

Objectif 2030

Octobre 2011

**Nature,
logements,
déplacements,
emplois.**

**Sur quel territoire
voulons-nous vivre?**

QU'EST-CE QU'UN SCOT ?

UN OUTIL POUR REGULER ET ORGANISER LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Le Schéma de Cohérence Territoriale se donne pour objectif d'assurer le développement maîtrisé, équilibré et organisé de l'agglomération (40 communes) à travers une gestion complémentaire de toutes ses fonctions et de toutes ses valeurs l'urbanisme, l'habitat, le développement économique, la qualité des paysages, la biodiversité, l'agriculture, les déplacements...

Ceci doit se traduire par la recherche du meilleur compromis possible entre :

- la satisfaction des besoins présents et futurs sans discrimination,
- la recherche d'une utilisation économe et équilibrée de l'espace,
- la protection des patrimoines et des espaces naturels et agricoles,
- la préservation de l'environnement et des ressources naturelles.



Le SCOT :
les communautés membres

- CA Tour(s) plus
- CC de l'Est Tourangeau
- CC du Vouvrillon
- CC du Val de l'Indre

QUEL EST SON CONTENU ?

Elaborer un Schéma de Cohérence Territoriale c'est tout d'abord répondre à quatre questions :

- 1. Quelles sont les forces et les faiblesses du territoire ?
- 2. Quels sont les besoins et les grands enjeux de développement ?
- 3. Quels objectifs on se fixe collectivement ?
- 4. Quelles règles on se donne pour traduire ses objectifs ?

La réponse à ces quatre questions guide la procédure et construit les différents documents constitutifs du SCOT : le rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et le document d'orientations et d'objectifs (DOO).

LE RAPPORT DE PRESENTATION

■ Il expose le diagnostic du territoire qui résulte d'une analyse du territoire dans toutes ses composantes, et dont se dégagent des enjeux à partir desquels le projet de territoire sera bâti.

Les grandes lignes du diagnostic ont été présentées à la population sous la forme d'une exposition itinérante au printemps de l'année 2009.

- Il analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution
L'état initial de l'environnement a été réalisé au printemps 2009
- Il explique les choix retenus
- Il évalue des incidences des orientations du schéma sur l'environnement
Il répond aux 2 premières questions.

LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le PADD fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

Il répond à la 3^e question.

Les grandes lignes du PADD qui se déclinent en quatre orientations sont présentées dans ce document.

LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS (Doo)

Il traduit "les choix "politiques" déclinés dans le PADD. Ces différentes prescriptions ou recommandations devront être respectées dans le cadre des documents d'urbanisme communaux ou communautaires.

Il répond à la 4^e question.

QUI L'ÉLABORE ?

Le Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle a été créé par arrêté préfectoral le 10 novembre 2003.

Il est composé de 48 membres désignés par chacune des structures intercommunales du territoire :

- La Communauté d'Agglomération Tour(s)Plus qui compte 24 représentants ;
- La Communauté de communes de l'Est Tourangeau qui compte 8 représentants ;
- La Communauté de communes du Val de l'Indre qui compte 8 représentants ;
- La Communauté de communes du Vouvrillon qui compte 8 représentants.

LA NATURE, UNE VALEUR CAPITALE :

LE DIAGNOSTIC

LES CHIFFRES CLEFS

Territoire du SCOT :

- 800 km² dont 200 km² urbanisés (villes et infrastructures routières)
- 600 km² d'espaces naturels ou agricoles, dont 320 km² s'inscrivent dans la trame verte et bleue (sites reconnus pour leur qualité paysagère et/ou leur biodiversité)
- 18 km² d'espaces protégés pour leur richesse écologique

Les espaces naturels et agricoles menacés par une urbanisation extensive

L'identité du territoire est fondée sur sa topographie, ses cours d'eau et une mosaïque complexe d'occupations du sol. Les espaces naturels ou agricoles (ou « socle agronaturel ») sont des atouts.

- Le diagnostic a révélé une diminution de l'espace rural au profit de l'urbanisation. La poursuite à ce rythme de notre consommation mettrait en péril l'équilibre écologique ou agricole du territoire et porterait in fine atteinte durablement à son identité et à son attractivité.

La trame verte et bleue (TVB) : des paysages d'exception, une biodiversité méconnue

Si la Touraine est depuis longtemps reconnue pour ses qualités paysagères, l'approche "trame verte et bleue" au sens écologique est beaucoup plus récente et est devenue centrale pour toute réflexion sur le maintien de la biodiversité.

L'étude des milieux agronaturels a permis d'identifier et de cartographier les noyaux de biodiversité (espaces où la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée), les corridors écologiques (voies de déplacement empruntées par la faune et la flore, qui relient les noyaux de biodiversité entre eux), les continuités écologiques (elles correspondent au cumul des noyaux et des corridors écologiques).

- Le diagnostic a révélé un territoire riche en habitats naturels mais fortement morcelé par les infrastructures et affecté par la dispersion de l'habitat, principalement dans le milieu périurbain.

L'agriculture : un fort potentiel, des pratiques en évolution mais une relève difficile

Le sol est une ressource non renouvelable et le territoire agricole un enjeu économique (près de 75% du territoire rural du SCOT offrent un fort potentiel pour l'économie agricole).

Les grandes cultures restent l'activité dominante (46% de l'espace agricole). Polyculture et élevage, vignoble et, très ponctuellement, vergers et maraîchage, viennent diversifier les paysages. Le vignoble demeure un marqueur identitaire fort dans l'Est du territoire.

- Aujourd'hui, la diminution du nombre d'exploitations et l'augmentation des superficies (fortement liée aux grandes cultures) sont les tendances générales. Compte-tenu du prix du foncier et des investissements nécessaires, la relève par des jeunes exploitants s'avère souvent difficile. Selon le dernier recensement agricole, 54% des exploitants sont âgés de plus de 50 ans.

Sur le territoire comme ailleurs, les pratiques agricoles évoluent en respectant davantage l'environnement et en investissant de nouvelles filières afin de répondre aux exigences des consommateurs en produits plus sains notamment à proximité des villes. Ces tendances révèlent les liens villes/territoires ruraux en soulignant à quel point ils sont interdépendants.



sources : photo ville de Tours

L'ORIENTATION

VALORISER LE SOCLE AGRONATUREL COMME ÉLÉMENT DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION ET DE PRÉSERVATION DE SON ATTRACTIVITÉ

Dans la continuité du Grenelle de l'environnement, les élus s'engagent collectivement via le SCOT à lutter contre l'étalement urbain, à préserver la qualité paysagère et les espaces naturels, à dynamiser une activité agricole respectueuse de l'environnement et favorisant le rapprochement producteurs-consommateurs.

Un projet rural tout aussi nécessaire que le projet urbain

La ville se construit avec la campagne et non en opposition. Les richesses du socle agronaturel doivent être prises en compte préalablement à tout projet d'aménagement. La complémentarité ville/campagne donne à la nature une place prioritaire, et ce jusqu'au cœur du tissu urbain.

La solidarité territoriale comme assise du développement rural

Pour ne plus consommer l'espace rural de façon inconsidérée, c'est autour des "centralités" existantes (villes, centres-bourgs, proximité des gares) que doit se faire le développement, de façon à préserver les territoires dont la vocation restera principalement rurale. Le SCOT pourra toutefois autoriser des projets compatibles avec l'identité et la vocation de ces territoires.

Corolaire à cela, la question de la "solidarité des territoires" et des services minimum à rendre aux populations plus éloignées des centres urbains mieux équipés.

"Reconnaître les services rendus" par les territoires ruraux (nature, biodiversité, piège à carbone, loisir, production alimentaire) est nécessaire, mais ne suffit pas à maintenir le dynamisme des campagnes.

Aussi le SCOT s'engage à mettre en place un outil de suivi qui sera garant d'une gestion économe de l'espace et qui développera des actions visant au maintien d'une qualité de vie dans les bourgs et villages ruraux : maintien de services commerces de proximité, desserte par les transports collectifs, développement d'actions touristiques ...

Accompagner l'activité agricole

Le SCOT se donne comme objectif la protection des terres agricoles en maîtrisant la consommation de l'espace et en encourageant la création d'outils locaux en faveur de l'activité agricole (zone agricole protégée, réserve foncière...). Avec l'aide de tous les partenaires, il soutient le développement de productions locales dont le maraîchage, il incite les collectivités à introduire dans la restauration collective des produits issus de l'agriculture biologique ou raisonnée.

Protéger les continuités écologiques

Le SCOT inscrit la trame verte et bleue comme infrastructure naturelle à protéger et valoriser au titre des paysages et de la biodiversité. Il s'engage via les PLU à améliorer et restaurer les corridors écologiques en milieu rural et urbain et à augmenter la superficie des espaces protégés qui sont aujourd'hui de 18 km².

FAIRE LA VILLE AUTREMENT :

LE DIAGNOSTIC

LES CHIFFRES CLEFS

Estimation 2010 :

■ 360.200 habitants

Objectif du SCOT :

■ 36.000 habitants supplémentaires d'ici 2030.

■ 41.000 nouveaux logements dans les 20 ans à venir nécessaires pour satisfaire les besoins de cette population nouvelle et s'adapter aux réalités de vie des habitants actuels et futurs (familles plus petites, décohabitation, vieillissement de la population...).

Un mode d'urbanisation consommateur d'espace

La surface urbanisée s'est multipliée par 4 au cours des 50 dernières années dans l'agglomération tourangelle du fait du doublement de la population et de l'évolution des besoins des habitants en logements. Cela s'est traduit par un phénomène d'étalement urbain, qui, comme dans la plupart des villes françaises, s'est fait au détriment du socle agronaturel (espaces agricoles et naturels).

Une géographie et une histoire qui obligent

Les anciens savaient composer avec la géographie, adapter l'architecture au site, se mettre à l'abri des risques. Malheureusement les contemporains ont trop souvent oublié ces règles. Il en résulte, pour de nombreux bourgs, une "enveloppe urbaine" banalisée et standardisée par le pavillonnaire dont l'implantation s'appuie trop rarement sur les caractéristiques du paysage.

Un territoire vulnérable

La géographie est à l'origine de paysages remarquables, mais a aussi généré des contraintes d'inondabilité sur 15% de la superficie du SCOT. 26 des 40 villes et bourgs sont construits en lien avec la Loire, le Cher, l'Indre ou l'un des affluents de ces trois cours d'eau majeurs.

Quatre niveaux de centralité identifiés :

- le cœur métropolitain (Tours, Saint-Cyr-sur-Loire, La Riche, Joué lès Tours, Chambray-lès-Tours, Saint-Avertin, Saint-Pierre-des-Corps),
- les pôles relais (Fondettes, Ballan-Miré, Montlouis-sur-Loire),
- les abords des secteurs desservis par les gares TER en activité et ayant des possibilités de développement,
- les centres-bourgs des 30 communes périurbaines.

Qu'est-ce qu'une centralité ?

Il s'agit de lieux où sont concentrés les critères qui "font la ville ou le bourg" :

- la mixité des fonctions (présence de commerces, services, habitat, d'équipements)
- la densité de l'habitat
- l'accessibilité et desserte par les transports collectifs
- les emplois
- la qualité de l'espace public



L'ORIENTATION

STOPPER LA TENDANCE À L'ÉTALEMENT URBAIN ET CONSTRUIRE 65% DES LOGEMENTS NOUVEAUX DANS LES TISSUS EXISTANTS

Il s'agira de renforcer le rôle des centralités et de prendre en compte la qualité des paysages et des terrains agricoles pour les logements qui seront construits en extension des villes et bourgs.

Développer les villes et les centres bourgs de proximité

Il s'agira de favoriser la proximité des habitants avec l'essentiel des fonctions urbaines nécessaires à leur vie quotidienne, que ce soit en développant de nouveaux logements près des services, commerces et transports collectifs (dont les gares TER) ou en privilégiant l'implantation des équipements ou commerces nouveaux dans les centralités existantes. Le renouvellement et la diversification des zones monofonctionnelles (lotissements pavillonnaires, zones commerciales...), souvent bien situées dans l'armature urbaine, apparaît comme une priorité du SCOT.

Une solidarité intercommunale devra être développée afin de maintenir un niveau minimum d'équipement et de services dans les secteurs qui ne sont pas appelés à connaître un développement important.

Un développement qui répond aux besoins des générations actuelles et futures

La production devra répondre à une population variée : famille, jeune ménage, étudiant, personne seule, personne âgée. Le renforcement de la mixité sociale et générationnelle implique de faciliter les parcours résidentiels de tous les ménages dans leur commune de résidence. Seule la diversification des produits proposés permettra d'enrayer les dynamiques de spécialisation (quartier monofonctionnel) que le diagnostic a permis d'identifier.

Des extensions urbaines « choisies » en fonction du contexte local

Créer 41.000 logements implique aussi de "consommer" de nouveaux territoires agricoles ou naturels. Le choix de ces sites d'extension nécessite de composer avec les réalités locales : contexte agricole, qualité des paysages et de la biodiversité. Les projets d'extension devront s'appuyer sur les caractéristiques géographiques et s'inspirer de l'histoire pour sortir du pavillonnaire, forme urbaine dominante ne répondant plus aujourd'hui à toutes les aspirations. Il est nécessaire d'innover dans de nouvelles typologies urbaines moins consommatrices d'espace, assurant une qualité de vie nécessaire à chacun et se révélant plus performantes en termes énergétique. Dans cet objectif, le SCOT vise à réduire d'un tiers la surface des zones d'urbanisation future.

Une construction urbaine qui préserve l'identité des paysages locaux

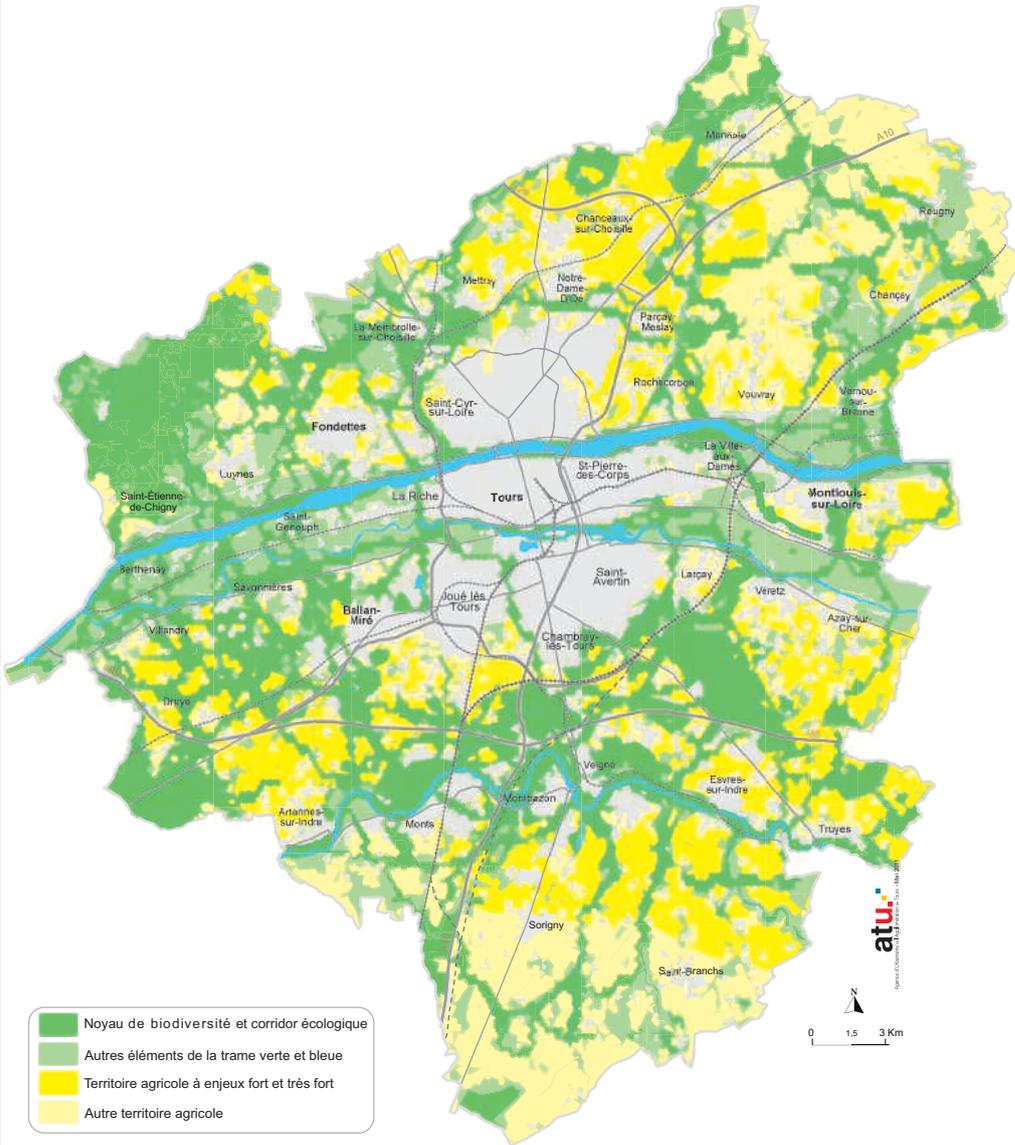
Le territoire est d'abord marqué par sa géographie avant d'afficher l'empreinte de l'homme à travers son patrimoine bâti. Pour que l'évolution du territoire soit signe de dynamisme et de qualité, il est nécessaire de s'appuyer sur les caractéristiques géographiques qui font son identité et de s'inspirer de l'histoire pour mieux innover. S'appuyer sur le paysage pour faire des projets urbains, économiques, agricoles, de loisirs, c'est intervenir sur la qualité du cadre de vie de chacun, c'est comprendre et respecter son environnement.

Prendre en compte la vulnérabilité du territoire

L'agglomération concentre une part importante de ses ressources humaines et économiques dans des vals inondables. Une intégration plus aboutie du risque dans la politique de développement est nécessaire pour forger un territoire plus résilient, c'est-à-dire capable de revenir rapidement à la normale après une crise. Il s'agira de diminuer la vulnérabilité des personnes, des activités et des biens en s'appuyant sur les nouveaux éléments de connaissance et d'appréciation du risque, d'anticiper et d'optimiser la réduction des dommages en agissant sur la qualité et l'usage du bâti.

LES CARTES DU PROJET

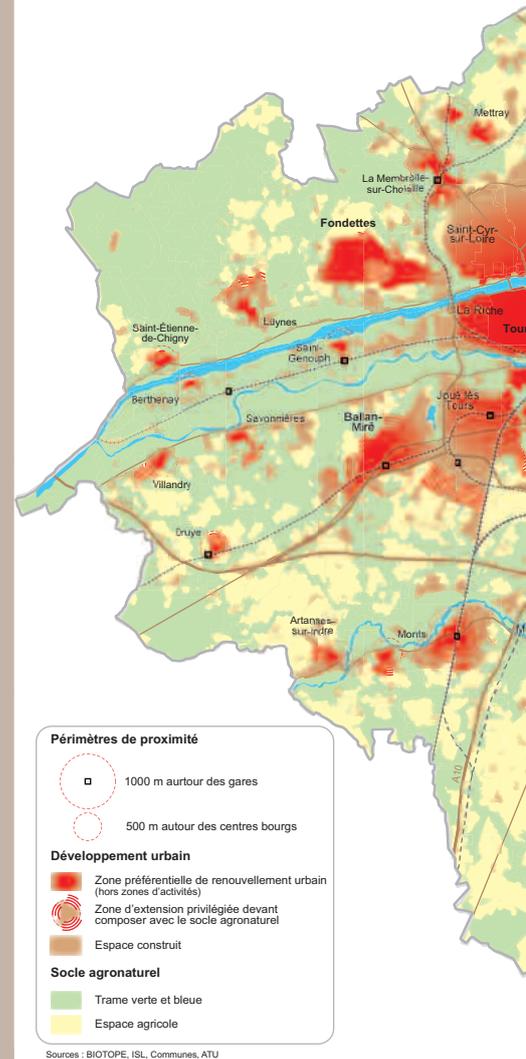
COMPOSER AVEC LA NATURE, UNE VALEUR CAPITALE



La connaissance fine des atouts du territoire à la fois en termes de potentiel agricole, de richesse des paysages et de biodiversité permet d'inverser le regard sur les espaces non construits.

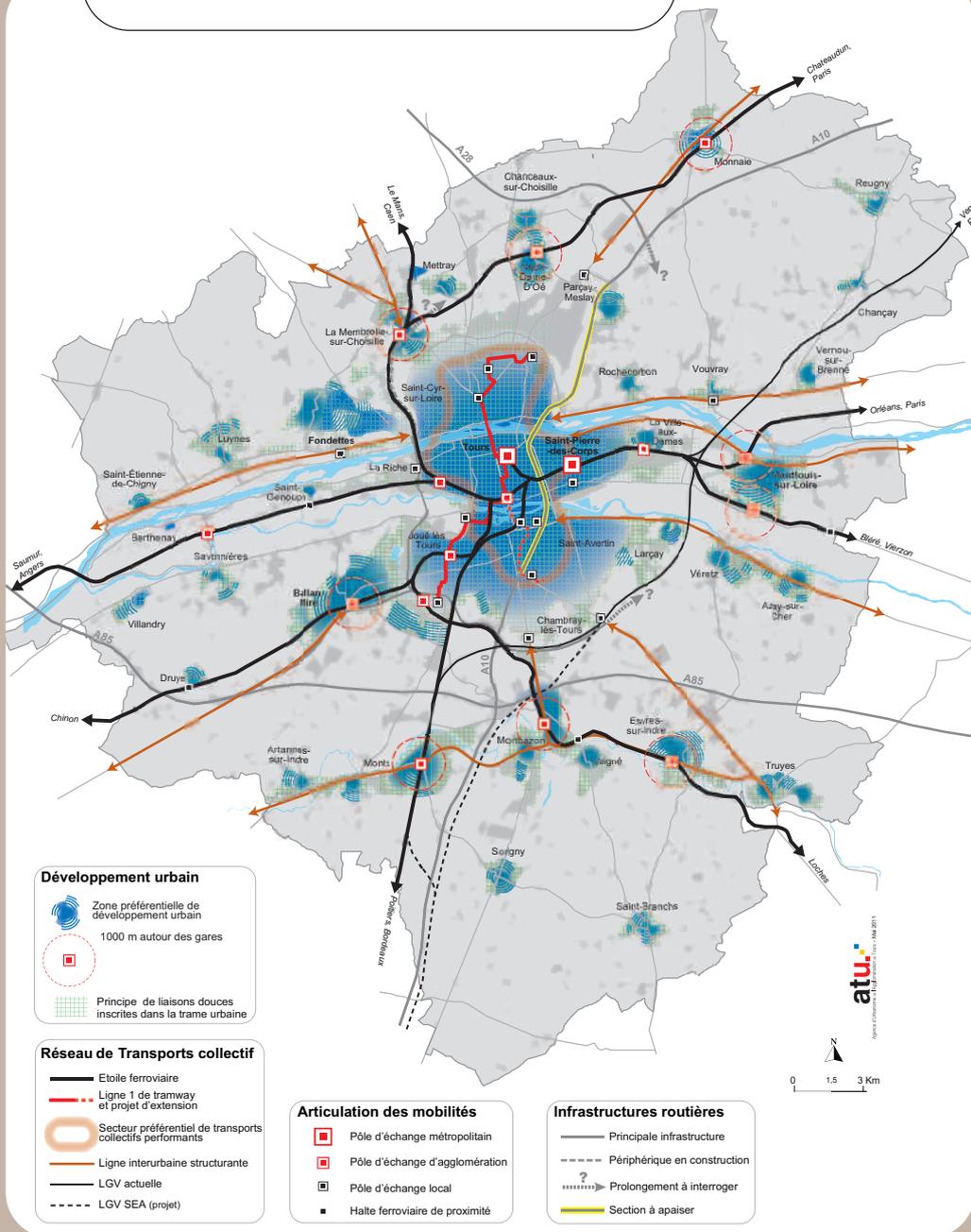
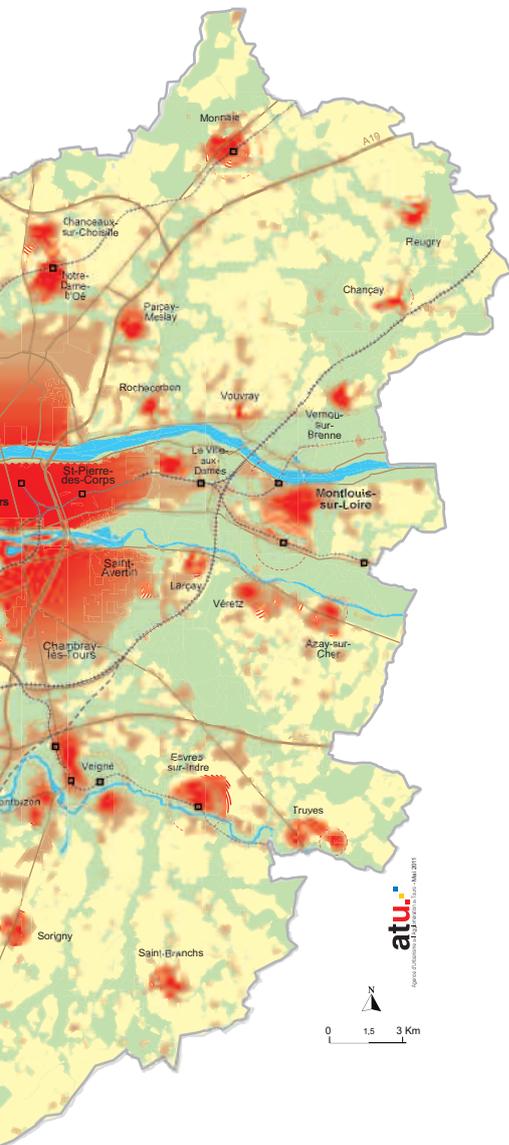
Il s'agit de faire de cette « charpente agronaturelle » non plus le déversoir, mais l'écrin du projet du développement de l'agglomération tourangelle.

FAIRE LA VILLE AUTREMENT



Rapprocher les habitants, des lieux d'équipements, de services, de transports collectifs, d'emplois et de commerces tels sont les objectifs de cette identification des zones préférentielles de développement urbain.

CHANGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ



Faire la ville là où elle existe déjà, c'est la garantie de ne pas entamer le capital nature, de ne pas faire de la voiture la seule alternative et de proposer des lieux de vie plus fédérateurs.

Pour faciliter les déplacements dans l'agglomération, l'objectif du SCOT est de diversifier les modes de transports en offrant un bouquet de mobilités. Cette orientation se concrétise dans la volonté de faire coïncider les zones à développer avec la présence d'un offre de transports collectifs attractive, notamment

fondée sur l'étoile ferroviaire de l'agglomération. Il s'agit également de rendre complémentaires les modes de déplacement. Enfin il y a lieu de faire évoluer les villes pour favoriser les déplacements de courte distance.

CHANGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

LE DIAGNOSTIC

LES CHIFFRES CLEFS (par jour)

- 161.500 ménages sur le territoire du SCOT, dont 29.100 qui ne possèdent pas de véhicule
- 58% des déplacements effectués en voiture
- par les habitants du SCOT
- 4,3 km, c'est la distance moyenne d'un déplacement
- 56% des déplacements font moins de 3 km
- 58 minutes en moyenne sont consacrées au transport par habitant
- 1,34 personne occupe une voiture en moyenne

La voiture reste au cœur des déplacements des habitants

Sur les 1.250.000 déplacements quotidiens, le mode de transport utilisé majoritairement par les habitants du SCOT est la voiture (59%), loin devant la marche (27%). Ce résultat est le fruit d'une politique d'urbanisme engagée en faveur de l'essor de l'automobile depuis plusieurs décennies (construction de routes, de parkings, de zones commerciales en périphérie des centres-villes, étalement urbain sous la forme de zones pavillonnaires,...). Les effets pervers de ce modèle (dégradation du cadre de vie, pollutions et nuisances diverses, insécurité routière,...) incitent désormais à un usage plus modéré de la voiture, malgré le confort et la souplesse que procure l'usage de ce moyen de transport.

Des transports collectifs en développement afin d'offrir une véritable alternative à la voiture

Avec seulement 8% des déplacements effectués, les transports collectifs gardent une marge de progression importante de leur usage. Seulement, pour attirer davantage, les réseaux de transports publics doivent augmenter leurs services, tant en quantité (fréquence, amplitude horaire, irrigation des territoires,...) qu'en qualité (modernité du matériel, accessibilité, tarification,...). Les projets en cours (1ère ligne de tramway, modernisation de voies ferrées,...) constituent un renouveau en matière de transports collectifs, renforcée par un contexte socio-économique plus tendu (crise, coût du carburant,...). L'urbanisme d'aujourd'hui doit anticiper ces évolutions. Si les politiques urbaines tiennent davantage compte, depuis plusieurs années, des réseaux de transports collectifs, il y a lieu de renforcer cette tendance.

Une urbanisation qui a pris tardivement en compte les déplacements à pied et à vélo

Les modes actifs (marche et vélo) sont peu utilisés en dehors de Tours Centre et de quelques centres urbains. L'étalement urbain et des aménagements insuffisants expliquent cet usage relativement faible. Pourtant, marcher ou circuler à vélo est souvent très avantageux sur les parcours de courtes distances. Redonner l'envie et la possibilité aux habitants de se déplacer à pied ou à vélo, implique un nouvel urbanisme qui commence à apparaître : celui qui rapproche les zones habitées des commerces, des lieux d'emplois et des loisirs. Les aménagements piétons et cyclables adaptés ainsi que des mesures sur le stationnement des vélos doivent accompagner ce nouvel urbanisme.

La nécessité d'élargir le bouquet des mobilités

Pour bon nombre d'habitants, l'absence d'offres alternatives performantes explique le recours dominant à la voiture. Le développement des réseaux de transports collectifs, l'aménagement et la sécurisation des parcours piétons et cyclables, ainsi que toute autre action ou service (covoiturage, autopartage, multimodalité, billettique intégrée, gestion adaptée du stationnement,...) devront former le "bouquet" de mobilités à disposition de la population et des visiteurs du territoire, afin de rendre l'usage de la voiture moins nécessaire.



L'ORIENTATION

UN MAXIMUM DE CHOIX POUR TOUS DANS SES DEPLACEMENTS

Les transports collectifs, axe de développement du territoire

De façon générale, le SCOT préconise un développement urbain qui s'appuie sur la desserte par les réseaux de transports collectifs.

L'agglomération tourangelle bénéficie d'une infrastructure ferroviaire dense (8 axes), mais très inégale. Pour autant, le SCOT préconise un développement de l'urbanisation autour de certaines gares TER, notamment dans un rayon d'environ 1.000 mètres qui correspond à une distance facilement réalisable à pied (entre 6 et 8 minutes) ou à vélo (moins de 3 minutes).

C'est également sur les secteurs les mieux desservis par des transports collectifs performants que l'urbanisation doit être renforcée. Il s'agit bien sûr des quartiers traversés par la première ligne de tramway, ainsi que tous ceux qui bénéficieront à l'avenir du passage de lignes à haute fréquence et de la deuxième ligne du tramway.

En complément, le SCOT demande aux communes d'instaurer des règles sur le stationnement adaptées à la promotion des transports publics.

Une organisation de l'espace urbain qui encourage la marche et le vélo

Pour multiplier les déplacements courts, le SCOT recommande de rendre les quartiers, nouveaux ou existants, davantage multifonctionnels, c'est-à-dire susceptibles d'offrir commerces, équipements divers et activités professionnelles. Associé à cette démarche, le SCOT demande aux communes d'élaborer des plans de mobilités douces qui s'articulent avec les schémas intercommunaux (ex : le schéma cyclable de l'agglomération Tour(s)plus).

Optimiser l'usage des routes existantes

La loi Grenelle 2 conditionne la construction de nouvelles routes à la résorption d'un point de congestion et à l'amélioration de la sécurité pour l'ensemble des modes de transport. Par conséquent, le SCOT demande, avant d'étudier un nouveau projet routier, une optimisation des circulations routières sur le réseau existant (mise en place de vitesses régulées et régulières sur certains axes, une gestion des feux pour améliorer la fluidité de certains carrefours...).

La fluidification des trafics routiers s'assure également par un report des déplacements routiers vers les transports collectifs ou les modes doux. Aussi, le SCOT demande que les grands axes routiers urbains bénéficient de voies réservées aux transports collectifs et que le principe d'équilibre entre emprises routières et emprises réservées aux piétons et aux cycles s'instaure sur l'ensemble des espaces publics urbains.

LE SCOT, CŒUR DE LA DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE

LES CHIFFRES CLEFS

- 166.000 emplois sur l'aire du SCOT (2/3 des emplois du département)
- 19.000 établissements (2/3 des établissements du département)
- 2.100 ha de zones d'activités

LE DIAGNOSTIC

Un moteur du développement territorial

L'accessibilité au territoire, la présence d'équipements majeurs (hôpital universitaire, premier employeur de la région Centre, laboratoires de recherche...), son identité liée à la qualité de son patrimoine naturel et bâti, des pôles commerciaux irriguant une vaste zone de chalandise sont autant d'éléments qui permettent à l'agglomération tourangelle de rayonner au-delà des frontières de la Touraine.

La synergie entre l'université, la recherche et l'entreprise contribue à dynamiser l'économie du territoire. Il dispose également d'une filière de services aux entreprises et à la personne performante, notamment du fait de formations adaptées de tous niveaux dispensées sur place.

Quelques grandes entreprises de production industrielle et un grand nombre de PME-PMI intervenant dans tous les secteurs d'activités dynamisent l'économie du territoire.

Par ailleurs, avec la présence de quatre vignobles classés en AOC, la viticulture génère une activité économique reconnue.

Des spécificités par territoire

Plus de 80% des établissements et de l'emploi salarié sont localisés dans le périmètre de la Communauté d'Agglomération ; les autres EPCI se répartissent de manière assez homogène l'emploi salarié et les établissements sur leur territoire.

On constate une répartition différente des emplois localisés en zone d'activité selon les EPCI.

Un tourisme pluriel, facteur d'attractivité

Le territoire du SCOT est situé au cœur d'une destination touristique de notoriété internationale, le Val de Loire, attractive pour les clientèles françaises et étrangères. Avec le tourisme culturel et patrimonial et les paysages caractéristiques reconnus par l'UNESCO, le territoire du SCOT dispose d'un cadre exceptionnel qui constitue un atout pour le développement d'un tourisme diversifié.

Les sites d'activités : un impact fort sur l'organisation du territoire

Les zones d'activités aménagées sont fortement consommatrice d'espace, la plupart du temps au détriment des terres agricoles. Elles accueillent "seulement" 1/3 des entreprises et des emplois totaux du territoire (la moitié des emplois salariés marchands). La majeure partie des emplois sont localisés dans le tissu diffus.

La vision du développement économique à l'échelle communautaire n'engendre pas nécessairement une bonne lisibilité du fonctionnement économique du territoire à l'échelle du SCOT.

Les zones d'activités accueillent une grande diversité d'établissements en termes de production, d'effectifs, d'emprise foncière... Leur mode d'occupation est régi par des dispositions du droit des sols limitant souvent sur l'assiette foncière l'emprise au sol des superstructures ou imposant des surfaces d'espaces verts à la parcelle sans justification liée à l'activité de l'entreprise.

La configuration des sites d'activités a également un impact sur les mobilités. Les flux domicile-travail se font majoritairement en voiture, du fait de l'absence de réseau de transports collectifs adaptés aux horaires des entreprises, de l'éloignement des zones d'habitat ou de l'absence d'aménagements sécurisés. Il n'existe donc peu ou pas d'alternatives à l'automobile pour accéder ou circuler au sein des zones d'activités.

Une offre commerciale importante inégalement répartie

L'offre commerciale est largement représentée sur l'aire du SCOT. L'évolution des pratiques commerciales est rapide et l'organisation de la distribution varie de manière significative, ce qui rend complexe l'encadrement de cette activité. Le SCOT est l'occasion de repositionner le rôle du commerce dans la dynamique équilibrée et structurée du territoire.



L'ORIENTATION

ENGAGER UNE STRATEGIE COMMUNE DE DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE ET DE L'EMPLOI

En matière de développement économique, le PADD pose les principes suivant : concilier une stratégie d'ensemble et des dynamiques locales, intégrer le développement des activités dans le tissu urbain, hiérarchiser les sites d'activités.

Rapprocher activité économique et lieux de vie

Le PADD affiche la volonté d'ancrer toutes les filières de l'économie dans l'armature urbaine du territoire. En matière d'aménagement, cet ancrage passe par une conception plus urbaine des espaces à vocation économique. La localisation des activités de proximité est privilégiée au plus près des besoins des habitants. Il est recherché la requalification et l'intensification des sites existants plutôt que leur extension, en respectant les dispositions issues de la Loi Grenelle sur l'environnement.

Développer notre potentiel touristique

Le développement du tourisme sous toutes ses formes constitue un axe majeur du PADD. La structuration et la promotion des atouts du territoire est affirmée. Le développement et la diversification des capacités d'accueil est préconisé. Pour permettre une bonne circulation dans le territoire, son irrigation par un réseau de desserte adaptée est recherchée. Toutes les formes de tourisme (d'affaire, culturel, gastronomique, nature) doivent ainsi être encouragées.

Structurer la dynamique commerciale à toutes les échelles du territoire

Le projet du SCOT repose sur l'affirmation de pôles de centralité et de mixité. Il incite à structurer et à hiérarchiser l'implantation commerciale. L'encadrement de l'activité commerciale doit permettre de maintenir un commerce de proximité diversifié, qui participe à la vie locale et contribue aux services attendus par les habitants. L'implantation de nouvelles surfaces commerciales doit être adaptée aux besoins réels des territoires.

La construction d'un projet économique partagé conciliant cadre commun, réalités et dynamiques locales

Le renforcement de l'armature économique du territoire passe par la constitution d'une offre foncière immobilière adaptée à la fois respectueuse des sites et en adéquation avec les attentes des acteurs économiques.

POUR ALLER PLUS LOIN...

Le Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle (SMAT) a mis en place le site internet www.scot-agglotours.fr permettant notamment d'expliquer le contenu d'un SCOT et le principe de son élaboration.

On peut également y télécharger des documents, comme les cahiers du SCOT, qui reprennent de manière plus approfondie les orientations décrites dans cette publication (également téléchargeable).

Une fois les grandes lignes du Projet d'Aménagement et de Développement Durable débattues et validées, l'étape à venir va consister à traduire ces orientations en prescriptions et recommandations qui s'appliqueront aux 40 communes et aux 4 communautés qui constituent le territoire du SCOT.

La rédaction de l'ensemble du Schéma de Cohérence Territorial constitue la dernière étape du processus d'élaboration de notre document d'urbanisme. A l'issue de l'arrêt du projet, une enquête publique permettra de recueillir les avis et observations de tous, avant d'aboutir à son approbation.

Au-delà d'un simple document d'urbanisme, le SCOT s'inscrit dans une vision partagée et cohérente de l'avenir de notre territoire. Les besoins des habitants, les préoccupations environnementales liées au changement climatique, les évolutions de l'économie ou encore le respect de notre patrimoine naturel, historique et culturel se conjuguent dans une perspective de développement pour un nouvel espace métropolitain.

