

Pays du Bessin au Virois



Fiche SCoT

L'intégration de la thématique Plan Climat dans les SCoT

Echelle de projet : bassin de vie
Type de démarche : transversale

ENJEUX STRATÉGIQUES DU PLAN CLIMAT :

Construire une politique d'urbanisme économe en espace et en énergie
Favoriser la production d'électricité renouvelable en lien avec le potentiel du territoire
Favoriser la création de puits de carbone
Développer des alternatives au «tout automobilisme»
Favoriser une meilleure gestion de la ressource en eau à l'échelle de bassins versants

PLAN CLIMAT ET SCOT

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale. Il est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques qui concernent l'habitat, les déplacements, le développement commercial, l'environnement, et l'organisation de l'espace. Il oriente le développement d'un territoire dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durable. Il assure par ailleurs l'articulation des autres documents sectoriels de planification (Plan Local de Déplacements, Plan Local de l'Habitat, Schéma Directeur d'Équipement Commercial, Plan Local d'Urbanisme). Le SCoT établit un diagnostic du territoire, présente un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et fixe des orientations d'aménagement et d'urbanisme dans le DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs). Ces orientations ont une valeur juridique et s'imposent aux documents d'urbanisme inférieurs.

L'échelle de travail du SCoT, locale et stratégique, en fait un outil particulièrement pertinent pour lutter contre le réchauffement

climatique. En effet, il permet de structurer une démarche d'ensemble cohérente sur le territoire. Ainsi, une structure urbaine bien pensée permet de limiter les déplacements de ses usagers et, de ce fait, limiter les émissions de gaz à effet de serre du transport.

Cette fiche présente des pistes de réflexion permettant d'intégrer au mieux la problématique climat tout au long d'un projet de SCoT.

LA PRISE EN COMPTE DU PLAN CLIMAT DANS LE DÉROULEMENT D'UNE DÉMARCHE SCOT

Le déroulement d'une démarche type SCoT se décompose autour de la production de trois documents fondamentaux :

1. LE DIAGNOSTIC

Le diagnostic est la première étape de l'élaboration d'un Scot. En effet, il vise à expliquer l'état actuel du territoire avec une connaissance fine de son fonctionnement, mais également son évolution future à travers une vision multisectorielle, pour ainsi faire ressortir les facteurs d'évolution probables du territoire. Ce document devra donner aux élus et acteurs de la démarche une vision d'ensemble

des problématiques du territoire et de préfigurer ses enjeux de développement. Ainsi, la qualité de son élaboration conditionnera la qualité du PADD et du DOO.

Le diagnostic est constitué de plusieurs documents dont :

Le diagnostic socio-économique

Dans cette partie on pourra étudier plus précisément les conséquences socio-économiques de l'augmentation du prix de l'énergie via :

- des études générales sur le territoire : en fonction des consommations en énergies fossiles, on estime le surcoût engendré par l'augmentation du cours du pétrole et on identifie les secteurs d'activités les plus touchés par cette augmentation.
- une étude de précarité énergétique, visant à évaluer la vulnérabilité du territoire sur ce thème et éventuellement les secteurs concernés.

L'Etat Initial de l'Environnement (EIE)

Il correspond au diagnostic « environnement » et dresse l'état des lieux des paysages, des espaces à protéger (au regard de leurs qualités agricoles et de leur

valeur paysagère), des espaces sensibles (au regard de la qualité des eaux, des sols, des risques naturels ou technologiques).

C'est le document le plus à même d'intégrer une étude énergie/Gaz à Effet de Serre (GES) sur le territoire. Cela peut notamment se traduire par la réalisation :

→ d'un bilan énergétique territorial : identification et évaluation des principales sources de production et de consommations d'énergie.

→ d'un bilan territorial des émissions de gaz à effet de serre. Il a déjà été réalisé dans le cadre du Plan Climat du Pays du Bessin au Virois et peut être transmis sur demande.

→ d'une étude de potentiel en énergies renouvelables et/ou gisement d'économies d'énergie.

→ d'une étude sur les perspectives d'évolutions des différents équipements : opérations de rénovations prévues ou à prévoir, possibilités d'extension ou de création de réseaux, performance du patrimoine communal.

→ d'une étude de potentiel de renouvellement urbain et de programmation énergétique, intégrant les 3 études précédentes et la réalisation de scénarios prospectifs en fonction de différents plans d'actions envisageables. Au-delà du simple constat, l'étude de programmation est un outil d'aide à la décision pour formuler le PADD.

2. LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Il est le document central du SCoT. Il expose les choix retenus par les élus pour élaborer un projet équilibré prenant en compte l'économie, le social et l'environnement en dégagant des priorités compte tenu des spécificités du territoire. Le PADD affiche donc la volonté politique et constitue le socle à partir duquel seront déclinées les conditions d'urbanisation dans le Document d'Orientation et d'Objectifs.

3. LE DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS (DOO)

Ce document est une traduction technique du PADD. Il fixe les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés.



QUELQUES EXEMPLES DE PRÉCONISATIONS ÉNERGIE/CLIMAT DANS LE PADD ET LE DOO

...POUR L'URBANISME

Les maîtres mots à retenir sont :

- La mixité urbaine
- La densité urbaine

Ces deux éléments sont à intégrer dans un objectif de limitation de l'étalement urbain. Il convient ainsi, afin de limiter les déplacements des habitants, de concevoir des espaces urbains "autosuffisants", c'est-à-dire mixant logements, activité économique et services offerts à la population.

► Les besoins d'extensions de l'urbanisation peuvent être conditionnés par des objectifs de densité en logements et d'équipements définis par les orientations du SCoT.

► Les extensions d'urbanisation doivent être préférentiellement réalisées en continuité du tissu déjà urbanisé. Il est préférable de mener une réflexion préalable pour mobiliser en premier lieu les espaces vacants dans les espaces urbanisés, afin de limiter les extensions urbaines au détriment des espaces naturels. Ces derniers contribuent à la qualité de vie des habitants tout en limitant le besoin de mobilité pour les activités de loisirs. L'objectif est également de maintenir une coupure d'urbanisation entre les villages et d'éviter l'urbanisation linéaire.

► L'extension de l'habitat isolé est à éviter. Il aboutit à des zones fortement génératrices de mobilité, car exemptes de tout service ou activité économique.

► Le développement des espaces urbanisés doit encourager la mixité d'usage. Ainsi, il convient d'anticiper l'évolution du territoire pour définir les besoins actuels et à venir en termes d'équipements sportifs, récréatifs ou culturels, mais aussi de commerces et d'activité économique.

► L'espace urbain doit être conçu pour favoriser au maximum le recours aux transports en commun et aux modes de déplacement doux. On y veillera particulièrement lors de l'implantation d'une nouvelle offre d'équipement. Un maillage cohérent de l'espace urbain sous la forme d'offre de transport en commun ou d'espace piéton et cyclable favorise l'attractivité du territoire (qualité de vie ressentie) tout en limitant l'utilisation de la voiture.



EXEMPLE DE TRADUCTION DES PRÉCONISATIONS SUR L'URBANISME DANS LE DOO DU SCoT GRAND DOUVAISIS :

L'urbanisation autour des pôles gares (500m environ) privilégie un habitat dense (supérieur à 35 log/ha utile) accompagné de services de proximité.

40 % des logements neufs devront être construits en renouvellement urbain, à l'intérieur des zones «U» et «1AU» existantes.

Enveloppe maximale de 700 ha consacrée aux extensions urbaines futures.

...POUR L'HABITAT

L'habitat est une des composantes clés de l'espace urbain : sa localisation, sa densité, et sa forme conditionnent son efficacité environnementale et sociale.

Dans le cadre d'un SCot, il s'agira entre autres de :

- définir les objectifs de production de logements nouveaux à différents horizons (2020, 2030...) par EPCI ou par communes (PLH). Les projets de développement des communes devront alors intégrer les potentiels de renouvellement urbain identifiés lors du diagnostic.

- d'identifier, dans le cadre d'un diagnostic, le potentiel de renouvellement urbain : les projets de développement des communes devront alors intégrer les potentiels identifiés lors du diagnostic.

- favoriser les économies d'énergie à travers toutes dispositions d'implantation, de volumétrie et d'aspect extérieur ayant un impact sur la consommation d'énergie des bâtiments.

- concevoir des quartiers d'habitat plus denses, limiter l'artificialisation des sols.



Exemple de traduction des préconisations sur l'habitat dans le DOO du SCot de la région de Strasbourg

« Les communes bien desservies par les transports en commun ou ayant vocation à l'être sont les lieux privilégiés pour développer l'habitat ; elles peuvent à ce titre organiser leur urbanisation sans autre limitation que celles qui découlent des autres orientations du DOO. Elles privilégient le renouvellement urbain et l'extension urbaine dans les secteurs proches des stations de transport. »

« À l'inverse, les communes n'entrant pas dans les catégories précédentes limitent l'extension des surfaces urbanisées ou à urbaniser, et privilégient la restructuration urbaine. »

« L'habitat intermédiaire doit être favorisé. Dans les zones AU affectées à l'habitation, [...] on devra ainsi réserver une part significative – qui ne pourra être inférieure à 25 % du nombre de logements – à l'habitat intermédiaire. »

...POUR LES TRANSPORTS

Le transport est l'élément intégrateur d'un SCot : il structure l'espace urbain en liant le logement à l'activité économique et à l'offre de service.

Il doit être pensé en cohérence totale avec l'occupation du territoire. Pour ce faire, on veillera à :

- ne pas penser l'offre de transport comme une résultante de la localisation de l'habitat et de l'activité économique, mais bien comme un élément du même niveau d'importance. Ainsi, on pourra par exemple privilégier l'urbanisation autour des gares ou en direction des gares.

- favoriser la mise en œuvre d'un système global de transports collectifs à l'échelle du SCot à travers les documents d'urbanisme locaux et l'aménagement des nouveaux quartiers.

- favoriser la multimodalité : emplacements réservés pour la réalisation de parkings relais autour des gares et des haltes ferroviaires. Concevoir des parkings relais le long des lignes de bus périurbaines structurantes identifiées par le plan de déplacements urbains de façon à faciliter le changement de mode de transport avant l'entrée en centre ville.

- favoriser le recours aux modes doux : permettre le maintien de la circulation piétonne et cyclable.

- limiter l'usage de la voiture : l'offre de stationnement dans les

opérations nouvelles pourra être modulée en fonction de la desserte par les transports en commun.

- anticiper le développement du réseau de transport : conserver les réseaux ferrés peu ou plus utilisés. Inscrire les emplacements réservés nécessaires à l'extension de lignes de tramway ou d'infrastructures lourdes. Prévoir des réserves foncières pour les modes doux le long des axes structurants (bandes multifonctionnelles)



© Mairie de Bayeux

EXEMPLE DE TRADUCTION DES PRÉCONISATIONS SUR LES TRANSPORTS DANS LE DOO DU SCOT DE LA BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINÉ :

Des accès sécurisés pour les modes doux seront systématiquement prévus pour toutes les nouvelles zones à aménager (zone d'habitat, zone d'activité, zone commerciale, bâtiment public).

Les documents d'urbanisme doivent prévoir un maillage de cheminements doux pour les piétons et les vélos qui couvre également les zones d'urbanisation future.

...POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le développement économique peut se faire selon plusieurs modalités : l'activité économique intégrée au tissu urbain (activité tertiaire essentiellement), l'activité économique sous forme de Zones d'Activités Economiques (ZAE) ou encore Zones d'Activités Concertées (ZAC).

Pour l'activité intégrée, on veillera à maximiser la mixité d'usage du tissu urbain (habitat et activité économique) tout en favorisant l'accès au réseau de transport en commun. Pour les ZAE, il est possible d'aller plus loin dans les prescriptions, comme :

- organiser l'offre de zones d'activités de plus de 3 ha par un schéma d'armature des ZAE. Ces regroupements permettront de mutualiser des besoins de transports (marchandises et personnes). On distinguera les sites d'intérêt métropolitain (activités de pointe, de haute technologie, des activités tertiaires supérieures), les sites d'intérêt régional ou départemental, qui sont des sites structurants (activités mixtes) et les sites de secteur, de taille plus réduite, dédiés également à l'accueil d'activités mixtes ou spécialisées.

- le développement d'une nouvelle ZAE ne doit pas empêcher la continuité de l'aménagement engagé de zones existantes. Une complémentarité à l'échelle du SCoT est à rechercher entre les différentes zones. Elle peut être interdite si elle prend la forme d'un cordon linéaire le long d'une voie, et privilégiée si c'est une solution de renouvellement dans le tissu urbain des ZAE.

- la prise en compte du transport : Les ZAE peuvent devoir faire l'objet d'aménagement favorisant la pratique des modes doux et d'intermodalité avec les transports collectifs. Le SCoT peut demander aux documents d'urbanisme de prévoir les espaces nécessaires à une continuité des

déplacements en modes doux et à une liaison avec les transports collectifs extérieurs à ces zones. Les nouvelles zones d'activités peuvent devoir être prioritairement localisées en continuité de l'urbanisation existante de la commune et à proximité des axes de transports existants. Le SCoT peut aussi demander que les activités logistiques soient implantées au coeur des ZAE qui bénéficient ou bénéficieront d'un raccordement au réseau ferré.

EXEMPLE DE TRADUCTION DES PRÉCONISATIONS SUR L'ÉNERGIE DANS LE DOO DU SCoT GRAND DOUAISIS :

Les documents d'urbanisme ne doivent pas faire obstacle à la mise en place de panneaux solaires, à l'utilisation du bois dans les constructions, à la récupération des eaux pluviales (pour usage non domestique), à l'utilisation des énergies renouvelables.



Cdc de Vassy



Cdc de Vassy

...POUR L'ÉNERGIE

Le volet énergie d'un SCoT intègre une composante sur la production, notamment via :

- l'identification des zones potentielles de développement éolien,

- l'incitation à l'identification du potentiel de développement des réseaux de chaleur sur les zones de développement de l'habitat, lors de la création de nouvelles ZAE ou ZAC,

- la mise en place de projets de développement du photovoltaïque. Ils devront privilégier des implantations sur les bâtiments existants ou sur des zones industrielles en reconversion, dans l'objectif de ne pas consommer d'espace agricole ou de réservoir de biodiversité,

- l'identification des emprises foncières à réserver pour l'implantation de sites de productions d'énergies renouvelables,

- les définitions de zones à performance énergétique et environnementale renforcée, comme autorisée par le Grenelle 2. ■

