



Syndicat mixte de l'agglomération tourangelle

SCoT

Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération tourangelle

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

SCoT approuvé le 27 septembre 2013

2030

OBJECTIF

L'AMBITION 2030 : BÂTIR UNE AGGLOMÉRATION DES PROXIMITÉS DANS LA MÉTROPOLE JARDIN	1
• MÉTROPOLE : L'AMBITION DE FIGURER PARMIS LES TERRITOIRES CRÉATEURS DE VALEURS	2
• LIGÉRIENNE : LA NÉCESSITÉ DE S'APPUYER SUR LA VRAIE NATURE DU TERRITOIRE	2
• PROXIMITÉS : UN IMPÉRATIF POUR BIEN VIVRE ENSEMBLE	3
LA NATURE, UNE VALEUR CAPITALE	4
• AFFIRMER LA VALEUR EMBLÉMATIQUE DES PAYSAGES	6
• ASSURER LA VITALITÉ DE LA TRAME VERTE ET BLEUE À TOUTES LES ÉCHELLES	7
• FAIRE DE L'ESPACE AGRICOLE UN PILIER DE L'ORGANISATION TERRITORIALE	9
FAIRE LA VILLE AUTREMENT	11
• FAIRE GRANDIR LA VILLE DE L'INTÉRIEUR POUR CONSOMMER MOINS D'ESPACE	13
• CONFORTER UN ARCHIPEL DE CENTRALITÉS COMPACT ET ARTICULÉ	13
• PROMOUVOIR LA VILLE DE TOUTES LES MIXITÉS	15
• CONSTRUIRE EN INTELLIGENCE AVEC L'ENVIRONNEMENT	16
ATTÉNUER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LA VULNÉRABILITÉ DU TERRITOIRE	17
• RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ AUX RISQUES MAJEURS	18
• GARANTIR UNE GESTION DURABLE DE LA RESSOURCE EN EAU	18
• LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, S'Y ADAPTER ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR	19
• APAISER LE CADRE DE VIE	20
CHANGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ	22
• ARTICULER LES CENTRALITÉS POUR QUE CHACUN PUISSE Y COMPOSER SON BOUQUET DE MOBILITÉS	24
• DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DURABLES	25
• FAIRE CONVERGER LES ACTEURS POUR UN URBANISME DES MOBILITÉS	26
UNE MÉTROPOLE ACTIVE POUR DÉVELOPPER L'EMPLOI ET PRODUIRE DES RICHESSES	28
• PÉRENNISER LA DIVERSITÉ ET L'ATTRACTIVITÉ DU PÔLE D'EMPLOI	30
• RELEVÉ LES DÉFIS DE L'ÉCONOMIE, DE L'INNOVATION EN DÉVELOPPANT LES PÔLES D'EXCELLENCE ET LES COMPÉTENCES D'UNE AGGLOMÉRATION DE LA CONNAISSANCE	31
• VEILLER À UN DÉVELOPPEMENT MAÎTRISÉ, AU BON ENDROIT	31
• FAIRE LE PARI DU COMMERCE EN VILLE	32

L'AMBITION 2030 : BÂTIR UNE AGGLOMÉRATION DES PROXIMITÉS DANS LA MÉTROPOLE LIGÉRIENNE

Profitant de la dynamique du bassin parisien sans y être asservie, pièce maîtresse de l'axe ligérien moteur de la région Centre, l'agglomération tourangelle ambitionne d'affirmer son rayonnement interrégional et de conforter son statut de métropole au bénéfice de tous. Elle vise ainsi à promouvoir un modèle urbain, inducteur de croissance, catalyseur des identités du territoire, et garant de la qualité de vie de ses habitants actuels et à venir. Ce modèle de développement se veut attractif du fait de son caractère durable et durablement attractif.

OBJECTIF 2030

MÉTROPOLE : L'AMBITION DE FIGURER PARMIS LES TERRITOIRES CRÉATEURS DE VALEURS

• S'inscrire dans un système d'alliances métropolitaines

L'agglomération tourangelle se situe à un point d'équilibre entre les dynamiques franciliennes et du Grand Ouest. Forte de cette position d'interface et de sa très grande accessibilité quels qu'en soient les modes, elle entend tirer parti de son positionnement stratégique pour consolider son propre rayonnement. Pour ce faire, l'agglomération souhaite tisser un système d'alliances territoriales lui permettant, sur différentes fonctions métropolitaines, de coopérer avec d'autres agglomérations afin de renforcer les synergies entre acteurs locaux et gagner en visibilité.

• Accueillir 30.000 habitants d'ici 2030, une volonté autant qu'un devoir

Affirmer l'ambition d'offrir un modèle urbain attractif, c'est assumer et conforter le rôle moteur de l'agglomération pour le département d'Indre-et-Loire et au-delà pour l'ensemble du Val de Loire. Ce développement volontariste doit permettre à l'agglomération d'accélérer le processus de métropolisation pour s'ancrer fermement sur la scène européenne. Cette volonté s'inscrit également dans la nécessité d'endiguer l'étalement urbain et de proposer un développement polarisé et mixte, porteur d'une réelle urbanité. Cette ambition nécessite de produire 35.800 logements entre 2010 et 2030 et d'offrir le nombre d'emplois suffisant pour les nouveaux actifs.

• Une inscription résolue dans la compétition des villes attractives en s'attachant à conserver son identité

L'agglomération doit prendre toute sa place dans la quête de reconnaissance et de compétitivité des territoires à l'échelle européenne. Elle sera d'autant plus forte et pertinente qu'elle s'y inscrira sur la base de ses atouts et de ses spécificités. En effet, métropolisation ne doit pas rimer avec standardisation. C'est en s'appuyant d'abord sur ce qu'elle est que l'agglomération saura imposer sa signature et sa marque dans la compétition des villes.

LIGÉRIENNE : LA NÉCESSITÉ DE S'APPUYER SUR LA VRAIE NATURE DU TERRITOIRE

• S'appuyer sur une identité plurielle et singulière

Au cœur du Val de Loire inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco, l'agglomération tourangelle dispose d'un patrimoine naturel et bâti exceptionnel qui fonde ses identités, chacune concourant à forger l'image d'un territoire singulier. Le modèle urbain promu par le SCoT s'appuie sur cet héritage prestigieux. Pour s'avérer durablement attractive l'agglomération doit mettre son développement au service de la valorisation et de l'ancrage dans la modernité de ces identités.

- **La responsabilité de préserver les ressources essentielles pour l'avenir en satisfaisant dès aujourd'hui le besoin de nature**

Le sol, l'eau, l'air. La condition *sine qua non* d'un développement durable du territoire passe avant tout par la préservation de ces ressources élémentaires. Des sites accessibles, une biodiversité partout nécessaire. L'affirmation de l'équilibre entre espace naturel et espace investi par l'Homme autant de valeurs fondatrices du projet de territoire que propose le SCoT.

- **Les territoires fers de lance de la lutte contre le réchauffement climatique**

L'agglomération tourangelle souhaite prendre sa part de responsabilité dans la lutte contre le réchauffement climatique. En effet, seules des politiques publiques convergentes et adaptées à la spécificité de chaque territoire seront susceptibles d'engager l'atténuation et l'adaptation à ce phénomène avéré. Le SCoT, dans l'échelle de temps qui est la sienne, porte les fondations de ce modèle de développement plus sobre et résilient.

PROXIMITÉS : UN IMPÉRATIF POUR BIEN VIVRE ENSEMBLE

- **Métropole et proximité pour tous**

Le Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle (SMAT) place l'habitant et sa qualité de vie au cœur du projet de territoire. Que l'on soit habitant du cœur métropolitain ou d'un hameau, chacun doit pouvoir bénéficier des nombreuses ressources de l'agglomération en y ayant un accès facilité. Ainsi, le SCoT ne tend pas à ce que tous les habitants de l'agglomération adoptent un même mode de vie, il respecte tant les aspirations à la ruralité qu'à l'urbain, le tout dans un ensemble métropolitain s'attachant à ce que chacun de ces choix bénéficie des aménités du territoire.

- **La mixité, l'équité et la solidarité**

S'assurer que l'agglomération soit intégratrice pour tous, que chacun puisse, quels que soient ses moyens et son statut, y prendre place et s'y épanouir, telle est l'une des valeurs fondamentales qui sous-tend le projet de territoire. Le SCoT place les politiques territoriales comme le moteur d'une urbanité partagée.

Conduire cette ambition appelle l'affirmation de cinq grandes orientations qui structurent le projet de territoire :

- **LA NATURE, UNE VALEUR CAPITALE**
- **FAIRE LA VILLE AUTREMENT**
- **ATTÉNUER LA VULNÉRABILITÉ**
- **CHANGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ**
- **UNE MÉTROPOLE ACTIVE POUR DÉVELOPPER LES EMPLOIS**

LA NATURE, UNE VALEUR CAPITALE

Le projet d'aménagement et de développement durables du SCoT ambitionne de protéger et valoriser les espaces naturels, agricoles, forestiers et les paysages, de remettre en bon état les continuités écologiques et de lutter contre l'étalement urbain. La démarche engagée a permis de mettre en perspective plusieurs thématiques afin de croiser les réalités de la ruralité et de l'urbain. Il ne s'agit pas d'instaurer une opposition mais au contraire de promouvoir une complémentarité. La nature sous forme d'espace riche en biodiversité, d'espace de production agricole ou d'espace de loisirs doit entretenir une relation féconde avec la ville. Pour se développer la ville est amenée à se renouveler mais l'évolution du tissu urbain ne pourra, à lui seul, absorber le besoin en logement de demain. La ville devra donc continuer à investir le territoire rural en intégrant dans son projet les richesses de ce socle agronaturel. Dès lors, le SCoT pose comme valeur fondatrice la définition d'une solidarité nouvelle entre les territoires tout en définissant les orientations de projets d'avenir qui composeront avec les paysages emblématiques, préserveront les espaces naturels et dynamiseront une activité agricole respectueuse de l'environnement.

LA NATURE UNE VALEUR CAPITALE

Affirmer les valeurs emblématiques des paysages

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

Se réappropriier les paysages "d'eau"

Protéger et valoriser le vignoble

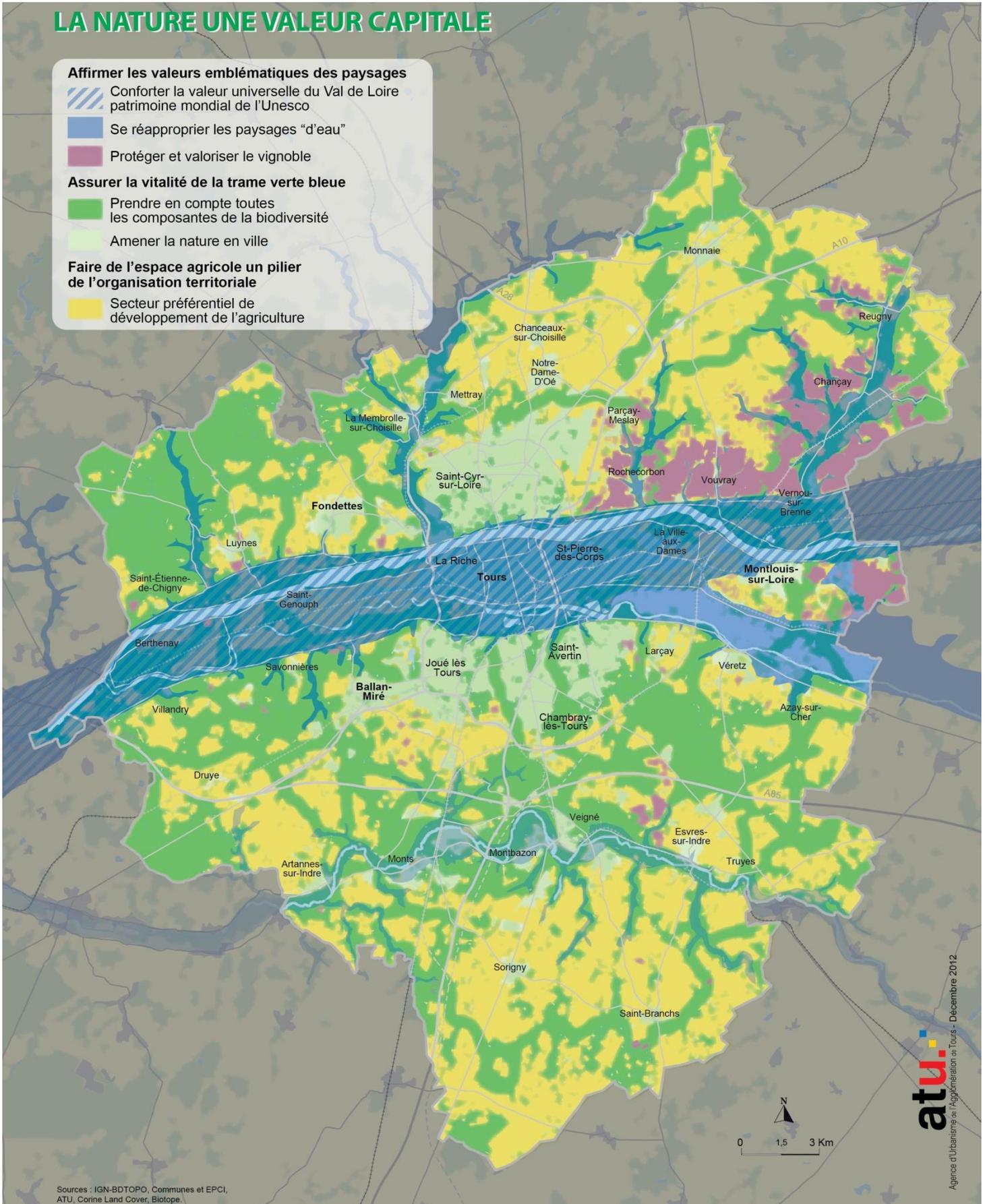
Assurer la vitalité de la trame verte bleue

Prendre en compte toutes les composantes de la biodiversité

Amener la nature en ville

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

Secteur préférentiel de développement de l'agriculture



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



AFFIRMER LA VALEUR EMBLÉMATIQUE DES PAYSAGES

Le paysage est un bien collectif qui doit rester pérenne, c'est également une valeur culturelle porteuse d'identité.

Le Val de Loire patrimoine mondial de l'Unesco et son Plan de gestion doivent constituer le point d'ancrage d'une politique de protection et de valorisation de l'ensemble des paysages remarquables de l'agglomération tourangelle. Ce respect du socle identitaire participe tout autant au bien-être des habitants dans leur espace vécu qu'à l'attractivité du territoire. En cela, il est nécessaire de prendre en compte et valoriser l'exceptionnel mais également d'apporter le plus grand soin au paysage du quotidien. En ce sens, le SCoT promeut une démarche d'excellence à toutes les échelles au service d'une Valeur Universelle Exceptionnelle (V.U.E.) des paysages pour l'ensemble des habitants et visiteurs du territoire.

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

La rareté et la constance du paysage de Loire se fondent sur des éléments emblématiques aisément repérables dont chaque acteur de l'aménagement doit s'imprégner avant d'intervenir. Il s'agit à la fois de préserver les expressions les plus significatives de ce paysage vivant et **d'en imaginer un devenir compatible avec la V.U.E. telle que définie par l'Unesco.**

Dans le prolongement du Plan de gestion et dans la volonté d'en favoriser sa déclinaison, le SCoT promeut un urbanisme de projet plaçant la recherche permanente de l'excellence et la prise en compte des composantes patrimoniales et paysagères du site comme des points clefs de la démarche.

Ce modèle ligérien préservé servira de référence pour décliner l'ambition du projet urbain de l'agglomération à travers une architecture innovante et un rapport équilibré entre **la ville bâtie** dans la diversité de ses ambiances et la **"Loire nature"**. À ce titre, l'aménagement progressif d'un parc urbain des coteaux, continu et habité, apparaît comme une illustration de cette démarche.

Faire du paysage la matrice des projets

L'exigence de qualité requise sur le Val de Loire s'exportera sur tous les territoires de l'agglomération et s'imposera à tous les projets. Il s'agit d'adopter à la fois un parti de protection de ce qui constitue les séquences bâties représentatives de l'identité locale, sans pour autant les figer face aux enjeux d'adaptation et d'évolution des besoins des habitants. Les composantes de ces identités historiques et culturelles sont plurielles (*cf. Rapport de présentation – Diagnostic*), elles devront être précisément définies et partagées afin d'être pleinement prises en compte. Cette **démarche permanente d'insertion paysagère des nouveaux projets** prendra en compte une double échelle : le grand paysage (lignes d'horizon, ruptures de pente, lignes de crête et perspectives) et la proximité (tissu patrimonial existant, typologie du bourg...).

Protéger et valoriser les paysages naturels et ruraux

Le socle agronaturel doit être renforcé dans son rôle structurant paysager à travers le respect et la prise en compte de ses composantes essentielles. Il conviendra pour ce faire de :

- maîtriser les projets d'aménagement de manière à conserver les vues sur l'espace cultivé et la trame végétale ;
- préserver les grandes unités boisées et le boisement des coteaux qui soulignent les reliefs et apportent une réelle diversité notamment au sein de l'espace urbain ;
- conserver la diversité de la végétation dans la vallée (lit majeur, îles, berges...) qui forge le paysage naturel de la Loire, du Cher, de l'Indre et de leurs affluents ;
- protéger les paysages agraires et leurs éléments caractéristiques.

Se réapproprier les paysages d'eau

L'eau est l'un des plus forts marqueurs de l'identité paysagère de l'agglomération dans sa diversité et ses ambiances. Les politiques publiques en matière de réappropriation des corridors fluviaux et des cours d'eau associés seront poursuivies et amplifiées. Ainsi, redonner sa place à l'eau dans le paysage c'est redonner de nouvelles fonctions aux espaces riverains ; c'est rendre plus accessibles le fleuve et les rivières en multipliant les points de contact et en orientant les parcours ; c'est enfin assurer son statut d'espace structurant dans le grand paysage. Plusieurs axes d'intervention peuvent contribuer à enrichir cette démarche, qu'il s'agisse d'ouvrir les quartiers sur la rivière, de rendre l'eau plus accessible, d'entretenir le patrimoine spécifique ou d'encourager de nouveaux usages.

Gérer les itinéraires et les sites stratégiques ou déqualifiés pour lire et comprendre les paysages

La découverte et la compréhension du territoire se fait principalement à partir d'espaces stratégiques qui révèlent les grandes composantes géographiques et les caractéristiques des séquences bâties. Préserver l'attractivité du territoire, c'est garder la cohérence et la lecture de ces séquences ou itinéraires, tout en intégrant de manière harmonieuse la nouvelle production urbaine. Par ailleurs, tout ce qui contrarie le postulat de qualité que l'on associe aux paysages de l'agglomération tourangelle doit être traité. En ce sens, **les itinéraires (routiers, ferrés...) desservant les principaux sites touristiques, les points hauts, les entrées et seuils entre les différents espaces devront faire l'objet d'un traitement particulièrement qualitatif.**

ASSURER LA VITALITÉ DE LA TRAME VERTE ET BLEUE À TOUTES LES ÉCHELLES

La biodiversité est un patrimoine dont nous avons hérité et qui doit être légué en bon état aux générations futures. En l'affaiblissant, nous diminuons notre capacité d'adaptation à la variabilité de l'environnement, notamment dans la perspective du changement climatique. Les écosystèmes fournissent, par ailleurs, quantité de services et ressources indispensables à la vie urbaine.

C'est pourquoi le SCoT fait du respect de la charpente naturelle la pierre angulaire du projet de territoire à travers la reconnaissance et la prise en compte d'une trame verte et bleue représentant environ 40% des 800 km² de l'agglomération tourangelle.

Cette trame verte et bleue est à considérer :

- dans sa *fonction écologique* où elle assure le maintien d'un tissu vivant ;
- dans sa *valeur paysagère* où elle participe à la qualité du cadre de vie ;
- dans sa *valeur d'usage* où elle permet le développement d'activités de loisirs.

OBJECTIF 2030

Cette trame verte et bleue concerne tous les territoires de l'agglomération, du grand massif boisé au parc urbain, en passant par la rue et ses alignements d'arbres.

Prendre en compte toutes les composantes de la biodiversité

La trame verte et bleue tourangelle est constituée d'espaces naturels (milieux humides, cours et retenues d'eau, boisements, landes, prairies naturelles, friches, abords de cours d'eau...), de certains espaces agricoles potentiellement porteurs de biodiversité (pâtures, herbages...), d'espaces de loisirs ou de grands parcs.

Sont notamment constitutifs de cette trame verte et bleue :

- les forêts de Villandry et de Saint-Étienne-de-Chigny, le bois des Hâtes qui forment la charpente boisée du territoire ;
- les grands espaces de plateaux pour partie destinés à l'élevage (les plateaux Sud et Ouest de la vallée de l'Indre et le plateau Nord de Fondettes et Luynes) ;
- les milieux ouverts humides constitués par les fonds de vallées de la Brenne, de la Choisille, de la Bresme, de l'Échandon, et auxquels s'ajoutent un réseau de mares et de prairies humides ;
- les grands corridors fluviaux de la Loire, du Cher et de l'Indre.

C'est la protection de ces ensembles qui participe à la constitution d'un maillage riche et diversifié permettant le maintien des continuités écologiques.

Le niveau d'exigence et le degré de protection s'établissent en fonction de la valeur et du rôle des espaces. **Sont distingués**, d'une part, **les espaces de nature ordinaire** constituant le socle de base de la biodiversité et qui fera l'objet d'une prise en compte dans les projets de développement. D'autre part, sont identifiés **les espaces précieux, réservoirs ou noyaux de biodiversité** qui sont les milieux où s'expriment la diversité et la richesse écologiques et dont le fonctionnement sera maintenu. Ces espaces feront l'objet d'une protection. Sont enfin déterminés **les corridors écologiques** constitués des voies de déplacement empruntées par la faune et la flore, qui relient les noyaux de biodiversité. Ces liaisons fonctionnelles entre milieux naturels permettent la dispersion et la migration des espèces. La préservation et la remise en bon état des continuités écologiques seront recherchées.

Amener et valoriser la nature en ville

Si les nombreux vallons, zones humides et forêts représentent un maillage qui garantit une richesse écologique, il est important d'apporter cette valeur nature au cœur du tissu urbain pour enrichir et accompagner l'habitat et les fonctions de production de la ville. L'agglomération s'appuiera en cela sur ses atouts : l'eau, les parcs, les grandes coulées vertes et les jardins. Elle participera ainsi à la valorisation de son cadre paysager et à la prise en compte des enjeux climatiques.

Inscrire la nature dans l'évolution urbaine

Dans les nouvelles opérations d'aménagement, le végétal prendra toute sa place dans la composition urbaine (trame structurante) et dans la fonction de vie et de lien social du quartier. Il s'imposera par l'organisation même et les ingrédients du projet : la gestion de l'eau (parc inondable, noue paysagée...), la création d'espaces publics, les toitures et les murs végétalisés...

Garder lisibles les grands repères et marqueurs de la nature en ville

L'arbre repère, les cheminements de l'eau, les coteaux boisés, les parcs qu'ils soient privés ou publics constituent autant de marqueurs naturels. Ils jouent aussi un rôle important dans la perception de la ville verte et doivent à ce titre être maintenus lisibles et accessibles.

Gérer un rapport équilibré entre le minéral et le végétal pour une densité bien pensée

Dans un contexte de nécessaire limitation de la consommation d'espace, le projet doit prendre soin d'éviter les effets négatifs d'une densification urbaine généralisée et non maîtrisée. Il conviendra de garder un rapport d'équilibre entre l'espace bâti et l'espace non bâti dans la diversité de ses composantes, là où s'exprime le végétal. Il s'agit d'un enjeu vital pour faciliter l'intégration des habitants dans un processus acceptable d'intensification de la ville, tout en atténuant les effets d'îlots de chaleur.

Faire connaître pour partager et responsabiliser

Préserver le capital naturel nécessite de poursuivre les actions pédagogiques en vue de partager la connaissance sur le fonctionnement des milieux naturels et de la biodiversité. Chaque acteur du territoire doit prendre sa part de responsabilité quant à la promotion des bonnes pratiques, qu'elles soient individuelles ou collectives, dans l'objectif que le maintien de la biodiversité soit une ambition et une réalité partagées.

FAIRE DE L'ESPACE AGRICOLE UN PILIER DE L'ORGANISATION TERRITORIALE

Le SCoT affirme l'espace agricole comme **un vecteur puissant de l'organisation territoriale et un acteur actif du développement local**. Il doit en cela être reconnu, considéré et pris en compte dans l'ensemble de ses vocations, qu'elles soient économiques (production, emploi), nourricières (lien entre la ville et campagne), vectrices de mixité dans l'occupation du sol, ou stabilisatrices du socle identitaire et paysager tourangeau. En cela, le SCoT entend formuler un projet pérenne permettant aux acteurs agricoles de s'inscrire durablement dans le territoire.

Diminuer la consommation d'espace pour assurer la pérennité des espaces agricoles et forestiers

Une consommation ciblée de l'espace implique non seulement de prendre en compte les impératifs de la ville mais aussi et, en premier lieu, ceux de l'agriculture en créant les conditions d'une stabilité foncière des exploitations propres à leur assurer un fonctionnement et un développement pérennes. Pour cela, le SCoT vise à mettre en place des politiques urbaines destinées à promouvoir un mode de développement urbain plus économe (cf. partie "Faire la ville autrement") afin de laisser toute sa place à l'expression d'un projet agricole pourvoyeur d'espaces économiquement viables.

Le SCoT veille à la **protection des entités agricoles dans la diversité de leurs caractéristiques et potentiels** (culture extensive, maraîchage, vigne, élevage). Il s'agit de stopper le morcellement de l'espace agricole pour préserver sa bonne fonctionnalité, de donner des limites claires au développement urbain, de maîtriser les zones de contact entre l'urbain et le rural.

Pour leur part, **les espaces forestiers sont reconnus et protégés** dans leur rôle économique (sylviculture), dans leur fonction de support à la biodiversité, ainsi que dans leur vocation de loisir et de nature qui rencontre une attente sociale forte.

OBJECTIF 2030

Protéger le vignoble dans ses dimensions économique et identitaire

Le SCoT souhaite **assurer la pérennité des espaces viticoles qui sont à la fois une ressource économique et un vecteur de l'identité tourangelle**. Outre la protection du territoire et donc du patrimoine économique local, le parti retenu d'une protection forte du vignoble est également lié à la haute valeur ajoutée paysagère des sites concernés et aux dimensions culturelles et touristiques auxquelles la culture de la vigne renvoie. L'Est et le Sud de l'agglomération disposent de larges fenêtres visuelles permettant de découvrir l'étendue du paysage viticole. Cette lisibilité et cette qualité devront être préservées.

Encourager le développement d'activités agricoles en lien avec l'espace urbain

La vitalité d'un territoire réside dans sa capacité à donner sens à la mise en relation des espaces et des fonctions qui leurs sont associés. Le SCoT entend ainsi **promouvoir une ceinture agricole de proximité** dans le cadre d'activités à la fois compatibles et porteuses d'interactions avec les espaces urbains. La permanence et le développement de cet espace rural, à proximité immédiate de la ville, constituent une limite active au développement urbain. C'est, par ailleurs, l'opportunité de renforcer les circuits courts entre la production locale et la satisfaction des besoins des habitants, de favoriser le tissage de liens économiques, de transformer la relation ville-campagne en élargissant les espaces vécus.

Renforcer la vocation agricole des vallées inondables

L'intégration du risque d'inondation dans les politiques d'aménagement consacre l'inconstructibilité d'une partie de l'agglomération. Pour autant, le SCoT **souhaite que ces territoires non urbanisables participent au projet de développement de l'agglomération**. Cela implique la promotion **d'une stratégie de requalification et de gestion de ces espaces sur le long terme** en prenant en compte la diversité de leurs fonctions (fonctions naturelle et écologique, fonctions patrimoniale et paysagère, fonctions économique et productive).

Dans cette perspective, la fonction agricole reste un atout majeur qu'il convient de valoriser tout en l'adaptant à la spécificité du risque. La maîtrise foncière, le partenariat, l'accompagnement des porteurs de projets sont parmi d'autres les principaux leviers de mise en œuvre de cette stratégie.

Renouveler et renforcer les partenariats pour gérer efficacement l'espace agricole

Le dialogue entretenu et renouvelé entre les acteurs du monde agricole et les collectivités doit permettre d'identifier et de mieux prendre en compte les besoins de chacun. Il rend possible la **mise en œuvre de démarches et de projets qui s'articulent plutôt qu'ils ne se contrarient**. Ces liens sont indispensables pour assurer une meilleure gouvernance des territoires visant l'épanouissement d'une agriculture dynamique et responsable.

FAIRE LA VILLE AUTREMENT

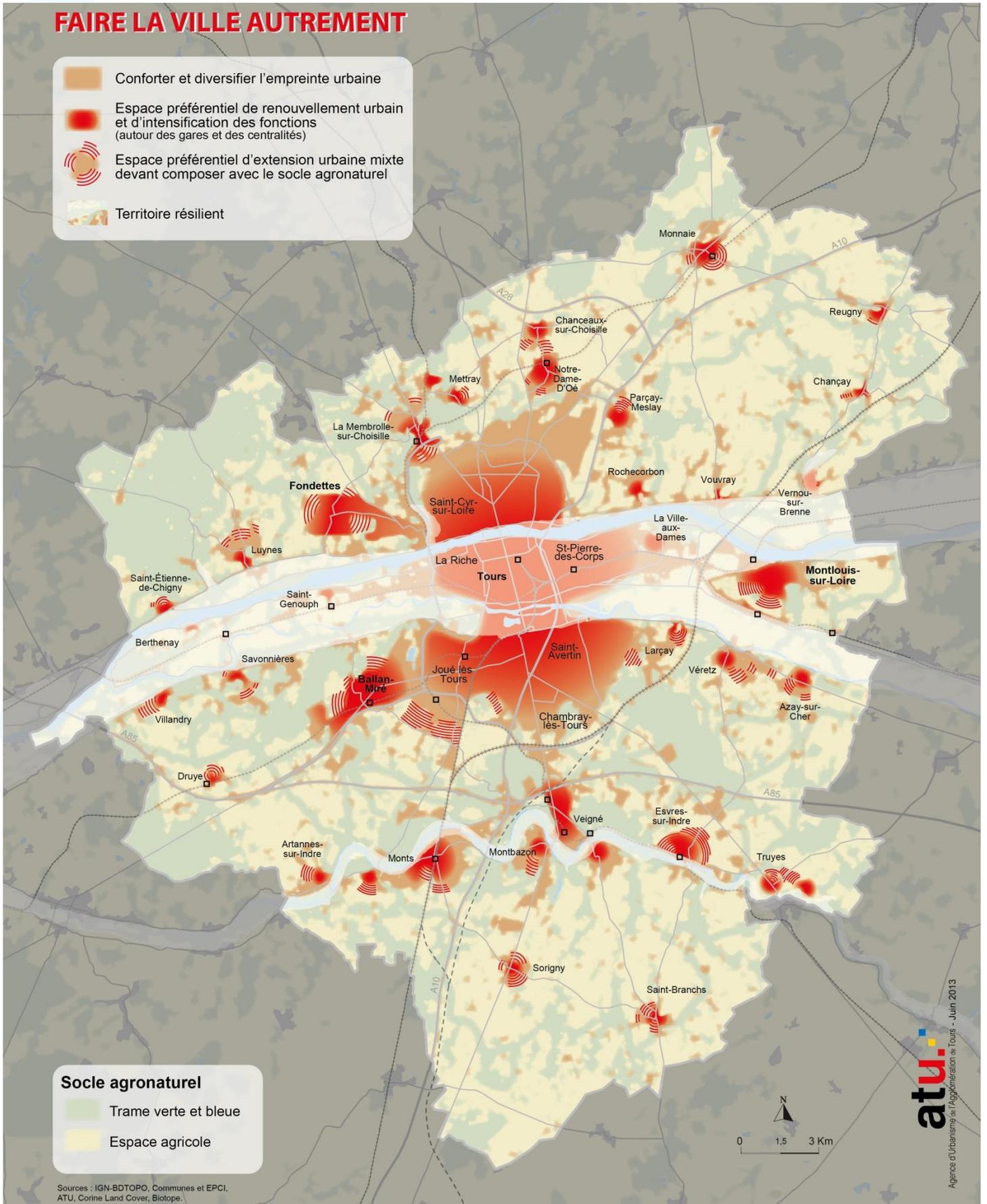
Le scénario démographique retenu dans le SCoT (*cf. pièce 2/6 du rapport de présentation*) implique de pouvoir accueillir 30.000 habitants supplémentaires entre 2010 et 2030, ce qui, compte tenu du phénomène de desserrement des ménages, appelle la production de 35.800 logements sur la même période. Cette croissance attendue nécessite de mobiliser de nouvelles terres pour y produire l'offre urbaine adéquate. Il s'agit dans le même temps d'enrayer le processus qui conduit à menacer l'intégrité du socle agronaturel du territoire et à générer des tissus urbains aux externalités trop négatives pour la qualité de vie. Ainsi, cette croissance urbaine s'inscrira dans une armature urbaine polarisée, compacte et articulée. La démarche ne concerne pas seulement la production à venir d'habitat ; elle vaut également pour le commerce, les activités économiques, les équipements et l'aménagement numérique du territoire et les transports.

Les questions de localisation de cette production urbaine plurielle, eu égard aux enjeux de consommation de l'espace, de patrimoine, de promotion des mobilités durables, de résilience aux risques et de mixité sociale apparaissent de ce fait comme autant d'invitations à faire la ville autrement.

OBJECTIF 2030

FAIRE LA VILLE AUTREMENT

-  Conforter et diversifier l'empreinte urbaine
-  Espace préférentiel de renouvellement urbain et d'intensification des fonctions (autour des gares et des centralités)
-  Espace préférentiel d'extension urbaine mixte devant composer avec le socle agronaturel
-  Territoire résilient



- Socle agronaturel**
-  Trame verte et bleue
 -  Espace agricole

Sources : IGN-BDTopo, Communes et EPCI, ATU, Corine Land Cover, Biotopie.

FAIRE GRANDIR LA VILLE DE L'INTÉRIEUR POUR CONSOMMER MOINS D'ESPACE

Faire la ville autrement, c'est affirmer que la ville doit être capable de se reconstruire sur elle-même en priorité et mieux penser ses extensions. Faire la ville autrement, c'est aussi rendre la ville compacte désirable, en valorisant la palette d'aménités qu'elle seule rend possible. La volonté de privilégier le renouvellement urbain couplée à celle de programmer des extensions urbaines bien pensées appellent toutes deux la mise en œuvre d'une stratégie foncière anticipatrice et adaptée.

Donner la priorité au renouvellement urbain

Les conséquences négatives d'un développement urbain extensif et indifférencié ne sont plus à démontrer. Alors qu'au cours des dix dernières années, les surfaces bâties ont été majoritairement mobilisées en extension, **le SCoT affiche l'ambition de produire 60% des 35.800 nouveaux logements d'ici 2030 en renouvellement urbain** considéré comme le vecteur le plus efficace pour endiguer l'étalement urbain. Pour l'ensemble des communes, **la régénération de l'empreinte urbaine constituera ainsi une priorité**. Il s'agira d'identifier les sites potentiels de renouvellement urbain avant de prévoir des extensions qui entameront l'espace rural. Ce processus est également appelé à être appliqué dans le champ du développement économique et commercial (*cf. partie "Une métropole active" du PADD*).

Encadrer les conditions d'extension de la ville

Pour des raisons tenant à la fois à l'inertie des tissus urbains existants et à la nécessaire prise en compte de l'environnement (patrimonial, agronaturel, social et aléas), l'ensemble des logements ne pourront toutefois être produits dans l'empreinte urbaine existante. Ainsi, il y a lieu de **définir les conditions d'extensions urbaines justement calibrées et bien localisées**. Afin de limiter l'emprise de ces extensions, le SCoT demande à ce que leurs seuils de densité minimale dépassent ceux fixés dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO). Le SCoT fixe également pour objectif d'inscrire des extensions dans le prolongement des centralités existantes. Cette ambition marque la volonté de voir disparaître du territoire de l'agglomération les opérations isolées et/ou de trop faible densité. Les principes valant pour les tissus urbains mixtes sont identiques en ce qui concerne le développement commercial ou économique (*cf. partie "Une métropole active" du PADD*).

Réunir les conditions d'une intensité urbaine bien vécue

Si le SCoT encourage le recours à des formes urbaines plus denses que la moyenne de ce qui a été réalisé au cours de la dernière décennie, il affiche cependant la volonté de promouvoir une densité bien vécue, en adéquation avec les aspirations de chacun. Ainsi, la qualité des espaces publics et leur capacité à être appropriés pour de multiples usages apparaissent comme des conditions d'acceptabilité de la densité.

CONFORTER UN ARCHIPEL DE CENTRALITÉS COMPACT ET ARTICULÉ

Le juste niveau de développement, la confortation des centralités existantes, la cohérence de l'urbanisme et de la politique des déplacements et la bonne répartition des équipements, constituent des objectifs concourant à la production d'un territoire attractif et équilibré.

OBJECTIF 2030

Il s'agit avant tout de valoriser et consolider la trame urbaine dans la diversité de ses composantes, à toutes les échelles, du bourg au cœur métropolitain. Ainsi, le SCoT identifie des espaces préférentiels de développement ciblés.

Conforter la ville existante

Le SCoT souhaite s'appuyer sur l'armature urbaine qui structure et maille le territoire. Pour ce faire, il affiche l'ambition de dynamiser l'archipel de centres-villes et de bourgs de l'agglomération tourangelle tout en faisant émerger les pôles d'échanges, au premier rang desquels figurent les gares, comme de nouvelles polarités.

Toutes les communes du SCoT ont vocation au développement. Celui-ci doit cependant être proportionné et gradué. Le SCoT est l'occasion de **repositionner les villes, quartiers, villages et bourgs dans une armature urbaine globale où chacun doit, à son niveau, participer à l'équilibre du développement de l'agglomération**. Le diagnostic a permis d'identifier trois niveaux de centralité, chacun étant appelé à exercer une responsabilité particulière dans le projet du territoire.

- **le cœur métropolitain**

Ses fonctions rayonnent largement, au-delà même du périmètre du SCoT, à l'échelle de l'Indre-et-Loire, et de la région Centre. Il a vocation à accueillir des équipements, commerces et services dont la zone de chalandise correspond à ce niveau d'attractivité. Considérant l'offre de services qui y est déployée, il apparaît comme un territoire devant prendre toute sa part à l'accueil des emplois et populations, une part qui devra prendre en considération et s'adapter aux morphologies urbaines, à l'environnement, au patrimoine ligérien et au risque d'inondation.

- **les pôles relais (Fondettes, Ballan-Miré, Montlouis-sur-Loire)**

Au sein du périmètre du SCoT, ils servent le maillage intercommunal. Ils constituent des pôles d'appui pour les communes périurbaines qui les entourent et dont une partie du fonctionnement est liée à ces centralités. Ces pôles doivent permettre de structurer la couronne périurbaine et de conforter des bassins de vie de proximité en polarisant le développement à venir.

- **les centres-bourgs (les 30 communes périurbaines)**

Au sein de l'espace périurbain, le développement est appelé à se réaliser dans et autour des centres-bourgs, notamment ceux desservis par une gare TER. Ce développement sera proportionné au statut de chacun. Il devra concourir au renforcement des centralités existantes, dans le respect du socle agronaturel et la prise en compte du risque d'inondation.

Dynamiser la ville autour des gares

La volonté de faire de l'étoile ferroviaire le socle des mobilités durables de l'agglomération tourangelle appelle la convergence des politiques d'urbanisme et des transports. Ainsi, le SCoT identifie les gares TER susceptibles de bénéficier d'une offre de transports attractive comme autant de centralités, réelles ou potentielles, à développer. Au même titre que les bourgs et centres-villes, **les gares TER sont appelées à assumer une fonction structurante dans la polarisation et l'intensification du développement urbain** de l'agglomération. C'est la convergence des politiques d'urbanisme et des transports qui est ainsi posée.

Mettre le développement des communications électroniques au service de l'archipel urbain mixte

En distinguant des espaces préférentiels de développement, le SCoT commande une concentration des interventions et moyens, là où la ville est appelée à se développer. Dans cette logique et dans **l'objectif d'atténuer la fracture numérique**, le SCoT préconise que le déploiement des infrastructures participant au développement des communications électroniques et à **l'aménagement numérique du territoire se réalise préférentiellement dans les centralités** qui maillent l'agglomération tourangelle.

PROMOUVOIR LA VILLE DE TOUTES LES MIXITÉS

Le SCoT affirme l'ambition de mettre un terme à la spécialisation des espaces, tant au niveau des usages, des fonctions, que des populations accueillies. Au-delà du nécessaire effort en faveur du renouvellement des tissus urbains, il importe que le programme de cette régénération vise à permettre l'accueil de tous les types de populations et que dans un souci de proximité la palette de services et agréments proposée y soit élargie.

Intensifier la ville existante

Si le SCoT promeut une plus grande densité de l'empreinte urbaine localisée dans les espaces préférentiels de développement, il souhaite également en encourager la diversité des fonctions et usages. Densité et mixité des fonctions conjuguées participent à rendre la ville plus intense. Ainsi, le SCoT aspire à ce que **les espaces préférentiels de développement soient les espaces privilégiés de localisation des éventuels nouveaux équipements et services à créer sur le territoire**. Dans le même objectif, le maintien et le développement de l'offre commerciale devront y être favorisés avant d'envisager toute autre alternative extensive.

Poursuivre la démarche en faveur d'une agglomération solidaire et intégratrice

Le renforcement de la mixité sociale et générationnelle implique de faciliter les parcours résidentiels de tous les ménages dans leur commune de résidence et au-delà, à l'échelle de toute l'agglomération. Seule la diversification de la gamme de logements proposés permettra d'enrayer les dynamiques de spécialisation que le diagnostic a permis d'identifier. À ce titre, **la pluralité de l'offre de logement, la diversité des statuts d'occupation, l'attachement à la production d'une offre destinée aux ménages les plus fragiles ainsi que l'intérêt pour l'expérimentation d'opérations innovantes apparaissent comme des objectifs essentiels du SCoT**. Cette mixité devra être appréciée à toutes les échelles : agglomération, établissements publics de coopération intercommunale, villes, quartiers, opérations.

OBJECTIF 2030

CONSTRUIRE EN INTELLIGENCE AVEC L'ENVIRONNEMENT

Tant dans le processus de renouvellement urbain qu'il entend privilégier que dans l'extension nécessaire au développement du territoire, le projet porté par le SCoT doit entretenir un dialogue constructif avec son environnement. Il s'agit de construire avec la géographie, l'histoire, dans un processus responsable vis-à-vis de l'environnement et des risques.

Porter une démarche permanente de projet urbain d'insertion

Le territoire est d'abord marqué par sa géographie. Est venue ensuite l'empreinte de l'homme traduite dans son patrimoine bâti. Il est nécessaire de **s'appuyer sur les caractéristiques géographiques et historiques qui fondent l'identité de l'agglomération pour concevoir les projets nouveaux**. Ainsi, le SCoT pose, comme une posture indispensable avant toute intervention, la nécessité de regarder d'où l'on vient pour mieux préparer l'avenir. Le site Unesco devra être particulièrement exemplaire de cette démarche d'insertion (cf. partie "La nature une valeur capitale" du PADD). Il permettra d'expérimenter des modes de faire qui pourront s'élargir à l'ensemble de l'agglomération. Cette ambition ne saurait inhiber les projets d'avenir. Au contraire, elle est pour le SCoT une exigence convergente de qualité et d'innovation.

Engager la conversion environnementale du parc bâti

Considérant l'importance du parc bâti dans la production de gaz à effet de serre (ges), le SCoT affiche une ambition résolue pour **engager le territoire dans une production neuve particulièrement vertueuse sur le plan énergétique**, autant que possible au-delà des réglementations en vigueur. Cette volonté ne saurait toutefois se limiter à la construction neuve. En effet, il y a lieu d'engager une **conversion du parc existant, notamment dans les espaces préférentiels de développement**. Il contribuera ainsi à la lutte contre le réchauffement climatique que ce soit par sa performance thermique ou par sa capacité à être lui-même producteur d'énergies renouvelables. Au-delà des seules dimensions énergétiques, faire ville autrement, c'est **assurer une production urbaine respectueuse de toutes les ressources (air, eau, sol)** tout en permettant de favoriser l'introduction de la nature en ville.

Accroître la résilience de l'archipel urbain

Si la programmation urbaine s'adapte à l'aléa afin de mieux prendre en compte la réalité des risques (cf. partie "Atténuer le changement climatique et la vulnérabilité du territoire" du PADD), les territoires vulnérables ne doivent pas pour autant être délaissés. Ainsi, que ce soit pour le parc bâti existant ou pour celui à produire, le SCoT ambitionne de faire de l'agglomération tourangelle un territoire d'excellence qui expérimente **des formes urbaines résilientes pleinement conçues en adéquation avec le niveau de risque encouru** que ce soit en termes de résistance, d'usage adapté, d'évacuation et de facilitateur d'un retour rapide à la normale.

ATTÉNUER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LA VULNÉRABILITÉ DU TERRITOIRE

Face à la prégnance des enjeux environnementaux et leurs impacts, le SCoT souhaite faire de l'atténuation du changement climatique et de la diminution de la vulnérabilité du territoire l'un des axes forts du projet de développement durable du territoire. Il s'agit à la fois d'œuvrer pour atténuer les crises à venir en même temps que de mieux résister à leurs impacts. L'agglomération tourangelle se doit ainsi d'être à la fois plus forte et plus souple face à ces menaces, mieux organisée et plus résiliente face à leurs effets.

Le SCoT tout en s'inscrivant dans le processus conduisant vers une diminution par 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050¹, vise à diminuer la vulnérabilité du territoire aux risques majeurs, à garantir un usage raisonné de la ressource en eau et à offrir une haute qualité de vie à ses habitants.

¹ Engagement pris par la France devant la communauté internationale.

RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ AUX RISQUES MAJEURS

Un urbanisme responsable pour une agglomération résiliente

Le territoire du SCoT bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle, à la confluence du val de Loire et du val de Cher. La présence de grands cours d'eau est porteuse de singularité et d'une grande qualité naturelle et paysagère, mais elle a contraint de tout temps les populations à éloigner le risque en corsetant le fleuve et ses affluents. Le défi à relever est désormais celui de l'adaptation du territoire face à une inondation de grande ampleur. Il s'agit non pas de l'oublier en se protégeant derrière les digues, mais de vivre et faire projet avec lui dans le cadre de pratiques responsables et acceptables vis-à-vis de ce risque. **L'urbanisme résilient doit devenir la règle** dans sa capacité à atténuer l'impact des crues et à favoriser le retour rapide à la normale. Cet urbanisme consiste en une intensité urbaine modulée au regard du niveau de risque connu, en intégrant les grands enjeux de développement d'une métropole des bords de Loire qui doit poursuivre sa mutation. Il consiste également en la promotion de formes urbaines, d'usages et de méthodes constructives compatibles avec l'aléa. Enfin, c'est une solidarité accrue et une plus grande coordination entre territoires inondables et non-inondables qu'il faut rechercher pour une gestion plus efficiente des épisodes de crue et un maintien des champs d'expansion des eaux.

Atténuer l'impact du risque technologique

Près de 150 installations classées pour l'environnement et 7 établissements Seveso, dont certains situés en zone inondable, sont présents sur le territoire du SCoT et peuvent présenter un risque majeur pour la population et les biens. Comme pour le risque "inondation", l'aménagement doit permettre de prévenir le risque technologique et de s'adapter à cette menace.

Réduire la vulnérabilité aux mouvements de terrain

Face à la récurrence prévisible des périodes de sécheresse, la vulnérabilité aux mouvements de terrain liée aux retraits-gonflements des terres argileuses va aller en s'accroissant. Le SCoT s'attache à une plus grande prise en compte de ce risque dans l'aménagement, ainsi qu'à celui lié aux affaissements de falaises et de cavités.

GARANTIR UNE GESTION DURABLE DE LA RESSOURCE EN EAU

Offrir une eau potable de qualité en réduisant les prélèvements dans le Cénomaniens

Dans un contexte de changement climatique où les précipitations vont aller en se réduisant et les périodes de sécheresse en s'accroissant, **l'objectif de réduction des prélèvements de 20% dans le Cénomaniens est désormais incontournable**. Le SCoT affiche donc l'ambition de réduire les consommations d'eau potable, en recherchant des ressources de substitution et en mettant en œuvre les préconisations du Schéma Départemental d'Alimentation en Eau Potable (SDAEP). Il vise également à offrir aux habitants une eau potable de qualité. La solidarité au sein du SCoT est appelée à se renforcer pour assurer la mise en œuvre des préconisations du SDAGE et du SDAEP.

Contribuer au bon état des eaux

Les eaux pluviales ne font l'objet, dans la majorité des cas, d'aucun traitement avant rejet dans le milieu naturel. Le défi de l'assainissement des eaux usées étant en voie d'être relevé, l'effort doit maintenant se porter sur la gestion durable des eaux pluviales, afin d'atteindre le bon état des eaux et réduire la vulnérabilité du territoire aux inondations. Certains secteurs de la grande agglomération tourangelle sont en effet très sensibles aux débordements liés aux fortes pluies. Dans ce contexte de changement climatique, laissant présager l'accentuation de phénomènes extrêmes de ce type, la maîtrise des eaux pluviales devient d'autant plus incontournable. Le SCoT souhaite donc **contribuer à l'atteinte du bon état des eaux en 2015 par la maîtrise quantitative et qualitative des eaux pluviales**, mais aussi par la limitation des rejets polluants dans les cours d'eau et les nappes phréatiques.

Protéger et restaurer les zones humides

Les zones humides, territoires de transition entre la terre et l'eau, constituent un patrimoine naturel unique et remplissent des fonctions d'infrastructures naturelles inégalables (exutoire des eaux de ruissellement, zone d'expansion des crues...). La nature hydromorphe des sols tourangeaux est à l'origine d'une multitude de mares, permettant à la fois de recueillir les eaux de ruissellement et d'accueillir une faune et une flore particulièrement riches et diversifiées. À ces mares disséminées principalement sur les plateaux, s'ajoutent lacs et étangs. Nombre de ces zones humides ont été comblées et leur régression est désormais à enrayer. Le SCoT affirme l'ambition de **stopper leur disparition, tout en faisant de ces espaces précieux un élément de valorisation du projet d'aménagement**.

LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, S'Y ADAPTER ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR

Maîtriser les consommations d'énergie, diminuer les émissions de gaz à effet de serre et reconquérir la qualité de l'air

En asseyant une structure urbaine compacte, diversifiée et harmonieuse, au sein d'un socle agronaturel préservé et valorisé, en s'attachant à changer les pratiques de mobilité, le SCoT contribue à l'amélioration de la qualité de l'air et à la lutte contre le changement climatique. Il ambitionne l'exemplarité, en relayant les objectifs du Grenelle de l'environnement et en mobilisant tous les leviers propres à l'aménagement de son territoire.

Plus précisément, l'ambition du SCoT est **de diminuer les émissions de polluants atmosphériques, de GES et les consommations d'énergie induites par les transports, le bâti, le BTP, l'agriculture, les déchets et l'éclairage public**. Cette maîtrise de la consommation énergétique sera prioritairement dirigée vers les ménages les plus fragiles qui sont les plus vulnérables à la précarité énergétique.

Renforcer l'autonomie énergétique du territoire en développant les énergies renouvelables

En lien avec les autres politiques publiques, il s'agit aussi pour le SCoT d'atteindre **un objectif de production de plus de 20% d'énergie renouvelable à l'horizon 2020** (objectif Grenelle – 23%) et de renforcer ainsi l'autonomie énergétique du territoire en s'appuyant notamment sur le bois-énergie, le solaire thermique et photovoltaïque, la géothermie et l'éolien.

S'adapter au changement climatique

Pour faire face aux impacts attendus du changement climatique, en particulier l'augmentation des températures moyennes, les phénomènes d'îlot de chaleur sur l'agglomération tourangelle et les épisodes récurrents de canicule et de sécheresse, **le SCoT fait de l'adaptation du territoire un axe incontournable du projet d'aménagement**. La protection et la restauration de la trame verte et bleue, le maintien des terres agricoles et le renforcement des capacités de résilience du tissu urbain sont quelques exemples de pistes qui se dessinent pour atténuer la vulnérabilité du territoire. De nombreuses incertitudes subsistent, concernant notamment les épisodes climatiques extrêmes comme les fortes pluies et les vents violents. Le SCoT engage les acteurs à suivre l'évolution de la connaissance et à affiner les mesures d'adaptation à mettre en œuvre dans l'aménagement.

APAISER LE CADRE DE VIE

Diminuer les volumes de déchets collectés, améliorer leur gestion et leur traitement

Quel que soit le mode de collecte et de traitement mis en œuvre, la gestion des déchets reste très coûteuse pour la collectivité, polluante pour l'environnement et parfois difficilement acceptable socialement. Si la réduction à la source des déchets est intimement liée aux pratiques des habitants, des entreprises et des services publics, le projet d'aménagement doit contribuer à réduire les quantités de déchets collectés, à faciliter la collecte, le traitement et le recyclage.

Apaiser l'environnement sonore

L'atténuation de l'exposition des personnes aux nuisances sonores et le maintien des zones de calme sont deux des axes fondamentaux pour rendre vivable et acceptable le parti d'aménagement, celui d'une structure urbaine compacte.

Les transports motorisés étant une des premières sources de bruit dans l'environnement, il s'agira de favoriser les modes de déplacements les moins bruyants, en veillant à protéger et à éloigner les zones d'habitat des axes générateurs de bruit. La valorisation de la trame verte et bleue sera par ailleurs un des leviers privilégiés pour offrir un environnement sonore apaisé aux habitants.

Conserver la mémoire des sites pollués

Dans un contexte de renouvellement urbain, la mémoire des sites pollués doit être conservée pour faciliter le changement de destination des terrains, les dépolluer, maîtriser les surcoûts, les risques sanitaires et environnementaux. De plus afin de faire face à la raréfaction des énergies fossiles, le SCoT doit commencer à anticiper la mutation probable de certaines activités de stockage ou de distribution de produits pétroliers.

Gérer les matériaux nobles de façon raisonnée

Face à une exploitation de matériaux nobles (matériaux alluvionnaires, roches calcaires...) assez peu active sur notre territoire, il est nécessaire d'en importer pour répondre notamment aux grands travaux consommateurs de granulats (LGV, tramway, grands projets urbains). Ces importations ne sont pas sans conséquences sur l'environnement. Pour répondre aux besoins inhérents au projet de développement, **le SCoT souhaite utiliser de façon raisonnée les matériaux nobles et inciter à l'utilisation des matériaux recyclés et à d'autres ressources locales renouvelables**. Par ailleurs, la remise en état des carrières locales en fin d'exploitation offre l'opportunité de créer des espaces favorables aux loisirs et/ou à la biodiversité.

OBJECTIF 2030

CHANGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Le projet d'aménagement du territoire que propose le SCoT vise à promouvoir les mobilités au sein de l'agglomération tourangelle tout en élargissant la palette des modes offerts à chacun. Ainsi, il ne s'agit pas ici d'opposer un mode de déplacement à un autre mais bien de tous les articuler dans un système cohérent qui privilégie les plus durables d'entre eux. À cet effet, le SCoT affiche l'ambition résolue de promouvoir un aménagement du territoire, une programmation et un système d'acteurs qui favorisent les modes de déplacements durables pour contester l'hégémonie de la voiture sans en condamner l'usage raisonné. En ce sens, il porte les ambitions d'un réel urbanisme des mobilités.

CHANGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Un système urbain articulé

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

Gare support de développement préférentiel (rayon de 1000 m)

Pôle d'échanges métropolitain

Pôle d'échanges d'agglomération

Pôle d'échanges local

Donner priorité aux mobilités durables

Étoile ferroviaire

Ligne 1 de tramway

Corridor préférentiel de transport performant

Corridor transport collectif interurbain structurant

Optimiser le fonctionnement des infrastructures

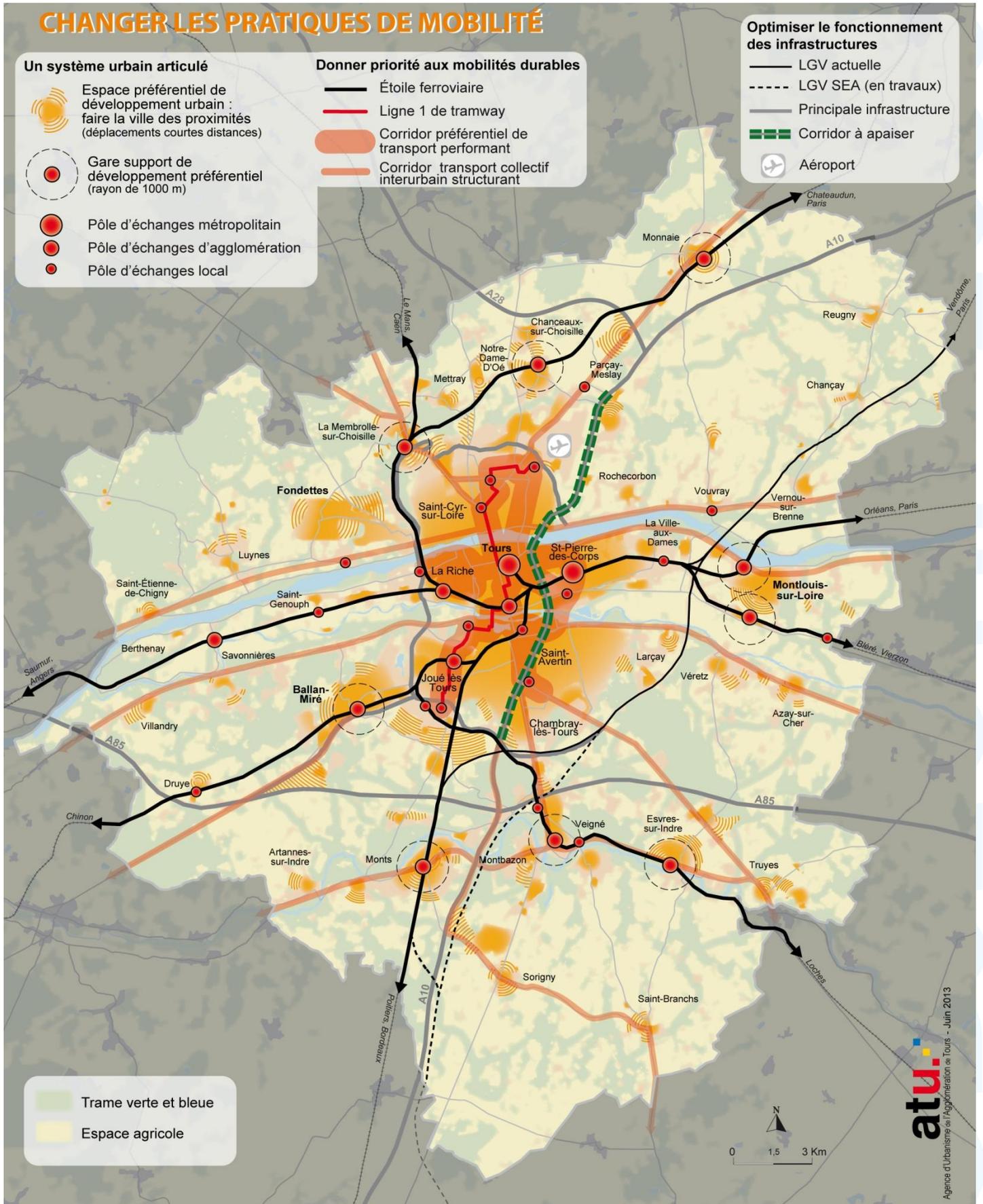
LGV actuelle

LGV SEA (en travaux)

Principale infrastructure

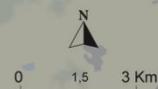
Corridor à apaiser

Aéroport



Trame verte et bleue

Espace agricole



ARTICULER LES CENTRALITÉS POUR QUE CHACUN PUISSE Y COMPOSER SON BOUQUET DE MOBILITÉS

L'archipel de centralités tel que l'affirme le SCoT est vecteur de nouvelles pratiques de mobilité à toutes les échelles. À l'échelle du bourg ou du quartier avec la volonté de promouvoir les courtes distances, à l'échelle du bassin de proximité en mobilisant des réponses adaptées selon la situation urbaine, à l'échelle de l'agglomération enfin en articulant l'archipel autour de pôles multimodaux.

Faire la ville des proximités pour favoriser les déplacements de courte distance

Les espaces préférentiels de développement tels que les affiche le SCoT, que ce soit dans et autour des centralités existantes ou à proximité des gares TER, apparaissent comme une première réponse au défi du changement de pratique de mobilité. En effet, l'ambition de densifier la ville existante et d'en diversifier les fonctions en y accueillant les commerces, services et équipements, permet **d'envisager une réduction des distances à parcourir pour nombre de déplacements**. Or, il est désormais avéré que plus les déplacements sont courts, plus les modes doux apparaissent comme une alternative crédible à l'utilisation de la voiture. Ainsi, la présence, en tout endroit du territoire, d'un tissu urbain compact et mixte apparaît comme le socle sur lequel pourra se construire cette profonde modification des comportements.

Déployer une offre multimodale adaptée sur tous les territoires

À cette volonté de faire émerger la ville des proximités en tout endroit de l'agglomération, doit s'adjoindre la **constitution d'une offre multimodale adaptée aux différentes situations** que ce soit pour le cœur aggloméré, les villes et les villages. Ainsi, il ne saurait y avoir de réponse indifférenciée. Il y a au contraire nécessité de composer un bouquet de mobilités tenant compte des caractéristiques de chacun. À titre d'exemples :

- pour le cœur métropolitain : modes actifs et offres denses en transports collectifs,
- pour le pôle relais : modes actifs, interface avec l'étoile ferroviaire, liaisons fortes vers le cœur métropolitain,
- pour les espaces périurbains : modes actifs, rabattement sur gares et liaisons fortes, covoiturage, rabattement sur des points d'intermodalité périphériques, transport à la demande.

Faire des pôles intermodaux les articulations entre la métropole et la proximité

Les espaces de passage d'un mode de déplacement à un autre apparaissent comme les interfaces de l'archipel urbain permettant d'articuler espaces périurbains et cœur métropolitain. En ce sens, ils doivent faire l'objet d'une attention toute particulière et offrir les services permettant d'encourager le changement de mode. **Les pôles intermodaux doivent ainsi être pensés comme des espaces stratégiques, vecteurs de services et d'intensité urbaine**. Dans l'agglomération tourangelle, il y a notamment lieu de conforter le statut des pôles et des grands équipements existants :

- les gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps ;
- les parkings relais ;
- les gares TER.

Le SCoT ambitionne par ailleurs d'en faire émerger de nouveaux, afin de mieux connecter les différents réseaux :

- haltes ferroviaires du carrefour de Verdun à Tours, de La Ville-aux-Dames, de La Riche, des Gués de Veigné, ...
- nouveaux parkings relais à proximité des prochains corridors de transports collectifs performants ;
- aires de covoiturage.

Mieux gérer les déplacements liés aux activités économiques

Les déplacements liés aux activités économiques concernent aussi bien les flux des marchandises que ceux des actifs. Alors que la route est le mode très majoritairement employé pour les actifs et les marchandises, il y a lieu **d'œuvrer au rapprochement des activités économiques et des mobilités durables**. Pour ce faire, le SCoT appelle à un développement privilégié des zones économiques déjà situées à proximité des réseaux (notamment ferroviaires). Plus généralement, les zones économiques doivent évoluer vers un aménagement plus qualitatif, incitant les déplacements internes à pied et à vélo. La mise en place de plans de mobilité au sein des entreprises présentes sur les différentes zones économiques incite à la modification des habitudes ancrées sur l'usage de la voiture. Enfin, le SCoT encourage l'installation de plateformes logistiques de tailles variées pour développer l'acheminement des marchandises en centre-ville par des véhicules plus adaptés et moins polluants.

DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DURABLES

Alors que les impacts d'une trop grande hégémonie des mobilités individuelles motorisées sur la qualité de vie ne sont plus à démontrer, le SCoT entend privilégier les mobilités durables. Pour ce faire, au-delà de l'armature urbaine que le projet promeut, il y a lieu d'engager une programmation qui ambitionne de faire des transports collectifs et des modes actifs une alternative crédible au tout automobile.

Faire de l'étoile ferroviaire le socle de nouvelles mobilités d'agglomération

La volonté de polariser le développement urbain autour des centralités existantes et des gares TER répond à la fois à l'impératif de favoriser un développement moins consommateur d'espace et à l'ambition de promouvoir des mobilités qui ne dépendent pas exclusivement de la voiture. L'objectif de **faire des abords des gares TER un espace prioritaire de développement** apparaît comme une volonté de créer les conditions d'un recours plus aisé et systématique aux trains pour de nombreux déplacements. À cette affirmation urbaine, il convient de proposer le pendant en termes de transport. Ainsi, le SCoT appelle-t-il à un **effort en faveur de la modernisation de l'étoile ferroviaire tourangelle** afin qu'elle puisse assumer son statut de socle des mobilités durables en accueillant une offre de TER performante. En prenant ses responsabilités en ce qui concerne son champ de responsabilité, à savoir l'aménagement du territoire et l'urbanisme, le SCoT s'engage dans un contrat en faveur des axes ferroviaires.

Faire des axes forts de transports collectifs urbains les points d'appui de nouveaux projets et de nouvelles pratiques

La volonté de convertir le potentiel de l'étoile ferroviaire est complétée par une ambition, toute aussi résolue de déploiement d'une offre de transports collectifs performants dans le cœur métropolitain. L'ensemble des mobilités, loin s'en faut, ne saurait être capté par les modes actifs, le transport collectif doit donc prendre sa part dans le report modal.

OBJECTIF 2030

Pour ce faire, le SCoT appelle la **mise en place d'une offre de transports en commun performante², privilégiant le site propre, dans les corridors du cœur métropolitain identifiés** par le plan de déplacements urbains. En anticipation et accompagnement de cet investissement dans les transports, les dispositions favorisant la densité, la mixité et la perméabilité des tissus urbains seront favorisées dans ces corridors. Les sites potentiellement mutables et desservis par ces axes de transports devront par ailleurs faire l'objet de réflexions urbaines approfondies. Il importe d'optimiser les effets de la desserte envisagée, que ce soit en termes de densité ou de mixité des fonctions.

Mettre l'espace public au service des modes de déplacements alternatifs à la voiture

L'aménagement de l'espace public doit refléter cette priorité donnée aux mobilités collectives et actives. Ainsi, l'apaisement des voiries dans les secteurs préférentiels de développement sera systématiquement recherché afin que les mobilités durables y trouvent les conditions propices à leur épanouissement. Ce principe d'un partage plus équilibré de l'espace public se déclinera selon des modalités différenciées, adaptées à la situation urbaine, considérant qu'il y a lieu, à terme, d'harmoniser les aménagements afin d'offrir la plus grande lisibilité aux différents usages (piéton, cycle, automobile...). Dans le même objectif, les coupures naturelles ou urbaines qui dissuadent l'usage des modes actifs devront faire l'objet d'un traitement particulier.

Optimiser le fonctionnement d'un réseau viaire constant

Conformément aux orientations nationales, **le SCoT ne considère pas comme prioritaire l'extension du réseau routier**. Pour autant, il y a lieu d'apporter des améliorations sensibles au réseau existant. Au premier rang de ces améliorations, il y a la **nécessité de diminuer l'impact des nuisances de ces infrastructures pour les riverains**. À ce titre, le SCoT fait de l'apaisement de l'A10 dans la traversée urbaine du cœur métropolitain une priorité. Il est souhaitable d'engager les actions de court, moyen et long termes qui permettront de donner crédit à un processus visant à inscrire cette infrastructure dans une fonction urbaine, respectueuse des territoires traversés. Il convient également d'apporter **des réponses rapides aux points de congestion identifiés** tout en poursuivant les réflexions sur l'opportunité d'étendre le réseau routier d'agglomération.

FAIRE CONVERGER LES ACTEURS POUR UN URBANISME DES MOBILITÉS

Il y a lieu de partager avec l'ensemble des acteurs appelés à intervenir dans la ville la nécessité de promouvoir un urbanisme qui s'articule étroitement aux mobilités durables. En effet, quelles que soient les échelles d'intervention, chacun a un rôle à jouer dans l'unification de cette nouvelle chaîne de mobilités.

Produire des formes urbaines favorisant les mobilités durables

Que la vocation soit résidentielle, tertiaire, artisanale, industrielle ou commerciale l'acte de construire doit s'inscrire dans la volonté de laisser toutes leurs places aux mobilités durables. Pour ce faire et à titre d'exemple, les formes urbaines étanches seront évitées ; les offres de stationnement (public et privé) proportionnées à l'offre de transport collectif proposée ; les locaux vélos suffisamment dimensionnés. Le SCoT ambitionne ainsi que l'urbanisme lui-même soit un inducteur d'usages en termes de mobilités.

² Exemple : 10' en heure de pointe pour les lignes urbaines.

Faire des espaces de mobilité des lieux d'intensité urbaine

Si les interventions urbaines doivent mieux intégrer les enjeux de mobilité, les espaces de mobilité doivent pour leur part prendre une dimension plus urbaine. Ainsi, les pôles d'échanges et les espaces intermodaux (gares, parkings relais) doivent s'inscrire dans l'ambition urbaine du SCoT de promouvoir densité, mixité, qualité urbaine et environnementale à l'instar de l'ensemble de la production urbaine (cf. partie "Faire la ville autrement" du PADD).

Partager une culture commune pour mieux coordonner les actions

Le partage d'une culture de la mobilité facilite la prise de conscience des enjeux de cette problématique dans l'aménagement de notre territoire. Ainsi, il devient nécessaire que les autorités organisatrices de transports publics, les gestionnaires de voiries et les responsables de l'aménagement urbain se concertent et échangent davantage pour rendre cohérents les différents projets de mobilité. La mise en place d'un observatoire partenarial des mobilités apparaît ainsi comme une opportunité pour poursuivre et renforcer la collaboration entre les différents acteurs.

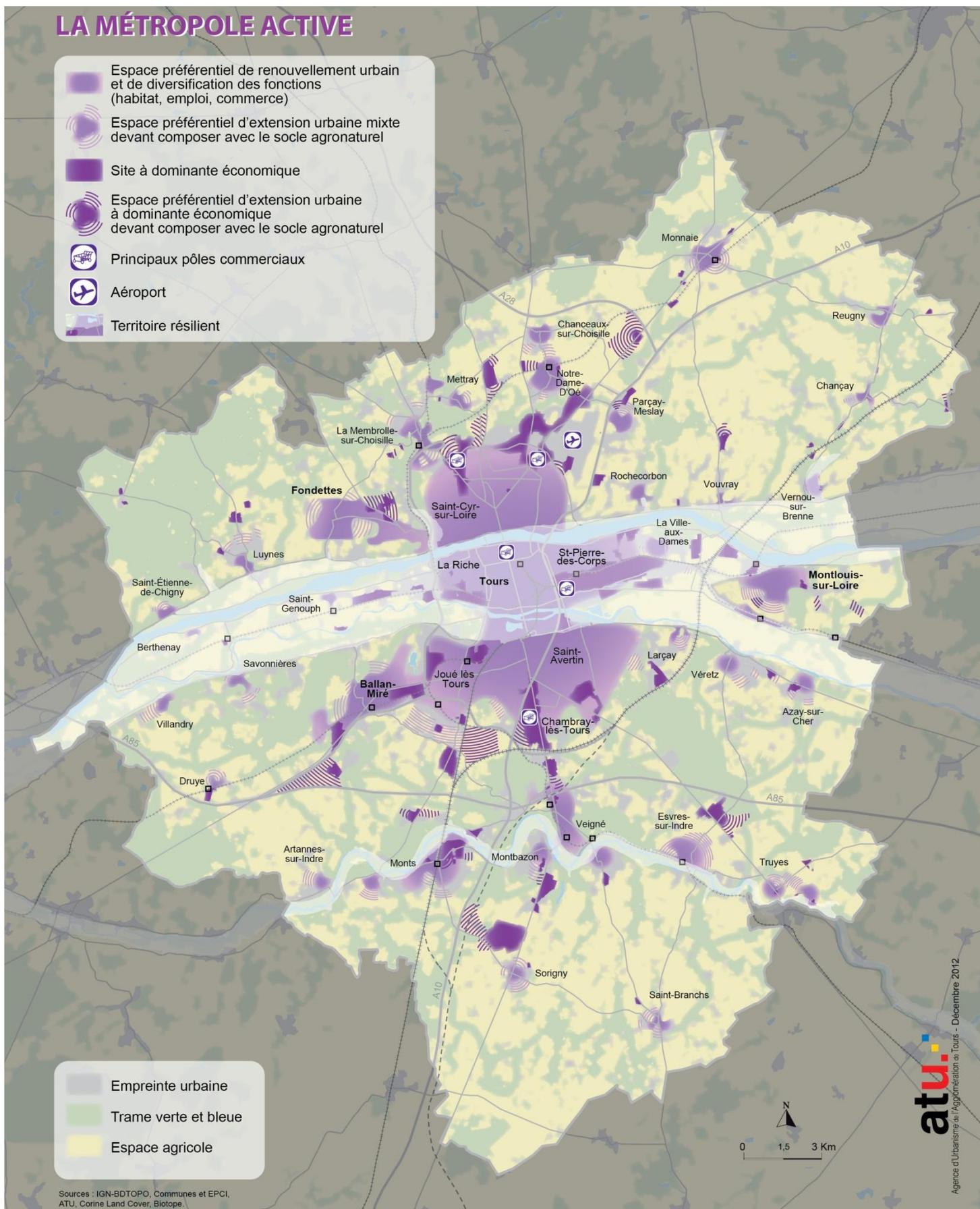
OBJECTIF 2030

UNE MÉTROPOLE ACTIVE POUR DÉVELOPPER L'EMPLOI ET PRODUIRE DES RICHESSES

La performance économique d'un territoire est tout autant question de masse critique, que de qualité critique. Forte de sa position d'interface entre les dynamiques du Grand Ouest et du Grand Paris, l'agglomération tourangelle souhaite cultiver ses différences pour demeurer le moteur du développement de toute la Touraine. Il s'agira pour ce faire de réunir les conditions d'un écosystème favorable à la création et à l'épanouissement de l'activité pour continuer à accueillir actifs et emplois, tout en mettant ces dynamiques au service du projet urbain du territoire.

LA MÉTROPOLE ACTIVE

- Espace préférentiel de renouvellement urbain et de diversification des fonctions (habitat, emploi, commerce)
- Espace préférentiel d'extension urbaine mixte devant composer avec le socle agronaturel
- Site à dominante économique
- Espace préférentiel d'extension urbaine à dominante économique devant composer avec le socle agronaturel
- Principaux pôles commerciaux
- Aéroport
- Territoire résilient



- Empreinte urbaine
- Trame verte et bleue
- Espace agricole



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

PÉRENNISER LA DIVERSITÉ ET L'ATTRACTIVITÉ DU PÔLE D'EMPLOI

Développer l'accessibilité et le travail en réseau à l'échelle de l'espace Ouest européen

Être facilement accessible depuis de nombreuses grandes métropoles et pouvoir aisément accéder à de grands centres de décision apparaissent comme des conditions essentielles à l'épanouissement de l'économie de l'agglomération. Ainsi, le SCOT se donne pour ambition de **veiller au maintien de cette accessibilité et d'encourager les initiatives qui la développeraient.**

Par ailleurs, il y a lieu **d'inscrire l'agglomération tourangelle dans un système d'alliances territoriales** qui lui permettraient, sur certains sujets, de pouvoir gagner en lisibilité et en synergie. Pour ce faire, le SCOT encourage la mise en œuvre de coopérations métropolitaines avec d'autres territoires du Grand Ouest européen.

Cultiver la spécificité d'un enseignement supérieur en ville

La présence de nombreux sites d'enseignement supérieur en différents endroits de la ville est une spécificité à conserver et à développer. **L'inscription de l'enseignement supérieur et notamment de l'université François Rabelais dans la dynamique urbaine du territoire apparaît comme une richesse** susceptible à la fois d'accroître l'attractivité pour les étudiants et enseignants-chercheurs et de participer à la dynamisation d'un espace urbain mixte et relié.

La haute qualité de vie fondatrice de l'attractivité

En mettant l'intensité de la nature et l'intensité urbaine sur un pied d'égalité, l'ensemble du SCOT participe à la préservation et à la valorisation des conditions de vie dans l'agglomération, en y développant notamment de nouvelles aménités. Considérant que ces critères apparaissent de plus en plus essentiels aux choix de localisation des hommes et des activités, le SCOT dans toutes ses dimensions aspire à **faire de l'agglomération une terre de croissance recherchée.**

Faire de l'agglomération une adresse touristique

Parce qu'il est un vecteur de croissance fondé sur les qualités intrinsèques du territoire, le tourisme concilie création de richesse, emplois non délocalisables et territoire de haute qualité. À ce titre, il apparaît comme **un potentiel économique à développer au bénéfice de tous, habitants et visiteurs**, et dans le respect de la pluralité des identités des territoires. L'eau, la qualité des paysages, les arts de la table, la diversité des patrimoines, l'accueil de congrès ; les labels (Unesco, ville d'art et histoire) sont autant de leviers supports de projets déjà réalisés ou projetés.

Faire du rayonnement culturel un atout métropolitain

Le renouvellement de la ville universitaire, la ville ligérienne, les patrimoines littéraires et culturels, l'accueil de la création contemporaine dans l'espace public, la qualité des équipements et des programmations culturels sont indissociables du statut métropolitain. La cité de la gastronomie, le centre de création contemporaine Olivier Debré, le centre d'expérimentation de La Bourdaisière, la réouverture du site de Marmoutier sont, parmi d'autres équipements structurants, les projets susceptibles de conforter le rayonnement de l'agglomération.

RELEVER LES DÉFIS DE L'ÉCONOMIE, DE L'INNOVATION EN DÉVELOPPANT LES PÔLES D'EXCELLENCE ET LES COMPÉTENCES D'UNE AGGLOMÉRATION DE LA CONNAISSANCE

Poursuivre le développement des synergies entre les recherches publiques et privées

L'agglomération tourangelle ambitionne **d'émarger au rang des métropoles des savoirs et de l'intelligence** en offrant des conditions d'accueil et de partenariat permettant aux chercheurs, quel que soit leur statut, de s'inscrire durablement dans le territoire. Au-delà de la poursuite et de l'approfondissement des nombreuses démarches engagées, notamment à travers les pôles de compétitivité, il y a lieu de réunir les conditions ouvrant la possibilité d'en voir éclore de nouvelles.

Consolider les filières territorialement ancrées

Le SCoT s'appuie un système d'acteurs économiques bien ancrés dans l'agglomération, qu'il convient d'accompagner dans leurs développements. La revitalisation de l'étoile et du fret ferroviaire, la nécessité de relever le défi énergétique dans le parc bâti, la satisfaction de l'attente de produits alimentaires proches et sains, la promotion des énergies renouvelables et l'amélioration des conditions d'accueil touristique, sont autant d'axes de projets

Un accès à la formation facilité dans une agglomération apprenante

Inscrire l'agglomération dans l'économie des savoirs et de l'adaptabilité implique que les actifs, et plus largement la population entière, puissent **bénéficier d'une formation initiale de qualité et tout au long de leur vie, afin d'actualiser leurs connaissances**. Dans cette perspective, la diversité et la qualité des formations y compris professionnelles doivent être développées.

VEILLER À UN DÉVELOPPEMENT MAÎTRISÉ, AU BON ENDROIT

Encourager l'emploi en ville pour favoriser la mixité des tissus urbains et pour consommer moins d'espace

Dans le prolongement de la volonté de renforcer l'intensité et la mixité des tissus urbains (*cf. partie "Faire la ville autrement" du PADD*), le SCoT souhaite que la localisation des activités économiques, lorsqu'elles sont compatibles avec d'autres fonctions urbaines, puisse être prioritairement envisagée en ville plutôt que sur des sites dédiés. Concernant ces derniers, et à l'instar du développement urbain à vocation résidentielle ou mixte, il y a lieu de privilégier leur régénération avant d'envisager l'extension ou la création de nouveaux sites qui entameraient le socle agricole.

OBJECTIF 2030

OBJECTIF 2030

Inscrire les sites d'activités dans une gamme d'offres complémentaires

L'ensemble de l'activité économique n'est pas soluble dans les tissus urbains mixtes. Aussi, considérant l'ambition d'offrir un emploi pour le plus grand nombre, il y a nécessité de continuer à proposer du foncier dédié. Ces espaces, quelles que soient leur taille et leur ambition doivent s'inscrire dans une gamme d'offres diversifiées mais complémentaires à l'échelle de l'agglomération. **De la zone à vocation métropolitaine proposant de grandes parcelles à la zone dédiée à l'artisanat local, chaque espace économique doit participer de cette offre cohérente et articulée.**

Engager la diversification des sites existants

À l'instar du processus privilégié pour les zones résidentielles monofonctionnelles, **le foncier à vocation économique doit faire l'objet de processus de recyclage visant son intensification et sa diversification.** À cet effet, il y a lieu de s'attacher au renouvellement des zones existantes qui présentent un potentiel important de constructibilité permettant à la fois d'éviter d'artificialiser de nouveaux espaces et d'accueillir de nouvelles fonctions urbaines.

Assurer l'inscription des activités en intelligence avec l'environnement

Les activités économiques ne doivent pas être hors-sol et s'exprimer dans des formes standardisées qui banalisent les tissus urbains. Elles doivent prendre en compte la géographie, l'histoire, la biodiversité, le changement climatique et les risques encourus. C'est tout **le processus qualitatif engagé pour faire la ville autrement** (cf. partie "Faire la ville autrement" du PADD) **qui doit ainsi s'appliquer aux sites, équipements, et bâtis à vocation économique.**

FAIRE LE PARI DU COMMERCE EN VILLE

Répartir l'offre de manière équilibrée en adéquation avec la stratégie de développement en archipel

Le développement commercial qu'envisage le SCoT se fonde sur l'armature urbaine notamment constituée des espaces préférentiels de développement. Ces espaces sont proportionnés au scénario de développement démographique retenu qui va lui-même générer des besoins en termes de consommation. Il s'agit donc de **satisfaire les nouveaux besoins de consommation en assurant un développement commercial qui renforce le maillage commercial sur l'ensemble du territoire notamment pour les achats réguliers.** Il y a lieu également de mettre ce développement commercial au service de la densification des zones existantes du cœur métropolitain.

Conformément à sa volonté de promouvoir la diversification des tissus urbains, le SCoT assure une logique de **rationalisation des déplacements** pour le motif achats et de **recherche de mixité des fonctions** (habitat, commerce, activités...).

Concernant les équilibres territoriaux, le SCoT entend favoriser les complémentarités des fonctions commerciales entre le cœur métropolitain et les espaces périurbains. Il convient d'apporter une réponse globale aux besoins de consommation des habitants et de rationaliser les déplacements, les réflexions ont ainsi été conduites en distinguant les commerces selon la fréquence d'achats à laquelle ils répondent.

Favoriser le retour du commerce en ville en privilégiant les développements commerciaux au cœur des centralités et du tissu urbain mixte pour favoriser une plus grande proximité du commerce avec les habitants

La revitalisation des centres-villes et centres-bourgs apparaît comme un objectif prioritaire. La dynamique commerciale devra être mise au service de cette ambition car le commerce contribue fortement à l'animation des lieux de vie et apporte un service de proximité à la population. Son maintien et son développement doivent être favorisés au sein des espaces préférentiels de développement identifiés dans le SCoT, dans une logique de mixité des fonctions et de promotion des mobilités durables. Cette ambition se traduit par les objectifs suivants :

- Privilégier le développement de l'offre répondant à des achats quotidiens (commerces traditionnels) au cœur des centres-villes, quartiers et centres-bourgs, dans une logique d'accessibilité multimodale, de rapprochement des lieux de résidence et d'achat et d'animation de la vie urbaine et rurale ;
- Favoriser le développement de l'offre répondant à des achats hebdomadaires au cœur ou au plus près des centres-villes, quartiers et centres-bourgs (dans la limite des disponibilités foncières dans ces secteurs) ;
- Faciliter le développement de l'offre répondant à des achats occasionnels légers, au cœur des centres-villes (dans la limite des disponibilités foncières dans ces secteurs) ;
- Appuyer le développement de l'offre répondant à des achats exceptionnels en renouvellement des espaces commerciaux du cœur métropolitain.
- Impulser des projets de requalification au cœur ou à proximité immédiate des centralités urbaines afin d'y implanter des activités commerciales ;
- À l'inverse, limiter les implantations totalement déconnectées des centres-villes, centres-bourgs et quartiers, positionnées sur les logiques de captage de flux ;
- Dédier en priorité les Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM) au développement du commerce de plus de 1.000 m² de surface de vente, plus difficile à implanter dans les centralités, et ce dans une logique de complémentarité.

Conforter le rayonnement et l'attractivité commerciale de l'agglomération tourangelle en opérant un saut qualitatif

Le commerce de l'agglomération tourangelle rayonne sur l'ensemble du département d'Indre-et-Loire, voire au-delà. Le SCoT souhaite affirmer sa vocation de pôle commercial majeur en asseyant son attractivité sur une offre commerciale appelée à évoluer autour de trois axes :

- **Une offre nouvelle plus qualitative** (formats, enseignes, circuits de distribution) **que quantitative**, qui permettra de mieux répondre aux besoins de consommation et de diversifier l'offre dans l'optique de conforter l'attractivité commerciale de l'agglomération.
- **Un développement commercial futur orienté sur le principe de densification et de renouvellement.** L'intensification, la diversification et l'apport de mixité fonctionnelle sont là encore, comme pour tout tissu urbain monofonctionnel, les principes qui doivent guider le processus de renouvellement urbain à enclencher.
- **Une attractivité et une qualité des zones commerciales existantes améliorées.** Cette ambition se traduit dans la volonté d'améliorer la qualité architecturale des zones commerciales par la définition d'un cadre qualitatif apportant une véritable plus-value par rapport à l'existant. Elle se concrétise également dans la réduction des nuisances afin de limiter leur impact sur l'environnement (eau, gestion des déchets, économie d'énergie).

Promouvoir un développement commercial économe en foncier

L'appareil commercial sur le territoire du SCoT de l'agglomération tourangelle se caractérise par la présence de grandes zones commerciales s'étirant sur de longs linéaires d'entrée de ville (Grand Sud, Tours-Nord, Equatop). Ces zones proposent une organisation des circulations internes souvent complexe nuisant à la lisibilité et à l'attractivité de l'offre, favorisant la multiplicité des déplacements et générant une consommation foncière peu optimisée.

Dans le cadre d'une ambition forte de lutte contre l'étalement urbain et de préservation des espaces agricoles et naturels, le SCoT a la volonté de limiter les implantations disséminées des activités commerciales et de favoriser des formes d'urbanisation plus denses.

Réduire la vulnérabilité des fonctions économiques et commerciales face aux risques d'inondations

Face aux risques d'inondations la stratégie pour rendre l'espace urbanisé moins vulnérable face à l'éventualité d'une crue majeure nécessite de mobiliser toutes les fonctions urbaines et notamment les activités économiques et commerciales. Concernant plus particulièrement le commerce, une attention particulière doit être apportée aux sites situés en zone inondable.

Pour vivre et faire projet en intégrant les risques, les formes urbaines et les méthodes constructives doivent être compatibles avec l'aléa, pour atténuer l'impact des crues et favoriser le retour rapide à la normale. Les digues étant susceptibles de céder, il faut désormais intégrer dès la conception une possible défaillance de celles-ci et organiser de façon efficiente la gestion de l'épisode de crise.

Orienter les développements commerciaux sur des secteurs bien desservis par les transports en commun

Dans le cadre de l'objectif de changement des pratiques de mobilité, le SCoT souhaite privilégier le développement commercial au cœur des centralités, (objectif 3) et plus largement promouvoir les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun, modes doux) pour le seul motif achats. Cet objectif est rendu possible :

- en ciblant prioritairement les nouveaux développements sur les secteurs situés le long des axes forts des transports en commun ;
- en développant des liaisons douces continues et sécurisées (cheminements piétons, pistes cyclables) :
 - entre les enseignes d'un même espace commercial,
 - depuis les secteurs d'habitat et d'emploi limitrophes,
 - entre les centres-villes, quartiers, centres-bourgs et les espaces plus périphériques,
 - le cas échéant, depuis les points d'arrêts des transports en commun et l'entrée des magasins,
 - en poussant à la mutualisation des infrastructures routières d'accès aux pôles (privilégier un ou plusieurs accès mutualisés aux pôles commerciaux plutôt qu'une multitude d'accès individuels sur les voies d'accès principales, peu sécurisés et générateurs de congestion et d'insécurité).

