atu.
Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE : Une feuille de route vers 2030

Vues d'agglo

N°23 • AOÛT 2014

UN SCOT POUR DÉFINIR UN DESTIN COMMUN

Adopté par le Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle en septembre 2013, le Schéma de Cohérence Territoriale est un document clef pour l'aménagement du territoire. Comprendre ses motivations, connaître ses ressorts permettront à tout à chacun d'œuvrer pour un territoire plus facile à vivre.

4 EPCI - 40 communes

LA COHÉRENCE À LA BONNE ÉCHELLE

L'intercommunalité est une réalité relativement récente en Touraine. Pour autant, l'élargissement du bassin de vie du fait du développement des mobilités, de l'aspiration des ménages et du fonctionnement du marché immobilier, appellent de prendre en considération les enjeux du développement du territoire à une échelle élargie. Avec 40 communes, 4 établissements publics de coopération intercommunale réunissant plus de 350.000 habitants et près de deux tiers des emplois du département, l'échelle du SCoT apparaît comme une maille pertinente pour dresser les perspectives du bassin de vie de l'agglomération.

2005 -> 2013

LA PATIENTE ÉDIFICATION D'UNE COMMUNAUTÉ DE PROJETS

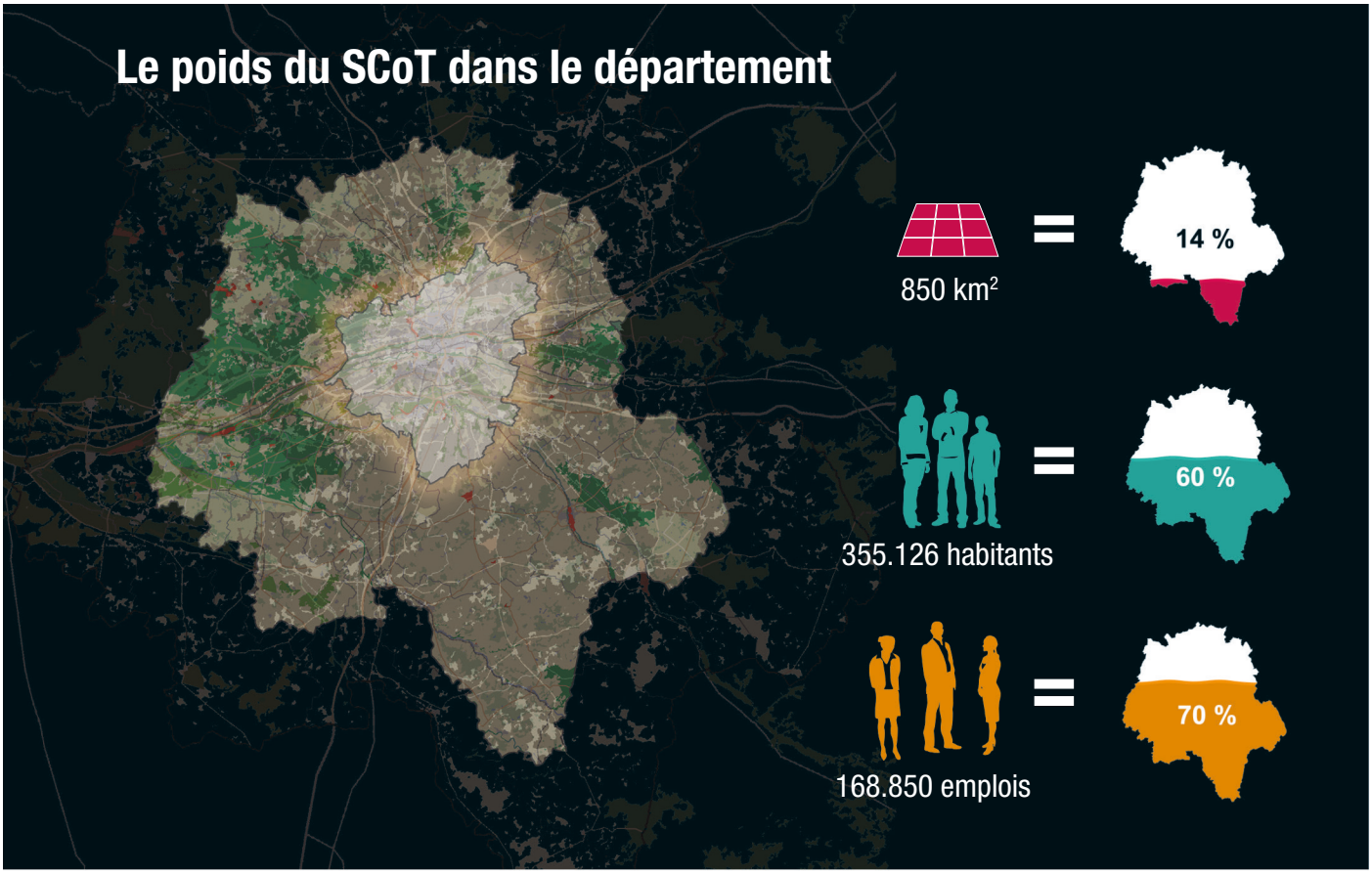
Mettre en présence des territoires qui ne se connaissent guère en les invitant à identifier leurs interdépendances, est un processus qui prend du temps. Cette pédagogie se devait d'être patiente afin que les enjeux du territoire fassent l'objet d'un partage réel. Engagées fin 2005, les réflexions du SCoT ont abouti à un projet partagé en 2013. D'aucuns pourront voir dans ce calendrier une trop lente émergence, pourtant ce fut la condition pour que chacun reconnaisse l'autre et s'engage dans la définition d'un cadre de cohérence commun.

Opposabilité du SCoT

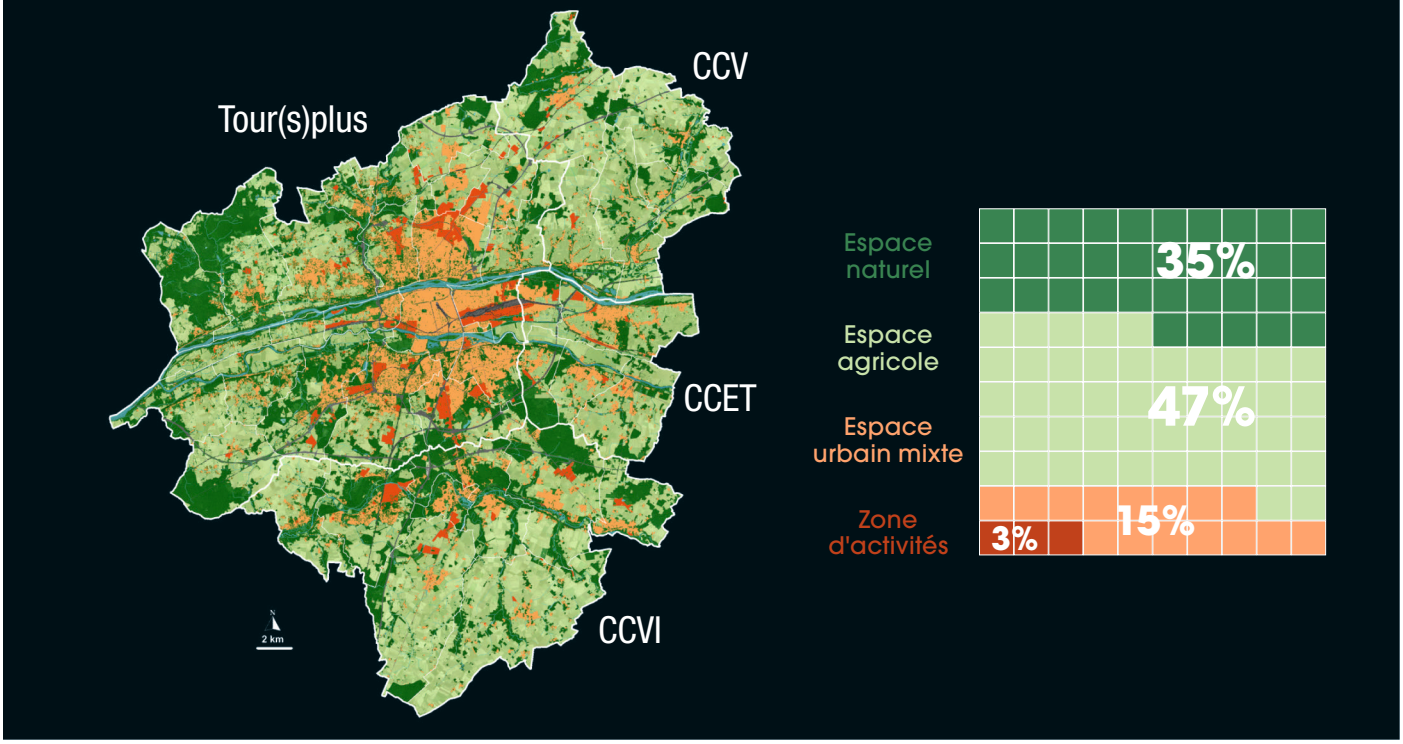
UN CHEMIN ÉTROIT ENTRE LE TOUT PRESCRIPTIF ET LE LAISSER-FAIRE

En dépit des nombreuses injonctions réglementaires et législatives, Le SCoT de l'agglomération Tourangelle entend privilégier l'explication et l'accompagnement à la froideur de la règle. Le SCoT recommande plus qu'il n'impose. Pour autant, il ne dit pas rien et permet de s'accorder sur l'essentiel pour un développement harmonieux de l'agglomération. Le SCoT fixe un cadre mais veille au respect des marges d'adaptation de chacun. L'urbanisme étant une compétence sensible il s'agit de pouvoir permettre, dans le respect de l'esprit des orientations du SCoT, une diversité des réponses urbaines. Il s'agit en somme d'être ferme sur l'ambition et souple sur la concrétisation pour que chaque acteur puisse faire valoir ses spécificités.

Le poids du SCoT dans le département



Les intercommunalités du SCoT



LES GRANDS OBJECTIFS DU SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

Le SCoT doit permettre de répondre à quelques questions simples :
Quelles sont les forces et faiblesses du territoire ?
Quels sont les besoins et les grands défis pour l'avenir ?

Le diagnostic qui fonde le rapport de présentation tente de répondre à ces questions. Il souligne l'importance de redéfinir un nouvel équilibre entre développement et préservation. En effet, l'attractivité de l'agglomération est pour une large part fondée sur un cadre de vie préservé, lutter contre la banalisation du territoire c'est en même temps renforcer son pouvoir d'attraction.

DES OBJECTIFS DE CROISSANCE PARTAGÉS

Le SCoT affiche l'ambition d'accueillir 30.000 habitants supplémentaires d'ici 2030, croissance démographique nécessaire pour maintenir la population active. Croître de 30.000 habitants implique de construire 35.800 logements du fait de ce que l'on appelle le desserrement des ménages . Reste donc à définir où les construire. Les élus du SCoT ont souhaité privilégier le développement urbain là où il est déjà, c'est-à-dire dans ou à proximité immédiate des tissus déjà urbanisés qui accueillent équipements, emplois et services.

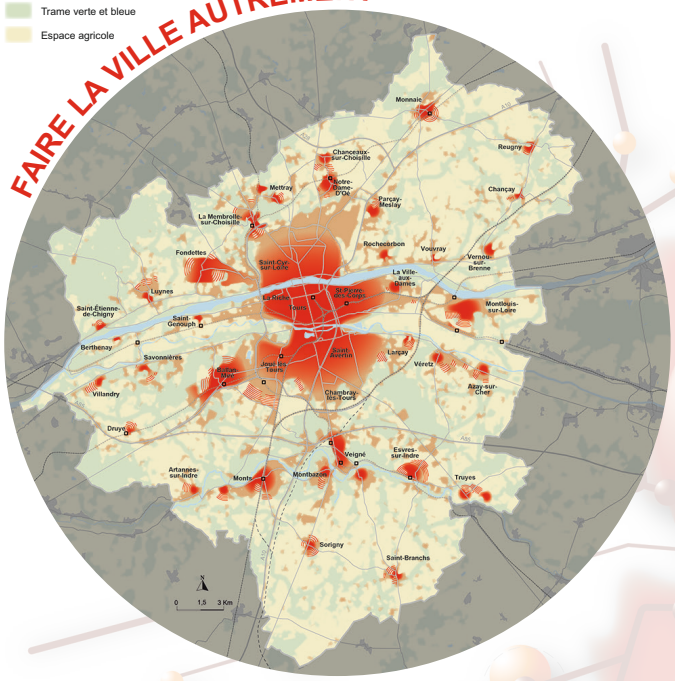
DES ENGAGEMENTS POUR L'ATTRACTIVITÉ

- Pérenniser une bonne accessibilité aux centres de décision quels que soient les modes.
- Poursuivre l'ancrage de l'économie de l'innovation et de la connaissance sur le territoire.
- Renforcer la connexion aux principaux pôles nationaux et internationaux.
- Conforter l'offre d'équipements et de services rayonnants.
- Maintenir les équilibres commerciaux.
- Favoriser l'intensification urbaine au bon endroit pour préserver la qualité de ville.

DES ENGAGEMENTS POUR LE CADRE DE VIE

- Proportionner et organiser la croissance pour contenir l'étalement urbain.
- Favoriser le maintien d'une agriculture de proximité.
- Élargir l'offre de mobilités.
- Diversifier les parcours résidentiels.
- Préserver les identités urbaines et naturelles.

FAIRE LA VILLE AUTREMENT



Conforter et diversifier l'empreinte urbaine

Espace préférentiel de renouvellement urbain et d'intensification des fonctions
(autour des gares et des centralités)

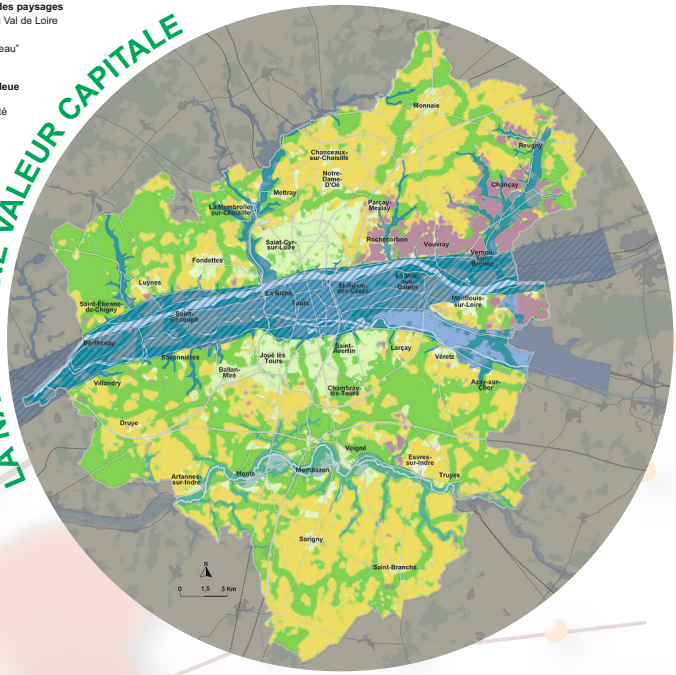
Espace préférentiel d'extension urbaine mixte devant composer avec le socle agronaturel

Territoire résilient

Trame verte et bleue

Espace agricole

LA NATURE UNE VALEUR CAPITALE



Affirmer les valeurs emblématiques des paysages

Conforter la valeur universelle du Val de Loire patrimoine mondial de l'Unesco

Se réapproprier les paysages "d'eau"

Protéger et valoriser le vignoble

Assurer la vitalité de la trame verte bleue

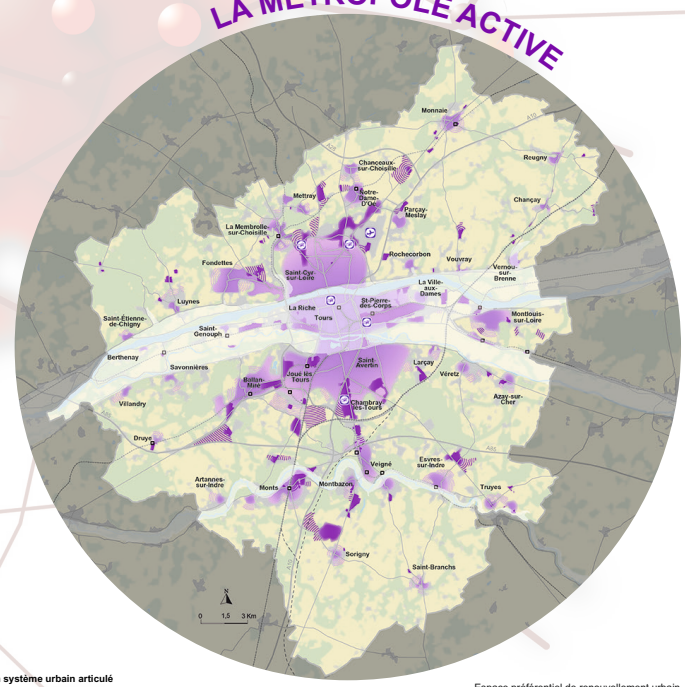
Prendre en compte toutes les composantes de la biodiversité

Amener la nature en ville

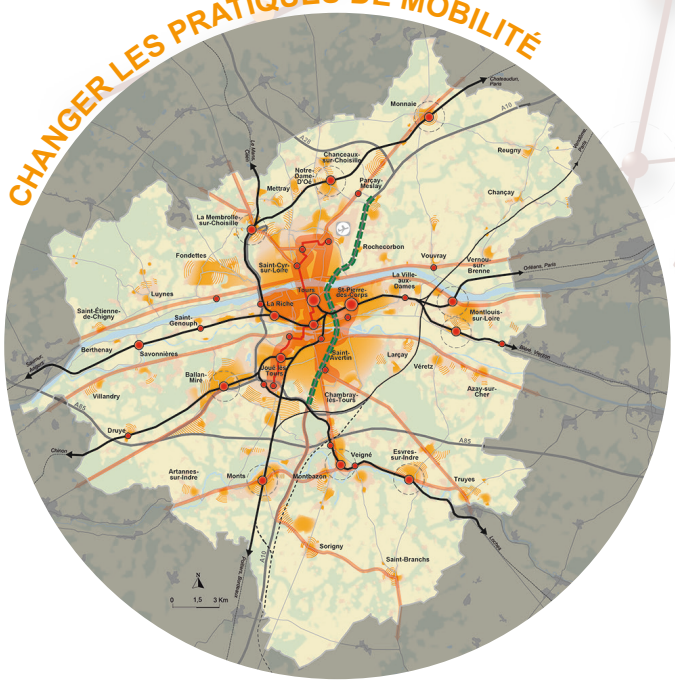
Faire de l'espace agricole un pilier de l'organisation territoriale

Secteur préférentiel de développement de l'agriculture

LA MÉTROPOLE ACTIVE



CHANGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ



Un système urbain articulé

Espace préférentiel de développement urbain : faire la ville des proximités
(déplacements courtes distances)

Gare support de développement préférentiel
(rayon de 1000 m)

Pôle d'échanges métropolitain

Pôle d'échanges d'agglomération

Pôle d'échanges local

Donner priorité aux mobilités durables

Étoile ferroviaire

Ligne 1 de tramway

Corridor préférentiel de transport performant

Corridor interurbain structurant

Optimiser le fonctionnement des infrastructures

LGV actuelle

LGV SEA (en travaux)

Principale infrastructure

Corridor à apaiser

Aéroport

Espace préférentiel de renouvellement urbain et de diversification des fonctions
(habitat, emploi, commerce)

Espace préférentiel d'extension urbaine mixte devant composer avec le socle agronaturel

Site à dominante économique

Espace préférentiel d'extension urbaine à dominante économique devant composer avec le socle agronaturel

Principaux pôles commerciaux

Aéroport

Territoire résilient

Empreinte urbaine

Trame verte et bleue

Espace agricole

Sources : IGN-BDTOPO, Communes et EPCI, ATU, Corine Land Cover, Biotope.

UNE FEUILLE DE ROUTE POUR 2030

Le projet qui sous-tend l'ensemble du schéma se décline en cinq axes.

LA NATURE, VALEUR CAPITALE

La nécessité de donner une valeur au socle agronaturel de l'agglomération, qui participe grandement à son attractivité, fait consensus. La vivacité d'une agriculture de proximité, la préservation de la biodiversité et des ressources naturelles sont autant de points obligés des politiques publiques. La dimension ligérienne et paysagère est par ailleurs mise en avant dans le document reconnu comme le socle précieux de l'identité du territoire.

FAIRE LA VILLE AUTREMENT

Le type de développement urbain que l'agglomération a connu ces dernières décennies génère une fragilisation trop forte des ménages et des atouts du territoire. La nécessité d'un développement tout aussi ambitieux mais mieux organisé, proportionné aux possibilités de chacun et plus vertueux, est une avancée notable. L'identification de secteurs préférentiels de développement déjà anticipé par les PLH des EPCI marque le consensus autour de cette question. La densité pour ne pas effrayer doit pouvoir être adaptée aux contextes et ne saurait être vécue comme un diktat. C'est pourquoi, les densités minimales qu'avance le SCoT laissent de grandes possibilités en termes de formes urbaines.

ATTÉNUER LA VULNÉRABILITÉ DU TERRITOIRE

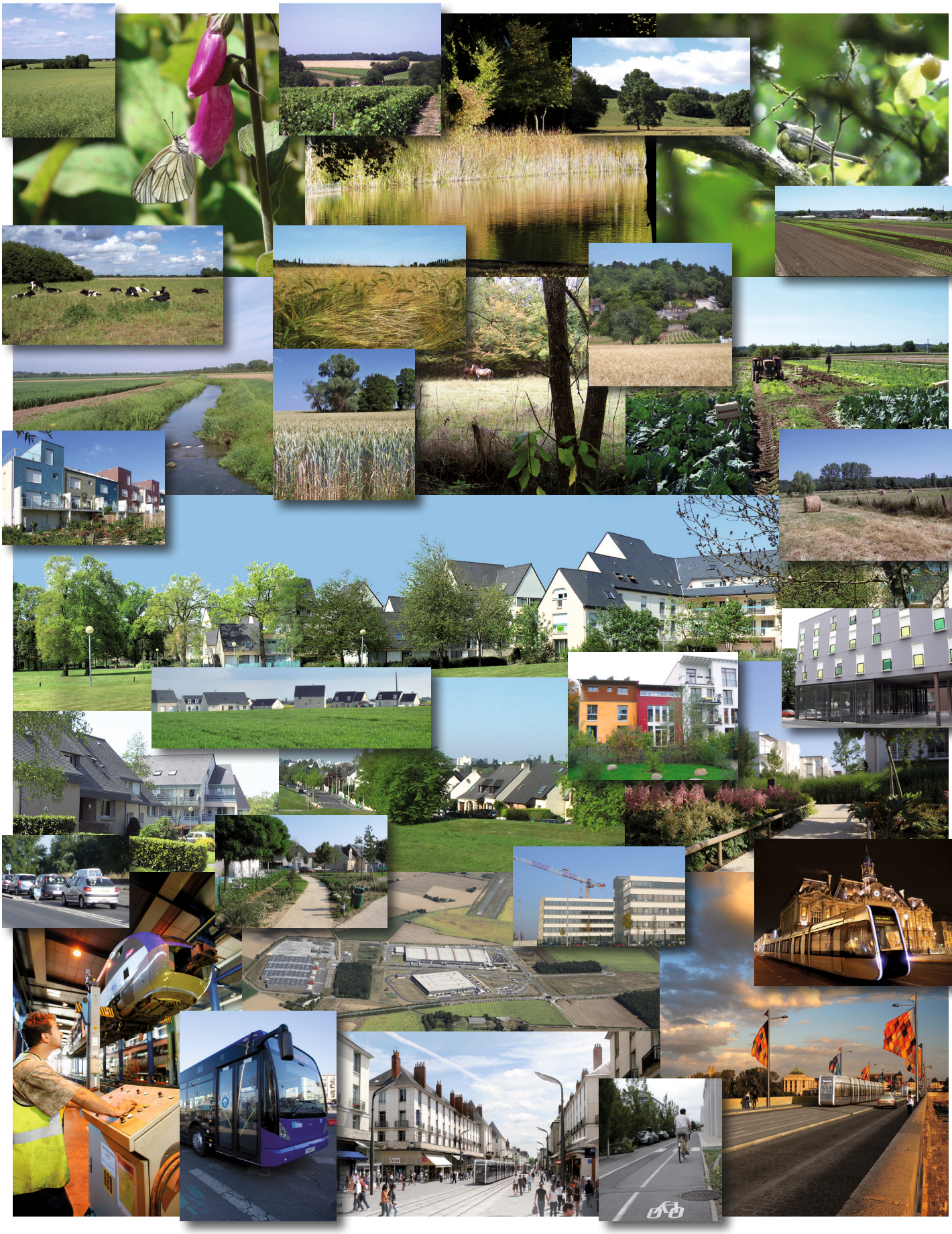
La meilleure prise en compte de la vulnérabilité de l'agglomération appelle des règles d'urbanisation proportionnées à l'aléa. L'intérêt du site et sa programmation devront ainsi être croisés avec le niveau de risque encouru. Ce faisant, le SCoT préfigure le dispositif que devrait instaurer le Plan de Prévention des Risques d'Inondation.

CHANGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La promotion d'un urbanisme plus favorable aux mobilités alternatives à la voiture fait consensus, que ce soit pour la marche, le vélo ou les transports collectifs. L'invitation à ce que le Conseil régional puisse tirer un meilleur parti de l'étoile ferroviaire est également une dynamique partagée. L'idée, promue par le SCoT, que la question du contournement autoroutier n'est pas une priorité dans l'échelle de temps impartie mais qu'il faut engager sans plus attendre un "ré-urbanisation" de l'A10 actuelle fait également consensus. En affichant une priorité à l'adaptation du réseau de voirie existant plutôt qu'à son extension, le SCoT adopte un pragmatisme teinté de réalisme financier. Il n'exclut toutefois pas de poursuivre les réflexions et les aménagements qui s'avéreraient nécessaires pour traiter les points de congestion identifiés.

ENGAGER UNE STRATÉGIE COMMUNE DE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ ET DE L'EMPLOI

Le SCoT est prudent sur cet axe. Il prolonge les actions déjà mises en place et pointe le besoin de faire porter l'effort sur le recyclage des zones d'activités vieillissantes plutôt que de se consacrer exclusivement à la création de nouvelles zones sans cesse plus éloignées. Sur la question du commerce, le Document d'Aménagement Commercial (DAC) vise un développement qualitatif qui privilégie le commerce de proximité en ville, la modernisation de l'offre existante et ne prévoit pas de création de nouveaux pôles commerciaux en dehors des tissus urbains.



atu.
www.atu37.org

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours
3 cour - 56, avenue Marcel Dassault - B.P.601- 37206 Tours Cédex 3
Tél : 02 47 71 70 70 - Email : atu37@atu37.org