



ÉLABORATION DU SCoT DE LA VALLÉE DE LA DRÔME

IMPORTANT : Ce document est mis en ligne dans un souci de transparence dans le cadre de la concertation.

Néanmoins il s'agit d'un document de travail permettant de susciter les questions à se poser et d'alimenter les réflexions des élus et en aucun cas d'un document attestant de choix politiques. Les chiffres et données affichés n'ont pas été validés. Ce document constitue un 1^{er} support de réflexion dans le cadre du démarrage de l'élaboration du DOO qui se poursuivra tout au long de l'année 2020.

Commission 4- Mobilité durable

19 DÉCEMBRE 9H00

TERCIA
consultants
SOBERCO ENVIRONNEMENT

TEMAH
ETUDES

item
ETUDES & CONSEIL

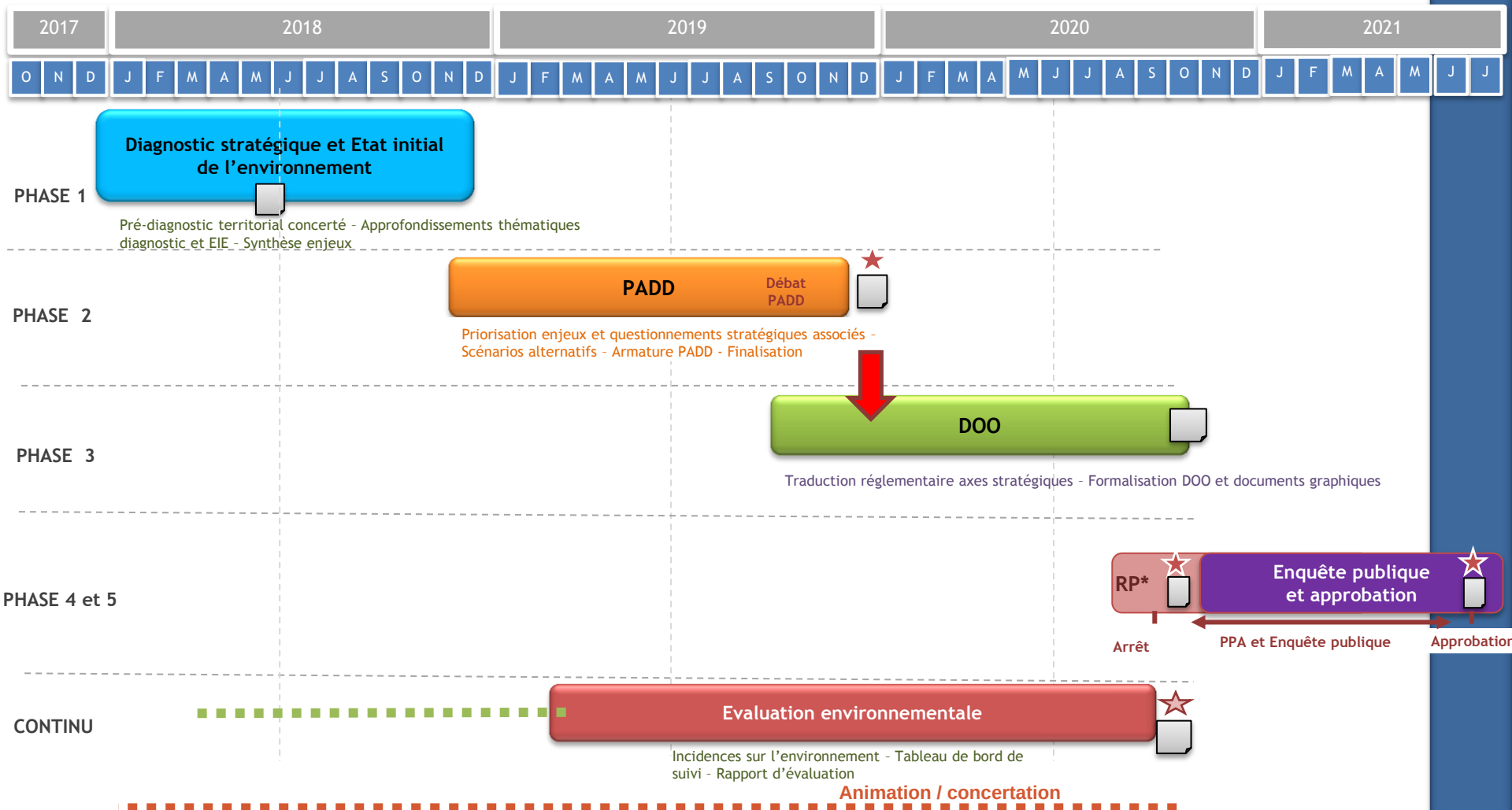
URBICAND

M & B
Avocats



Introduction

Calendrier global



LEGENDE

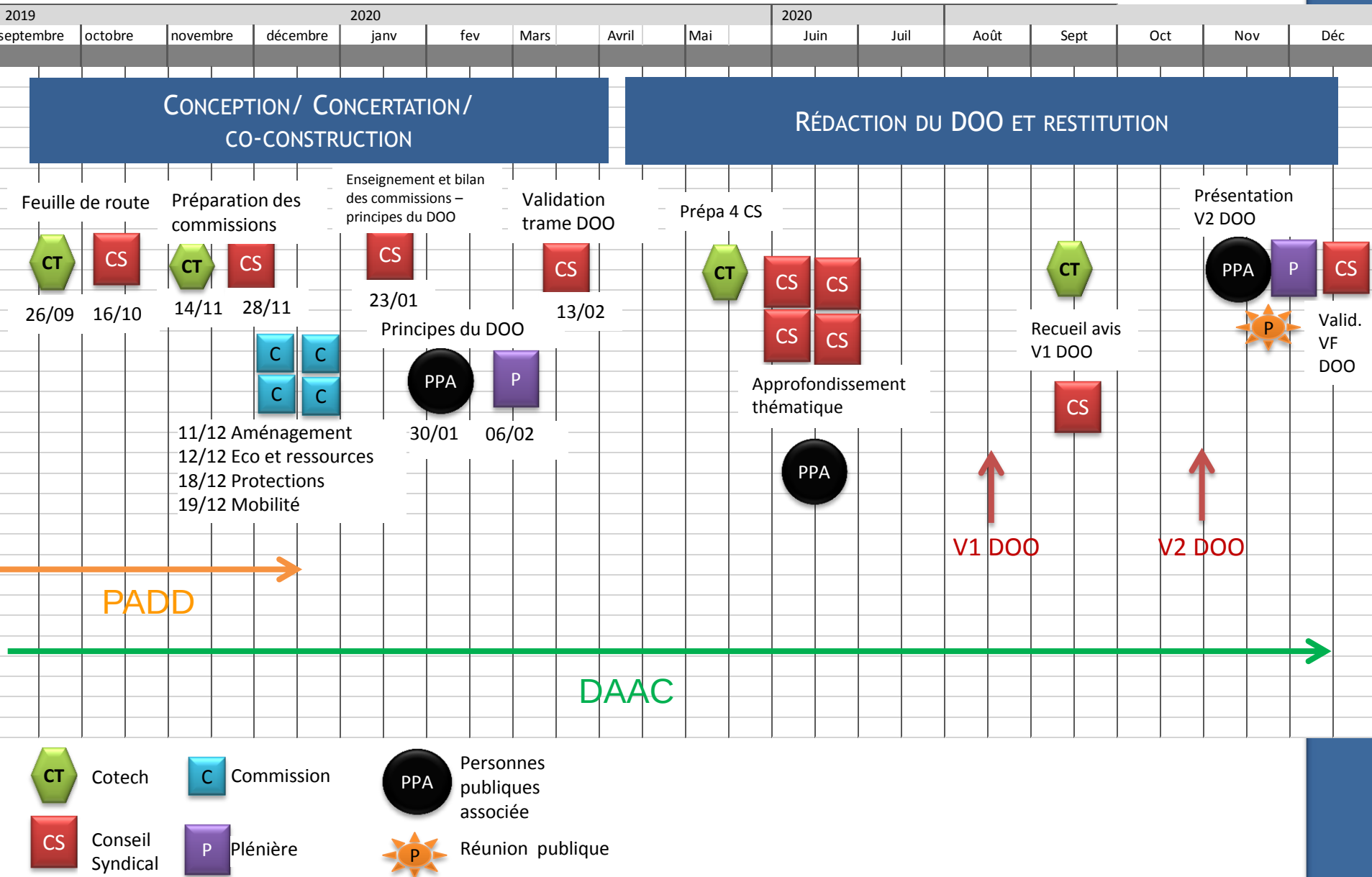
★ Délégation du Comité syndical



Livrable

* RP = Rapport de
présentation

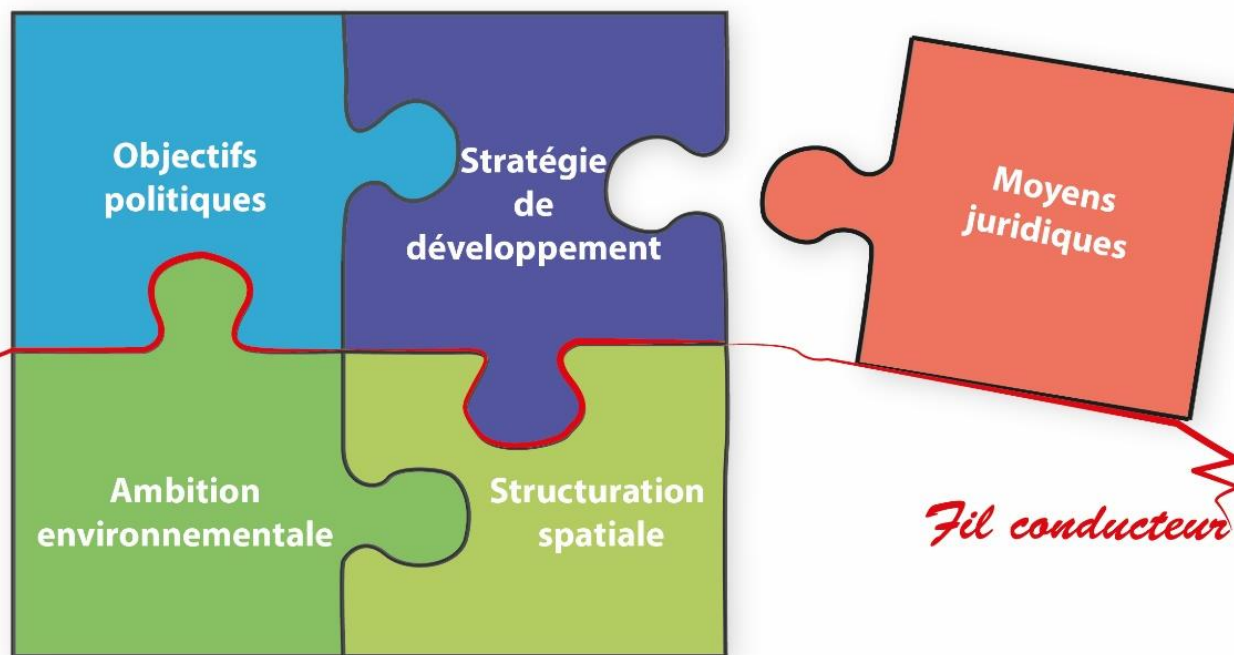
Feuille de route du DDO



Le DOO

Document d'Orientations et d'Objectifs

= la traduction et les moyens que se donnent les élus pour atteindre les ambitions du PADD



Le projet de territoire = PADD + DOO

Rappels réglementaires :

Intérêts et leviers du DOO

- Le DOO s'inscrit dans le respect des orientations définies par le PADD
- Le DOO détermine

1- Les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres

entre espaces urbains/ à urbaniser/ espaces ruraux/ espaces agricoles, naturels, forestiers..

2- Les conditions d'un développement urbain maîtrisé

(restructuration/ revitalisation des centres/ valorisation des entrées de ville et des paysages, prévention, contre les risques..)

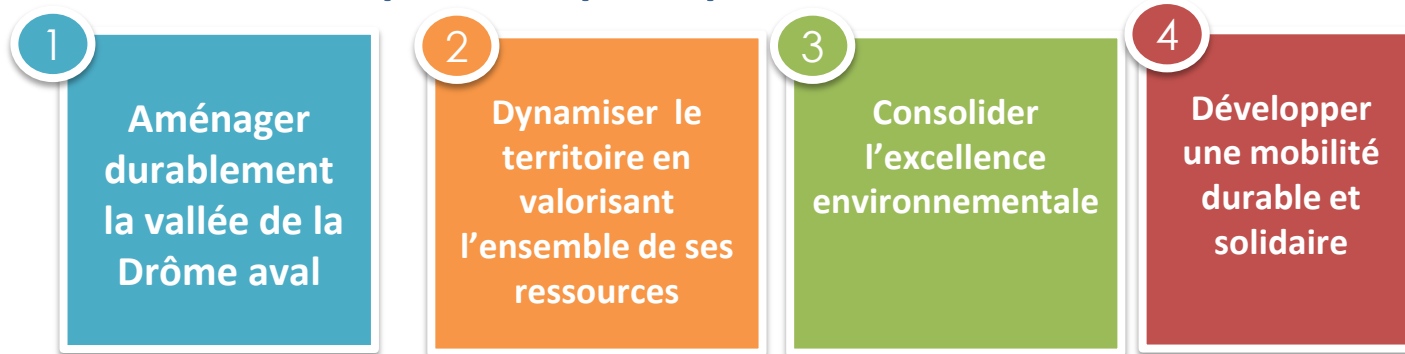
3- Les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural

(habitat/ activité éco/ préservation des sites)

Le DOO assure la cohérence des orientations arrêtées dans les différents domaines

Contenu du DOO

- Une architecture identique à celle du PADD, pour assurer la traduction la plus complète possible



- Le DOO comprend
 - ✓ Des orientations générales et thématiques
 - ✓ Des objectifs quantifiés, qualitatifs, territorialisés
 - ✓ Des documents graphiques
- Le DOO s'applique aux PLU/ PLUi au travers du lien de compatibilité
 - ✓ Une marge d'interprétation est laissée : être précis dans les principes, les motivations, les buts recherchés et laisser de la marge dans les modalités d'application concrètes

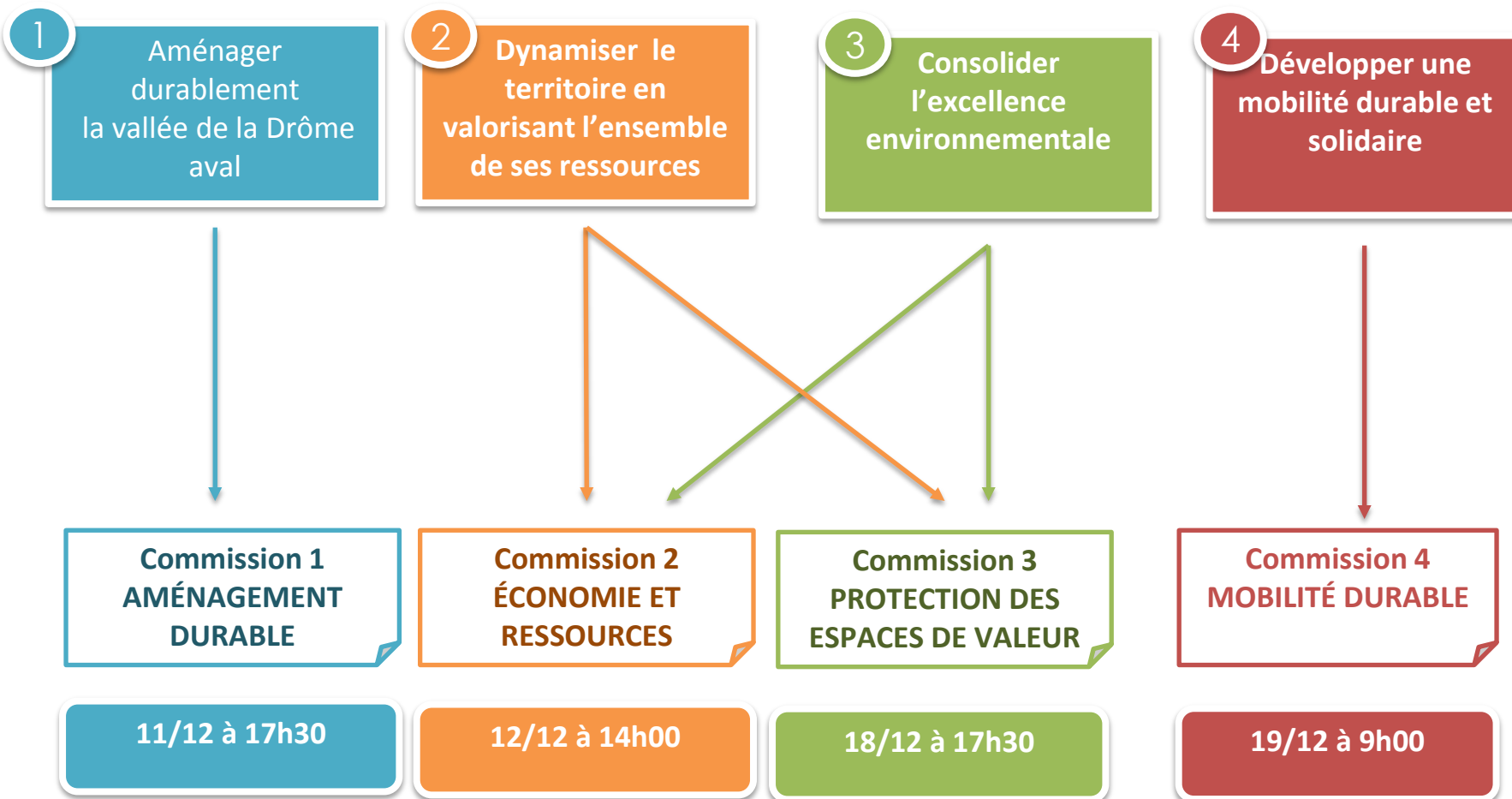
Attendus des commissions DOO

- **Sensibiliser et informer les élus sur les leviers possibles du SCoT**
 - ✓ Montrer les modalités possibles de traduction du PADD en règles applicables aux PLUs/ PLUI
 - Expliquer le champs des possibles/ ce que peut et doit traduire le DOO
 - Montrer des exemples de traduction possible (rédactions/ graphique/ méthodologie) : exemples tirés d'autres SCOT/ outils à leur disposition pour concrétiser les ambitions du PADD/ le champ des possibles
 - Esquisser des pré-orientations / 1^{ère} simulations chiffrées du SCoT
 - ✓ Inciter à se projeter dans le long terme/ anticipation du changement et des ruptures dans les modes de vie et d'urbanisation

- **Interroger les élus sur leur niveau d'ambition / curseurs**
 - ✓ Sujets consensuels ou visions différenciées ?
 - ✓ Caractère plus ou moins stricte des écritures du DOO selon les enjeux/ thèmes?
 - ✓ Acceptabilité des notions (densité/ exigences environnementales..) ?

Les quatre commissions du DOO

- Elles s'inscrivent dans les quatre Défis du PADD/ transversalité



Les sujets abordés dans les quatre commissions

▪ Débattre des leviers clés du SCoT pour traduire le PADD

Commission 1: AMÉNAGEMENT DURABLE

- Levier 1.1 : Répartition de la croissance démographique dans l'armature
- Levier 1.2 : Maîtrise de la consommation d'espace/ logements
- Levier 1.3 : Formes et la localisation du développement urbain

Commission 2: ÉCONOMIE ET RESSOURCES

- Levier 2.1 : Localisation et qualité des espaces dédiés au développement économique
- Levier 2.2 : Planification des ENR
- Levier 2.3 : Encadrement du développement touristique

Commission 3: PROTECTION DES ESPACES DE VALEUR

- Levier 3.1 : Protection des espaces agricoles de valeurs
- Levier 3.2 : Protection des espaces stratégiques pour la ressource en eau
- Levier 3.3 : Protection de la trame verte et bleue
- Levier 3.4 : Mise en valeur et prise en compte du paysage dans les modes d'urbanisation

Commission 4: MOBILITÉ DURABLE

- Levier 4.1 : Caractérisation des pôles de mobilité
- Levier 4.2 : Planification des aménagement et des axes structurants de mobilité

Structuration des commissions

1. **Rappel du plan du PADD et lien avec les sujets traités en commission**
2. **Découpage en 3 ou 4 leviers thématiques du DOO**
3. **Construction identique dans chaque levier**
 - ✓ Rappel succinct des ambitions du PADD
 - ✓ Proposition de définitions/ concepts (ex : dent creuse..)
 - ✓ Traductions attendues et possibles
 - Type de traduction/ dispositions à prévoir
 - Questions qui se posent pour ouvrir le débat
 - Proposition d'application au SCoT si réflexion suffisamment avancée (ex: Consommation d'espace)
 - Exemples tirés d'autres territoires/ aide à la réflexion
 - ✓ Synthèse des questions à débattre pour le levier concerné

4.1. Concevoir un mode d'urbanisation favorable à la mobilité durable

- 4.1.1. Développer une armature urbaine hiérarchisée et cohérente
- 4.1.2. Concevoir des projets urbains qui favorisent une diversité de mobilité

4.2. Consolider la vallée comme un axe structurant de la mobilité durable

- 4.2.1. Développer un axe de mobilité alternative performant reliant les pôles le long de « l'axe vallée »
- 4.2.2. Valoriser davantage l'usage économique des grandes infrastructures de transport
- 4.2.3. Structurer un plan de mobilité vélo sécurisé

4.3. Structurer le territoire autour de bassins de mobilité de proximité

- 4.3.1. Définir sur chaque bassin de proximité, une offre de transport adaptée à la structuration territoriale
- 4.3.2. Définir un bouquet d'écomobilité adapté à chaque commune assurant un maillage territorial
- 4.3.3. Développer une offre de mobilité coopérative et solidaire, inclusive et créatrice de lien social
- 4.3.4. Intégrer les besoins de logistique dans le plan de mobilité

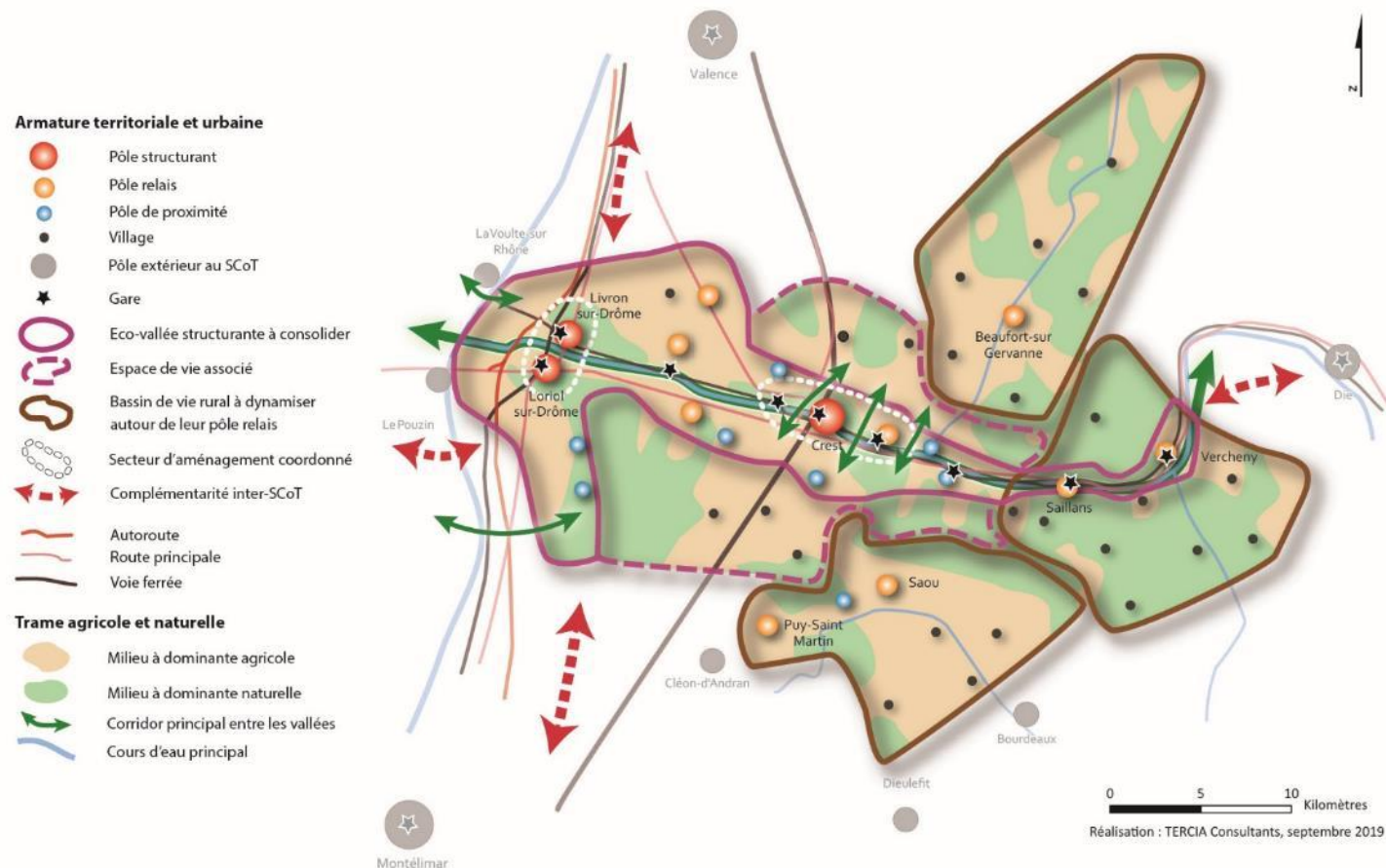
Orientations
« mode
d'urbanisation »

Orientations
mobilités



Levier 4.1 : Caractériser les « pôles de mobilité »

1- Les ambition du PADD



- **4.1. Concevoir un mode d'urbanisation favorable à la mobilité durable**
- **4.2. Consolider la vallée comme un axe structurant de la mobilité durable**
- **4.3. Structurer le territoire autour de bassins de mobilité de proximité**

2- Définitions et principes

▪ Niveau de polarité de l'armature urbaine

- ✓ Pôles structurants de niveau 1 et 2
- ✓ Pôles relais
- ✓ Pôles de proximité
- ✓ Village

▪ Pôles de mobilité/ station de mobilité

- ✓ Pôles gare
 - de niveau 1 (Crest) et de niveau 2 (Livron/Loriol)
 - de niveau 3 (Saillans/Aouste..)
 - de niveau 4 (Piégros)
- ✓ Stations de mobilité
 - Point maillage
 - Le raccord-stop
 - Le parking bourg
- ✓ Les bassins de proximité

Rappel : les niveaux de polarité du PADD

Communes	Niveau de polarité	Pôle de mobilité	Objectifs en terme d'équipements et services	Objectifs en terme d'activités et d'emplois	Objectifs en terme de logements	Objectifs en terme de mobilité
Crest	Pôle structurant de niveau 1	Gare de niveau 1	Fort niveau d'équipements supérieurs (<i>éducation, commerces, cultures et loisirs, santé/ spécialistes</i>) et intermédiaires/	Très forte concentration d'emplois	Forte diversité de l'offre de logements (Collectifs/ Logements sociaux)	Offre de mobilité diversifiée à « haut niveau de service » - Gare
Loriol-sur-Drôme, Livron-sur-Drôme	Pôle structurant de niveau 2	Gare de niveau 2	Concentration et diversité des services, équipements intermédiaires et supérieurs...	Forte concentration des emplois	Diversité de l'offre de logements (Collectifs/ Logements sociaux)	Offre de mobilité diversifiée à « haut niveau de service » - Gare
Saillans : gare existante Allex/Grâne, Aouste-sur-Sye, Ecosite Val de Drôme, Vercheny : gare ou arrêt à développer	Pôle relais	Gare de niveau 3	Concentration et diversité des services de proximité notables / Quelques équipements intermédiaires. Offre commerciale et de services, accès aux services et équipements de la vie courante pour les communes voisines.	Concentration d'emplois liée à ces services et équipements Présence d'un parc d'activité ou entreprise de taille importante	Diversification de l'habitat individuel (intermédiaires, groupé..) - Développement de l'offre locative dans les cœurs de village.	Offre de mobilité diversifiée significative dont gare ou arrêt tram/train
Beaufort-sur-Gervanne, Montoisson, Puy-Saint-Martin, Saou	Pôles relais	-				Offre de mobilité active et qualité et continuités des aménagements publics
Piégros-la-Clastre, Mirabel-et-Blacons gare ou arrêt à développer	Pôles de proximité	Gare de niveau 4	Services, commerces de centre-village et équipements de proximité limitant les déplacements pour les besoins quotidiens : écoles, commerces de proximité (boulangerie, poste, presse...).	Petite zone d'emploi	Adaptation des formes urbaines Développement d'une offre de logement adaptée aux seniors	Offre de mobilité diversifiée significative dont arrêt tram/train
Chabrillan, Clionsclat, Divajeu, Eurre (Village), Mirmande, Soyans	Pôles de proximité					Offre de mobilité active et qualité et continuité des aménagements publics

3- Les traductions attendues et possibles

■ Caractérisation/ précisions sur les attendus des pôles de mobilité

- ✓ Contenu de chaque niveau de polarité en matière d'offre/services de mobilité attendus
 - Pôle gare de niveau 1/ niveau 2/ niveau 3/ niveau 4
 - Préciser les termes du PADD en lien avec chaque niveau de pôle :
Offre de mobilité à haut niveau de service/ Offre de mobilité diversifiée/ offre de mobilité active..
 - Périmètre géographique du pôle de mobilité :
défini au niveau de la commune? distance à préciser autour des gares et arrêts? Intercommunal?
- ✓ Contenu et attendus pour les « stations de mobilité » cohérence avec le reste du niveau d'équipement du pôle

■ Localisation

- ✓ Préciser les modalités de traduction graphique / précision :
 - Rester au niveau communal/ principes?
 - Localiser plus finement les secteurs d'aménagement liés à la mobilité?
 - Prévoir des « schéma de secteur autour des gares » - Notion projet urbain d'ensemble (continuités des espaces publics et stationnements, lien avec les centralités urbaines..)

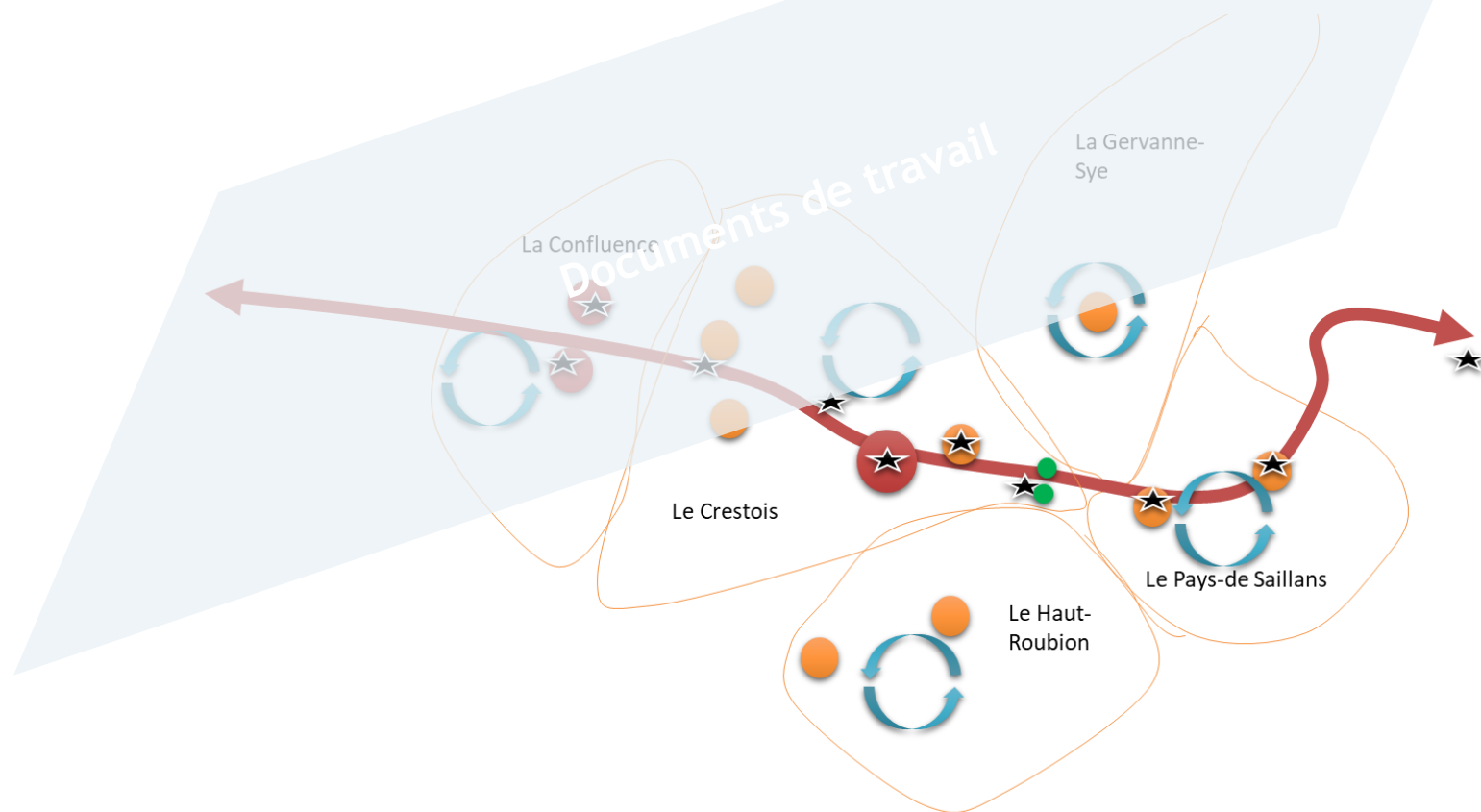
■ Éléments possibles de programmation

- ✓ Introduire une temporalité/phasage :
 - Équipements ou aménagements existants (gares)
 - Équipement en projet (stations de mobilité/ navette autonome..)
 - Les équipements à programmer à plus long terme

2- Les traductions attendues et possibles

Application SCoT Vallée de la Drôme aval

- Définir l'organisation à l'échelle des bassins de proximité et leur connexion sur le territoire
 - ✓ Préciser l'offre de mobilité adaptée à chaque bassin (niveaux de polarité/ infrastructures existantes/ besoins de mobilité interne et externe / densité de population et d'emplois ..)

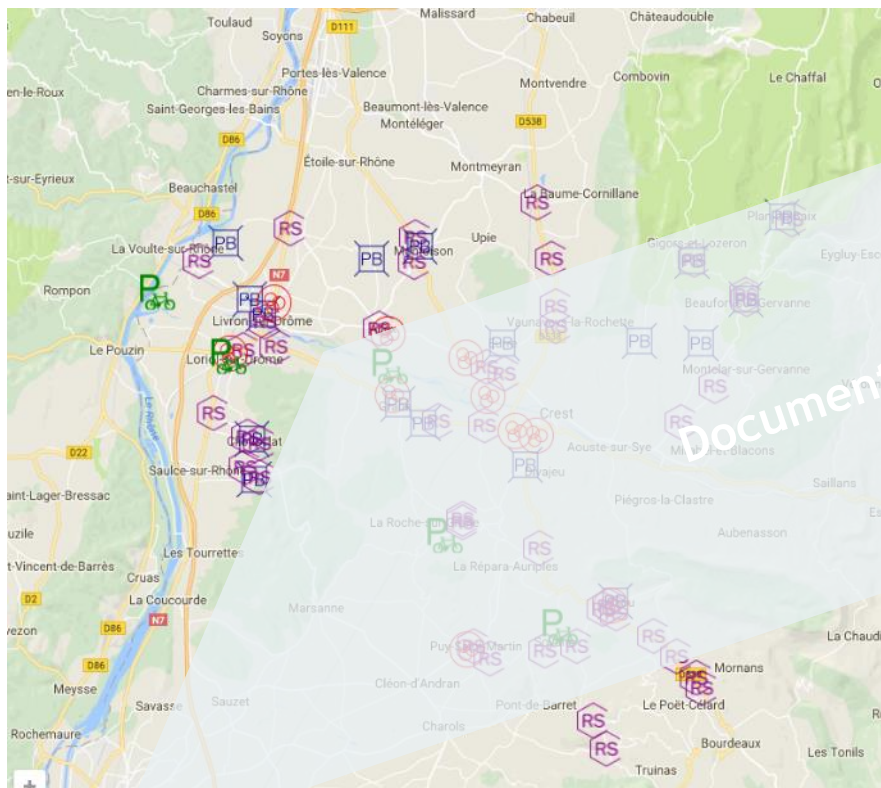


3- Les traductions attendues et possibles

Application SCoT Vallée de la Drôme aval

■ Éléments possibles de programmation

- ✓ Décliner les projet des stations de mobilité sur le territoire
- ✓ Préciser l'offre complémentaire aux stations de mobilité



3 niveaux de « stations » complémentaires en fonction des lieux et avec des niveaux d'équipements différents.

Point Village (P)

Equipements

- aire de covoiturage
- signalétique
- abri vélo et casier
- abri et banc
- écran tactile (accès appli)
- signalétique d'information locale
- o autopartage
- o Vidéosurveillance
- o Recharge vélo (dans casier)
- o Gonflage pneus vélos/voitures
- d espace convivial (café/commerce)
- d borne de recharge de batteries
- d panneaux publicitaires ? (financement des équipements)

Raccord stop (RS)

Equipements

- signalétique
- abri debout
- écran tactile - accès appli (si zone blanche 3G)
- ampoule verte (ON/OFF) pour indiquer qu'on attend
- éclairage solaire
- o garde-corps (sécu)
- o abri-vélo / casier pour batterie et affaires
- = équipement nécessaire
- o = équipement optionnel
- d = équipement à débattre

Parking Bourg (PB)

Equipements

- signalétique
- signalétique d'information locale
- écran tactile (accès appli)
- autopartage
- abri-vélo / casier pour batterie et affaires
- o recharges lentes véhicules électriques
- o ombrières (panneaux photovoltaïques) ?
- o alimentation électrique, solaire ?
- o vidéosurveillance ?
- o abri et banc
- d point eau potable / poubelle ? à débattre
- d Gonflage pneus vélos/voitures

3- Les traductions attendues et possibles

EX.
SCoT

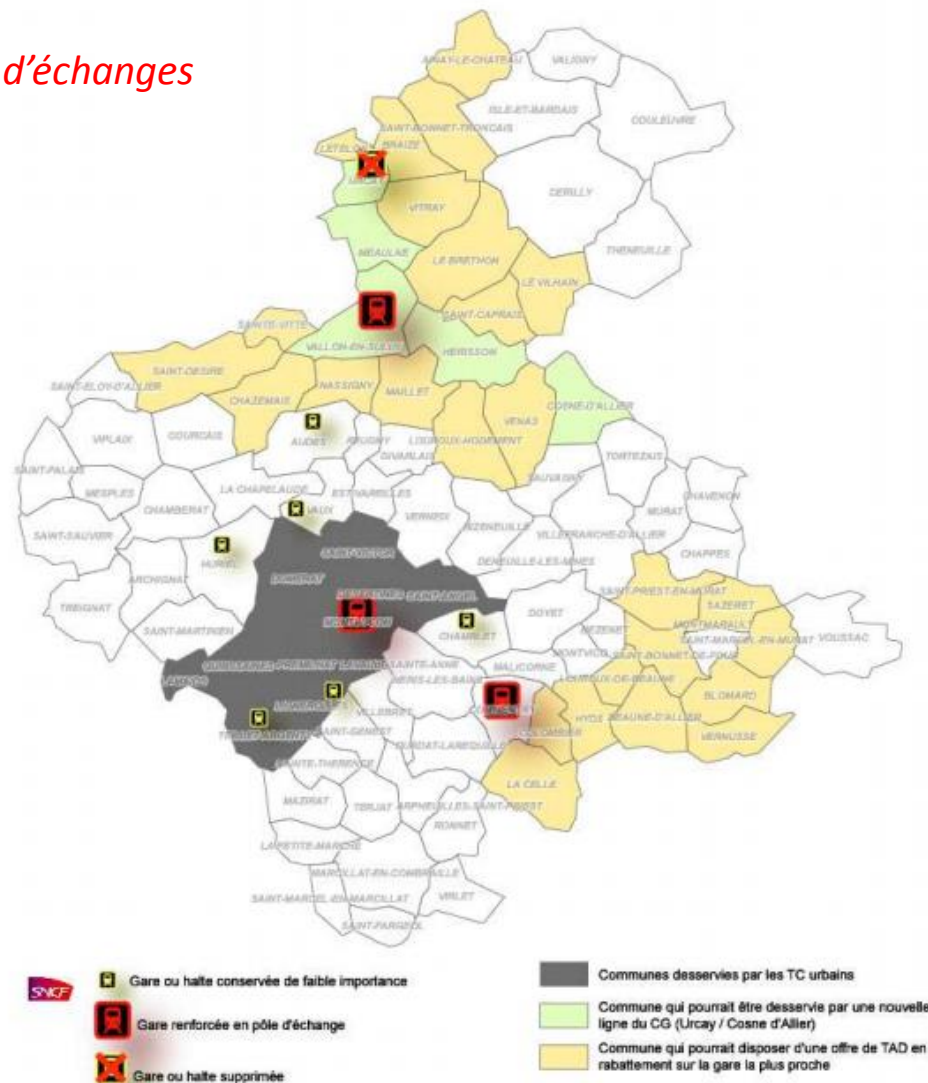
Ex : SCOT du Pays de la Vallée de Montluçon et du Cher

Caractérisation et localisation des pôles d'échanges

❖ Orientations d'aménagement :

La réalisation d'un pôle d'échanges multimodal permet :

- d'assurer un accès aisé à la gare pour les usagers du transport collectif,
- d'articuler les différentes offres de transport collectif sur un même point pour favoriser les correspondances,
- d'optimiser l'information des voyageurs en lien avec le développement des outils numériques,
- de donner accès à d'autres offres et services de mobilité : covoiturage, autopartage, vélo en libre service, bornes de rechargement de véhicules électriques, ...
- de faire de la gare une porte d'entrée du territoire attractive et valorisante.



3- Les traductions attendues et possibles

Ex : Principe d'aménagement des gares et stations de mobilité

- ✓ Le DOO précise les objectifs d'équipement des pôles de mobilité
- ✓ Il peut préciser des éléments relatifs à l'offre sur les pôles d'échanges.

Ces réflexions intégreront, à minima, les points suivants :

- ménager une accessibilité sécurisée à pied ou à vélo depuis les quartiers résidentiels et le centre bourg, lorsque le pôle multimodal est excentré, et proposer des stationnements cycles ;
- prévoir des stationnements automobiles, calibrés aux besoins, visant un rabattement des flux automobile vers l'utilisation des transports collectifs ;
- desservir les pôles par des lignes de bus urbaines ou interurbaines, permettant la liaison avec les communes et les quartiers voisins ;
- développer le Transport à la Demande (TAD) ;
- mettre en place une initiative de covoiturage de type « Rezo Pouce » ;
- le cas échéant, veiller à proposer une offre commerciale de proximité, n'entrant pas en concurrence avec l'offre préexistante en centre-ville.

3- Les traductions attendues et possibles

■ Articulation/coordination offre de transport /Urbanisation & développement

✓ Principe / précision :

- Définir une offre minimale conditionnant l'urbanisation?
- Appliquer les principes de façon différenciée selon le niveau de polarité/ niveau de mobilité?
 - Exigence fortes pour les pôles structurants (Gare de niveau 1 et 2) ; pôles relais/gare niv 3; proximité/ gare niveau 4
 - Exigences plus modérées pour les pôles relais, de proximité et villages.

✓ Exiger une cohérence et articulation des politiques d'urbanisation et d'organisation des déplacements

- Définir un niveau minimum de desserte ?
 - Du foncier économique - lien avec l'aménagement commercial (DAAC) voire conditionner l'urbanisation ?
 - Des nouveaux quartiers résidentiels ? Selon les classes de l'armature

✓ Organisation du développement urbain autour des pôles gares

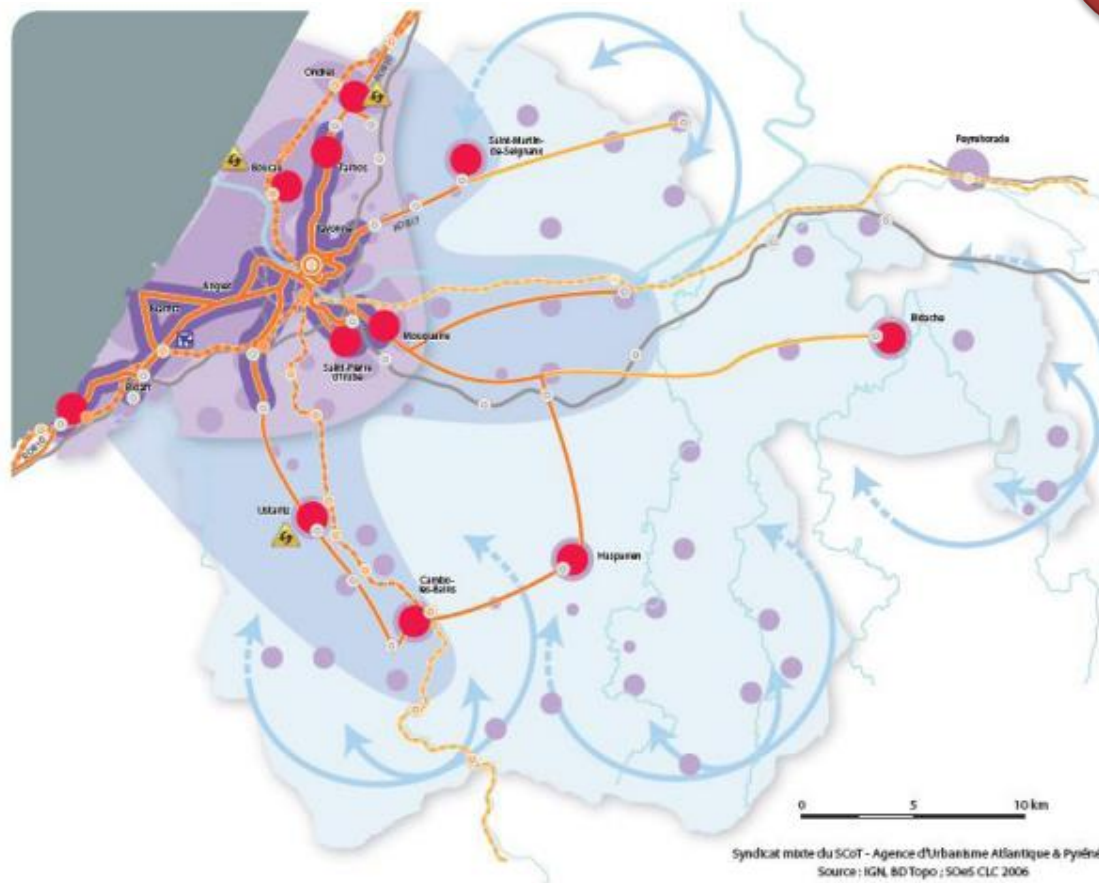
- Prévoir des zooms cartographiques ?
- Repérer et préserver les disponibilités foncières?
- Intégration des problématiques de stationnement?

3- Les traductions attendues et possibles

EX.
SCoT

Traductions graphiques

Ex : SCOT dans les Pyrénées Atlantiques, de l'organisation des mobilités en rabattement à l'échelle des bassins de proximité (pôles d'échanges secondaires) et lien avec la centralité supérieure (pôles d'échanges supérieurs)



1. Structurer l'offre TC en lien avec l'armature urbaine et favoriser l'intermodalité

- Renforcer la desserte en train des villes et petites villes
- Mettre en place une desserte structurante de TC routiers
- Valoriser les gares existantes comme lieu d'intermodalité (P+R, covoiturage...)
- Envisager de nouvelles gares ou haltes à envisager
- Favoriser le covoiturage et l'intermodalité à l'extrémité des lignes de TCSP (P+R), au niveau des petites villes, aux principaux carrefours routiers et échangeurs autoroutiers
- Améliorer l'accès en mobilités alternatives (TC, vélo...) aux gares et à l'aéroport
- Organiser le rabattement et la desserte entre petites villes de l'intérieur, encourager les initiatives locales

2. Coupler politiques d'urbanisme et de mobilité

- Intensifier l'urbanisation autour du réseau TCSP
- Territoires prioritaires de développements d'offres TC de type urbain/périurbain
- Accompagner les initiatives locales alternatives aux usages individuels de la voiture
- Favoriser les mobilités alternatives dans chaque centralité
- Répondre aux enjeux urbains et économiques tout en préservant la qualité de vie (études de contournement)

3- Les traductions attendues et possibles

EX.
SCoT

Organiser les mobilités depuis :

- les gares
- les parkings relais
- les aires de covoiturage

Conforter et développer le réseau des modes doux

- Véloroutes voies vertes existantes ou en projet

Conforter et développer le réseau de transports collectifs

(phase 2016-2025)

- développer une offre de transport collectif à haute qualité de service sur les axes structurants (dont les axes BHNS)
- organiser la desserte des pôles de vie en ligne de transport collectif de niveau 3
- développer des lignes de transport collectif de niveau 2
- accompagner les initiatives locales et innovantes alternatives aux usages individuels de la voiture

Le maillage routier et son amélioration

- principes de nouveaux franchissements
- Voies ferrées

Organiser la relation entre le développement de l'urbain et des déplacements

- Intensifier l'urbanisation autour des pôles d'échanges intermodaux
- Développer de nouveaux pôles d'échanges intermodaux
- Mise en place d'une densité minimale à proximité des arrêts efficaces de transports en commun



Ex : SCOT du Grand Rovaltain

Traduction graphique des orientation de mobilité/ intensification urbaine autour des gares

2- Les traductions attendues et possibles

Articulation/coordination offre de transport /Urbanisation & développement

- ✓ Le DOO peut s'appuyer sur le réseau de transports en commun pour développer l'urbanisation
- ✓ Il peut préciser comment mettre les pôles de mobilité au cœur de la structure du territoire.

Exemples de rédaction :

« Le SCOT prescrit un urbanisme dense aux abords des lignes de transports en commun existantes ou en projet, et notamment les gares routières et/ou ferroviaires, haltes ferroviaires »

« La densité des quartiers-gare, pôles de centralité, sera majorée, conformément aux prescriptions définies au chapitre « Maitriser l'urbanisation », afin de favoriser le recours aux modes alternatifs à la voiture pour le plus grand nombre. »

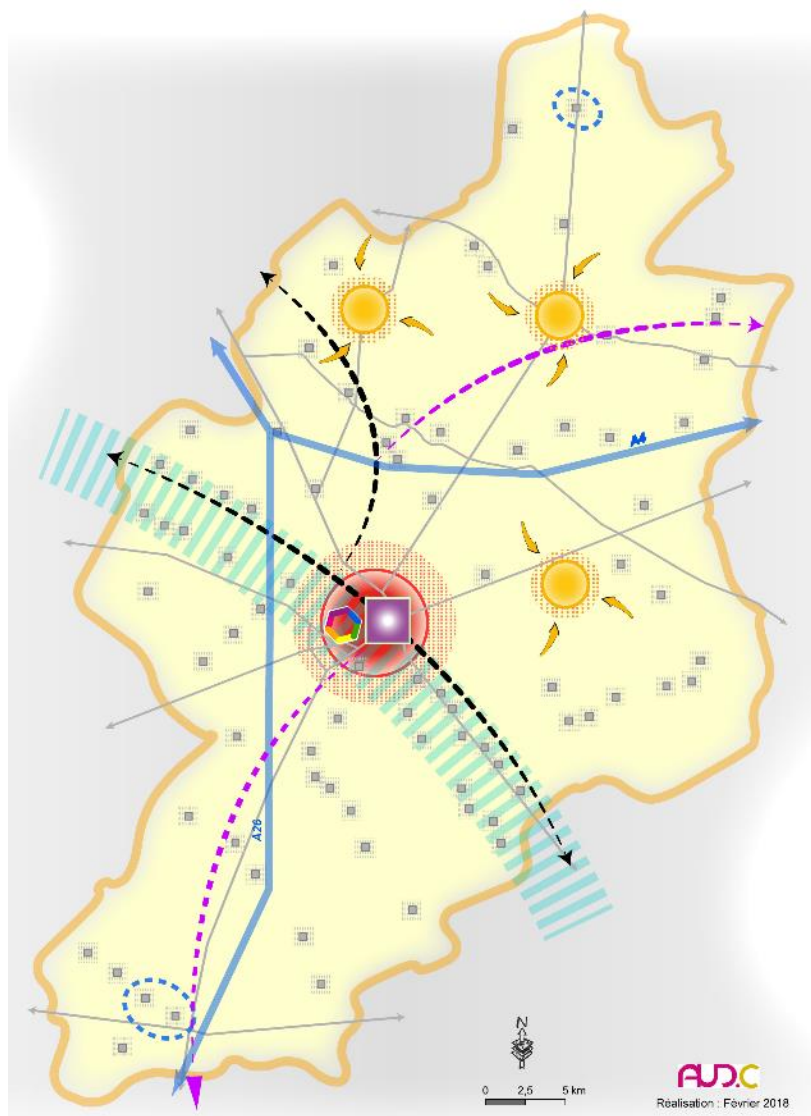
« A l'intérieur d'une typologie de communes, des objectifs démographiques et des critères de densité plus élevés seront fixés pour les communes dotées d'une gare, situées à moins de 5 km d'une gare ou desservies par les lignes de cars ou de bus »

« Une urbanisation prioritaire et une recherche de densité du bâti est demandée dans les quartiers situés à moins d'un kilomètre d'une gare de centralité »

« Les opérations d'urbanisation de plus de 10 logements ou de plus de 1 000 m² de surface de plancher sont prioritaires à proximité d'un arrêt de transport collectif existant ou en projet »

« Les créations et réhabilitations de logements se feront de manière préférentielle dans les secteurs situés à moins de 500 m des arrêts de car ou de bus bien desservis »

Ex : SCOT Pays de Châlons en Champagne :



Renforcer le pôle central :

- Favoriser l'accueil des fonctions, équipements et services structurants
- Favoriser le renouvellement urbain et la densification des tissus existants
- Redynamiser l'offre commerciale de Châlons (centre-ville et quartiers) et maîtriser les extensions urbaines à vocation commerciale

Conforter les pôles secondaires

- Développer une offre en logements adaptée et diversifiée
- Maîtriser les extensions urbaines et favoriser la densification des tissus existants

Maintenir la vitalité des bourgs et villages dans le respect de leur forme urbaine

Favoriser l'émergence d'une polarité au Nord et au Sud du territoire

Favoriser un fonctionnement des villages de la vallée en réseau dans une logique de complémentarité

Développer l'offre de transports alternatifs à la voiture

- Diversifier l'offre de mobilité
- Développer l'intermodalité pour le transport des passagers et des marchandises
- Améliorer la desserte par les transports collectifs, notamment ferroviaire
- Renforcer l'accessibilité ferroviaire

2- Les traductions attendues et possibles

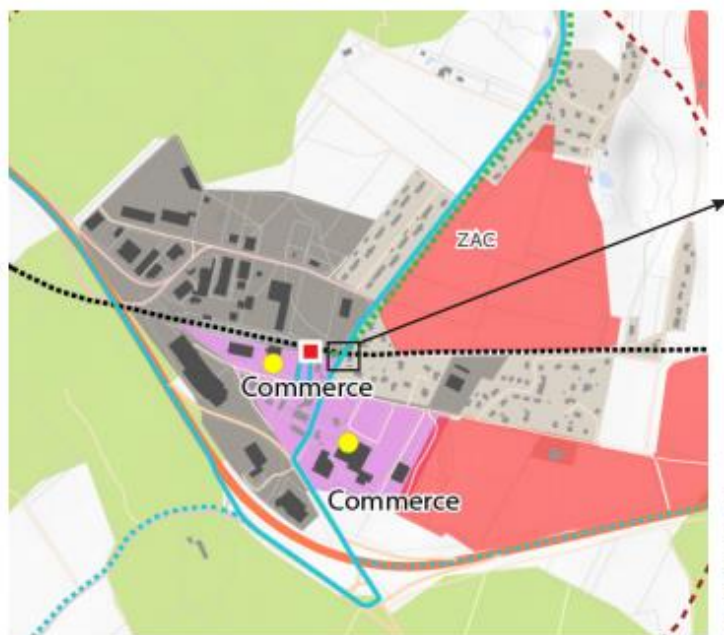
EX.
SCoT

Traductions graphiques : secteur gare : schéma de secteur

- ✓ Le DOO cherche à Favoriser la mixité des fonctions urbaines pour limiter les déplacements contraints

Ex : SCOT Grand Besançon :

Le SCoT prescrit d'adopter une urbanisation plus rationnelle en présence de transports en commun". Le développement urbain des communes haltes doit donc prendre appui sur les équipements liés aux transports pour faciliter les déplacements courts. La volonté de réduire l'utilisation de la voiture passe par une meilleure connexion des lieux de résidences aux réseaux de transports en commun. Le SCoT prévoit également que les espaces urbanisés à proximité des gares devront faire l'objet d'une densification.



Figures 6 : Enjeux et pistes d'aménagement pour le secteur gare de Saône



1. Aménagement d'un accès direct à la gare par le Nord, depuis l'avenue de la Gare,
2. Sécurisation des circulations piétonnes,
3. Mise en place d'un parc à vélos,
4. Elargissement du passage à niveau pour la traversée des modes doux (voie verte nord-sud),
5. A long terme, aménagement d'un accès sud plus direct.

2- Les traductions attendues et possibles

EX.
SCoT

*Ex du SCoT du Doubs central : Schémas d'aménagement des pôles
gare de Baume les Dames et l'Isle sur le Doubs :*



- Densification des secteurs à faible densité
- Revalorisation des quartiers denses anciens
- Optimisation des connexions douces



- Densification des secteurs à faible densité
- Revalorisation des quartiers denses anciens
- Optimisation des connexions douces

3- Les questions à débattre

Débat/ avis sur polarités de mobilité?

- ✓ Quelle déclinaison par le DOO des pôles de mobilités/ stations/ bassins ?
 - Une hiérarchie plus ou moins arrêtée (typologie des communes)
 - Définition précise des niveaux d'offres pour chaque catégorie? À l'échelle des bassins ?
 - Des dispositions plus souples, d'ordres qualitatives ?

Coordination urbanisme et mobilité?

- ✓ Quel arbitrage entre urbanisation et offre de mobilité
 - Le DOO conditionne l'urbanisation à la présence d'une offre définie de mobilité ?
 - Le DOO préconise le développement d'une offre de mobilité définie sur les secteurs où l'urbanisation est envisagée ?

Quels principes de traduction graphique?

- ✓ Représentation différenciée des niveaux de polarités ?
- ✓ Schéma de secteur précis au niveau de certaines catégories de pôles de mobilité ?
- ✓ Corridor d'urbanisation ? secteur d'urbanisation en fonction de la distance à un pôle ?



Levier 4.2 : Définir les aménagement et axes structurants

1- Les traductions attendues et possibles:

■ Critères de détermination

Le DOO n'a pas vocation à définir le niveau exact de l'offre de service du projet de transport envisagé (cadencement, amplitude horaire, tarification...)

- ✓ Définir le cadre général de ce projet : définition des axes de desserte, des types d'offre, implantation des pôles d'échanges afin d'intégrer l'intermodalité très en amont dans la réflexion etc.
- Il peut s'agir :
 - de l'affirmation de créer un transport en commun en site propre (TCSP) pour relancer la fréquentation d'un réseau urbain de transports collectif (SCoT du Grand Amiénois),
 - du renforcement ou du maintien de liaisons ferroviaires vers les gares TGV les plus proches afin de ne pas enclaver un territoire (SCoT de l'Aire Gapençaise),
 - de la transformation d'un quartier de gare en pôle d'échanges (SCoT de Sélestat),
 - De la structuration d'un réseau cyclable (Scot Bassin de Thau)
 - ...

■ Éléments possibles de programmation

- ✓ Articulation avec TIGA (Par ex: maillage de la mobilité dans la Biovallée)

Transversalité :

- Armature urbaine/
- Développement éco
- Commerces

2- Les traductions attendues et possibles

Traductions graphiques - Ex SCoT Nord Isère

Un schéma de mobilité adapté à la ruralité et à la multipolarité le long d'un axe structurant

EX.
SCoT

■ Hiérarchiser les réseaux routiers

- Axe principal autoroutier
- Route départementale RD 1006
- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire
-  Echangeur autoroutier

■ Renforcer l'offre de transport en commun et favoriser le rabattement vers les gares

Mettre en place une nouvelle offre alternative à la voiture

-  Principe de liaison Transport Collectif Aéroport-Lyon-St-Exupéry/Nord-Isère à créer
- TC performant et multimodalité à privilégier
- - - TC et multimodalité à renforcer
- P Principe de parking-relais et/ou de covoiturage à développer

Favoriser l'accès aux gares

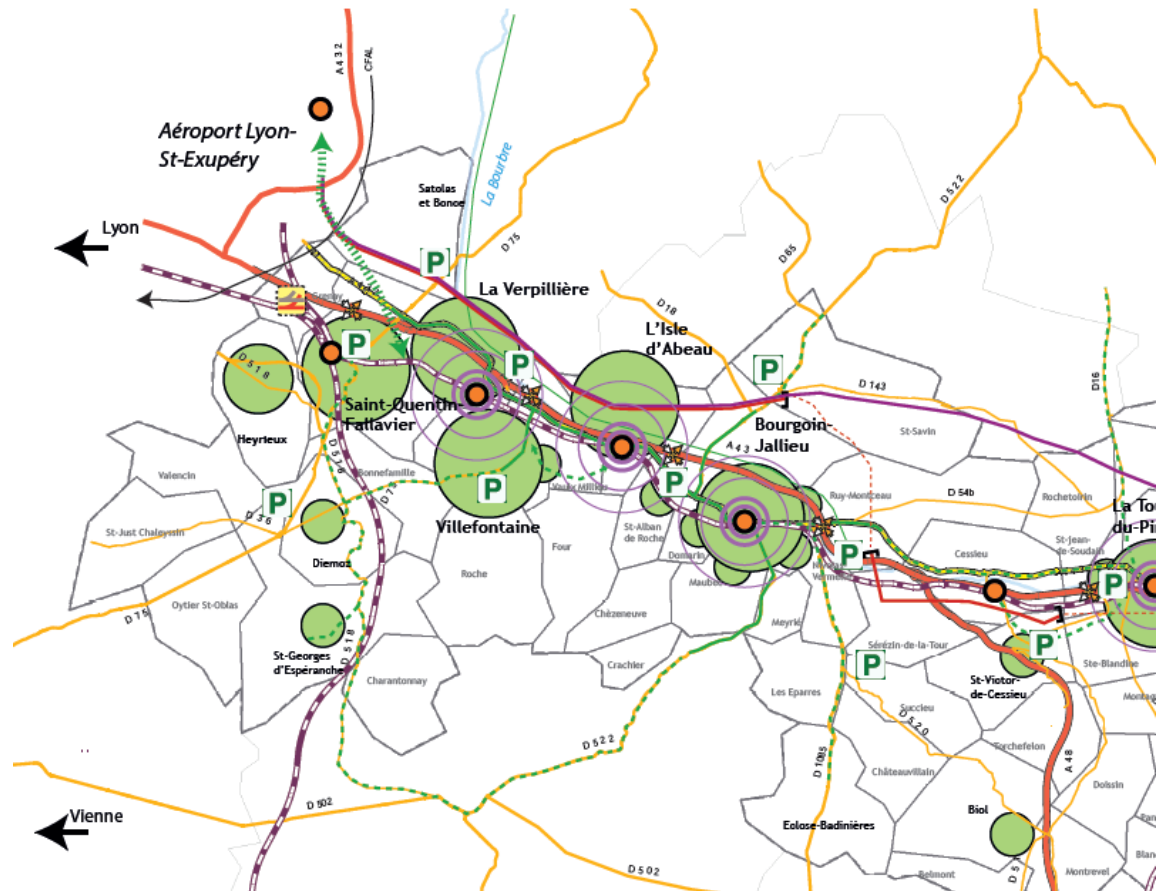
-  Organiser l'accès et le stationnement des gares de rabattement
- Structurer et densifier les quartiers de gare

Compléter le réseau ferroviaire

-  Renforcer le réseau ferré
- Projet de LGV Lyon-Turin
- Section enterrée
- - - Projet de LGV Lyon Turin fret
-  Projet de plateforme multimodale

■ Généraliser l'usage des modes doux

- Intégrer les liaisons douces aux projets urbains
- Poursuivre la liaison verte métropolitaine des confluences

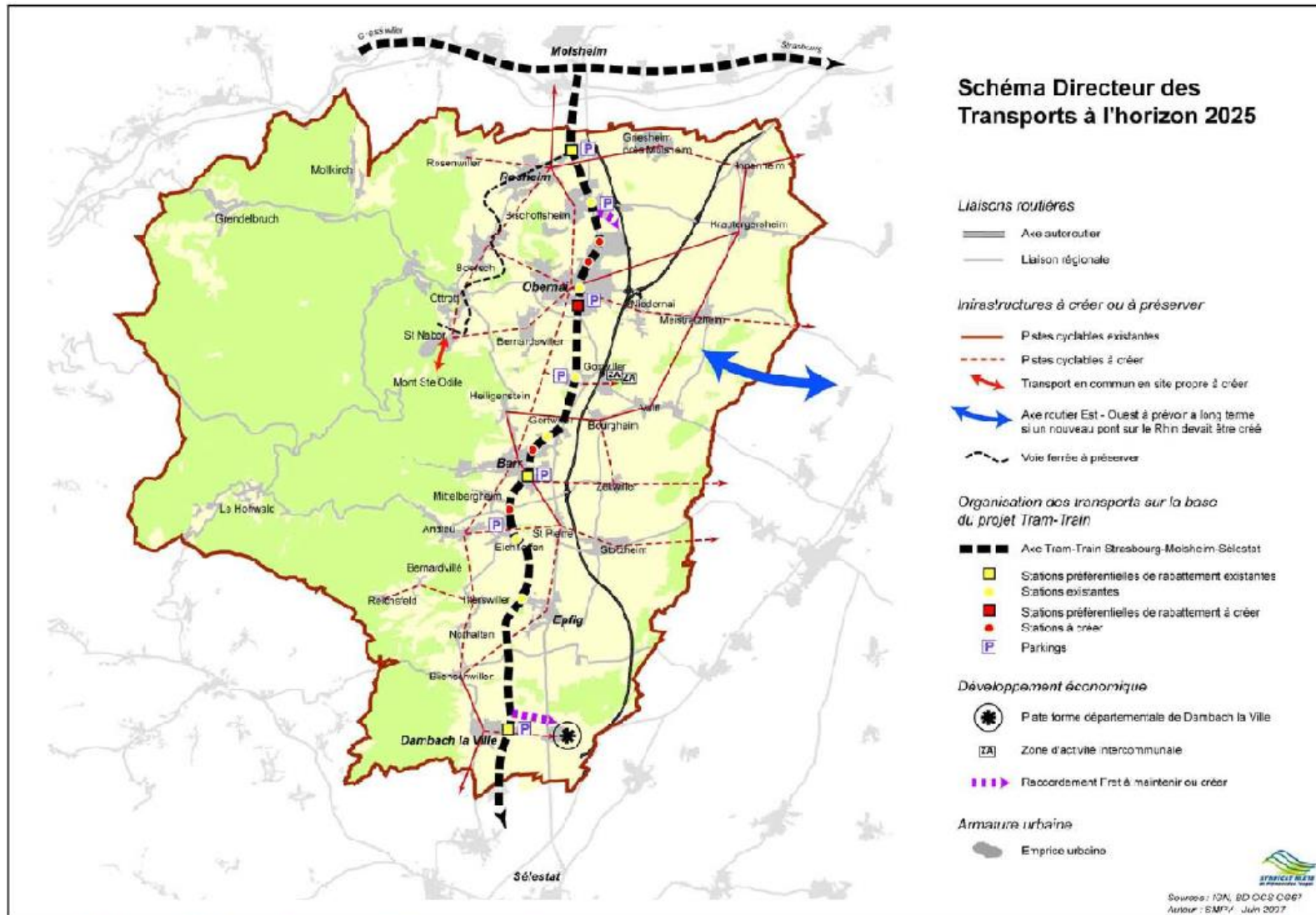


2- Les traductions attendues et possibles

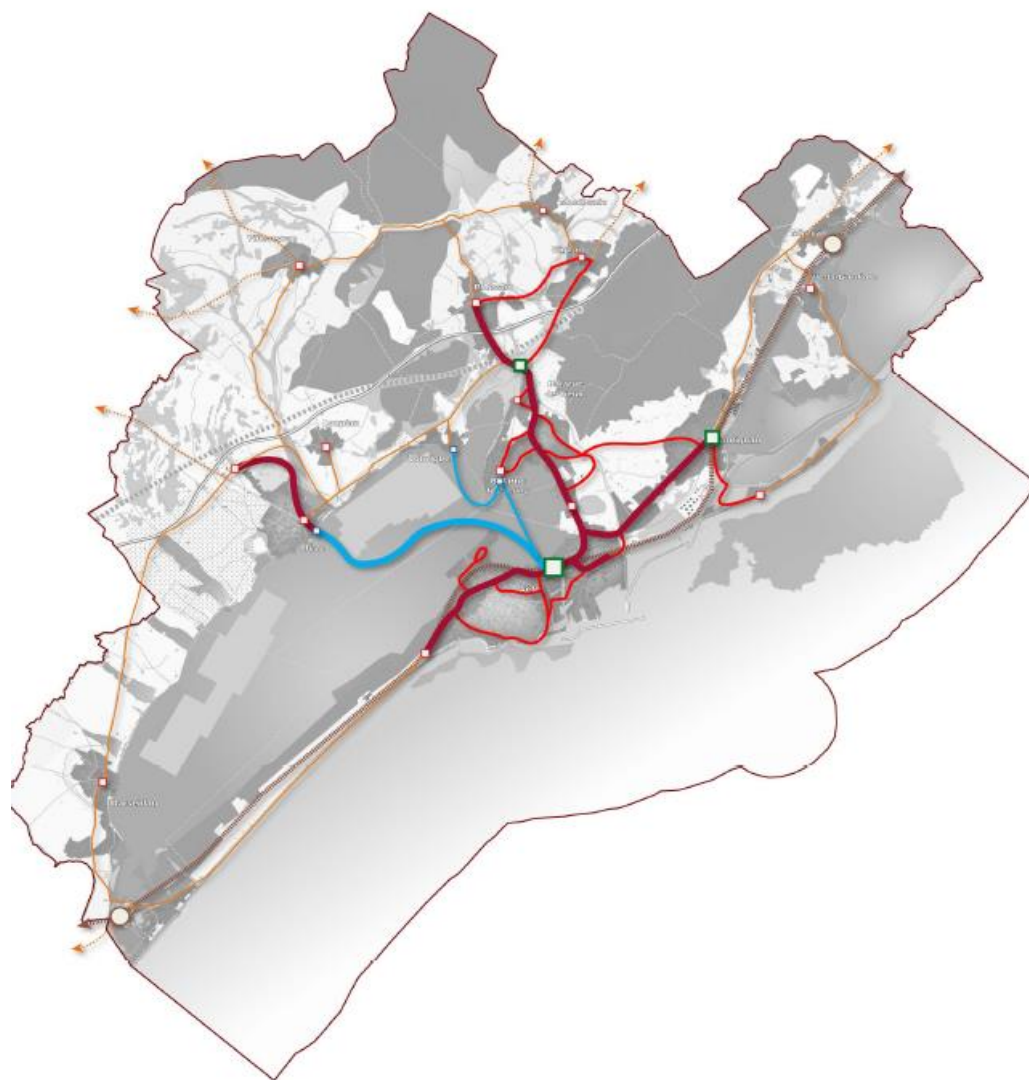
EX.
SCoT

Traductions graphiques - Ex SCoT Nord Isère

Des orientations lisibles autour d'un projet de tram-train



Ex : SCOT Bassin de Thau :
Renforcement de l'offre TC à différents niveaux d'intensité



Renforcer les services de transports publics

Améliorer le niveau de service à l'échelle globale du Bassin de Thau :

- Niveau d'intensité 1 : offre de Transport public terrestre performant
- Niveau d'intensité 1 : offre de Transport public fluvio-maritime performant
- Niveau d'intensité 2 : offre de Transport public fluvio-maritime assurant une desserte efficace du cœur d'agglomération
- Niveau d'intensité 2 : offre de Transport public terrestre assurant une desserte efficace du cœur d'agglomération
- Niveau d'intensité 3 : offre de Transport public terrestre assurant un maillage territorial
- Niveau d'intensité 4 : offre de Transport public avec les territoires limitrophes

Assurer une gestion efficace de la multimodalité :

- Pôles d'Echange Multimodal d'intérêt territorial
- Haltes ferroviaires
- Points d'embarquement des navettes fluvio-maritimes
- Interfaces avec les transports publics à traiter (cœurs de village, sites d'intérêt...)

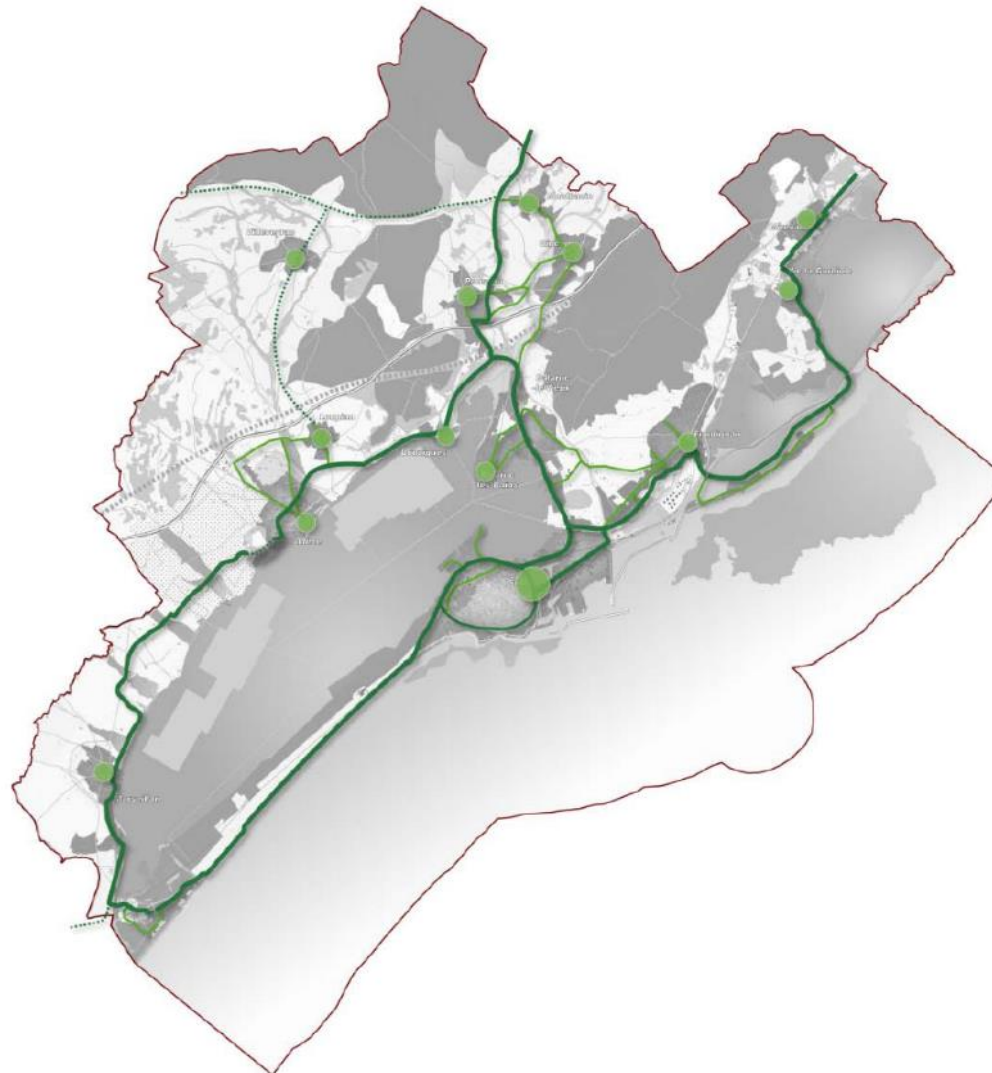
Conception : SOC / 2012



Ex : SCOT Bassin de Thau

- ✓ Un développement d'un réseau de voies douces permettant un accès aux pôles d'équipements et de services principaux

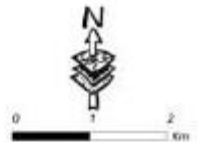
EX.
SCoT



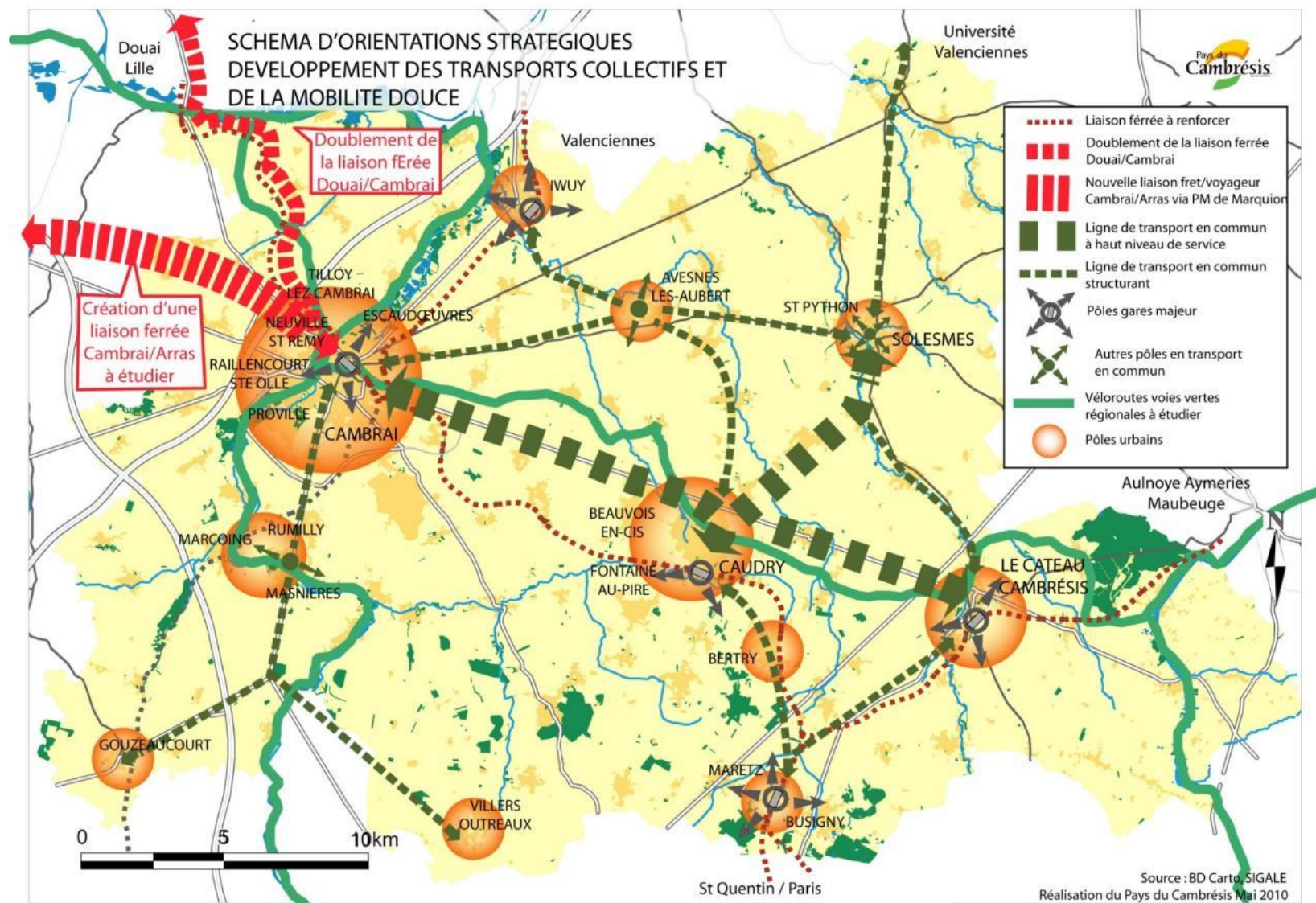
Structurer et mailler les infrastructures dédiées aux Modes Doux sur le Bassin de Thau

- Réseau cyclable structurant
- Logiques de rabattement et partage de la voirie
- Principes de voies vertes
- Aménager les cœurs de village ou de ville pour favoriser et sécuriser les déplacements doux

Conception : SCE / 2011



- ✓ Le DOO peut indiquer les futures « lignes de désir » en matière de liaisons tous modes



2- Les questions à débattre

Quelle détermination des axes et infrastructure de mobilité à matérialiser?

- ✓ Matérialisation du développement des solutions alternatives de mobilité : axes TC, cyclables ?
- ✓ Maillage / complémentarités entre les pôles de mobilité ?

Quelles traductions graphiques?

- ✓ Spatialisation des principes de l'offre attendue ?
- ✓ Traduction graphique en ligne de désir (différenciation par type d'offre ...) ? Des liaisons hiérarchisées en fonction des niveaux de pôles de mobilités connectés ?

Quels éléments de phasage dans le temps?

- ✓ Hiérarchisation (prioritaire/secondaire... ou court/moyen/long terme... ou plus précise) ?
- ✓ Des conditions ex :
 - ✓ dans les 2 ans après la réalisation de
 - ✓ En amont de la réalisation de ...



MERCI