d'Orléans)
- Boucles et liaisons en projet (Etude Pays à vélo)



Schéma de développement touristique du Gâtinais

# Développer les mobilités à vélo à l'appui du cyclotourisme fluvial



- Importance de la qualité des stationnements



- Aménagements (gonfler, réparer, recharger...)



- Partage de la voirie publique (« chaussidou »)



# Accompagner les projets de la plateforme territoriale de mobilité du PETR

- Création d'aires de co-voiturage ?
- Création d'équipements ?



- 1/ Les nouveaux attendus du SCoT
- 2/ Le contenu du SCoT actuel (rappel et retours d'expérience ?)
- 3/ La stratégie du PCAET (rappel)
- 4/ Les règles du SRADDET
- 5/ **Les nouveaux enjeux apparus depuis l'approbation**

- Une **réduction globale** des déplacements attendue (travail, commerce, tourisme)
- Une méfiance pour les **transports collectifs**, qui peut profiter aux mobilités actives, mais aussi à court terme à la voiture
- Le **télétravail**, qui s'installe durablement
  - 48 % des actifs souhaitent consacrer moins de temps aux déplacements pour le travail
  - La part des actifs « télétravaillables » est estimée à 20-40% des emplois



- Mettre l'accent sur le développement du vélo/VAE
- Accompagner le télétravail et ses besoins associés (connexion haut débit, centres de télétravail, tiers lieux...).

# Perspectives pour les mobilités post crise sanitaire



Merci pour votre participation !



**Tristan TRÉBOUTA**

Directeur – Agent de développement

Tél : 02 38 07 50 71

Courriel : [direction@gatinaismontargois.com](mailto:direction@gatinaismontargois.com)

**Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR)**

**Gâtinais montargois**

3 rue de Crowborough, 45200 MONTARGIS



**Quentin MACKRÉ**

Consultant – Chef de projet

**PIVADIS**

24, rue de la Bredauche  
45380 La Chapelle Saint-Mesmin

Tél : 02 38 43 41 38

Courriel : [quentin.mackre@pivadis.fr](mailto:quentin.mackre@pivadis.fr)