

L'aménagement et la mobilité de personnes dans le SRADDET Hauts-de-France

Guide méthodologique à destination des acteurs de l'aménagement



Photos de couverture :

1 2 4
5 3
7 6 9
10 11 12 13

Crédits photos :

Photos 1, 2, 3, 5, 6, 8, 10, 12 et 13 : Région Hauts-de-France

Photo 4 : Daniel Rapaich / DICOM/ ville de LILLE

Photo 7 : Canva

Photo 9 : [Géoportail.gouv.fr](https://www.geoportail.gouv.fr)

SOMMAIRE

Avant-propos	5
PARTIE 1 : L'aménagement et la mobilité de personnes dans le SRADDET Hauts-de-France	6
PARTIE 2 : Les évolutions législatives	12
La Loi n°2019-1428 d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019	12
La Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets	14
L'ordonnance n°2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation des schémas de cohérence territoriale	15
PARTIE 3 : Des fiches outils pour accompagner la mise en œuvre du SRADDET	16
L'articulation des différents cadres de références	16
Composition des fiches outils	17
Les fiches outils	18
Thématique 1 : Développer les modes alternatifs à la voiture individuelle à énergie fossile	19
Fiche 1. Comment mon SCoT peut-il favoriser le report modal vers les modes doux et les transports en commun ?	20
Fiche 2. Comment mon SCoT peut-il faciliter le passage d'un réseau de transport à un autre, d'un mode à un autre ?	24
Fiche 3. Comment mon SCoT peut-il favoriser une meilleure accessibilité aux zones d'emploi par des modes alternatifs à la voiture individuelle ?	25
Fiche 4. Comment mon SCoT peut-il favoriser la baisse de la part des véhicules à énergie fossile ?	28
Thématique 2 : Améliorer l'accès des espaces peu denses et isolés	31
Fiche 5. Quelles solutions mon SCoT peut-il encourager pour une mobilité inclusive des territoires ruraux ?	32
Thématique 3 : Réduire les besoins de déplacements	34
Fiche 6. Comment mon SCoT peut-il favoriser un aménagement du territoire sobre en déplacements ?	35
Thématique 4 : Intensifier le développement urbain autour des nœuds de transport	37
Fiche 7. Comment mon SCoT peut-il favoriser le développement des pôles d'échanges multimodaux ?	38
Fiche 8. Comment mon SCoT peut-il mettre en cohérence projets d'aménagement et offre de transport actuelle et future ?	40
Glossaire	41
Lexique	42
Présentation SRADDET / Agence Hauts-de-France / ARAA	43

AVANT-PROPOS / FINALITÉS DU DOCUMENT

Finalité du guide :

Au travers du **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)** approuvé le 4 août 2020, la Région Hauts-de-France définit ses ambitions en matière d'aménagement du territoire en déclinant des objectifs et des règles selon une approche thématique.

En matière de mobilité de personnes, le SRADDET identifie des enjeux économiques, environnementaux, sanitaires et sociaux et d'organisation du territoire pour la Région Hauts-de-France. Il vise à garantir un système de transport fiable et attractif en réduisant les déplacements et leurs impacts, notamment par le développement des modes alternatifs, et en améliorant les conditions de déplacement sur le territoire régional.

Par ailleurs, le contexte législatif en matière de mobilité, qui n'avait pas connu d'évolution majeure depuis la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982, a fortement évolué avec la **loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** du 24 décembre 2019.

La **loi portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets** (dite loi Climat et Résilience) du 22 août 2021 complète le contexte réglementaire, en particulier en matière de gestion économe de l'espace, et interroge sur une nouvelle organisation de l'espace en lien avec la mobilité.

A travers ce guide méthodologique réalisé dans le cadre des **Ateliers Régionaux des Acteurs de l'Aménagement**, la Région propose une **lecture croisée des objectifs et des règles du SRADDET** en matière d'aménagement et de mobilité de personnes, en s'appuyant sur les dernières évolutions juridiques.

A destination des SCoT, il propose des **pistes de réponses** permettant de prendre en compte les évolutions réglementaires et de traduire les objectifs et les règles du SRADDET dans leurs documents de planification.

Méthodologie : un guide répondant aux attentes des territoires de SCoT

Ce guide s'inspire d'une contribution élaborée dans le cadre d'un stage réalisé en 2021 (Steve Laethem - Master Urbanisme et Aménagement de l'Institut d'Aménagement, d'Urbanisme et de Géographie de Lille).

Il est le fruit de rencontres et d'échanges avec des territoires de SCoT (Grand Douaisis, Bassin Creillois et Vallées Brethoise, Pays de Saint Omer, Sambre Avesnois), le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois, les services de la Région (Service Aménagement Régional de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040, Service Etudes, Mobilité et Territoires de la Direction des infrastructures des mobilités et du CNSE), des agences d'urbanisme (Lille métropole, Saint-Omer, Sambre-Avesnois), ainsi que les services de l'État (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement).

Ce travail collectif a permis d'aboutir à :

- l'identification **des enjeux en matière d'aménagement et de mobilité pour les Hauts-de-France** et leur déclinaison en 2 problématiques ;
- une analyse et une lecture croisée du **bouquet d'objectifs et de règles du SRADDET** permettant d'y répondre ;
- un regard sur les dernières **évolutions législatives** et leurs impacts sur les SCoT ;
- **8 fiches outils** réalisées à partir de questionnements que peuvent avoir les territoires au moment de la conception de leur SCoT.

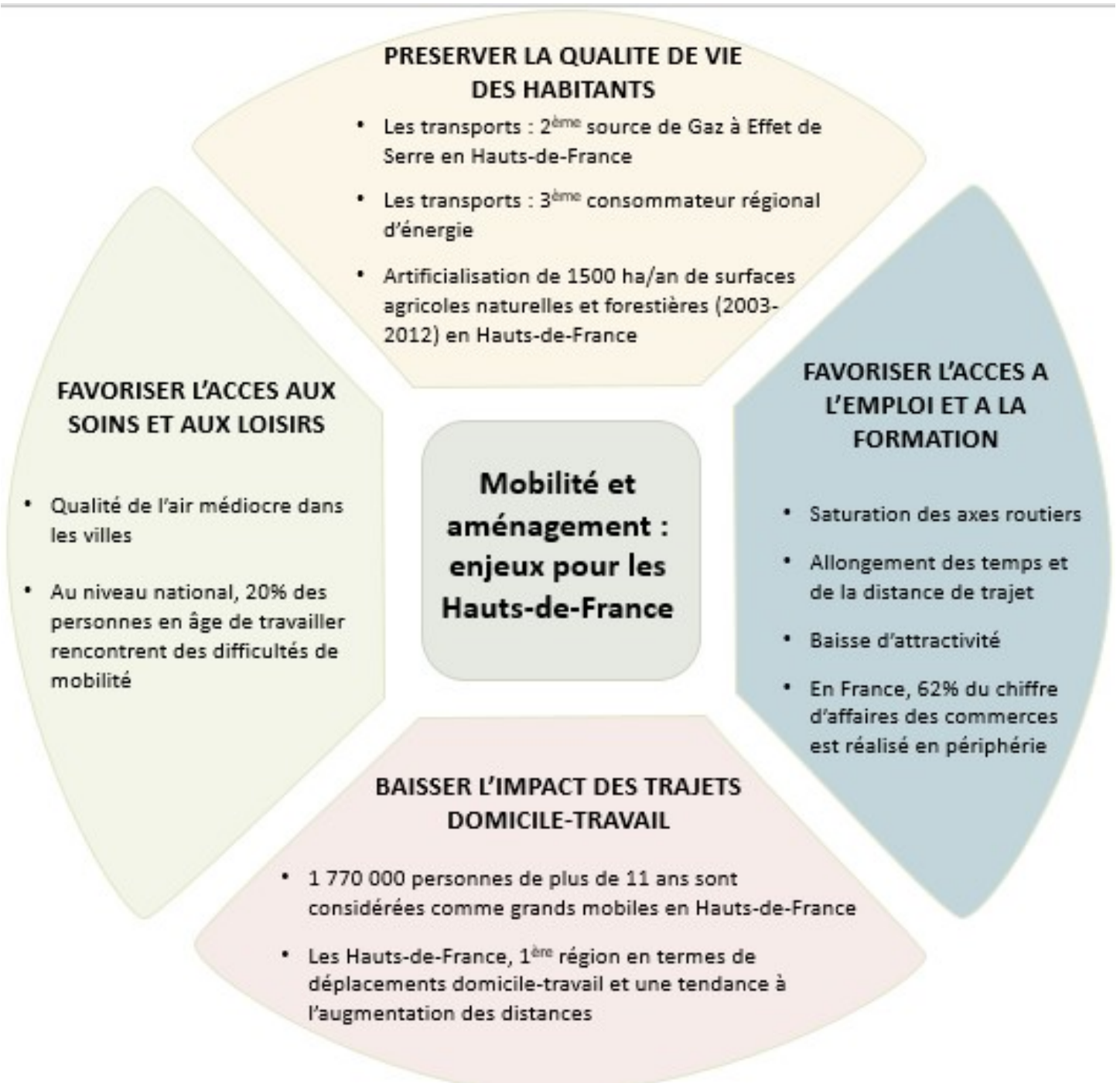
Le guide se concentre sur la **mobilité de personnes**. Il ne traite ni des infrastructures, ni du transport de marchandises et de la logistique.

Ce guide méthodologique est téléchargeable sur le site de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040 : <https://2040.hautsdefrance.fr/ARAA/>

Nous espérons que ce guide et les propositions d'outils qui en découlent répondront à vos interrogations en matière d'aménagement et de mobilité et vous accompagneront dans l'élaboration de vos documents de planification.

PARTIE 1 : L'AMÉNAGEMENT ET LA MOBILITÉ DE PERSONNES DANS LE SRADDET HAUTS-DE-FRANCE

Au regard des éléments de diagnostic du SRADDET en matière d'aménagement et de mobilité de personnes, **4 enjeux peuvent être identifiés pour les Hauts-de-France** : préserver la qualité de vie des habitants ; favoriser l'accès à l'emploi et à la formation, baisser l'impact des trajets domicile-travail et favoriser l'accès aux soins et aux loisirs.



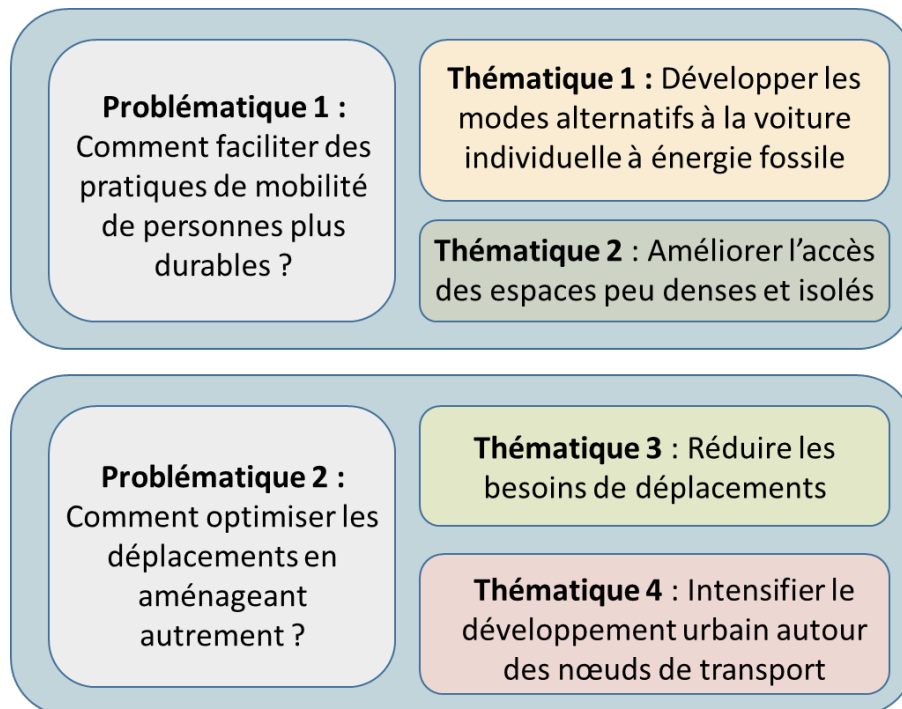
Source : ARAA, d'après les données du rapport du SRADDET

Sur la base de ces enjeux, **2 problématiques** se dégagent :

Problématique 1 : Comment faciliter des pratiques de mobilités de personnes plus durables ?

Problématique 2 : Comment optimiser les déplacements en aménageant autrement ?

Pour répondre à chacune de ces problématiques, le **SRADDET propose des objectifs et des règles générales** en matière de mobilité, de gestion économe de l'espace et de climat, air, énergie. Ce guide méthodologique présente une analyse et une lecture croisée de ce bouquet d'objectifs et de règles, selon une déclinaison en **4 thématiques**.



Source : ARAA

PROBLEMATIQUE 1 :

COMMENT FACILITER DES PRATIQUES DE MOBILITÉS DE PERSONNES PLUS DURABLES ?

THEMATIQUE 1

DÉVELOPPER LES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE INDIVIDUELLE À ÉNERGIE FOSSILE



Objectifs

- 20** Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France
- 21** Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle
- 36** Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et polluants dont électriques et/ou gaz



Règles générales

- 15** Les SCoT/PLU/PLUi doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à :
- la préservation et la restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques ;
 - la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usages de modes doux visant à limiter l'usage de la voiture ;
 - une consommation limitée des espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment par l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser ».
- 18** Dans les pôles de l'ossature régionale, les SCoT/PLU/PLUi doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers de gare, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transport en commun.
- 30** Les SCoT, PLU, PLUi, PDU, PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants.
- 31** Les SCoT, PLU, PLUi, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement :
- d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail, notamment le développement des espaces de télétravail,
 - du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, autopartage...),
 - de points de rechargement en énergies alternatives au pétrole (électrique, hydrogène, gnv...).
- 35** Les PCAET couvrant une agglomération de moins de 250 000 habitants et sans dépassements récurrents de seuils réglementaires peuvent mettre en place des zones à faible émission.

THEMATIQUE 2
AMELIORER L'ACCÈS DES ESPACES PEU DENSES ET ISOLÉS



Objectifs

18 Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables



Règles générales

26 Tous les territoires, y compris les moins denses, élaborent, proposent, ou participent à une stratégie de développement des transports et de la mobilité qui répond aux besoins de la population, notamment pour un accès facilité à l'emploi et à la formation, et à l'impératif de sobriété carbone.

PROBLEMATIQUE 2 :
COMMENT OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS EN AMÉNAGEANT AUTREMENT ?

THEMATIQUE 3
RÉDUIRE LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS



Objectifs

15 Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transport en commun et sur le réseau routier)



Règles générales

24 Les SCoT et PLUi doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant :

- la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale ;
- la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ;
- l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur ;
- des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur ;
- un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique.

+ 15, 17, 18 Cf. détails présentés dans Thématique 4



Objectifs

19 Développer les pôles d'échanges multimodaux

24 Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières



Règles générales

13 Les SCoT/PLU/PLUi et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADDET.

14 Les SCoT et les Chartes PNR traduisent l'objectif régional de réduction du rythme d'artificialisation défini par le SRADDET en déterminant au sein de leur périmètre un objectif chiffré de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers.

15 Les SCoT/PLU/PLUi doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à :

- la préservation et la restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques ;
- la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usages de modes doux visant à limiter l'usage de la voiture ;
- une consommation limitée des espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment par l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser ».

17 Les SCoT/PLU/PLUi doivent intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les Pôles d'échanges multimodaux (PEM).

18 Dans les pôles de l'ossature régionale, les SCoT/PLU/PLUi doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers de gare, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transport en commun.

27 Les SCoT, les plans de déplacements urbains (PDU), les plans de mobilité (PDM) et tous les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée. En particulier, pour les principaux pôles d'échanges multimodaux situés dans les pôles de l'ossature régionale, les documents de planification doivent identifier les orientations d'aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé

PARTIE 2 : LES ÉVOLUTIONS LÉGISLATIVES

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 et plus récemment la loi climat et résilience du 21 août 2021 viennent modifier en profondeur le cadre général des politiques de mobilités. En parallèle, de nouveaux textes modifient ou complètent les outils de planification stratégiques des territoires, notamment l'ordonnance de modernisation des SCOT.

LA LOI N°2019-1428 D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM)

La LOM fixe les 4 objectifs suivants ...



Les objectifs de la LOM

... et décline, pour la Région Hauts-de-France et ses territoires, une nouvelle gouvernance et de nouveaux outils :

- **Couverture de l'ensemble du territoire d'Authorities Organisatrices de la Mobilité (AOM) locales** : les communautés de communes ont la possibilité de prendre la compétence mobilité. A défaut de leur positionnement, la Région devient AOM de substitution.



En région Hauts-de-France, au 1^{er} janvier 2022, tous les territoires sont couverts par une AOM.

La Région assure le rôle d'AOM de substitution sur les 10 communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité.

- **La Région se charge de la coordination entre ces acteurs à l'échelle des bassins de mobilité, qu'elle doit définir.**



La Région Hauts-de-France a défini 10 bassins de mobilité sur le territoire régional

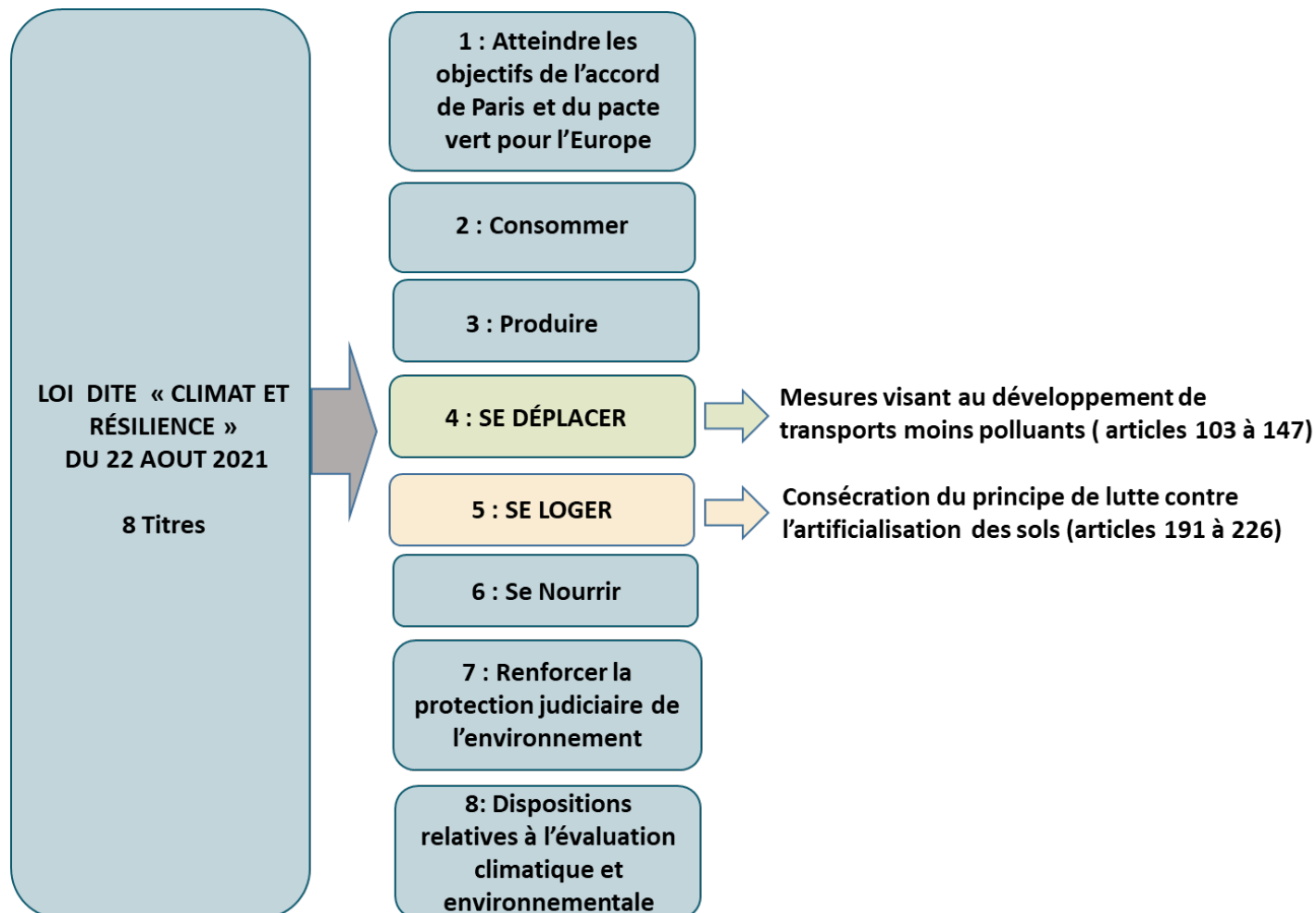
(<https://cartes.hautsdefrance.fr/node/1808>)

La Région arrête, après concertation, les contours de bassins de mobilité. A l'échelle de chacun de ces bassins de mobilité :

- la Région pilote l'élaboration **d'un contrat opérationnel de mobilité** qui a pour objectifs principaux de traduire l'engagement commun d'agir sur la coordination des différents modes (horaires, billettique, information...), le rabattement vers les pôles d'échanges et chaînes de mobilité, ... Sont notamment associés à ce travail les AOM du bassin, les syndicats mixtes de coordination et les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges.
- la Région et les Départements co-pilotent, en lien avec les AOM, l'élaboration de **plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)** qui visent à faciliter les déplacements des personnes vulnérables socialement, économiquement ou physiquement. Les organismes publics et privés qui accompagnent ces publics fragiles sont associés à la démarche.

LA LOI N°2021-1104 PORTANT LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE ET LE RENFORCEMENT DE LA RÉSILIENCE FACE À SES EFFETS

Cette loi a pour ambition d'engager la France dans une politique résolue de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre, en cohérence avec l'accord de Paris de 2015 et le Pacte vert pour l'Europe, et de renforcer la protection de la biodiversité.



Un des axes majeurs de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, dite « climat et résilience », est la réforme des règles d'urbanisme et d'aménagement des territoires dans le titre V intitulé « **Se loger** ». La consécration du principe de lutte contre l'artificialisation des sols constitue à cet égard une mesure phare de la loi.

↳ Les principales dispositions portent sur un objectif de division par deux du rythme d'artificialisation des sols dans les dix ans à venir pour atteindre le zéro artificialisation nette en 2050.

"Mécaniquement, si on doit plutôt réaménager des espaces construits déjà existants, on aura moins besoin de nouvelles routes." *David Zambon, directeur adjoint du Cerema*

Un des autres grands titres de cette loi « **Se déplacer** » porte sur des mesures visant au développement de transports moins polluants.

La loi décline des mesures visant au développement de modes alternatifs à la voiture et au report modal tant pour le transport de voyageurs que marchandises. On note en particulier des dispositions concernant les aménagements pour le développement de l'intermodalité et l'usage du vélo (stationnement, création d'infrastructure cyclables...).

↳ Le plan vélo prévoit qu'en 2024, les trajets effectués à bicyclette devront représenter 9 % de l'ensemble des déplacements. La stratégie nationale bas-carbone fixe quant à elle un objectif de 12 % d'ici à 2030.

L'ORDONNANCE N° 2020-744 RELATIVE À LA MODERNISATION DES SCHÉMAS DE COHÉRENCE TERRITORIALE

L'ordonnance SCoT du 17 juin 2020 fait évoluer l'outil de planification pour répondre de manière plus efficace aux problématiques et priorités des territoires.

L'article L143-3 modifié du CU précise : « **Le périmètre du SCoT prend en compte les déplacements et modes de vie quotidiens au sein du bassin d'emploi, les besoins de protection des espaces naturels et agricoles ainsi que les besoins et usages des habitants en matière de logements, d'équipements, d'espaces verts, de services et d'emplois. Il prend également en compte :**

1- **Les périmètres des groupements de communes, des pays et des parcs naturels, ainsi que les périmètres déjà définis des autres SCoT, des bassins de mobilité au sens de l'article L. 1215-1 du code des transports, des plans de mobilité (...)**

2- **Les déplacements urbains, notamment les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et de la zone de chalandise des commerces, ainsi que les déplacements vers les équipements culturels, sportifs, sociaux et de loisirs ;**

3- **Dans les zones de montagne (...)** »

Du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) au projet d'aménagement stratégique (PAS)

- **Définition d'un horizon temporel pour le projet de SCoT** : le PAS définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à 20 ans ;

- **Des liens plus visibles avec les enjeux révélés par le diagnostic du territoire** : les objectifs du PAS à 20 ans sont établis "sur la base d'une synthèse du diagnostic territorial et des enjeux qui s'en dégagent" ;

- **Plus de souplesse sur le contenu attendu** : suppression de la liste des thématiques à aborder ;

- Une volonté de rapprocher les politiques publiques, notamment par **des approches transversales (politiques de transitions)** à travers les objectifs du PAS, en favorisant :

- Un équilibre et une complémentarité des polarités urbaines et rurales,
- Une gestion économe de l'espace limitant l'artificialisation des sols,
- Les transitions écologique, énergétique et climatique,
- Une offre d'habitat, de services et de mobilités adaptés aux nouveaux modes de vie,
- Une agriculture contribuant notamment à la satisfaction des besoins alimentaires locaux
- [...] la qualité des espaces urbains comme naturels et des paysages (évolution de l'article L. 141-3 du CU).

Le document d'orientations et d'objectifs (DOO) restructuré

Simplification de la structure et volonté de transversalité et de complémentarité entre les différentes thématiques ; Passage de 11 à 5 sous-sections dédiées au DOO, et 3 grands blocs thématiques :

- Les activités économiques, y compris agricoles et commerciales

- Les autres principaux lieux de vie et leur rapprochement, en dédiant un bloc à l'offre de logements, de mobilité, d'équipements, de services et de densification

- La transition écologique et énergétique, y compris la valorisation des paysages et la gestion économe de l'espace.

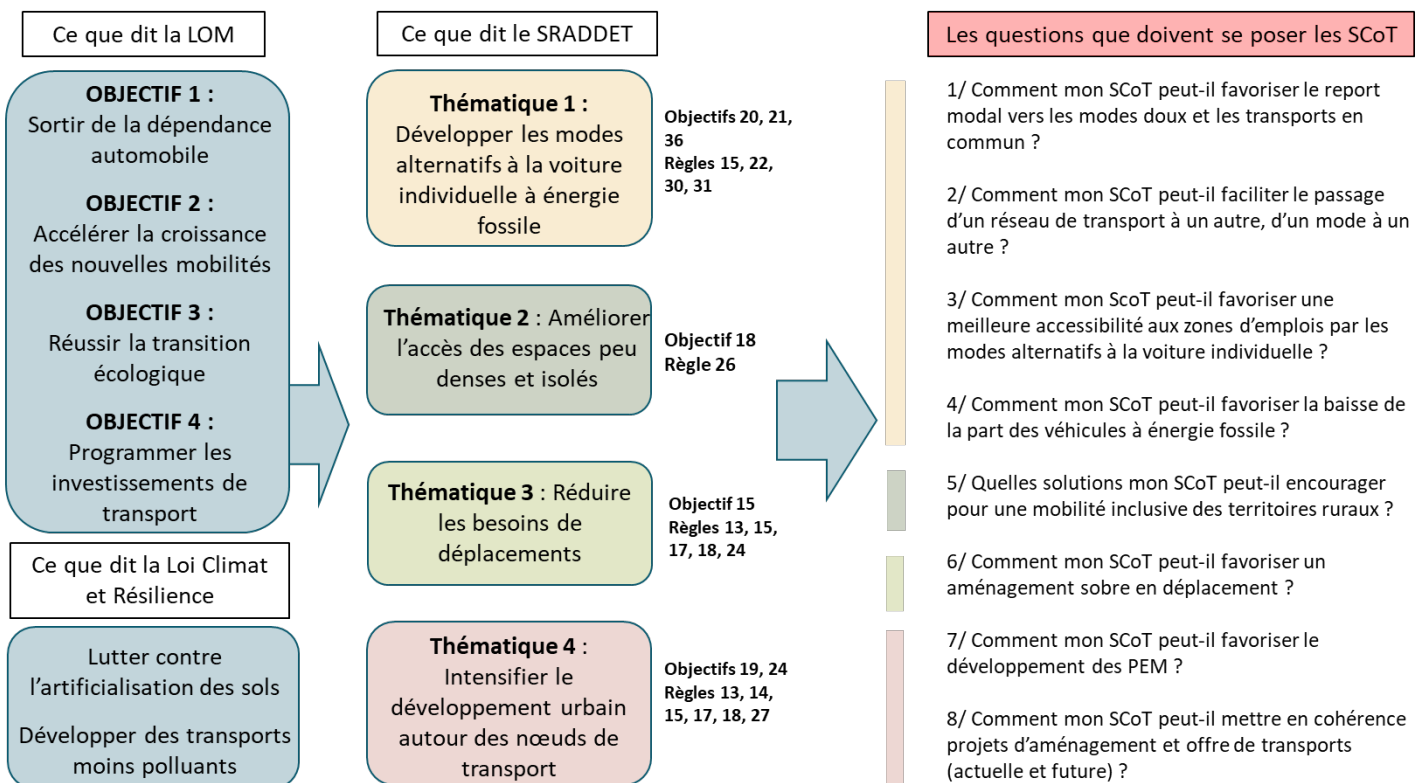
Les modifications dans la structuration du document permettent d'identifier les enjeux stratégiques à partir desquels sont déclinés les objectifs complémentaires inscrits dans le PAS pour apporter une réponse complète et transversale aux différents enjeux.

Dans la même logique, l'ordonnance favorise la complémentarité des politiques publiques abordées dans le DOO. Concernant la mobilité, un bloc thématique dédié est prévu. Des principes d'aménagement et de mobilité pourront également apparaître dans les autres thématiques.

PARTIE 3 : DES FICHES OUTILS POUR ACCOMPAGNER LA MISE EN ŒUVRE DU SRADDET

L'ARTICULATION DES DIFFÉRENTS CADRES DE RÉFÉRENCES

Au regard des éléments de diagnostic du SRADDET en matière d'aménagement et de mobilité de personnes, **4 enjeux peuvent être identifiés pour les Hauts-de-France** : préserver la qualité de vie des habitants ; favoriser l'accès à l'emploi et à la formation ; baisser l'impact des trajets domicile-travail ; favoriser l'accès aux soins et aux loisirs.



Source : ARAA

Ces questionnements constituent le point de départ pour la réalisation de fiches outils. Ces dernières ont vocation à accompagner les territoires sur la déclinaison des objectifs et des règles générales du SRADDET dans leurs documents de planification.

Ces fiches ne prétendent pas à l'exhaustivité des outils mais permettent de partager des pistes pour apporter des éléments de réponses aux questionnements des territoires.

Ces outils doivent être adaptés par les territoires à leurs spécificités en tenant compte notamment :

- **des échelles** : les enjeux de mobilité dépassent souvent le périmètre des territoires des SCoT qui devraient se coordonner pour définir des politiques cohérentes d'aménagement et de mobilité à des échelles plus larges et en tenant compte des territoires limitrophes (réflexions Inter-SCoT). Ces réflexions pourront être menées à l'échelle des bassins de mobilité définis par la Région.
- **des facteurs extérieurs aux territoires** : les pressions exogènes (exemple : l'impact du Grand Paris express sur le nombre de déplacements au sud de la Région) ou encore les pressions saisonnières (les afflux de tourisme sur le littoral, les flux étudiants en période scolaire, ...) doivent être prises en compte dans les documents de planification.

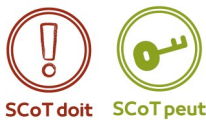
COMPOSITION DES FICHES OUTILS

Toutes les fiches outils sont construites selon le modèle suivant. Elles sont précédées pour chaque thématique d'un rappel des dispositions du SRADDET en la matière avec une référence aux objectifs et aux règles générales concernés.

①

Des pistes de réponses pour chacune des questions que le territoire de SCoT doit se poser au regard de la thématique et de ce que dit le SRADDET

③



Le niveau de prescription des orientations proposées matérialisé par un marqueur de couleur

FICHE 1 : COMMENT MON SCoT PEUT-IL FAVORISER LE REPORT MODAL VERS LES MODES DOUX ET LES TRANSPORTS EN COMMUN ?

PISTES DE RÉPONSES

- SCoT doit** Déterminer et qualifier l'armature urbaine en s'appuyant sur les pôles de l'assiette régionale permet de définir le système de mobilités (offre et niveau de service) adapté à chaque pôle pour encourager les modes alternatifs. Cette organisation sert principalement les déplacements du quotidien à l'intérieur du pôle et les liaisons entre les pôles. Ces liaisons peuvent être complétées ou service des déplacements récréatifs pour relier les aménités culturelles et paysagères situées en dehors de l'armature urbaine.
- SCoT doit** Identifier les générateurs de flux et leurs interactions permet d'identifier les dynamiques de déplacement du territoire.
- SCoT doit** Définir une organisation spatiale visant à limiter l'étalement urbain constitue un levier au report modal en permettant un regroupement des activités évitant ainsi la multiplication et l'allongement des déplacements, compte tenu du fait que les modes doux soient majoritairement utilisés pour les trajets de courtes distances. Il faut ainsi privilégier la densification en cohérence avec l'armature urbaine du territoire.

POUR ALLER PLUS LOIN ...

OUTIL D'ANALYSE CARTOGRAPHIQUE

Autour de chaque gare et nœuds de transports des zones à identifier peuvent être déterminés par des DIVAT (disques de valorisation des axes de transports permettant de visualiser la couverture de la desserte) et/ou des ISOCHRONES d'accessibilité. La réalisation des isochrones est possible sur le site Géoportail.gouv.fr

DIVAT pour les piétons

ISOCHRONE d'accessibilité piétonne

Source : www.gis-transport.com

A gauche, le disque de valorisation des axes de transport est représenté par un cercle parfait car il n'intègre pas de barrières physiques. Tandis que l'isochrone à droite en tient par exemple compte du canal qui engendre des difficultés de traversée en partie compensées par le pont dans l'exemple ci-dessus.

20

②

Les compléments pour accompagner la réflexion dans les encadrés « pour aller plus loin... »

Parc à vélos sécurisé (Place de la gare à Dunkerque)

Source : Région Hauts-de-France

Box Vélo à Lille

Source : alterrow.com

LOM
Article 53 fixe au 1er janvier 2024 l'obligation d'équiper les gares ferroviaires en les pôles d'échanges multimodaux en stationnements sécurisés pour les vélos.

Décret N°2021-741 qui fixe les obligations en matière de stationnement vélo.

Code de la construction sur le stationnement vélos Article L113-18 à L113-20

SCoT doit Le rabattement doit être facilité. Des enquêtes usagers permettant d'identifier, via une étude des pratiques de déplacements, des liaisons qu'il est opportun d'ajouter. De plus, s'appuyer sur des sites tels que la carte de la cyclabilité de l'Association Droit au Vélo (ADAV) apportera un éclairage lors de la détermination des besoins d'aménagement

POUR ALLER PLUS LOIN ...

OUTIL REFERENCE CARTOGRAPHIQUE

Carte cyclabilité des Hauts-de-France de l'ADAV

Source : cyclabilite.hautsdefrance.org

La carte de cyclabilité mise à disposition par l'Association Droit Au Vélo (ADAV) illustre l'accessibilité du territoire à vélo basée sur l'évaluation des cyclistes et constitue un outil pour réaliser une étude des rabattements à conforter sur le territoire.

23

④

Les références juridiques dans des encarts en couleurs

Thématique 1 : Développer les modes alternatifs à la voiture individuelle à énergie fossile

Fiche 1 : Comment mon SCoT peut-il favoriser le report modal vers les modes doux et les transports en commun ?

Fiche 2 : Comment un SCOT peut-il faciliter le passage d'un réseau de transport à un autre, d'un mode à un autre ?

Fiche 3 : Comment mon SCoT peut-il favoriser une meilleure accessibilité aux zones d'emploi par des modes alternatifs à la voiture individuelle ?

Fiche 4 : Comment mon SCoT peut-il favoriser la baisse de la part des véhicules à énergie fossile ?

Thématique 2 : Améliorer l'accès des espaces peu denses et isolés

Fiche 5 : Quelles solutions mon SCoT peut-il encourager pour une mobilité inclusive des territoires ruraux ?

Thématique 3 : Réduire les besoins de déplacements

Fiche 6 : Comment mon SCoT peut-il favoriser un aménagement du territoire sobre en déplacements ?

Thématique 4 : Intensifier le développement urbain autour des nœuds de transport

Fiche 7 : Comment mon SCoT peut-il favoriser le développement des PEM ?

Fiche 8 : Comment mon SCoT peut-il mettre en cohérence projets d'aménagement et offre de transport actuelle et future ?

THEMATIQUE 1 :

DÉVELOPPER LES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE INDIVIDUELLE À ÉNERGIE FOSSILE

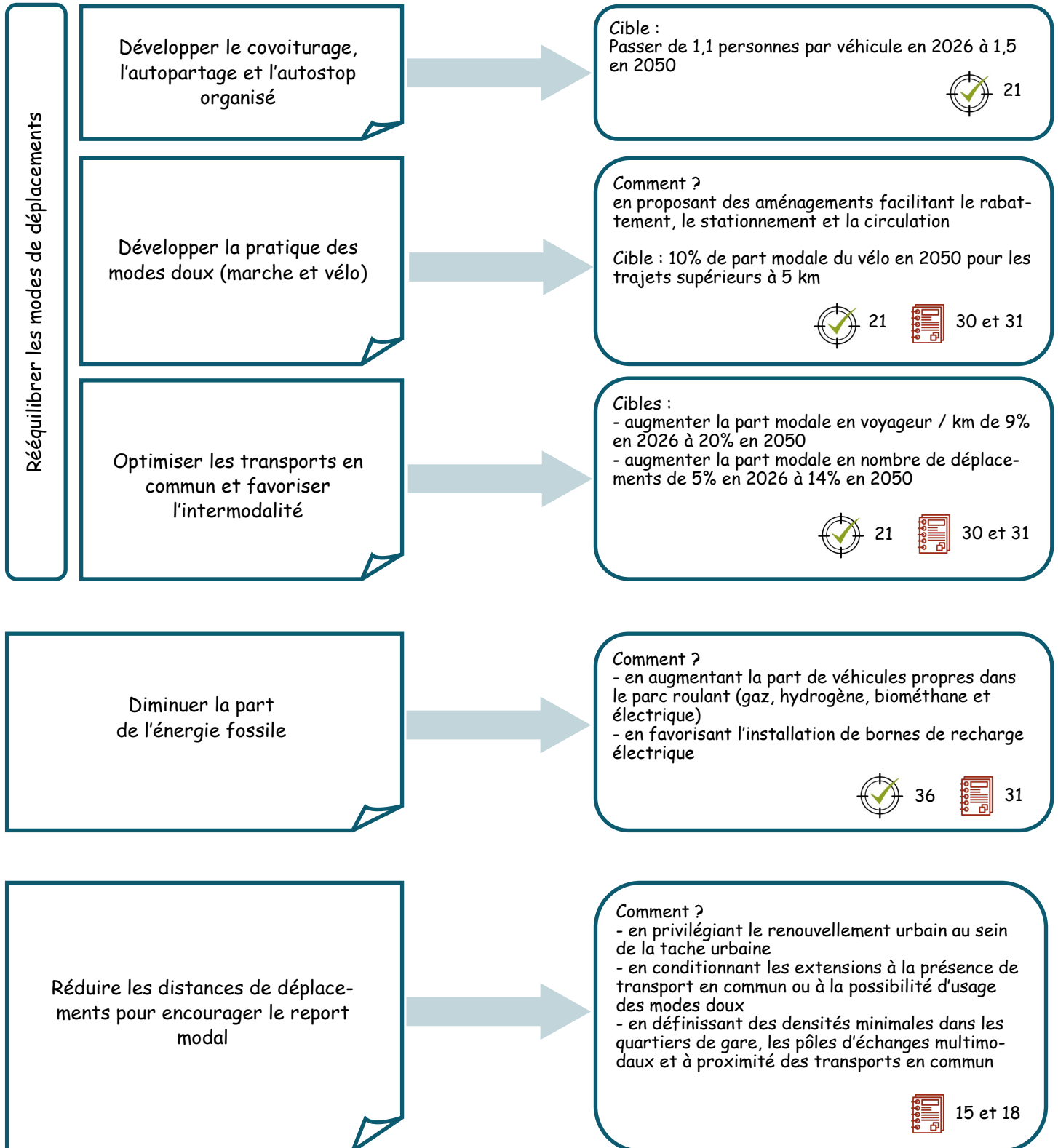
CE QUE DIT LE SRADDET



Objectifs



Règles générales



FICHE 1 : COMMENT MON SCoT PEUT-IL FAVORISER LE REPORT MODAL VERS LES MODES DOUX ET LES TRANSPORTS EN COMMUN ?

PISTES DE RÉPONSES



SCoT doit

Déterminer et qualifier l'armature urbaine en s'appuyant sur les pôles de l'ossature régionale permettent de définir le système de mobilités (offre et niveau de service) adapté à chaque pôle pour encourager les modes alternatifs. Cette organisation sert principalement les déplacements du quotidien à l'intérieur du pôle et les liaisons entre les pôles. Ces liaisons peuvent être complétées au service des déplacements récréatifs pour relier les aménités culturelles et paysagères situées en dehors de l'armature urbaine.



SCoT doit

Identifier les générateurs de flux et leurs interactions afin de connaître les dynamiques de déplacement du territoire.



SCoT doit

Définir une organisation spatiale visant à limiter l'étalement urbain constitue un levier au report modal. Le regroupement des activités permet ainsi d'éviter la multiplication et l'allongement des déplacements, et incite à l'utilisation des modes doux, majoritairement utilisés pour les trajets de courtes distances. Il faut ainsi **privilégier la densification** en cohérence avec l'armature urbaine du territoire.

POUR ALLER PLUS LOIN ...

OUTIL D'ANALYSE CARTOGRAPHIQUE

Autour de chaque gare et nœuds de transports, des zones à densifier peuvent être déterminées par des disques de valorisation des axes de transports permettant de visualiser la couverture de la desserte (DIVAT) et/ou des isochrones d'accessibilité. La réalisation des isochrones est possible sur le site Géoportail.gouv.fr.

DIVAT pour les piétons



ISOCHRONE d'accessibilité piétonne



A gauche, le disque de valorisation des axes de transport est représenté par un cercle parfait car il n'intègre pas de barrières physiques. Tandis que l'isochrone à droite tient par exemple compte du canal qui engendre des difficultés de traversée en partie compensées par le pont dans l'exemple ci-dessus.



SCoT doit

Mixer les fonctions urbaines dans chacun des pôles de l'ossature urbaine permet de se déplacer moins et mieux.

S'assurer de la continuité des linéaires et les principes de sécurisation :



SCoT doit

➤ Le territoire peut s'appuyer sur un **schéma directeur des modes doux** ou prévoir sa réalisation afin d'identifier les pistes existantes ou potentielles, et les franchissements à sécuriser. L'objectif est de s'appuyer sur le réseau existant, tels que les axes régionaux et européens (identifiés dans le SR3V) et de conforter le maillage par la réalisation de barreaux locaux.



SCoT peut

➤ Le territoire peut **identifier les usages (quotidiens et/ou récréatifs) sur le maillage** et relier les pôles de l'armature, les bassins d'activités et les aménités (culturelles, ...).



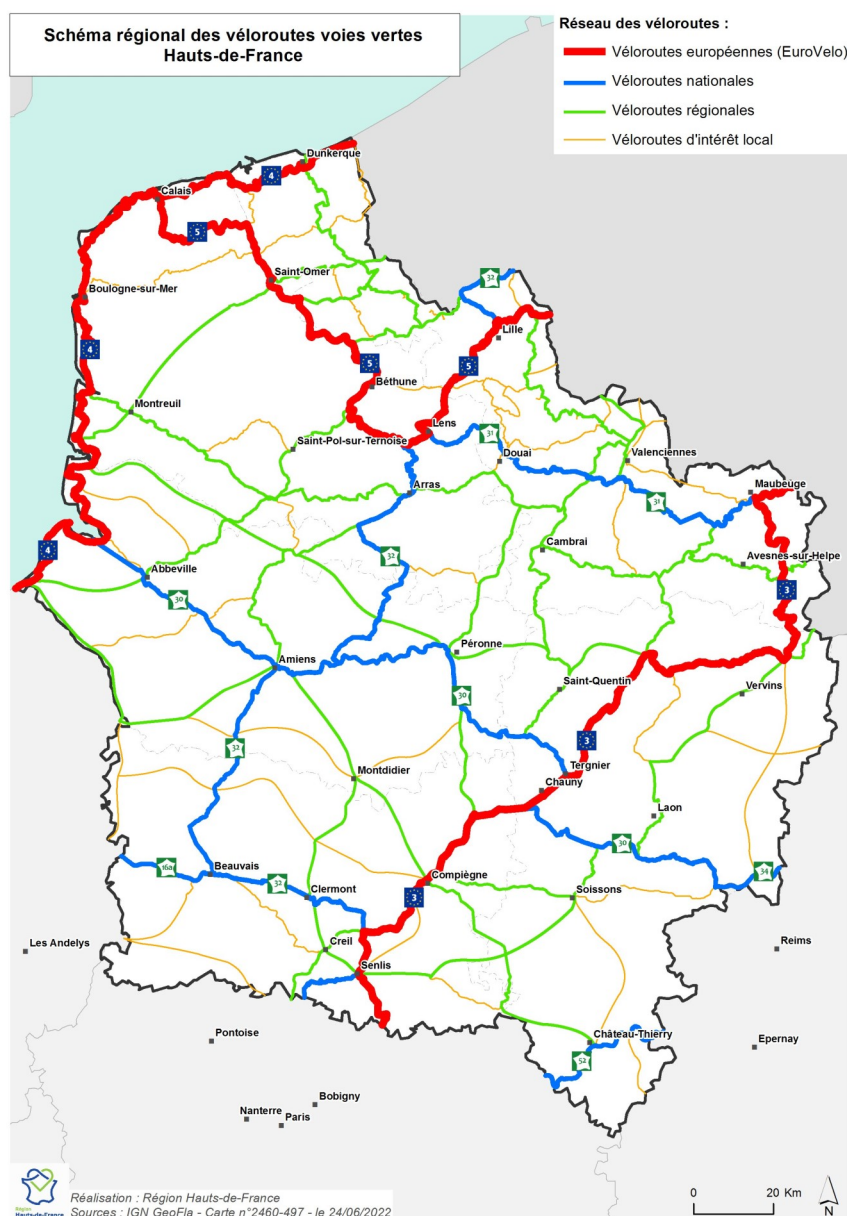
SCoT peut

Réserver des emplacements et obligations de stationnement : Le SCoT peut demander aux PDM et aux PLU de prévoir des emplacements réservés et de définir des obligations minimales de stationnement vélo dans les périmètres d'aménagement.

POUR ALLER PLUS LOIN ...

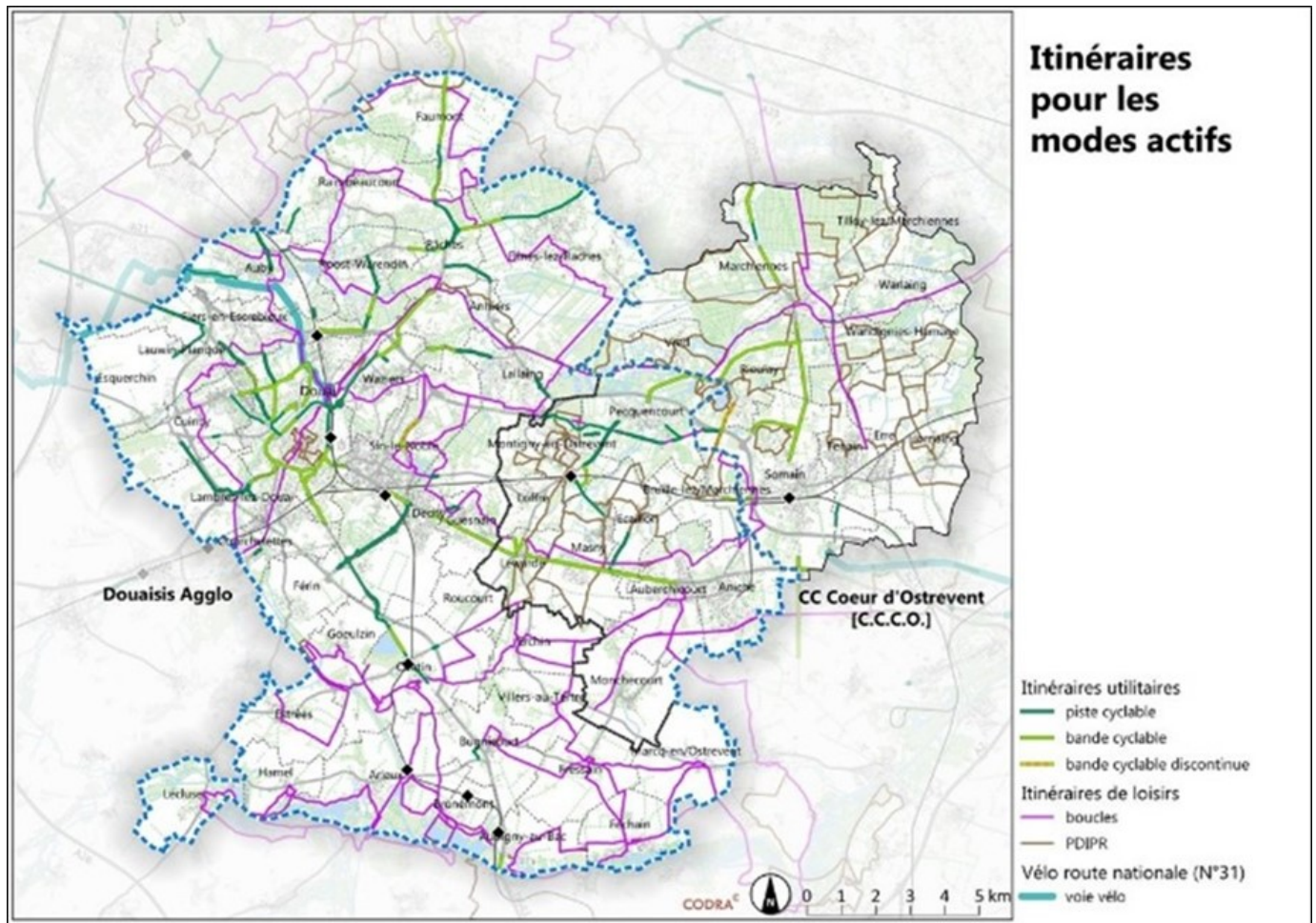
OUTIL REFERENCE CARTOGRAPHIQUE

Schéma Régional des Véloroutes et voies vertes Hauts-de-France (SR3V)



OUTIL REFERENCE CARTOGRAPHIQUE

Schéma directeur des modes actifs du Grand Douaisis



Source : smtd.fr

Le schéma directeur des modes actifs du syndicat mixte du SCoT Grand Douaisis permet d'identifier les déplacements utilitaires (quotidiens) et les usages récréatifs (loisirs).



Proposer des aménagements encourageant l'usage des modes doux :

- Ces aménagements sont définis en cohérence avec **les prescriptions relatives au stationnement vélos**, définies par l'AOM dans les plans de mobilité, notamment à proximité des gares et des principaux nœuds de transports (dessertes régulières de transport en commun).

Le décret n°2021-741 en application de l'article L1272-2 du code des transports définit un stationnement « sécurisé » et indique que le stationnement doit être implanté à moins de 70m du bâtiment voyageur. Le décret fixe également la liste des gares soumises à l'obligation d'équipements en stationnements sécurisés pour les vélos et nombre minimal de stationnements sécurisés.

- **Le rabattement doit être facilité.** Des enquêtes usagers permettent d'identifier, via une étude des pratiques de déplacements, des liaisons qu'il est opportun d'ajouter. De plus, s'appuyer sur des sites tels que la carte de la cyclabilité de l'Association Droit au Vélo (ADAV) apportera un éclairage lors de la détermination des besoins d'aménagement.

Parc à vélos sécurisé (Place de la gare à Dunkerque)



Source : Région Hauts-de-France

Box Vélo à Lille : sur une place de stationnement voiture, 5 stationnements vélo sécurisés



Source : altinova.com



LOM

Article 53 : fixe au 1er janvier 2024 l'obligation d'équiper les gares ferroviaires et les pôles d'échanges multimodaux en stationnements sécurisés pour les vélos.



Décret

N°2021-741 qui fixe les obligations en matière de stationnement vélo



Code de la construction : sur le stationnement vélo _ Article L113-18 à L113-20

POUR ALLER PLUS LOIN ...

OUTIL REFERENCE CARTOGRAPHIQUE

Carte cyclabilité des Hauts-de-France de l'ADAV



Source : cyclabilite.droitauvelo.org

La carte de cyclabilité mise à disposition par l'ADAV illustre l'accessibilité du territoire à vélo basée sur l'évaluation des cyclistes et constitue un outil pour réaliser une étude des rabattements à conforter.

FICHE 2 : COMMENT MON SCOT PEUT-IL FACILITER LE PASSAGE D'UN RESEAU DE TRANSPORT A UN AUTRE, D'UN MODE A UN AUTRE ?

PISTES DE RÉPONSES



SCoT doit

Développer l'intermodalité et optimiser les rabattements par des aménagements adaptés dans l'ensemble des nœuds de transports (vélos, marche, transports en commun).

L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transports distincts au cours d'un même déplacement. Elle constitue un levier incontournable de report modal et d'attractivité des transports alternatifs à la voiture. Si le développement de l'intermodalité passe par **des actions et des évolutions directement liées aux transports** (information et offre multimodales, coordonnées et tarification intégrée...), **les aménagements urbains doivent être prévus pour faciliter cette intermodalité** dans une approche de mobilité durable sur le territoire.

Cette intermodalité peut être traduite dans le PAS et par une prescription dans le DOO notamment en termes de pôles d'échanges.

POUR ALLER PLUS LOIN ...

Pour aller plus loin sur le lien entre l'urbanisation et le transport collectif, le concept de **Transit-oriented development (TOD)** élaboré par Calthorpe présente :

- **Les déterminants d'une meilleure articulation entre l'urbanisation et le transport collectif :**
 - Le caractère nodal du TOD où les commerces, les équipements communautaires et les autres activités à caractère public sont regroupés au cœur du quartier, lequel se situe à proximité d'une station de transport en commun (=> Intensification),
 - La croissance de la ville doit prendre appui sur des réseaux structurants de transport en commun,
 - La ville doit offrir plus de proximité entre les activités pour encourager les déplacements actifs puis aux transports en commun (=> Densité, mixité fonctionnelle développées dans la thématique 3),
 - La ville doit restreindre les incitations à l'utilisation automobile.
- **Les trois piliers de l'opérationnalisation de l'intermodalité :**
 - Les pôles d'échanges,
 - L'information multimodale,
 - La tarification intégrée.

Sources : <http://collectivitesviables.org/articles/intermodalite.aspx> ; <http://collectivitesviables.org/articles/transit-oriented-development-tod.aspx> ;

FICHE 3 : COMMENT MON SCoT PEUT-IL FAVORISER UNE MEILLEURE ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOIS PAR DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE INDIVIDUELLE ?

PISTES DE RÉPONSES

POUR LES CENTRES URBAINS :



SCoT peut

Créer les conditions favorables pour l'implantation des activités créatrices d'emplois dans la ville : les activités compatibles avec la ville (principalement tertiaires) doivent pouvoir s'implanter dans le tissu urbain. Pour ce faire, la stratégie foncière du territoire doit prévoir d'identifier le potentiel de gisement urbain et notamment des friches du territoire. La stratégie d'aménagement en faveur de l'attractivité des centres-villes doit tenir compte d'autres composantes en particulier la mobilité.



SCoT doit

Dans son PAS **porter l'ambition de faire revenir les activités créatrices d'emplois dans la ville** et dans le DOO **prévoir l'optimisation du gisement urbain** (vacant et renouvellement).

POUR LES ZONES D'ACTIVITÉS EN PÉRIPHÉRIE (EXISTANTES ET FUTURES) :

Les zones existantes :



SCoT peut

Étudier les possibilités d'une desserte multimodale des zones d'activités :

- S'assurer d'un développement de la desserte en transport en commun et d'une continuité avec le linéaire modes doux ;
- Inciter à la création des points de rencontre avec les salariés pour encourager le covoiturage (s'appuyer si elle existe sur une enquête ménage déplacement)

Les zones futures :



SCoT doit

Conditionner la création ou l'extension de zones d'activités à la présence d'axes de transport existants ou à la possibilité d'usage de modes doux.



SCoT doit

Privilégier le renouvellement à l'extension des zones.



SCoT doit

Prévoir le stationnement et les infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs (modes actifs, transports en commun, covoiturage, autopartage, P+R...).



SCoT doit

Prévoir des points de rechargement pour les énergies alternatives électriques, hydrogène, gaz naturel pour véhicules (GNV...).



SCoT peut

Renvoyer au PDM la programmation des transports collectifs nécessaires pour accompagner le développement des zones d'activités.

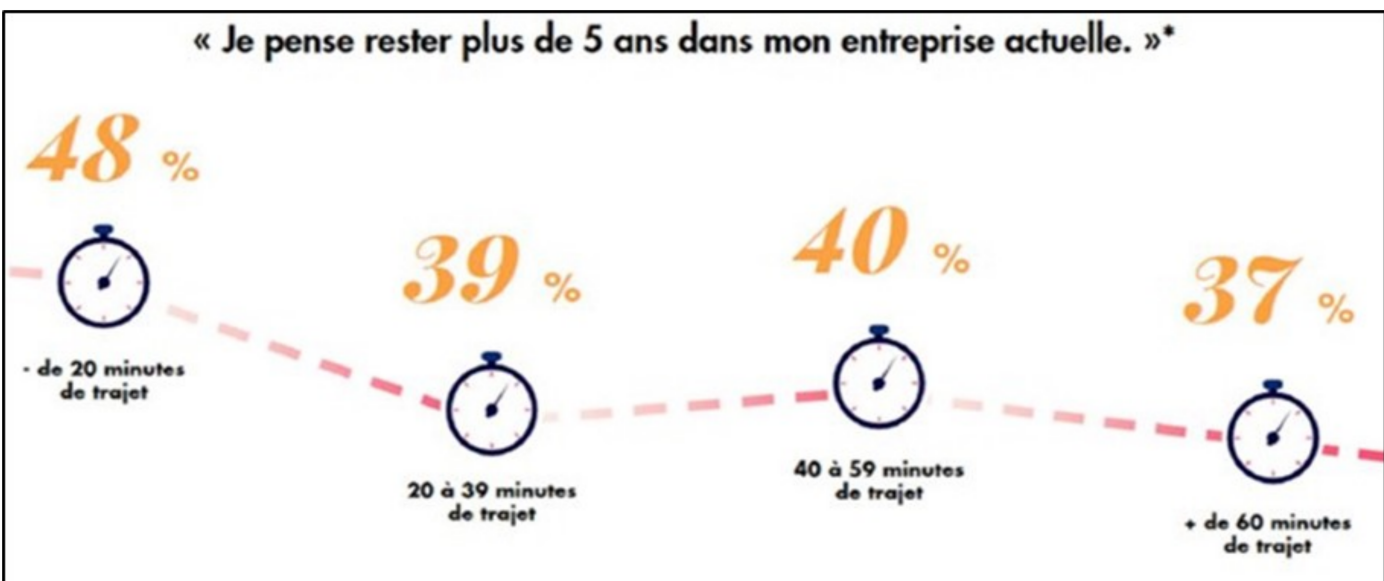
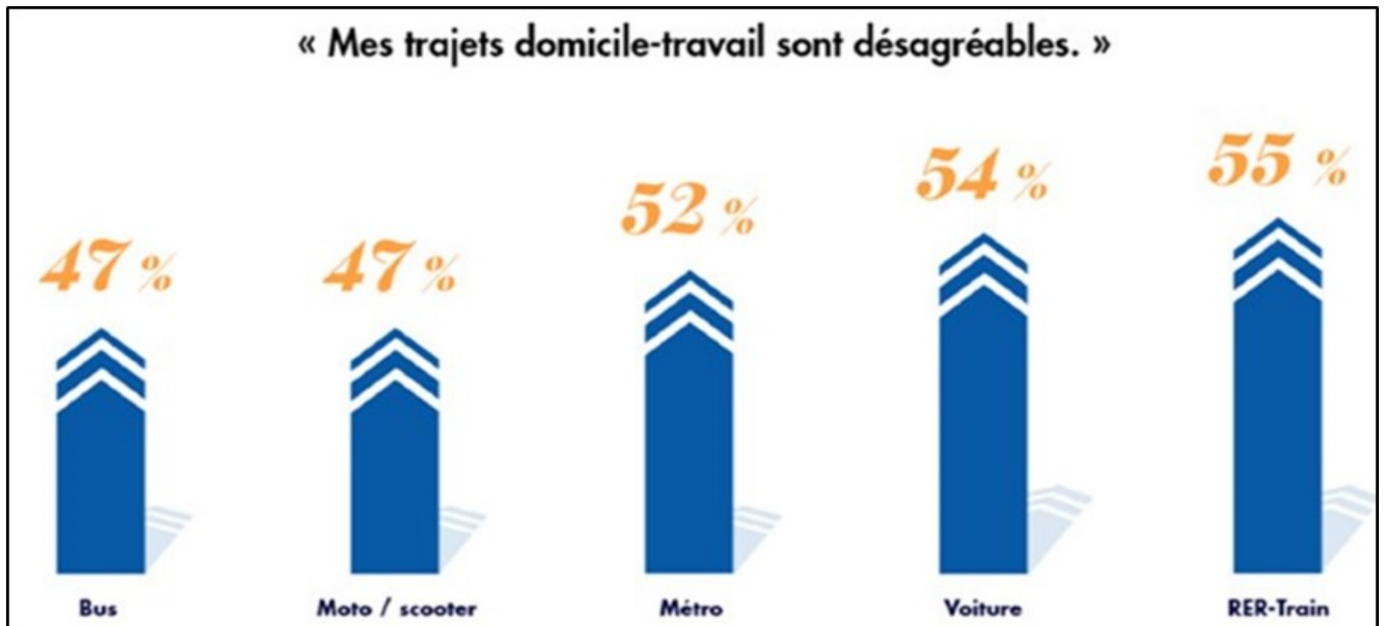


SCoT peut

Encourager les partenariats avec les établissements scolaires, les entreprises, les administrations (Plan de mobilité administration, plan de déplacement scolaire, plan de mobilité entreprise) pour répondre aux besoins d'aménagement en faveur de la mobilité. A cette fin, les différentes entités, conformément aux attendus de la LOM, intègrent la mobilité dans le dialogue social au service de l'amélioration de la qualité de vie.

RÉFÉRENCE STATISTIQUE

Le tout-voiture et les longs trajets pénalisent les employeurs



Source : Etude IFOP Paris Workplace ; <https://www.ifop.com/publication/paris-workplace-impact-de-la-mobilite-sur-le-bien-etre-au-travail/2018>

Cette étude indique qu'adopter une mobilité active améliore la santé des salariés, le bien-être au travail et la productivité.

Par exemple : Un salarié qui se rend au travail à vélo a en moyenne 1,5 à 2 jours d'absence en moins par an (études belge, danoise, anglaise...).

Source : Paris Workplace, étude AVIVA (Royaume-Uni) 2018

OUTILS POUR INTEGRER LA MOBILITE DANS LE DIALOGUE SOCIAL

- **CREATION DU FORFAIT MOBILITÉ DURABLE** (LOM et décret 2020-541)
- **CRÉATION D'UN PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR** (PDME)

LOM (Article 82 de la LOM modifiant l'article L12-14-8-2 code des transports) : obligation depuis le 1er janvier 2020 aux entreprises de plus de 50 salariés travaillant sur un même site, d'insérer dans les Négociations Annuelles Obligatoires avec les partenaires sociaux, un volet mobilité. A défaut, l'élaboration d'un plan de mobilité employeur (PDME) s'impose.

Pour les territoires couverts par un plan de protection de l'atmosphère (PPA) comme c'est le cas pour les départements du Nord et du Pas-de-Calais et de la région de Creil : obligation de PDME pour les entreprises de plus de 250 salariés.

Plusieurs étapes :

- **Lancement de la démarche** : constitution d'une équipe projet, validation des ambitions, gouvernance
- **Diagnostic mobilité** : évaluer le niveau d'accessibilité, enquête collaborateurs...
- **Co-construction du plan d'actions** : avec les partenaires sociaux...
- **Animation, incitation, conduite du changement** : communiquer sur les modes de transports, aménager pour améliorer l'accessibilité en modes durables...
- **Évaluation** : à définir dès la construction du plan d'actions.

Source : Lucile JANSSONNE Réseau alliances. Webinaire « promouvoir une mobilité plus durable des salariés avec la LOM (Cellule France Mobilité Hauts-de-France et Réseau Alliances 3 novembre 2020)

FICHE 4 : COMMENT MON SCOT PEUT-IL FAVORISER LA BAISSÉ DE LA PART DES VÉHICULES A ÉNERGIE FOSSILE ?

PISTES DE RÉPONSES

INCITER AU DÉVELOPPEMENT DES VÉHICULES HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES :



SCoT peut

Encourager les aménagements nécessaires au stationnement des véhicules hybrides et électriques



SCoT peut

Encourager le maillage de bornes de recharge pour les véhicules électriques

Borne de recharge électrique



Source : Région Hauts-de-France



Code de la construction
Stationnement de véhicules hybrides et électriques :
Articles L 113-11 à L 113-13 et R 113-6 à R113-10



Lien LOM Objectif 3
Stationnement de véhicules hybrides et électriques :
Articles L 113-11 à L 113-13 et R 113-6 à R113-10



Lien LOM Article 67
Article 67 de la LOM précise les définitions de « point de recharge » et « point de ravitaillement » et prévoit l'interopérabilité des dispositifs de recharge ouverts au public sous peine d'amende administrative.

FAVORISER LE PARTAGE DE VÉHICULES :



SCoT peut

Favoriser les aménagements adaptés pour l'utilisation des véhicules partagés (vélos, trottinettes, voitures...).



SCoT doit

Prendre en compte les schémas départementaux et inter-départementaux de covoiturage existants.



SCoT peut

Prévoir un schéma intercommunal d'implantation des aires de covoiturage, afin de coordonner les politiques d'implantation des aires au service de cette pratique.



Lien LOM Article 35

- Les régions, au même titre que les AOM locales, doivent élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage. Elles peuvent toutefois le faire conjointement avec les autres AOM de leurs territoires.
- Facilités de stationnement et de circulation pour les covoitureurs : des emplacements de stationnement peuvent être réservés aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage ou aux véhicules à très faibles émissions.



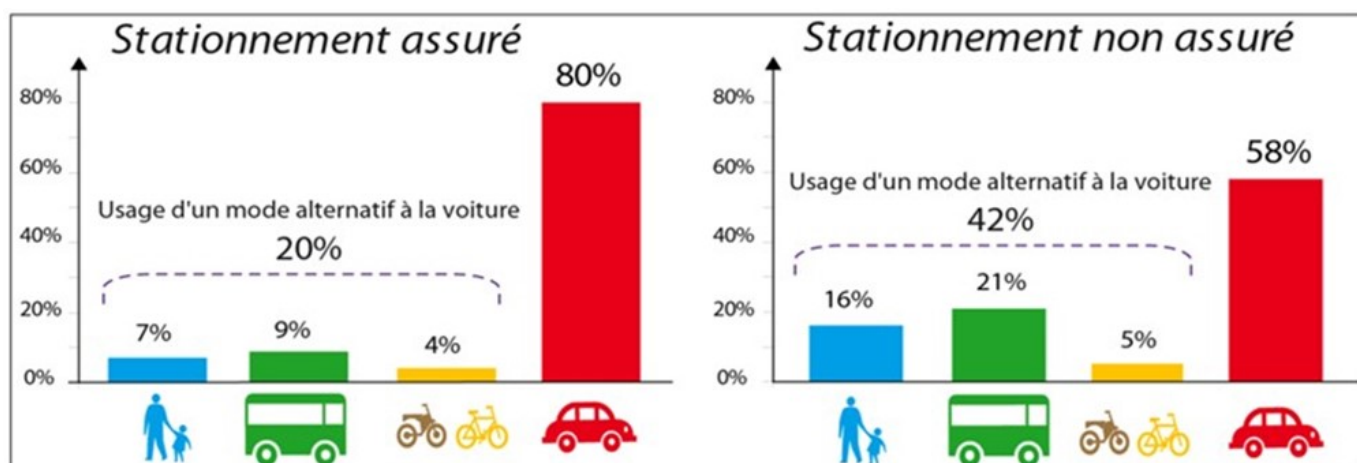
SCoT doit

En lien avec le Plan de Mobilité, identifier les zones où le stationnement automobile doit être limité, en particulier dans les centres villes.

L'article 108 de la loi Climat et Résilience apporte des éléments supplémentaires dans le code des transports et le code de l'urbanisme :

- L'article L 1214-2 du code des transports consacré au plan de mobilité prévoit que « le Plan de Mobilité vise à assurer : la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel » ;
- La loi Climat et résilience complète également l'article L. 152-6-1 de code de l'urbanisme : « En tenant compte de la nature du projet et de la zone d'implantation, l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire peut, par décision motivée, lorsque le règlement du plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, réduire cette obligation à raison d'une aire de stationnement pour véhicule motorisé en contrepartie de la création d'infrastructures ou de l'aménagement d'espaces permettant le stationnement sécurisé d'au moins six vélos par aire de stationnement. »

Le stationnement à destination influence le choix du mode de déplacement



Source : Olivier Asselin - Chargé de mission politique de stationnement / Métropole européenne de Lille (2020)



SCoT peut

Fixer l'obligation pour les PLU de prévoir dès la conception de projets urbains la place donnée à la voiture. Par exemple, la mise en place de zones de rencontre peut être envisagée avec une priorité assumée donnée aux piétons.

CONTRAINdre LA CIRCULATION DES VÉHICULES :



Envisager des zones à faible émission où la circulation de véhicules à énergie fossile pourrait être interdite. Par exemple, des secteurs présentant une concentration de personnes vulnérables ou des espaces présentant une concentration d'îlots de chaleur et de polluants peuvent être ciblés.

LOM



Article 86 : les zones à faibles émissions « mobilités » (ZFE-m) remplacent les zones à circulation restreinte. Elles sont obligatoires avant le 31 décembre 2020 sur les territoires où les normes de la qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière



Décret n°2020-1138 du 16 septembre 2020 : identifie les collectivités et territoires concernés par l'obligation de mettre en place une ZFE

Loi Climat et résilience - Article 119



Principaux apports :

1/ Etend, d'ici 2021, l'obligation de création d'une ZFE-m aux **agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants**, la liste des communes concernées étant fixée par arrêté au moins tous les 5 ans ; des dérogations sont envisagées (voir décret)

2/ Rend obligatoire la création de ZFE-m **lorsque les seuils de qualité de l'air sont dépassés**.

Vignette Crit'air



Source: Daniel Rapaich / DICOM/ ville de LILLE

THEMATIQUE 2 : AMÉLIORER L'ACCÈS DES ESPACES PEU DENSES ET ISOLÉS

CE QUE DIT LE SRADDET



Objectifs



Règles générales

Elaborer une stratégie
de développement des transports et de
la mobilité

Comment ?

- en mettant en œuvre des plans de mobilités simplifiés
- par la couverture des territoires par une Autorité Organisatrice de la Mobilité



18



26

Proposer et développer de nouveaux services adaptés aux besoins locaux

Comment ?

- en développant des offres alternatives à la voiture individuelle
- en déployant des plateformes de mobilité, etc.



18



26

Favoriser la mobilité des publics
les plus fragiles

Comment ?

- par la sécurisation des parcours
- en améliorant les conditions de déplacement
- en accompagnant les populations



18



26

LOM

L'article 18 de la LOM ajoute l'article L1215-3 au code des transports :

La région, les départements, les autorités organisatrices et acteurs de la solidarité et de l'emploi élaboreront et mettront en œuvre un plan d'actions commun en matière de mobilité solidaire à l'échelle du bassin de mobilité



FICHE 5 : QUELLES SOLUTIONS MON SCOT PEUT-IL ENCOURAGER POUR UNE MOBILITE INCLUSIVE DES TERRITOIRES RURAUX ?

PISTES DE RÉPONSES

Un **diagnostic des déplacements** est essentiel pour apporter les solutions de mobilité les plus adaptées. Celui-ci permet notamment de connaître l'origine et la destination des déplacements et d'identifier les principaux pôles générateurs de déplacements.



Localiser des aires de mobilités rurales : Il s'agit de créer de nouveaux points d'accès à la mobilité par le développement de points multimodaux qui pourraient être soit sur la place du village en centre bourg, soit en périphérie du village au croisement d'infrastructures routières structurantes.

Différents services de transports y seraient concentrés : lignes de cars de la région, navettes et bus urbain des AOM locales, arrêts de système d'autostop organisés « rezo pouce », stationnements vélo pour permettre du rabattement sur ces aires de mobilité, de l'autopartage pour les aires de mobilité les plus structurantes, des bornes de recharge de véhicules électriques.

POUR ALLER PLUS LOIN ...

OUTIL « REZO POUCE »

Il s'agit d'une association et société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) née en 2010 dans le Tarn-et-Garonne, basée sur les valeurs de l'économie sociale et solidaire pour promouvoir une mobilité solidaire et durable.

Le « Rezo Pouce » dispose d'une couverture nationale et permet aux collectivités adhérentes de proposer un service d'autostop local pour des trajets du quotidien, sur des petites distances. Dans la pratique, des arrêts sont implantés sur le territoire et les temps d'attente moyens se situent entre 5 et 10 minutes.



Source : rezopouce.fr



Sur les territoires non soumis à un PDM, et notamment en milieu rural, le **SCoT peut préconiser l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié (PDMS)**.

Le plan de mobilité simplifié n'est pas obligatoire mais il permet à une AOM de réaliser un **diagnostic** de la situation et se doter d'une **stratégie de mobilité adaptée aux besoins** du territoire, qui prend en compte les démarches déjà existantes.



LOM

Article 16 de la LOM : transforme les anciens « Plans de déplacements Urbains » (PDU) en « Plan de Mobilité » et prévoit la possibilité de mettre en place des plans de mobilité simplifiés (PDMS) pour les autres AOM

OUTIL « PLAN DE MOBILITE »

L'outil est obligatoire lorsque l'AOM est inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou lorsque l'AOM intersecte une agglomération de plus de 100 000 habitants. Les communautés de communes ou la région ne sont pas concernées par cette obligation. En revanche, elles peuvent réaliser un plan de mobilité simplifié facultatif qui est une aide précieuse notamment dans les zones peu denses.

OUTIL « PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE (PDMS) »

Un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et les territoires ruraux.

La loi du 18 août 2015 crée le plan de mobilité rurale remplacé par le PDMS en 2019 par la LOM.

Ce dispositif vise à proposer sur ces territoires une approche globale de la gestion de la mobilité. En cherchant à équilibrer et à concilier les différents modes de déplacements.

Les principales étapes d'un plan de mobilité rurale sont :

- Le diagnostic du territoire,
- La définition d'objectifs et d'actions,
- La mise en œuvre et l'évaluation.

Source : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-guide-pratique-collectivites>



SCoT peut

Accompagner le développement des transports en commun (identifier les besoins de dessertes, les axes de transports à développer en fonction de l'urbanisation...).



SCoT peut

Favoriser les aménagements nécessaires aux transports en commun (identifier la localisation préférentielle des parkings relais...).



SCoT doit

Favoriser les liaisons douces (cartographier le maillage, prendre en compte les schémas existants...).



SCoT doit

Avoir une stratégie de rabattement vers la gare ou le nœud de transport de plus proche.



SCoT peut

Inciter la création d'un service de transport à la demande (TAD) : l'échelle du SCoT est particulièrement intéressante dans ce cas pour avoir un service commun organisé sur l'ensemble du territoire et pas seulement à l'échelle d'un EPCI.



SCoT peut

Encourager le télétravail par la création d'espaces numériques pour les démarches administratives.

THEMATIQUE 3 : RÉDUIRE LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS

CE QUE DIT LE SRADDET



Objectifs



Règles générales

Concentrer le développement urbain
dans les espaces déjà urbanisés

Comment ?

- en encourageant les projets (économiques, résidentiels et commerciaux) **en renouvellement urbain** plutôt qu'en extension
- en cas d'extension, la présence de transports en commun ou la possibilité de déplacements en modes doux doit être **une condition à la réalisation du projet**

Cible :

2/3 en renouvellement urbain et 1/3 en extension à l'échelle régionale



15

Concentrer les besoins des
habitants : se loger, travailler, se
divertir, etc.

Comment ?

- en encourageant la **mixité fonctionnelle** (économique, résidentielle, mobilité, services, loisirs) dans les projets d'aménagement



24

Prioriser les projets urbains
autour des nœuds de transport
(dessertes transports collectifs,
gare, PEM) afin de limiter la
dépendance automobile

Comment ?

- en définissant des **densités minimales**



17 et 18

FICHE 6 : COMMENT MON SCOT PEUT-IL FAVORISER UN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE SOBRE EN DEPLACEMENTS ?

PISTES DE RÉPONSES



Favoriser la mixité des fonctions urbaines dans les projets d'aménagement, notamment au sein des pôles de l'ossature régionale et aux abords des pôles d'échanges multimodaux, afin d'éviter la dispersion des fonctions et des flux. Un travail de diagnostic sur le potentiel de gisement urbain et notamment les friches et leurs opportunités peut être réalisé.

La densification et l'intensification doivent également prendre compte :

- la nature en ville,
- l'adaptation aux changements climatiques et particulièrement la lutte contre les îlots de chaleur à intégrer aux choix d'aménagements,
- la gestion quantitative et qualitative de la ressource en eau, ...

POUR ALLER PLUS LOIN ...

OUTIL COEFFICIENT DE BIOTOPE

D'une part, la loi Accès au Logement et Urbanisme Rénové (ALUR) du 24 mars 2014 accroît la densification par la suppression :

- du coefficient d'occupation des sols,
- de la surface minimale des parcelles que pouvait intégrer le PLU.

D'autre part, la loi ALUR introduit la notion de « coefficient de biotope » :

Alinéa I de l'article L.151-22 du Code de l'Urbanisme : « Le règlement peut imposer **une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables**, éventuellement pondérées en fonction de leur nature, afin de contribuer au maintien de la biodiversité et de la nature en ville. »

Par ailleurs, la loi Climat et Résilience a modifié l'article L.151-22 précité, avec l'ajout des 2 alinéas suivants :
II. - Dans les communes appartenant à une zone d'urbanisation continue de plus de 50 000 habitants figurant sur la liste prévue à l'article 232 du code général des impôts et dans les communes de plus de 15 000 habitants en forte croissance démographique figurant sur la liste prévue au dernier alinéa du II de l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation, le règlement définit, dans les secteurs qu'il délimite, une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables, selon les modalités prévues au I du présent article.

III. - Les dispositions des règlements des plans locaux d'urbanisme prises en application des I et II s'appliquent aux projets soumis à autorisation d'urbanisme au titre du présent code, à l'exclusion des projets de rénovation, de réhabilitation ou de changement de destination des bâtiments existants qui n'entraînent aucune modification de l'emprise au sol.

S'appuyer sur le coefficient de biotope (part de surface aménagée qui sera consacrée à la nature) introduit permet de concilier la densification et les enjeux environnementaux et sociaux (lutte contre les îlots de chaleur, préservation de la ressource en eau, urbanisme favorable à la santé...).



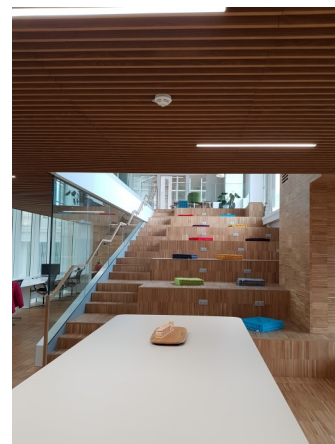
Coefficient de biotope

Source : Région Hauts-de-France



Prévoir des actions pour **encourager le télétravail** : La crise sanitaire, les politiques en faveur du numériques ainsi que l'aménagement d'espaces de travail partagés ont permis le développement du télétravail. Le développement de tiers lieux sur les territoires passe par l'identification de sites possibles et stratégiques.

Un exemple de tiers lieux, la station de Saint-Omer



Source : Région Hauts-de-France



SCoT doit

Adosser un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial et Logistique (DAACL) au SCoT avec des orientations d'aménagement limitant les déplacements.

POUR ALLER PLUS LOIN ...

OUTIL : DOCUMENT D'AMENAGEMENT ARTISANAL ET COMMERCIAL ET LOGISTIQUE (DAACL)

La Loi Climat Résilience du 22 Aout 2021 transforme le DAAC en DAACL. Intégré au DOO, le DAACL permet aux SCoT de définir :

- **Les conditions d'implantation** (article L. 141-6 du code de l'urbanisme) : « il détermine les conditions d'implantation des constructions commerciales et des constructions logistiques commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et de leur impact sur les équilibres territoriaux, notamment au regard du développement du commerce de proximité, de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises. Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, la protection des sols naturels, agricoles et forestiers, l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes et l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement. »
- Pour les équipements logistiques commerciaux, il localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises et au regard des objectifs mentionnés au second alinéa de l'article L.141-3.
- **Le type d'activité et la surface de vente maximale des équipements commerciaux.**
- **La desserte des équipements commerciaux** par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes (article 141-6 du code de l'urbanisme modifié par la Loi Climat et Résilience).

THEMATIQUE 4 : INTENSIFIER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN AUTOUR DES NŒUDS DE TRANSPORT

CE QUE DIT LE SRADDET



Objectifs



Règles générales

Développer les pôles d'échanges multimodaux

Comment ?

- par un **traitement des gares et des points d'arrêts différencié** selon leurs spécificités à partir du **référentiel régional des lieux et pôles d'échanges multimodaux**



19



27

Le **référentiel régional des lieux et pôles d'échanges multimodaux** fixe, pour chaque catégorie, les attentes spécifiques et les leviers à actionner en priorité. Les principales finalités sont les suivantes :

- veiller à la bonne intégration du site dans son quartier, son environnement et son bassin de mobilité ;
- favoriser l'intermodalité et les correspondances en transport en commun ;
- faciliter l'accès aux sites par les modes actifs ;
- maintenir une accessibilité voiture, en intégrant les nouvelles pratiques automobiles ;
- proposer une information claire, continue, multimodale et multi-transporteurs ;
- créer une attente confortable et donner un sentiment de sécurité aux usagers.

Prioriser les projets urbains autour des nœuds de transport (dessertes transports collectifs, gare, PEM) afin de limiter la dépendance automobile

Comment ?

- en définissant des **densités minimales**



17 et 18

FICHE 7 : COMMENT MON SCOT PEUT-IL FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX ?

PISTES DE RÉPONSES

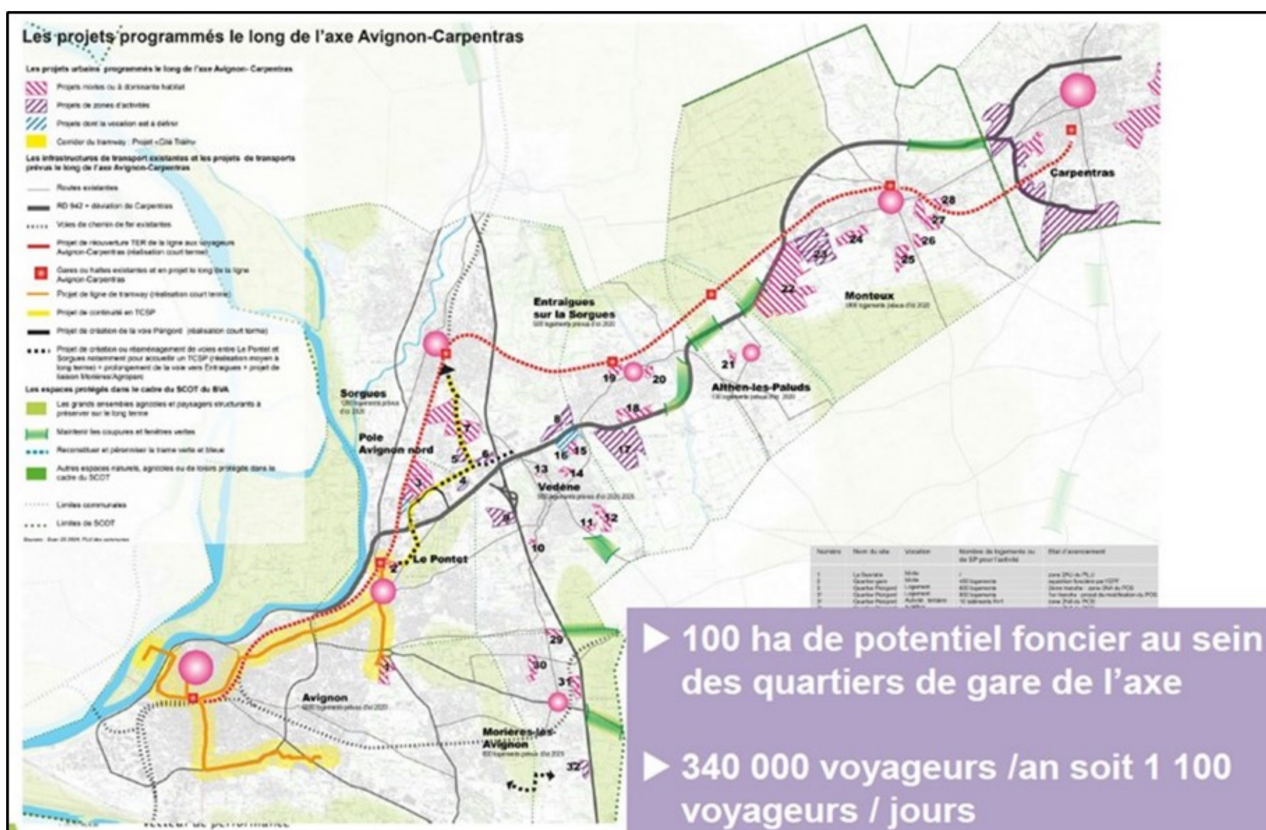


Privilégier les quartiers de gares pour la densification. Un atlas des quartiers de gare peut être réalisé afin de disposer d'un diagnostic (densité, occupation du sol, mobilité, ...). L'analyse de ces éléments permet de valoriser le potentiel foncier, de définir les enjeux d'accessibilité et de rabattement vers les quartiers de gare, d'identifier les espaces naturels à protéger ou à conforter.

POUR ALLER PLUS LOIN ...

RETOUR D'EXPÉRIENCES

Le contrat d'axe Avignon/Carpentras : une démarche partenariale innovante en Région Sud



Sources : Solène_Caron_DRIEA_Unité_départementale_du_val_de_Marne_2017 ; Laurent_Garnier_Cécile_MEZGER_Ingrid_HAUTEFEUILLE_Gares et villes en devenir : stratégies et projets urbains. Formation CNFPT Décembre 2018

Le **contrat d'axe Avignon/Carpentras** a permis d'engager une démarche prospective à l'échelle de l'aire urbaine sur la question des déplacements durables et de l'articulation urbanisme-transport collectifs. Il a également permis l'animation d'une démarche partenariale entre les AOM et les collectivités visant à articuler leurs politiques et à créer une véritable synergie. C'est la vocation des contrats opérationnels de mobilités prévus par la LOM.

Dans le cadre de ce contrat d'axe, un **atlas des quartiers de gare** (Avignon/Carpentras) a été co-construit pour éclairer et projeter les décisions d'aménagement à plusieurs échelles : le quartier de gare (périmètre de 600 m, ce qui correspond à environ 10 minutes de marche) ; l'aire urbaine ; l'axe ferroviaire.

Des cartographies et des indicateurs présentent la situation initiale du territoire afin d'identifier les enjeux qui déterminent les orientations et les projets d'aménagement au sein des quartiers de gare.



Source : Réalisation ARAA, à partir de l'étude « Préfiguration de l'observation des quartiers de gare du Grand Paris, Décembre 2013, Volet 1 : Analyse croisée des quartiers de gare à partir de 6 gares test, APUR (ateliers parisiens d'urbanisme) »

En outre, une étude des dynamiques de constructions (surfaces de logements autorisées sur les 10 dernières années, surfaces d'activités autorisées sur les 10 dernières années, nombre moyen de logements autorisés par an) permettra de voir si les politiques menées sont en corrélation avec les enjeux identifiés.

ROLE DU SCoT :

- Le SCoT valorise ces travaux en cartographiant le potentiel foncier par quartier de gare ;
- Le SCoT intègre des prescriptions spécifiques en matière d'urbanisme (localisation logement, traitement des quartiers de gares, ...)
- Le SCoT peut prescrire l'obligation pour les PLU d'identifier des périmètres de projet au sein des quartiers de gare (600 m) et d'élaborer des orientations d'aménagement et de programmation ambitieuses (par exemple sur les modes doux, la mixité fonctionnelle).

FICHE 8 : COMMENT MON SCoT PEUT-IL METTRE EN COHERENCE PROJETS D'AMENAGEMENT ET OFFRES DE TRANSPORT ACTUELLE ET FUTURE ?

PISTES DE RÉPONSES



SCoT doit

Fixer des orientations d'aménagement qui s'appliquent à l'ensemble du territoire et à certains secteurs du territoire.

Le SRADDET propose un référentiel des lieux et pôles d'échanges combinant une typologie des points d'arrêt avec des attendus propres à chaque catégorie afin, d'une part, d'optimiser le fonctionnement de ces lieux de transport et, d'autre part, d'assurer leur bonne intégration dans les territoires.



SCoT doit

Coordonner l'urbanisation nouvelle avec les arrêts de transport majeurs :

- Le SCoT peut réaliser un diagnostic pour identifier les arrêts de transport majeurs, s'assurer que la capacité de l'offre de services existante peut répondre de façon qualitative à une augmentation de la fréquentation ou qu'un développement de cette offre est possible.
- Autour de ces arrêts de transports majeurs, des zones d'accessibilité piétonnes peuvent être définies : par exemple, 15 minutes autour des gares et 5 minutes autour des bus à haut niveau de service.

Ces zones sont plus appropriées que les DIVAT car elles tiennent compte des barrières physiques dans la définition des temps de parcours.

Elles peuvent être qualifiées de quartiers de gare pour lesquels des objectifs minimaux de densité adaptés à l'offre de transport peuvent alors être fixés.

=> Situation 1 : La capacité de l'offre de transport actuelle est supérieure à la demande => Les objectifs de densification doivent être plus élevés.

=> Situation 2 : La capacité de l'offre de transport actuelle est inférieure à la demande => Si l'offre de transport peut être développée, l'objectif de densification doit être plus ambitieux. Le cas échéant, la densité constatée est maintenue.



SCoT doit

Prioriser le développement urbain dans les espaces déjà bâtis. Le cas échéant, en cas d'extension, le SCoT doit **respecter les conditionnalités fixées par le SRADDET** en particulier la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usage de modes doux.

GLOSSAIRE



- ADAV : Association droit au vélo
- ALUR : Accès au Logement et Urbanisme Rénové
- AOM : Autorité organisatrice de la mobilité
- ARAA : Ateliers régionaux des acteurs de l'aménagement
- CEREMA : Centre de ressources pour l'adaptation au changement climatique
- CGCT : Code général des collectivités territoriales
- CNSE : Canal Nord-Seine Europe
- CU : Code de l'urbanisme
- DAAC L: Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique
- DIVAT : Disques de valorisation des axes de transport
- DOO : Document d'orientations et d'objectifs
- GNV : Gaz naturel pour véhicules
- LOM : Loi d'orientation des mobilités
- PADD : Projet d'aménagement et de développement durable
- PAS : Projet d'aménagement stratégique
- PCAET : Plan climat air énergie territorial
- PDM : Plan de mobilités
- PDME : Plan de mobilités employeur
- PDMS : Plan de mobilités simplifié
- PDU : Plan de déplacements urbains
- PEM : Pôle d'échanges multimodaux
- PLU : Plan local d'urbanisme
- PLUi : Plan local d'urbanisme intercommunal
- PNR : Parc naturel régional
- PPA : Plan de protection de l'atmosphère
- SCoT : Schéma de cohérence territoriale
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SR3V: Schéma Régional des Véloroutes et Voies vertes
- SRU : Solidarité et renouvellement urbain
- TAD : Transport à la demande
- TOD : Transit oriented development

LEXIQUE



ARMATURE URBAINE : Ensemble des villes hiérarchisées et de leurs aires d'influence au sein d'un territoire donné.

OSSATURE REGIONALE : Ensemble des villes hiérarchisées au sein de pôles identifiés dans le SRADDET. La typologie comprend la capitale régionale, le second pôle régional, les pôles d'envergure régionale et les pôles intermédiaires.

BASSIN DE MOBILITÉS : Un bassin de mobilité est un périmètre territorial défini par la Région, sur lequel s'organisent les mobilités quotidiennes et dépassant les limites administratives. Il regroupe un à plusieurs EPCI, généralement autour d'un ou plusieurs pôles d'attractivité.

Le bassin de mobilité est le périmètre sur lequel sont élaborés le contrat opérationnel de mobilité et le plan d'actions commun en matière de mobilité solidaire (pilote par la Région et le Département).

DROIT A LA PRISE : Cadre légal qui permet à chaque particulier vivant en copropriété de faire installer une infrastructure de recharge pour son véhicule électrique ou hybride rechargeable. Ce droit s'applique aux propriétaires comme aux locataires.

INTERMODALITÉ : Utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet, pour les marchandises ou les voyageurs.

INTEROPERABILITÉ : Désigne la capacité de matériels, de logiciels ou de protocoles différents à fonctionner ensemble et à partager des informations.

MIXITE FONCTIONNELLE : Il y a "mixité fonctionnelle" dans un quartier, un lotissement ou un immeuble, lorsque plusieurs fonctions (ex : habitat et commerce, en centre-ville) y sont représentées.

MODES DOUX : Ensemble des modes de déplacements utilisant la seule énergie humaine : marche à pied, vélo, trottinette, rollers, skateboard, gyropode...

PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX : Lieu d'échanges où se connectent différents modes de transports : train, métro, bus, circulations douces... Il permet de faciliter les correspondances, tant pour les liaisons de proximité que pour les déplacements nationaux et internationaux, tout en offrant des services adaptés aux besoins de tous les usagers.

REPORT MODAL : Report du trafic de passagers ou de fret d'un mode de transport, généralement la route, vers un autre mode plus respectueux de l'environnement.

Le SRADDET Hauts-de-France

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires des Hauts-de-France a été approuvé par un Arrêté Préfectoral le 4 août 2020.

Depuis son approbation le SRADDET est rendu opposable aux documents de planification que sont les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), les Plans Climat Air Énergie Territoriaux (PCAET), les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et les Chartes de Parcs Naturels Régionaux ; Ces derniers doivent, au moment de leur élaboration ou révision, prendre en compte les objectifs du SRADDET, et être compatibles avec ses règles générales.



L'Agence Hauts-de-France 2020-2040

La Région Hauts-de-France a créé l'Agence Hauts-de-France 2020-2040 pour imaginer et construire une région attractive à l'horizon 2040, et pour que les enfants qui naissent aujourd'hui aient envie de s'y installer dans 20 ans.

L'Agence est une direction de la Région. Son rôle est de coordonner l'action de la Région en matière d'aménagement du territoire et préparer l'avenir des Hauts-de-France aux côtés des territoires, en les accompagnant sur les mutations et les adaptations nécessaires. Pour cela, elle s'est dotée de nouveaux outils, parmi lesquels les Ateliers Régionaux des Acteurs de l'Aménagement (ARAA).



Les Ateliers Régionaux des Acteurs de l'Aménagement

Les ARAA ont pour ambition d'impulser de nouvelles pratiques en matière d'aménagement des territoires et d'accompagner les ingénieries en charge des documents locaux de planification (SCoT) dans la mise en œuvre du SRADDET.

- **Lieu d'échanges**, ils offrent des espaces de rencontre entre les SCoT et la Région et favorisent la mise en réseau des acteurs de l'aménagement ;
- **Lieu de production**, ils animent la réalisation d'outils méthodologiques et pédagogiques
- **Lieu de valorisation**, ils facilitent le partage d'expériences et des savoir faire.

Les ARAA sont co-portés avec les territoires afin de prendre en compte leurs problématiques et trouver ensemble les nouvelles manières d'aménager.

Les territoires sont ainsi impliqués dans les réflexions menées et la réalisation des publications. Pour ce faire, les ARAA mobilisent les acteurs régionaux pour mettre en synergie leurs compétences en matière d'aménagement, d'urbanisme et de planification : les services de l'État, les partenaires techniques, les agences d'urbanisme, des acteurs du privé...

Pour en savoir plus sur les ARAA, prendre connaissance des travaux réalisés et partager vos expériences : <https://2040.hautsdefrance.fr/ARAA>





Agence Hauts-de-France 2020-2040

Retrouvez toute l'actualité des
Ateliers Régionaux des Acteurs de l'Aménagement

<https://2040.hautsdefrance.fr/ARAA>

Contact : Dominica WEEXSTEEN

dominica.wecxsteen@hautsdefrance.fr

Pour plus d'informations sur la mobilité des personnes :

Contact : Sophie GUIDEZ

sophie.guidez@hautsdefrance.fr

Région Hauts-de-France
151, avenue du Président Hoover
59555 LILLE cedex
Accès métro : Lille Grand Palais
Tél. : +33 (0)3 74 27 00 00
Fax : +33 (0)3 74 27 00 05

