



Syndicat mixte de l'agglomération tourangelle

SCoT

Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération tourangelle

# DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

SCoT approuvé le 27 septembre 2013

<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>1</b>
<b>LA NATURE UNE VALEUR CAPITALE</b>	<b>3</b>
<b>AFFIRMER LA VALEUR EMBLÉMATIQUE DES PAYSAGES</b>	<b>4</b>
1. Conforter la valeur universelle du Val de Loire patrimoine mondial de l'Unesco	4
2. Faire du paysage la matrice des projets	6
3. Protéger et valoriser les paysages naturels et ruraux	7
4. Se réapproprier les paysages d'eaux	8
5. Gérer les itinéraires et les sites stratégiques ou déqualifiés pour lire et comprendre les paysages	9
<b>ASSURER LA VITALITÉ DE LA TRAME VERTE ET BLEUE À TOUTES LES ÉCHELLES</b>	<b>11</b>
1. Prendre en compte toutes les composantes de la biodiversité	11
2. Amener et valoriser la nature en ville	14
3. Faire connaître pour partager et responsabiliser	14
<b>FAIRE DE L'ESPACE AGRICOLE UN PILIER DE L'ORGANISATION TERRITORIALE</b>	<b>16</b>
1. Diminuer la consommation d'espace pour assurer la pérennité des espaces agricoles et forestiers	16
2. Protéger le vignoble dans ses dimensions économique et identitaire	17
3. Encourager le développement d'activités agricoles en lien avec l'espace urbain	18
4. Renforcer la vocation agricole des vallées inondables	18
5. Renouveler et renforcer les partenariats pour gérer efficacement l'espace agricole	19
<b>FAIRE LA VILLE AUTREMENT</b>	<b>21</b>
<b>FAIRE GRANDIR LA VILLE DE L'INTÉRIEUR POUR MOINS CONSOMMER D'ESPACE</b>	<b>22</b>
1. Donner la priorité au renouvellement urbain	22
2. Encadrer les conditions d'extension de la ville	24
3. Définir les conditions d'une intensité urbaine bien vécue	25
<b>UN ARCHIPEL DE CENTRALITÉS COMPACTES ET ARTICULÉES</b>	<b>28</b>
1. Conforter la ville déjà là	28
2. Mettre le développement des communications électroniques au service de l'archipel mixte	29
3. Dynamiser la ville autour des gares	30
<b>PROMOUVOIR LA VILLE DE TOUTES LES MIXITÉS</b>	<b>31</b>
1. Intensifier la ville existante	31
2. Poursuivre la démarche en faveur d'une agglomération solidaire et intégratrice	32
<b>CONSTRUIRE EN INTELLIGENCE AVEC L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>34</b>
1. Porter une démarche permanente de projet urbain d'insertion	34
2. Engager la conversion environnementale du parc bâti	35
3. Accroître la résilience de l'archipel urbain	35

<b>ATTÉNUER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LA VULNÉRABILITÉ DU TERRITOIRE</b>	<b>37</b>
<b>RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ AUX RISQUES MAJEURS</b>	<b>38</b>
1. Un urbanisme responsable pour une agglomération résiliente	38
2. Atténuer l'impact du risque technologique	40
3. Réduire la vulnérabilité aux mouvements de terrain	40
<b>GARANTIR UNE GESTION DURABLE DE LA RESSOURCE EN EAU</b>	<b>42</b>
1. Offrir une eau potable de qualité et réduire les prélèvements dans le cénomaniens	42
2. Contribuer au bon état des eaux	42
3. Protéger et restaurer les zones humides	43
<b>LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, S'Y ADAPTER ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR</b>	<b>45</b>
1. Maîtriser les consommations d'énergie, diminuer les émissions de gaz à effet de serre et reconquérir la qualité de l'air	45
2. Renforcer l'autonomie énergétique du territoire en développant les énergies renouvelables	46
3. S'adapter au changement climatique	47
<b>APAISER LE CADRE DE VIE</b>	<b>48</b>
1. Diminuer les volumes de déchets collectés, améliorer leur gestion et leur traitement	48
2. Apaiser l'environnement sonore	48
3. Conserver la mémoire des sites pollués	49
4. Gérer les matériaux nobles de façon raisonnée	49
<b>CHANGER LES PRATIQUES DE MOBILITE</b>	<b>51</b>
<b>ARTICULER LES CENTRALITÉS POUR QUE CHACUN PUISSE Y COMPOSER SON BOUQUET DE MOBILITÉS</b>	<b>52</b>
1. Faire la ville des proximités pour favoriser les déplacements de courte distance	52
2. Déployer une offre multimodale adaptée sur tous les territoires	53
3. Faire des pôles intermodaux, les points d'articulation de la métropole et de la proximité	54
4. Mieux gérer les déplacements liés aux activités économiques	55
<b>DONNER PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DURABLES</b>	<b>57</b>
1. Faire de l'étoile ferroviaire le socle des nouvelles mobilités d'agglomération	57
2. Faire des axes forts de transports collectifs urbains, les points d'appui de nouveaux projets et de nouvelles pratiques	58
3. Mettre l'espace public au service des modes de déplacements alternatifs à la voiture	59
4. Optimiser le fonctionnement d'un réseau viaire constant	60
<b>FAIRE CONVERGER LES ACTEURS POUR UN URBANISME DES MOBILITÉS</b>	<b>61</b>
1. Produire des formes urbaines favorisant les mobilités durables	61
2. Faire des espaces de mobilités des lieux d'intensité urbaine	61
3. Partager une culture commune pour coordonner les actions	62

<b>UNE MÉTROPOLE ACTIVE POUR DÉVELOPPER L'EMPLOI ET PRODUIRE DES RICHESSES</b>	<b>63</b>
<b>PÉRENNISER LA DIVERSITÉ ET L'ATTRACTIVITÉ DU PÔLE D'EMPLOI</b>	<b>64</b>
1. Développer l'accessibilité et le travail en réseau à l'échelle de l'espace Ouest européen	64
2. Cultiver la spécificité d'un enseignement supérieur en ville	64
3. La haute qualité de vie fondatrice de l'attractivité	65
4. Faire de l'agglomération une adresse touristique	65
<b>RELEVER LES DÉFIS DE L'ÉCONOMIE DE L'INNOVATION EN DÉVELOPPANT LES PÔLES D'EXCELLENCE ET LES COMPÉTENCES D'UNE AGGLOMÉRATION DE LA CONNAISSANCE</b>	<b>66</b>
1. Poursuivre le développement des synergies entre les recherches publiques et privées	66
2. Consolider les filières territorialement ancrées	66
3. Un accès à la formation facilité dans une agglomération apprenante	67
<b>VEILLER À UN DÉVELOPPEMENT MAÎTRISÉ, AU BON ENDROIT</b>	<b>68</b>
1. Encourager l'emploi en ville pour favoriser la mixité des tissus urbains et moins consommer d'espace	68
2. Inscrire les sites d'activités dans une gamme d'offres complémentaires	68
3. Engager la diversification des sites existants	69
4. Assurer l'inscription des activités en intelligence avec l'environnement	69
<b>FAIRE LE PARI DU COMMERCE EN VILLE</b>	<b>70</b>
1. Répartir l'offre de manière équilibrée sur le territoire en adéquation avec la stratégie de développement en archipel	70
2. 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	73
3. Conforter le rayonnement et l'attractivité commerciale de l'agglomération tourangelle en opérant un saut qualitatif	74
4. Promouvoir un développement commercial économe en foncier	76
5. Orienter les développements commerciaux sur des secteurs bien desservis par les transports en commun	78
6. Limiter la vulnérabilité des zones commerciales aux risques d'inondations	79
7. La définition et la délimitation des zones d'aménagement commercial	80

## QU'EST-CE QU'UN DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS ?

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) est la traduction concrète du projet de territoire écrit dans le PADD. Il constitue à la fois le règlement du SCoT dont les prescriptions s'appliqueront dans un rapport de compatibilité aux documents dits de rang inférieur et un cadre commun de références, de méthodes et d'actions permettant de concourir à la mise en œuvre des orientations du SCoT.

Dans le respect des orientations définies par le PADD, conformément aux articles L.122-1-4 et suivants du Code de l'urbanisme, le DOO détermine les orientations générales de l'organisation du territoire et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. Il définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques. Il doit notamment :

- définir les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement en déterminant les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers ;
- déterminer les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques. Il arrête des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain ;
- préciser les conditions permettant de favoriser le développement prioritaire de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par les transports collectifs des secteurs urbanisés qui le nécessitent ;
- fixer les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique ainsi que les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs ;
- énoncer les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements et les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs ;
- indiquer les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux locations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire (Cf. DAC).

Le DOO est, avec le Document d'Aménagement Commercial, le seul document opposable du SCoT. Les documents qui lui sont subordonnés doivent s'inscrire dans un rapport de compatibilité avec lui. Doivent être compatibles avec le SCoT :

- les documents des communes et leurs groupements (les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur) ;
- les décisions de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) ;
- certaines opérations foncières ou d'aménagement mentionnées à l'article L.122-1-15 du Code de l'urbanisme.

## PRÉCISIONS SUR LA NOTION DE COMPATIBILITE

L'appréciation de la compatibilité des documents avec le SCoT s'effectuera sur les orientations et objectifs inscrits au DOO.

La notion de compatibilité s'apparente à la non contrariété entre deux documents d'urbanisme, la norme inférieure ne pouvant remettre en cause les orientations définies par la norme qui lui est supérieure.

## MODE D'EMPLOI DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

Puisqu'il en est la traduction concrète, le DOO du SCoT de l'Agglomération Tourangelle est construit sur le même plan que le PADD. Ainsi, les cinq axes du projet de territoire sont déclinés dans le DOO dans les mêmes termes et ordre.

Dans l'objectif d'assurer la plus grande "traçabilité" possible entre le PADD et le DOO, et d'éviter des reformulations qui nuiraient à la lisibilité de l'ensemble, les orientations du DOO sont celles du PADD.

Chaque orientation du PADD est déclinée selon les modalités suivantes :

- **Titre de l'orientation :**

Repris du PADD ; il s'agit de l'énoncé de la stratégie poursuivie par le SCoT.

- Un court **texte introductif** rappelant l'enjeu et l'ambition.

- **Un (des) objectif(s) :**

Les objectifs correspondent à la déclinaison des orientations sous la forme la plus normative. Ce sont les prescriptions avec lesquelles les documents de rang inférieur devront être compatibles. Ici le SCoT "demande".

- **Une (des) recommandation(s) :**

Les recommandations "invitent" les acteurs à adopter une posture ou à utiliser un outil. Elles sont parfois de l'ordre du conseil méthodologique ou de l'incitation à dépasser les pratiques en vigueur.

Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération tourangelle

# ORIENTATION ET OBJECTIFS

**LA NATURE  
UNE VALEUR CAPITALE**

2030

OBJECTIF

## AFFIRMER LA VALEUR EMBÉLÉMATIQUE DES PAYSAGES

### 1 CONFORTER LA VALEUR UNIVERSELLE DU VAL DE LOIRE PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO

La Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE) du Val de Loire, de Sully-sur-Loire (45) à Chalonnes-sur-Loire (49) relève de critères culturels de l'Unesco et concerne le patrimoine architectural monumental et les ensembles urbains historiques, le patrimoine paysager fluvial tissé sur deux mille ans d'histoire et certaines séquences du patrimoine paysager qui illustrent des idéaux de la Renaissance et du Siècle des Lumières.

Un Plan de gestion de la VUE a été adopté le 15 novembre 2012 par le préfet de la région Centre suite au renouvellement de l'engagement d'une très large majorité des collectivités du site Unesco dont l'ensemble des collectivités de l'agglomération tourangelle concernées par celui-ci.

**L'attractivité du Val de Loire patrimoine mondial de l'Unesco sera maintenue** par une exigence de qualité dans toutes les interventions en matière de préservation du patrimoine paysager, naturel et bâti, de développement économique et social du territoire, d'accueil résidentiel et touristique. C'est l'ensemble du "système" val/coteau/plateau, d'une rive à l'autre, qu'il faut valoriser chacun dans ses aspects identitaires et dans la déclinaison du plan de gestion.

#### 1.1 Objectifs

• **Valoriser toutes les composantes du paysage à l'intérieur du périmètre Unesco**

- Préserver la cohérence de chacune des séquences paysagères bâties ou non bâties en renforçant leurs caractéristiques ;
- Garder perceptible le patrimoine végétal (boisement des coteaux, arbres remarquables) ;
- Préserver, et développer les belvédères sur la vallée de la Loire.

• **Préserver et enrichir la lecture du bâti référent**

Les typologies bâties représentatives de l'identité ligérienne (front de Loire, pied de coteau, remontée de vallon, coteau habité, propriété belvédère, bâti groupé de hameaux) devront préserver leurs principales caractéristiques et rester lisibles et dans le paysage local.

Cette reconnaissance permettra de guider et de maîtriser l'adaptation du tissu bâti patrimonial à l'évolution des modes de vie et des besoins correspondants.

La mise en valeur et en réseau du patrimoine emblématique monumental sera particulièrement recherchée.

Ce parti de mise en valeur s'appliquera également aux éléments singuliers ou représentatifs du petit patrimoine local (arbre repère, escalier et mur ancien en pierre, patrimoine fluvial, puits).

• **Renouveler sans porter atteinte à la valeur universelle exceptionnelle (VUE)**

- Les interventions en renouvellement et en densification de l'enveloppe urbaine existante veilleront à éviter les ruptures d'échelle, les contrastes chromatiques trop importants (s'ils ne sont pas justifiés pour des raisons architecturales ou urbaines telles qu'un signal) et d'une manière générale s'écarteront de tout ce qui contrarie les caractéristiques morphologiques du val (volumétrie, orientation, implantation des constructions) ;

- Les signaux urbains lorsqu'ils se singularisent par des ruptures en termes de hauteur, de couleur ou de matériau feront l'objet d'une attention particulière quant à leur implantation et leur justification. Il conviendra en particulier d'établir la cohérence entre le geste (l'objet), sa signification (le message) et son inscription dans le territoire (la localisation). Ces signaux urbains devront s'inscrire dans une justification architecturale en veillant au respect de la VUE ;

- Le processus d'intensification urbaine concernant les grandes propriétés et leurs parcs devra :

- conserver depuis l'espace public la lecture de la grande propriété (le mur d'enceinte et son accompagnement végétal),
- composer avec les éléments marquants de l'organisation du parc et de la trame végétale (allées, arbres remarquables),
- rester dans un rapport d'échelle compatible avec la hiérarchie déjà établie et ne s'opposant pas au bâti patrimonial existant ;

• **Étendre sans porter atteinte à la VUE**

Les projets d'extension donneront dans leur composition les réponses adaptées en termes de :

- covisibilité de plateau à plateau ;
- gestion des différentes strates du paysage de Loire dans chacune de leur composante de la varenne au plateau (prise en compte de la topographie) ;
- gestion de la ligne de crête (pour la cohérence de la ligne bâtie, en cas de construction) ;
- préservation des fenêtres visuelles en direction du fleuve et du grand paysage (depuis le plateau et la varenne inondable) ;

• **Préserver les points de lecture du grand paysage**

Les belvédères, les itinéraires et les points hauts permettent des vues sur le val. Les éléments caractéristiques du patrimoine ligérien devront être répertoriés. Des mesures adaptées favoriseront leur préservation et leur mise en valeur.

## 1.2 Recommandations

• **Le SCOT recommande de réaliser une étude paysagère pour la partie du territoire inscrite dans le site Val de Loire-patrimoine mondial, afin de caractériser la valeur universelle exceptionnelle ainsi que les composantes de chacune des séquences du paysage ligérien** (les pleins et les vides, le bâti et le non bâti, le minéral et le végétal) à la grande échelle.

Cette démarche permettra ensuite d'édicter le zonage et les règles destinés :

- à insérer tout nouveau projet dans sa séquence de référence ;
- à préserver la cohérence de chacune des séquences en renforçant ses caractéristiques ;
- le cas échéant, à modifier le contenu d'une séquence (changement d'affectation dans l'occupation du sol) sans pour autant affaiblir la lecture et la cohérence de l'ensemble.

• **Les documents d'urbanisme locaux sont invités à intégrer :**

- le périmètre classé par l'Unesco dans leurs règlements graphiques (plans de zonage) ;
- les orientations du Plan de gestion du site Unesco conformément à leur engagement pris par délibération en 2012 ;
- des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ligériennes de manière à assurer la cohérence de la prise en compte des enjeux patrimoniaux à l'échelle du val.

• **Mettre en œuvre un outil de gestion à l'échelle des coteaux urbains de la rive droite de la Loire.**

Cette démarche guidant les autorisations d'urbanisme et orientant les politiques publiques foncières peut servir les objectifs suivants :

- préserver les possibilités de créer à terme un parc urbain linéaire ;
- garder la lecture d'un vélum végétal ;
- préserver, voire développer les belvédères sur la vallée de la Loire et offrir les vues en tant que patrimoine commun de tous les Tourangeaux.

• **Le SCoT recommande l'utilisation de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'urbanisme** pour identifier et localiser les éléments de paysage à mettre en valeur ou à requalifier et pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique.

• **Le SCoT recommande d'avoir recours à des démarches d'insertion paysagère** permettant d'évaluer le projet, dans sa conception et sa réalisation. Ainsi, serait souligné ce qui altère ou enrichit les composantes de la VUE sur le site.

## 2 FAIRE DU PAYSAGE LA MATRICE DES PROJETS

Dans le prolongement du dispositif relatif à la valeur universelle exceptionnelle du Val de Loire, patrimoine mondial de l'Unesco, le paysage de l'agglomération c'est également une alternance de séquences bâties et non bâties d'une grande qualité et d'une grande diversité qui constituent un bien commun. Les plateaux ruraux, les fonds de vallons, les villages dans leur typologie respective, le centre urbain aggloméré dans la spécificité de ses quartiers constituent l'environnement quotidien perçu par les habitants. Ces différents éléments doivent être valorisés, en fonction de leurs caractéristiques identitaires tout en se complétant d'une production urbaine nouvelle qui enrichit l'ensemble et favorise l'innovation et la création architecturale.

**Les réflexions et les stratégies de développement de chacune des intercommunalités et communes du SCoT intégreront le décryptage des éléments clés de ce paysage.**

Ces démarches guideront les choix quant à leur degré de permanence et à leur modalité d'enrichissement. Elles induiront une meilleure contextualisation du projet facilitant ainsi son intégration dans l'échelle de proximité (la rue, l'îlot) et dans celle du grand paysage.

### 2.1 Objectifs

- Respecter les lignes forces du grand paysage : topographie, ligne de crête, les abords de la vallée pour les garder lisibles dans les actes d'aménagement.
- Identifier les paysages urbains et séquences urbaines de qualité et définir les prescriptions adaptées à la préservation de leur unité.
- Garantir la conservation des édifices et ensembles urbains remarquables.
- Traiter de façon qualitative les espaces publics en prenant en compte la valeur patrimoniale des lieux.
- Valoriser les silhouettes des villages et des hameaux et éviter les formes bâties nouvelles en rupture par rapport au paysage perçu.

- Recenser et protéger les éléments ponctuels ou pittoresques constituant le patrimoine urbain et rural.
- Gérer l'interface urbain/rural, en portant une attention particulière à la qualité des aménagements et à l'architecture des bâtiments en entrée de ville, en frange urbaine, en périphérie des secteurs d'extension.
- Favoriser la cohésion du tissu urbain en imaginant des projets de renouvellement, en cohérence avec les caractéristiques bâties existantes et les espaces publics.
- Assurer une qualité dans les projets de requalification et d'aménagement de zones d'activités : qualité architecturale et paysagère, organisation des stationnements, intégration des zones de stockage, gestion de l'eau pluviale.

## 2.2 Recommandations

- Le SCoT recommande aux documents d'urbanisme locaux de privilégier les diagnostics paysagers à l'échelle du grand territoire pour s'assurer de la cohérence des règles ou du zonage retenu à l'échelon local.
- Le SCoT recommande l'utilisation de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'urbanisme pour identifier et localiser les éléments de paysage à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique.

## 3 PROTÉGER ET VALORISER LES PAYSAGES NATURELS ET RURAUX

La préservation de la lecture des éléments structurants du paysage agronaturel de l'agglomération tourangelle constitue un enjeu majeur pour le maintien des identités locales.

Le SCoT demande aux collectivités publiques de mettre en œuvre les actions permettant d'identifier **les grandes composantes des paysages naturels et ruraux et de définir les prescriptions adaptées à la préservation de leur unité.**

### 3.1 Objectifs

#### • Protéger la trame végétale structurante

La trame végétale et notamment les espaces boisés identifiés pour leur intérêt dans la structure paysagère locale devront faire l'objet d'une protection (cf. "Assurer la vitalité de la trame verte et bleue à toutes les échelles").

#### • Restaurer le patrimoine bâti rural

Les règlements d'urbanisme doivent favoriser la réhabilitation et l'extension des éléments bâtis ruraux présentant un intérêt architectural, en prenant en compte leurs caractéristiques d'origine (couleur, matériau, implantation).

Cette disposition s'applique également aux changements de destination d'un bâtiment existant (grange en habitation par exemple) sous réserve que le changement de destination ne porte pas atteinte à la fonctionnalité et à la pérennité du site d'exploitation (respect des principes de réciprocité agricole).

• **Insérer les nouveaux projets**

Les bâtiments liés à l'activité agricole, ainsi que ceux participant aux usages récréatifs de la trame verte et bleue, devront faire l'objet d'une attention particulière en termes d'insertion (localisation, gabarit).

• **Protéger les paysages agraires**

La préservation des haies, des clôtures en pierre présentant un intérêt patrimonial (les clos de vigne notamment), des chemins ruraux, des bosquets, des arbres isolés remarquables sont des composantes essentielles des paysages ruraux qu'il conviendra de pérenniser dès lors que cela ne contredit pas l'exercice de l'activité agricole ou sylvicole (ex : forêt faisant l'objet d'un plan de gestion simplifié).

**3.2 Recommandations**

• **Le SCoT recommande, dans le cadre de la gestion des documents d'urbanisme, de procéder à des études paysagères permettant de déterminer la meilleure implantation pour les bâtiments liés à l'activité agricole et ce en fonction de la sensibilité des milieux (pente, ligne de crête, vignoble).**

• **Le SCoT recommande de mettre en œuvre les démarches visant à identifier les sites où la réouverture des perspectives visuelles sur la Loire apparaît opportune, ce qui implique de maîtriser davantage la végétation.**

**4 SE RÉAPPROPRIER LES PAYSAGES D'EAU**

**L'eau doit retrouver son rôle structurant dans la production d'un paysage qualifiant le territoire**

En ce sens, les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement doivent participer à faire prendre conscience de la présence ou de la proximité de l'eau et la rendre lisible dans tout acte d'aménagement. Cette démarche constitue une des priorités d'action notamment sur le site Unesco, la qualité des paysages fluviaux de Loire et des confluences avec l'Indre et le Cher relevant de la Valeur Universelle Exceptionnelle du Val de Loire.

**4.1 Objectifs**

• **Multiplier les points de contact avec l'eau en :**

- les valorisant sur des sites stratégiques au regard de leur qualité paysagère, de leur valeur d'usage potentiel, ou de leur positionnement au sein de la trame urbaine ;
- rendant attractifs les itinéraires "piétons/vélos" depuis le coteau en direction des cours d'eau ;
- orientant la trame d'espace public, notamment en milieu urbain, pour organiser et rendre lisible les accès à la Loire. (Exemple : mise en œuvre d'un traitement différencié des traversées piétonnes dans la continuité des cheminements Nord/Sud existants).

• **Se renouveler avec l'eau**

Les opérations d'aménagement en renouvellement urbain doivent rendre lisible et intelligible la présence de l'eau et le cas échéant le statut de zone inondable des sites concernés. Cela concerne :

- le paysage bâti où l'architecture des constructions, les matériaux employés, l'orientation, la gestion des soubassements qui sont autant de signaux et de références à la présence de l'eau ;

- le paysage non bâti où l'on privilégiera l'eau en tant qu'élément d'animation et de gestion des espaces communs (bassin, noue, prairie humide).

• **S'étendre avec l'eau**

Les opérations d'aménagement en extension devront intégrer l'eau dans la composition urbaine pour garantir son inscription dans le grand paysage. Cela suppose notamment d'orienter en conséquence les espaces publics, que l'on soit dans la varenne ou en tête de coteau.

• **Valoriser les éléments liés aux usages de l'eau**

Les éléments symboliques relevant des usages de l'eau doivent être valorisés en fonction de leur intérêt. Cela concerne à la fois le petit patrimoine fluvial (les quais, escaliers, rampes d'accès, murs, marques de crues sur les édifices, anneaux d'amarrage) mais également les ouvrages de franchissement et de gestion de l'eau (ponts, passerelles, anciennes écluses). Par ailleurs, les cheminements en bordure de cours d'eau doivent être maintenus et renforcés dans leur continuité.

## 4.2 Recommandations

• **En partenariat avec les acteurs de l'eau et les associations culturelles ou sportives, le SCoT recommande aux collectivités publiques de poursuivre les études ou actions permettant de faire émerger de nouveaux usages aux espaces riverains des cours d'eau.**

L'évolution de la fonction des quais dans les espaces urbains, la batellerie, les animations temporaires ou permanentes sont parmi d'autres des leviers pour réintroduire l'eau dans les pratiques des habitants et donner sens à une lecture renouvelée du paysage.

• **Le SCoT recommande, en coordination avec le volet déplacement du projet, de poursuivre les actions visant à valoriser la lecture des grands paysages d'eau à partir notamment des franchissements sur le fleuve et les rivières.**

## 5 GÉRER LES ITINÉRAIRES ET LES SITES STRATÉGIQUES OU DÉQUALIFIÉS POUR LIRE ET COMPRENDRE LES PAYSAGES

**Les documents d'urbanisme doivent veiller à ce que la cohérence des séquences paysagères perçues depuis les axes de circulation (ferroviaires, routiers, Loire à vélo) soit maintenue.** Il s'agit tout autant d'un enjeu qualitatif du quotidien pour les habitants dans leurs déplacements, que d'un enjeu de rayonnement pour l'agglomération tourangelle qui affirme la qualité du cadre de vie comme un des atouts de son attractivité.

### 5.1 Objectifs

• **Paysager les entrées de ville** pour introduire qualitativement l'espace urbain et déterminer clairement les limites d'agglomération (traitement paysager, qualité architecturale du bâti).

• **À l'intérieur de l'enveloppe urbaine**, identifier et traiter les espaces qui marquent un seuil dans la lecture de la ville.

• **Dans les franges urbaines et les voies d'accès à l'agglomération**

Favoriser une transition réussie entre espace bâti et non bâti. D'une manière générale, les coupures d'urbanisation entre les secteurs urbanisés devront être respectées notamment en s'appuyant sur les principes de continuités écologiques à maintenir et/ou à restaurer ou sur des limites physiques intangibles.

• **Au sein du socle agronaturel**

L'aménagement immédiat des axes de circulation doit porter une attention particulière à la préservation des vues sur les paysages naturels et ruraux, d'une manière générale tout ce qui favorise la compréhension de la géographie du site (ligne de crête, bord des vallons) et garder la lecture des éléments bâtis ruraux de qualité qu'ils soient ponctuels (ferme isolée sur le plateau) ou groupés (hameaux).

**Gérer les itinéraires touristiques**

Une gestion cohérente des différentes séquences paysagères le long des itinéraires touristiques doit être recherchée (accès aux monuments, itinéraires de vallées) au regard de leurs enjeux patrimoniaux.

**5.2 Recommandations**

• **Mener des études paysagères à l'échelle des axes de circulation**

Le SCoT recommande aux collectivités en charge de l'aménagement et/ou de l'élaboration des documents d'urbanisme d'avoir une démarche qualitative afin d'orienter d'une manière cohérente le parti d'aménagement de chacune des séquences.

• **Voir et donner à voir depuis et vers le réseau ferroviaire**

Le SCoT recommande aux collectivités territoriales ainsi qu'aux maîtres d'ouvrages et gestionnaires du réseau ferré de mettre en valeur les abords immédiats de l'axe par un traitement adapté en fonction de la séquence traversée et des éléments marquants à donner à voir. Une attention particulière sera également apportée aux axes de prise de vue à développer depuis la ville vers le paysage ferroviaire.

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

## 1 PRENDRE EN COMPTE TOUTES LES COMPOSANTES DE LA BIODIVERSITÉ

Le territoire affiche une richesse importante en termes de biodiversité et de paysages identitaires. La structure de la trame verte et bleue couvre près de 40% du territoire, le SCoT a pour ambition de protéger les diverses composantes que ce soit des espaces forestiers, des espaces naturels ouverts, des sites agricoles ou des espaces qui accompagnent le réseau hydrographique. La hiérarchie établie lors du diagnostic permet d'instituer des protections différenciées selon la richesse en biodiversité et/ou la fragilité des différents milieux.

Les noyaux de biodiversité sont les espaces les plus précieux et doivent être à ce titre davantage protégés. Le socle de base de la trame verte et bleue associe tous les sites de nature ordinaire, ils représentent des relais sur lesquels viennent s'appuyer les corridors écologiques. Ces derniers, moins visibles sur le territoire, sont toutefois essentiels puisqu'ils représentent le chemin le plus court emprunté par la faune qui relie les noyaux de biodiversité entre eux. L'ensemble, noyaux de biodiversité et corridors, forme les continuités écologiques, l'armature précieuse de la trame verte et bleue (*cf. État initial de l'environnement "Une trame verte et bleue portée par les milieux boisés et le réseau hydrographique du territoire"*).

### 1.1 Objectifs

- **Décliner, en prenant en compte, dans les documents d'urbanisme locaux, le schéma régional de cohérence écologique et la trame verte et bleue identifiée dans le SCoT**

Les PLU devront cartographier, compléter et mettre à jour si nécessaire, les données sur les continuités écologiques affichées dans les documents supérieurs.

- **Protéger les réservoirs ou noyaux de biodiversité**

Ces sites seront interdits à tout projet d'urbanisation sauf :

- s'il s'agit d'une parcelle agricole et que la construction est nécessaire à la pérennité de l'activité agricole (ex. hangar pour protéger les animaux en pâture) ;
- si le projet permet une meilleure connaissance des milieux naturels (ex. site d'interprétation de la nature) ;
- si le développement communal est fortement contraint par son environnement et que le site renforce la centralité de la commune. Dans ce cas, la nécessité d'investir un territoire précieux en termes de biodiversité devra être justifiée par le croisement des enjeux urbains et agronaturels ;
- s'il s'agit d'un projet assurant la pérennité d'une activité économique présente sur le site.

**Dans tous les cas d'incidences négatives sur un noyau de biodiversité**, un volet faune/flore devra être intégré aux études avant la validation du projet (dans l'élaboration des PLU ou opérations d'aménagement) et des mesures compensatoires devront être proposées.

Si après l'approbation de la trame verte et bleue du SCoT, un changement d'affectation du sol a modifié les caractéristiques du **milieu source classé comme noyau de biodiversité dans le SCoT** (ex. une prairie ou une pâture identifiée comme noyau de biodiversité au moment de la validation de la trame verte et bleue du SCoT est devenue depuis une parcelle de grande culture), la traduction, dans la cartographie du document d'urbanisme local, du déclassement des parcelles touchées ne pourra être effective qu'après avoir été dûment constatée (visite de terrain et mise à jour de l'occupation du sol puis traduction des modifications sur la trame verte et bleue à l'échelle communale).

• **Utiliser les règles appropriées pour protéger les noyaux de biodiversité dans les documents d'urbanisme**

En plus d'être cartographiés dans le diagnostic des PLU, les noyaux de biodiversité devront bénéficier d'un zonage adapté.

En général, **les noyaux de biodiversité seront classés en "A" ou "N"** selon les caractéristiques des milieux.

• **Prendre en compte les corridors écologiques dans tout projet d'aménagement**

Afin de maintenir le potentiel de déplacement des espèces et de favoriser ainsi la diversité des milieux et le mélange génétique dans une même espèce, le SCoT demande aux documents d'urbanisme locaux :

- d'éviter la fragmentation de corridors écologiques et de prévoir des aménagements appropriés pour toute infrastructure nouvelle perturbant le bon fonctionnement de corridors existants (passage à faune, crapauduc) ;
- de maîtriser les formes urbaines et d'éviter le mitage sur l'ensemble du territoire de façon à permettre le déplacement de la faune en milieu rural et en milieu urbain ;
- de porter à connaissance dans les PLU, les "goulots d'étranglements" (espaces de superposition de plusieurs corridors écologiques) et de veiller à ce que des projets ne viennent pas perturber leur fonctionnement ;
- de prendre, le cas échéant, les mesures nécessaires à la remise en état des continuités écologiques.

• **Porter une attention particulière aux espaces de "nature ordinaire"**

Ces territoires appelés aussi **socle de base de la trame verte et bleue** sont indispensables au bon fonctionnement des continuités écologiques. À ce titre, il est nécessaire dans les PLU, de compléter la cartographie des continuités écologiques (noyaux et corridors) par les espaces de nature ordinaire et les sites ayant une valeur d'usage ou paysagère.

**En milieu rural, ces sites seront a priori classés en "A" ou "N"**

**En milieu urbain ou dans la continuité de l'empreinte urbaine, ils pourront être autorisés à l'urbanisation :**

- si le projet renforce la cohérence et/ou la centralité du bourg, ce sera au PLU d'en faire la démonstration ;
- si la localisation du site apporte une plus-value à un projet d'intérêt général (ex. implantation d'un équipement).

**Dans tous les cas**, les projets devront prendre en compte les éléments qui favorisent la biodiversité du site et pourront l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

• **Protéger et entretenir, par des pratiques adaptées, la qualité des cours d'eau**

Les documents d'urbanisme locaux devront intégrer des dispositions graphiques et réglementaires qui permettent de :

- porter une attention spéciale aux cours d'eau classés en première catégorie piscicole et leurs abords ;
- favoriser le bon état écologique des écosystèmes aquatiques (ripisylve et cours d'eau) ;

- restaurer les zones humides afin de maintenir, voire de développer, les populations faunistiques et floristiques inféodées à ces milieux.

(Cf. DOO *Atténuer la vulnérabilité*).

• **Accroître, d'un point de vue réglementaire, la protection des composantes de la trame verte et bleue**

Il conviendra d'augmenter de façon significative la superficie en espace protégé dont les lieux riches en biodiversité et les sites emblématiques en termes de paysage. Les PLU devront les cartographier et les quantifier.

## 1.2 Recommandations

Au delà des objectifs de protection, le SCOT vise à améliorer la fonctionnalité de la trame verte et bleue en milieu urbain et rural.

• **Maintenir un équilibre dans l'évolution des massifs forestiers**

La gestion des massifs forestiers est d'abord une question économique pour les propriétaires. Toutefois, il est recommandé des échanges entre représentants des collectivités et gestionnaires des espaces forestiers dans le but de :

- maintenir la biodiversité des massifs en diversifiant les peuplements et leur superficie ;
- développer des plans de gestion adaptés au maintien d'une qualité de sous-bois.

• **Rétablir voire renforcer les corridors écologiques et favoriser leur développement**

Les corridors écologiques traversent des occupations du sol diverses dont des séquences parfois hostiles aux déplacements des espèces.

- **En milieu rural** : la monoculture est un exemple participant à l'appauvrissement de la biodiversité. Il n'est pas rare que des parcelles de grandes cultures, occupant souvent plusieurs centaines d'hectares, s'insèrent au cœur de sites favorables à l'expression de la biodiversité (par exemple un territoire dominé par des pâtures ou prairies de fauche consacrées à l'élevage).

Plusieurs actions peuvent contribuer à conforter le corridor écologique selon les types de milieux traversés : plantation d'arbres, de bosquets ou de haies, bande enherbée le long des fossés,

- **En milieu urbain** : le bâti, les murs et clôtures non ajourées sont autant d'obstacles au déplacement de la petite faune. Les PLU seront attentifs à la présence d'espaces porteurs de biodiversité et veilleront à renforcer leur rôle dans l'aménagement de l'espace public et même privé : cahier de recommandations pour le choix des plantations, proposition de clôtures ajourées.

• **Assurer la cohérence de gestion entre les continuités écologiques et les sites ayant une valeur paysagère ou d'usage**

Il s'agit pour les collectivités d'être attentives sur la gestion du patrimoine naturel au sens large (parcs, espaces de loisir, sites identitaires, plantations d'alignement, cours d'eau) et de développer des pratiques en accord avec le respect de l'environnement.

• **Adapter la fréquentation des sites à la sensibilité écologique des milieux**

Pour les milieux reconnus fragiles, les collectivités veilleront à maîtriser les accès et à informer la population sur la sensibilité des sites concernés afin de préserver la faune et la flore.

## 2 AMENER ET VALORISER LA NATURE EN VILLE

Au-delà de la protection de la biodiversité, la trame verte et bleue contribue au bien-être de l'homme et à son besoin de nature. La ville de demain sera plus dense, aussi les collectivités locales doivent favoriser l'acceptation de cette densité par une présence plus visible de la nature en ville. Le végétal, l'eau, la présence de faune deviennent des préoccupations essentielles dans les projets urbains.

### 2.1 Objectifs

• **Offrir un maillage d'espaces de nature dans le tissu urbain et considérer les espaces publics comme une composante du projet permettant l'expression de la biodiversité**

Les PLU veilleront à donner accès à la "nature pour tous", ce principe vise à :

- penser l'espace commun, non seulement comme lieu récréatif, mais aussi comme site d'expression de la biodiversité ; ce patrimoine commun permet de rendre la densité acceptable dans des quartiers urbains où la nature est rare et précieuse ;
- augmenter la diversité des écosystèmes urbains et favoriser le développement des interconnexions entre les différents espaces publics de la ville : parcs, allées plantées, espaces de jeux, de sports et les continuités écologiques du milieu rural.

### 2.2 Recommandations

• **Accompagner le réseau de circulations par une végétation appropriée aux sites traversés**

Les collectivités s'appuieront sur l'aménagement des abords des infrastructures linéaires notamment des réseaux doux, afin d'enrichir la trame verte. En milieu urbain, les emprises nécessaires seront suffisamment larges pour permettre des plantations viables à long terme.

• **Inciter à réduire l'emploi de pesticides**

Les collectivités peuvent agir sur la qualité de l'environnement par :

- la mise en place d'une gestion différenciée dans l'espace public ;
- la formation des agents des collectivités afin de les accompagner dans leur rôle d'entretien des espaces publics ;
- la mise à disposition de parcelles de jardins familiaux accompagnée d'un cahier des charges exigeant et présentant des méthodes de lutttes biologiques et des pratiques de jardinage respectueuses de l'environnement.

• **Inciter les services des collectivités à l'emploi d'une palette végétale peu allergisante**

Afin de contribuer à la diminution de la pollution par les pollens, le choix des végétaux plantés dans l'espace public sera fait en fonction de cette caractéristique.

## 3 FAIRE CONNAÎTRE POUR PARTAGER ET RESPONSABILISER

La biodiversité ne peut se réduire à une question d'experts, les collectivités ont tout intérêt à faire connaître leur patrimoine naturel et à tisser des liens avec les passionnés de la nature que ce soit des associations organisées ou des naturalistes amateurs. Les habitants doivent également être acteurs de cette démarche pour peu qu'ils soient informés et sensibilisés. Que ce soit en milieu rural ou urbain, la responsabilité du maintien de la biodiversité, voire de son développement, est un enjeu qui doit être partagé par tous.

### 3.1 Objectifs

- **S'assurer de la prise en compte de la biodiversité à toutes les étapes d'un projet**

Dans le cadre de l'élaboration de tout projet ou document d'urbanisme, les collectivités devront :

- **en amont** : apporter une connaissance suffisante en termes de biodiversité et de fonctionnement des milieux naturels afin d'adapter le projet en conséquence ;
- **en aval** : dans le suivi du projet, assurer une gestion appropriée afin de protéger les milieux déjà en place ou créés.

### 3.2 Recommandations

- **Encourager les actions pédagogiques pour faire connaître et agir sur la biodiversité locale**

En incitant les résidents à l'emploi d'une palette végétale qui associe des espèces locales et à une gestion adaptée et respectueuse de l'environnement.

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

### 1 DIMINUER LA CONSOMMATION D'ESPACE POUR ASSURER LA PÉRENNITÉ DES ESPACES AGRICOLES ET FORESTIERS

Le SCoT s'est donné pour ambition de trouver un équilibre entre projet urbain et rural. La consommation d'espace est fortement liée au développement de l'urbanisation, elle a aussi des conséquences importantes sur le projet agricole (et par conséquent sur l'organisation des exploitations) et dans une moindre mesure, sur l'avenir de l'espace forestier.

#### 1.1 Objectifs

- **Favoriser le renouvellement urbain avant d'investir les espaces agronaturels**

Pour préserver le territoire rural, les communes devront identifier les secteurs potentiels de renouvellement urbain et estimer les capacités de création de logements avant de prévoir du développement en extension (Cf. DOO, "Faire grandir la ville de l'intérieur pour moins consommer d'espace").

- **Réaliser les extensions urbaines prioritairement dans les secteurs préférentiels de développement en prenant en compte les espaces à enjeux agricoles**

Les communes devront identifier dans les PLU les espaces à forts enjeux agricoles et y privilégier le maintien de l'activité agricole.

Dans le cas d'un projet d'urbanisation en extension, il sera de la responsabilité de la collectivité :

- de justifier son choix au regard du développement des centralités ;
- de prendre en considération les enjeux agricoles : présence d'exploitation, morcellement du parcellaire, identification des déplacements liés à l'activité agricole, pérennité de l'emploi agricole.

- **Fixer à 1894 hectares la consommation foncière en extension urbaine à vocation résidentielle ou mixte, à vocation d'activités et d'infrastructures.**

- **Privilégier les zonages "A" pour l'ensemble des secteurs à vocation agricole et prévoir des règles de construction de logements et bâtiments d'exploitation afin de permettre l'adaptation du bâti à la diversification des activités agricoles et nécessaires à l'exploitation agricole.**

#### **Penser la planification urbaine en lien avec la profession agricole, les contraintes et opportunités de l'agriculture**

Les communes devront solliciter et impliquer la profession agricole afin :

- d'identifier et d'adapter les espaces périurbains pour réussir la transition ville/campagne et composer la "lisière urbaine" au regard du contexte géographique, des structures paysagères et du fonctionnement de l'activité agricole ;
- d'enrichir le diagnostic agricole dans le cadre de l'élaboration du PLU et ce, notamment sur les secteurs touchés par des extensions urbaines ;
- de prendre en compte "l'outil de travail" des exploitants dans les choix d'urbanisation future (présence de bâti agricole, accessibilité et desserte depuis l'exploitation aux parcelles en culture).

## 1.2 Recommandations

- **Mettre en place des outils de protection à long terme pour protéger la pérennité des espaces à forts enjeux agricoles dans les secteurs sous pression**

Outils pouvant être mis en place par les collectivités :

- ZAP : zone agricole protégée ;
- PAEN : périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels.

- **Favoriser l'exploitation agricole des sites en attente d'urbanisation**

Pour éviter la perte d'espace de production, les collectivités et établissements publics devront :

- s'assurer la mise en culture de leurs propriétés en attente de projet (sous forme de convention, bail) ;
- inciter les propriétaires fonciers à la mise en culture des espaces en attente d'urbanisation.

- **S'appuyer sur le volet "concertation" des procédures pour mettre en place une scène d'échange avec la profession agricole et les agriculteurs locaux**

- **Accompagner la mutation des exploitations concernées par un projet urbain**

Dans la mise en place de projets, les collectivités ou établissements publics seront vigilants en ce qui concerne l'accompagnement des exploitations agricoles afin de ne pas fragiliser la survie ou le mode de fonctionnement des exploitations concernées.

- **Reconnaître et valoriser la multifonctionnalité de la forêt**

Les services rendus par la forêt tels que la production de biomasse et de bois de construction, la protection face aux risques naturels, l'accueil de population (usages récréatifs), puits de carbone, rafraîchissement en milieux urbains, etc. devraient faire l'objet d'actions de communication partagées par les collectivités, les gestionnaires et la population afin de :

- préserver le maintien des continuités forestières ;
- organiser la gestion de la fréquentation des milieux forestiers ;
- encourager le développement de la filière bois ;
- adapter les règles de construction à la spécificité du milieu forestier ;
- favoriser la création d'îlots boisés en milieu urbain.

## 2 PROTÉGER LE VIGNOBLE DANS SES DIMENSIONS ÉCONOMIQUE ET IDENTITAIRE

### 2.1 Recommandations

Le vignoble couvre moins de 4% de la superficie du territoire, il représente toutefois un fort enjeu d'un point de vue du paysage et une valeur ajoutée en termes économiques. Cette double reconnaissance mérite une attention spécifique dans le projet de territoire.

- **Cartographier dans les documents d'urbanisme les sites inscrits en AOC plantés ou non et encourager les projets de remise en valeur de ces sites**

Autant que possible, les superficies classées en AOC devraient être préservées de l'urbanisation afin de protéger le terroir viticole.

- **Reconnaître dans la lecture du territoire, la valeur identitaire des paysages viticoles**  
Dans les PLU, la cartographie **des entités paysagères** devrait faire apparaître le vignoble afin que les aménagements viaires ou la création du bâti agricole sur ces territoires tiennent compte de cette spécificité.

### 3 ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS AGRICOLES EN LIEN AVEC L'ESPACE URBAIN

#### 3.1 Recommandations

Avec la volonté de promouvoir l'agriculture de proximité, le SCoT demande aux collectivités de s'investir dans une nouvelle approche de projet dans le périurbain.

#### **Reconnaître comme prioritaire la vocation alimentaire de l'agriculture**

Si toutes les productions agricoles sont nécessaires, la production alimentaire est un enjeu essentiel principalement à proximité des villes.

Les collectivités ou établissements publics sont incités à :

- développer une agriculture de proximité : maraîchage, horticulture, arboriculture, viticulture...
- identifier et protéger le foncier adapté aux cultures de proximité ;
- encourager les collectivités à l'usage de produits locaux dans la restauration collective ;
- promouvoir l'installation d'agriculteurs dans le domaine de "l'agriculture nourricière" et contribuer au développement de circuits courts ;
- favoriser les pratiques agricoles biologiques et raisonnées principalement à proximité des cours d'eau, des zones humides, des périmètres de captage et dans les tissus urbains ;
- privilégier la production "alimentaire" à la culture énergétique sur les territoires à enjeux agricoles moyens ou forts ;
- éviter les sites de production photovoltaïque au sol dans les secteurs agricoles.

### 4 RENFORCER LA VOCATION AGRICOLE DES VALLÉES INONDABLES

#### 4.1 Recommandations

#### **Encourager le développement du maraîchage, de l'élevage et de l'arboriculture dans les vallées inondables**

Le PPRi rappelle la nécessité de maintenir ces paysages ouverts afin de favoriser l'écoulement des eaux. Pour répondre à ce **double objectif : production et entretien des paysages ouverts**, les collectivités ou établissements publics sont incités à :

- associer les agriculteurs locaux dans la gestion des vals inondables ;
- sensibiliser les producteurs à une agriculture respectueuse de l'environnement ;
- maîtriser la popiculture au profit d'une gestion naturelle ou agricole.

## 5 RENOUELER ET RENFORCER LES PARTENARIATS POUR GÉRER EFFICACEMENT L'ESPACE AGRICOLE

### 5.1 Recommandations

Les collectivités ou établissements publics peuvent élargir leur partenariat non seulement dans la production des documents d'urbanisme mais aussi dans leur suivi.

• **Observer et gérer les mutations foncières en instaurant un partenariat avec la SAFER afin d'être informé de toutes les mutations en territoire rural**

• **Encourager la relève agricole par la mise en place d'une politique foncière, c'est :**

- aider la conversion à l'agriculture biologique ou raisonnée ;
- promouvoir des dispositifs d'aide (disposition du foncier, aides à l'installation ou reconversion).



Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération tourangelle

# ORIENTATION ET OBJECTIFS

## FAIRE LA VILLE AUTREMENT

2030

OBJECTIF

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

### 1 DONNER LA PRIORITÉ AU RENOUVELLEMENT URBAIN

Afin de limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels, les élus du SCoT de l'Agglomération Tourangelle ont souhaité orienter la croissance urbaine vers les tissus urbains déjà constitués. Ainsi, la plus grande partie des constructions neuves doivent se situer dans l'empreinte urbaine existante, c'est-à-dire dans les secteurs déjà occupés par une activité humaine (habitat, économie, transport). L'édification de logements ou de locaux d'activités se fait alors par comblement de dents creuses, démolition-reconstruction, division parcellaire, changement d'usage.

En ce qui concerne les espaces préférentiels de développement en extension, ils doivent intégrer plusieurs enjeux : la proximité des centralités et/ou la continuité de l'empreinte urbaine, la qualité du socle agronaturel, la présence de continuités écologiques. (Cf. *Diagnostic - 4.4 "Un réseau urbain à articuler, à conforter"*).

#### 1.1 Objectifs

- **Donner la priorité au renouvellement urbain**

Produire à l'échelle de l'ensemble du territoire du SCoT 60% de logements en renouvellement et de 40% en extension. Ce ratio est à adapter en fonction du rôle de la commune dans l'armature du SCoT et des conditions locales : géographie, disponibilité foncière, capacité de renouvellement. (Cf. *Explication des Choix - 2.3 "Le scénario retenu : équilibre entre polarités, risque et consommation d'espace"*).

- **Recenser le potentiel de renouvellement urbain**

L'objectif est de recenser les possibilités offertes par les espaces déjà artificialisés avant d'ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation, pour la production de logements ou l'implantation d'activités économiques et de services dans le cadre d'une étude de densification des zones déjà urbanisées.

Un repérage des potentialités existantes au sein du tissu urbain suppose d'identifier les terrains nus, les espaces voués à muter (friches) ainsi que les zones monofonctionnelles destinées à se diversifier. Ce travail sera préférentiellement réalisé, à l'échelle communale, à l'occasion de l'élaboration ou de la révision des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). Les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH), mis en œuvre par les intercommunalités, sont également susceptibles d'être le support d'une telle démarche.

- **Dimensionner les extensions, au regard du potentiel identifié en renouvellement urbain**

Les communes et les intercommunalités précisent leurs ambitions de développement lors de l'élaboration de leur projet de territoire (PLU, PLH). À cette occasion, la quantité d'espace nécessaire pour répondre aux besoins démographiques, résidentiels et économiques est estimée. Afin de limiter la consommation foncière, le terrain mobilisable en extension est défini par soustraction des potentialités recensées dans l'étude de densification des zones déjà urbanisées au sein du tissu urbain.

- **Mettre en place, à l'échelle du SCoT, les outils** (réglementaires, opérationnels, de veille) **de mobilisation du foncier nécessaire à l'atteinte des objectifs** de production de logements en renouvellement urbain. Il s'agira notamment de constituer une base de données sur les disponibilités foncières et immobilières à vocation d'habitat et d'activités

Les projets d'aménagement effectués au sein du tissu urbain existant sont réputés plus coûteux que ceux réalisés en extension.

Dans le bilan financier de ces programmes, le prix du foncier occupe une place de plus en plus importante. Socle sur lequel repose toute opération, cette ressource mérite une attention particulière. Il y a lieu dans un premier temps de constituer une base de données partagée sur les disponibilités foncières et immobilières à vocation d'habitat et d'activités.

- **Identifier le potentiel de requalification et de densification des sites d'activités équipés, avant d'envisager leur extension ou la création de nouveaux sites**

Ce repérage pourrait avoir lieu au moment de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme communaux. De plus, un diagnostic réalisé à l'échelle de l'intercommunalité, compétente en matière de développement économique, pourrait nourrir la réflexion.

Cette connaissance constituée, il s'agit de mobiliser les possibilités de densification des zones existantes avant d'envisager leur extension. Si aucun de ces modes de production d'offre ne répond aux besoins de façon pertinente, la création d'un nouveau secteur d'implantation d'activités peut être étudiée. La problématique de la vacance peut, quant à elle, être traitée, après analyse des causes, par une requalification ou une réorganisation progressive des zones d'activités.

## 1.2 Recommandations

- **Considérant la volonté du SCoT de privilégier le renouvellement urbain sur l'extension, les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) définiront des objectifs de production en renouvellement urbain et les répartiront à l'échelle communale**

Les PLH devront concourir à l'objectif de développer la construction neuve au sein du tissu urbain existant. Aussi, ils pourront spécifier la programmation en fonction du mode de production : en renouvellement ou en extension.

- **Prioriser les aides permettant de réaliser les projets en renouvellement urbain**

Il est essentiel que les aides délivrées par les collectivités locales favorisent la construction de logements au sein du tissu existant. Il peut s'agir d'aides aux particuliers (pour l'accession ou la réhabilitation par exemple) ou à destination des professionnels (notamment dans le cadre de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble).

Si l'urbanisme est du ressort des communes, les compétences habitat et développement économique relèvent des intercommunalités. Aussi, les aides en question les concernent plus particulièrement. Pour ce qui est du logement, il revient aux PLH, dans la définition de leurs objectifs et de leurs modalités de mise en œuvre, d'inciter à la réalisation de projets en renouvellement urbain.

- **Promouvoir les outils de maîtrise foncière publique**

Une politique foncière volontariste et inscrite dans la durée s'avère indispensable pour orienter la production vers le renouvellement urbain. Posséder des terrains permet aux collectivités de mieux maîtriser le projet qui y sera réalisé. Que l'opération se fasse en régie ou qu'elle soit confiée à un opérateur, la puissance publique peut négocier son contenu, c'est-à-dire influencer la programmation, les formes urbaines,

La maîtrise foncière peut être utilisée par diverses instances, en fonction de leurs compétences, dans le souci de mettre en œuvre la politique qu'elles portent : communes, intercommunalités, syndicat mixte du SCoT de l'agglomération tourangelle. Ces structures ont à leur disposition un large panel d'outils (zone d'aménagement différé, droit de préemption urbain, zone d'aménagement concerté, espace naturel sensible, espace boisé classé).

## 2 ENCADRER LES CONDITIONS D'EXTENSION DE LA VILLE

Le constat d'un mode de développement passé non tenable, au regard de ses coûts environnementaux, économiques et sociaux, a suscité la réflexion sur une autre façon de produire la ville. Les élus du SCoT de l'Agglomération Tourangelle ont fait le choix de la proximité et du renouvellement urbain. Aussi, afin de lutter contre l'étalement, les extensions sont limitées et organisées. Le diagnostic a révélé qu'en extension 800 hectares seraient nécessaires pour construire les opérations mixtes à dominante habitat pour les vingt prochaines années. Ce chiffre représente une économie de 400 hectares par rapport à ce qui est affiché en 2010 dans les POS/PLU.

La mise en œuvre de ces préceptes mobilise avant tout l'échelon communal, au travers du PLU, outil privilégié d'organisation du développement à moyen terme.

### 2.1 Objectifs

- **Fixer à 800 hectares maximum la consommation foncière à vocation résidentielle ou mixte en extension.**

- **Prioriser les extensions dans les secteurs préférentiels de développement identifiés dans le SCoT**

Les projets réalisés sur le mode de l'extension doivent se situer prioritairement dans les espaces préférentiels de développement. La possibilité de réaliser une opération en dehors de ces secteurs ne sera étudiée qu'après justification de l'incapacité ou de l'inopportunité de la produire dans les espaces préférentiels de développement.

Afin de promouvoir une agglomération durable, l'urbanisation nouvelle ne pourra se faire qu'en continuité du tissu urbain déjà constitué. Ce mode de production de la ville permet de lutter contre le mitage du territoire. Il confère une plus grande cohérence et une unité à la commune. De plus, il permet d'optimiser le déploiement des réseaux et ainsi de réduire l'impact du développement urbain sur l'environnement.

- **Proscrire les extensions déconnectées de l'empreinte urbaine et les constructions isolées**

- **Le développement des hameaux ne peut se faire qu'à l'intérieur de l'empreinte urbaine existante**

Dans un souci de recentrage de l'urbanisation, l'extension des hameaux est interdite. Leur développement n'est autorisé que par densification de leur empreinte urbaine (construction sur une dent creuse, division de terrains déjà bâtis).

## 2.2 Recommandations

Les intercommunalités sont invitées à réfléchir à leur stratégie de développement de l'habitat et notamment à analyser d'une part les besoins en terrain et d'autre part le potentiel foncier mobilisable à privilégier, au regard du positionnement des sites sur le territoire, de leur qualité et de leur niveau d'équipement. L'ouverture éventuelle de nouvelles zones à urbaniser sera calibrée et phasée sur la base de ces éléments.

## 3 DÉFINIR LES CONDITIONS D'UNE INTENSITÉ URBAINE BIEN VÉCUE

Pour que l'intensité urbaine soit bien acceptée, elle doit offrir une diversité des formes construites et une mixité des fonctions. Elle doit aussi s'accompagner d'une qualité environnementale et d'espaces d'usage commun proportionnés à la densité des opérations. Les orientations précédentes ont exprimé la localisation préférable de l'urbanisation future au sein de la ville existante, dans un souci de lutte contre l'étalement urbain. Afin d'économiser la ressource foncière, il convient également de mieux utiliser les secteurs de projets à disposition des acteurs de l'aménagement pour faire la ville de demain. Seront notamment mises à profit la densification des zones constructibles, la mutualisation des espaces et la solidarité entre les personnes et les territoires.

Cette intensification urbaine doit s'accompagner d'une qualité environnementale et d'espaces publics proportionnés à la densité des opérations.

### 3.1 Objectifs

• **Les opérations d'extension devront répondre aux seuils planchers de densité (15/20/25 logements par hectare en fonction des secteurs concernés), sauf suggestions particulières justifiées (trame verte et bleue, contexte paysager, programme dont une part importante est dédiée à l'accueil d'un équipement, notamment).**

En vue d'une plus forte compacité des opérations d'habitat, le SCoT fixe des seuils de densité plancher, c'est-à-dire un nombre minimum de logements à l'hectare par projet. Ces limites inférieures sont définies en fonction de deux critères :

- le contexte propre à chaque projet afin que l'effort demandé ne remette pas en cause l'insertion de l'opération dans son environnement ni sa faisabilité économique,
- l'armature urbaine, étant entendu que la densité prescrite augmente avec le niveau de centralité.

Le SCoT prévoit que les projets d'extension réalisés dans l'une des sept communes du cœur métropolitain affichent une densité minimale de 25 logements par hectare. Dans les trois pôles relais, ce rapport est porté à 20 logements par hectare. Les communes périurbaines auront, quant à elles, l'obligation d'accueillir des opérations présentant au moins 15 logements par hectare. Il s'agit de moyennes qui sont à moduler en fonction du contexte local : géographie du site, intégration d'équipements, de commerces, d'ouvrages de gestion des eaux.

**MÉTHODE DE CALCUL DE LA DENSITÉ**

Les densités brutes sont établies sur l'ensemble du périmètre de projet. Elles intègrent les parties du terrain qui sont bâties et les parcelles sur lesquelles ces constructions s'implantent, mais aussi les espaces verts et les voies nécessaires à sa desserte,

Ce calcul tenant compte de l'ensemble des éléments constitutifs de l'opération, la densité minimale prescrite peut parfois être difficile à respecter pour des opérations situées dans un environnement contraint ou des projets mixtes. C'est par exemple le cas d'un site fortement impacté par la trame verte et bleue ou dont le volet habitat ne représente pas la majorité de la programmation. Dans de tels cas, une densité inférieure à celle mentionnée précédemment peut être acceptée, sous réserve de justifications du non respect des objectifs généraux.

**MÉTHODE DE CALCUL POUR LE RENOUVELLEMENT URBAIN**

Le potentiel de renouvellement urbain a été estimé en fonction du rôle et du positionnement des communes sur le territoire. Il considère tout espace construit ou non, situé dans l'empreinte urbaine, il correspond au principe de "renouvellement de la ville sur elle-même".

La capacité de renouvellement a été estimée sur l'ensemble de la superficie de l'empreinte urbaine pour :

- **le cœur métropolitain**, densité moyenne actuelle de 11 logements/hectare, objectif du SCoT 14, soit + 3 logements/hectare. Cet objectif a été modulé en fonction de l'inondabilité.
- **les pôles relais**, densité moyenne actuelle de 7 logements/hectare, objectif du SCoT 10, soit + 3 logements/hectare.

Pour **le périurbain**, le potentiel de renouvellement a été estimé dans les périmètres préférentiels de développement soit 500 mètres autour des centres-bourgs et 1.000 mètres autour des gares ayant un potentiel d'évolution. Sur ces secteurs, le SCoT vise à passer d'une densité actuelle de 7 logements à l'hectare à 9 ou 10 logements/hectare, soit + 2 ou 3 logements selon les caractéristiques locales (bourg de vallée ou bourg de plateau). (cf. *Diagnostic - 4.3 "Une armature urbaine qui se dessine par des centralités à géométrie variable"*).

**3.2 Recommandations**

**• Mobiliser dans les PLU les règles qui favorisent la densification**

La densification repose sur le principe d'une meilleure utilisation du sol, autrement dit d'une urbanisation plus forte du terrain constructible. Le droit des sols étant du ressort des communes, il appartient aux PLU de mobiliser les outils encourageant la densification.

Au-delà de la fixation d'un coefficient d'occupation des sols (COS), les communes peuvent instaurer des dérogations à la règle générale afin, lorsque cela est pertinent, d'œuvrer pour l'intensification urbaine. La loi du 25 mars 2009 définit la possibilité de majorer le volume des constructions à usage d'habitation pour favoriser la densité en zone urbaine (*art L. 123-1-11 du Code de l'urbanisme*). La mesure peut s'appliquer à l'ensemble des zones U ou à certains de leurs secteurs. Le dépassement des règles relatives au gabarit, à la hauteur, à l'emprise au sol et au coefficient d'occupation des sols est autorisé dans la limite de 20% pour chacun de ces items.

Par ailleurs, la majoration des règles de construction peut servir des intérêts complémentaires à la densification. Les cas du logement social (art. L.127-1 du Code de l'urbanisme) et de la performance énergétique (art. L.128-1 du Code de l'urbanisme) en sont des exemples.

• **Créer une culture urbaine commune :**

- en mettant en place des scènes d'information et de sensibilisation, auprès des acteurs de l'habitat et de l'économie ainsi que des élus locaux et des habitants ;
- en communiquant sur les expérimentations et les bonnes pratiques mises en œuvre sur le territoire.

• **Favoriser la conception d'espaces mutualisés**

Il s'agit par exemple de mutualiser un équipement afin de ne pas mobiliser deux fois du terrain là où ce n'est pas nécessaire (restaurant d'entreprise ou parking collectif à l'échelle d'un parc d'activités, stationnement au niveau d'un lotissement.) De plus, un même lieu pourrait être exploité par des activités variées à des temps différents (locaux scolaires pour activités pendant les vacances, parking de grandes surfaces pour animation nocturne). Un regroupement des activités de même type au même endroit pourrait permettre d'optimiser les circuits d'approvisionnement et de distribution. L'objectif est de ne pas utiliser de foncier supplémentaire alors qu'un espace libre est disponible.

• **Encourager les réflexions sur les formes d'habitat innovantes**

Le principe vise à mettre en avant la solidarité entre les personnes et la mutualisation d'espaces (habitat intergénérationnel, habitat partagé, logement résilient, habitat à forte performance énergétique, habitat dense individuel.).

- Les intercommunalités sont invitées à réfléchir à leur stratégie de développement économique et notamment à analyser d'une part les besoins en terrain pour les activités et d'autre part le potentiel foncier mobilisable à privilégier, au regard du positionnement des sites sur le territoire, de leur qualité et de leur niveau d'équipement. L'ouverture éventuelle de nouvelles zones à urbaniser à vocation économique sera calibrée et phasée sur la base de ces éléments.

# UN ARCHIPEL DE CENTRALITÉS COMPACTES ET ARTICULÉES

## 1 CONFORTER LA VILLE DÉJÀ LÀ

L'organisation urbaine définie dans le SCoT confère à chaque commune une place particulière. Le dynamisme démographique et le développement du parc de logements sont estimés en fonction de cette armature. Il en va de même en termes d'équipement. Aussi, si les collectivités ne sont pas pourvues de la même manière, les solidarités territoriales sont renforcées afin que chaque habitant du SCoT de l'Agglomération Tourangelle puisse bénéficier aisément des services et équipements dont il a besoin.

### 1.1 Objectifs

- **Décliner et, le cas échéant, adapter aux échelles intercommunales et communales l'objectif de production de 35.800 logements (entre 2010 et 2030), selon la place que chaque collectivité occupe dans l'armature urbaine hiérarchisée**

Partant du principe d'un développement communal adapté à la place qu'occupe chaque territoire au sein de l'armature urbaine, le volume global de constructions a été réparti en fonction des niveaux de centralité. Tenant compte de ces orientations, les PLH déclinent aux échelles intercommunales et communales l'objectif de production.

### 1.2 Recommandations

- **Assurer un phasage dans le temps des zones à urbaniser, conformément aux principes de l'armature urbaine hiérarchisée**

Le SCoT fixe un certain nombre d'objectifs en matière de construction de logements, d'équipements du territoire, en fonction de l'armature urbaine hiérarchisée. Ceux-ci sont déterminés pour une période d'une vingtaine d'années. En parallèle, le PLU vise la maîtrise de l'urbanisation sur une dizaine d'années, tout en anticipant le développement ultérieur. Il appartient à l'échelle communale de décliner les objectifs du temps long, en les fragmentant à court, moyen et long termes. Cette vision territoriale se traduit essentiellement dans le plan de zonage du PLU. Il s'agit de dimensionner les zones à urbaniser et de phaser leur ouverture à l'urbanisation dans le temps selon le développement envisagé.

- **Veiller à ce que les communes disposent des activités commerciales et des services de proximité indispensables à leur bon fonctionnement, eu égard à leur place dans l'armature urbaine ainsi qu'à leur population actuelle et à venir**

La ville durable milite pour un niveau minimum de commerces et de services de proximité à destination de l'ensemble des habitants. L'objectif est de promouvoir l'égalité dans l'accès aux équipements et de favoriser les pratiques de mobilités douces. De plus, cette offre répondant aux besoins quotidiens et hebdomadaires de la population est un point d'appui au renforcement des échanges, par la création d'opportunités de rencontre.

- **Prioriser les aides publiques et les investissements dans les espaces préférentiels de développement**

Pour favoriser l'urbanisation dans les espaces préférentiels de développement, il est indispensable que les particuliers, les entreprises et les professionnels de l'aménagement soient incités à investir ces secteurs. Un positionnement clair des collectivités et une intervention publique ciblée en sont des moyens.

- **Mutualiser la connaissance sur les équipements implantés sur le territoire du SCoT afin d'envisager la création de nouvelles structures dans une logique de maillage intercommunal**

Les collectivités sont confrontées à une demande croissante de services de la part de leurs habitants. La question de l'adéquation entre les besoins des ménages et les moyens des communes se pose, dans des termes encore plus forts avec le phénomène d'étalement urbain. D'où la nécessité de mieux connaître le niveau des équipements et leur localisation.

## 2 METTRE LE DÉVELOPPEMENT DES COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES AU SERVICE DE L'ARCHIPEL MIXTE

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) désignent tout ce qui relève des techniques utilisées dans le traitement et la transmission des informations, principalement l'informatique, Internet et les télécommunications. Mobilisées dans de très nombreux secteurs (éducation, aménagement du territoire, administration, santé, économie, environnement, transports, formation), les TIC sont aujourd'hui omniprésentes au quotidien. Compte tenu des enjeux, les élus du SCoT de l'Agglomération Tourangelle souhaitent offrir une couverture numérique confortable aux particuliers, aux entreprises, aux administrations. De plus, ils incitent les collectivités et opérateurs du secteur à travailler ensemble pour tirer le meilleur parti des infrastructures et de leur déploiement (attractivité renforcée, fracture numérique atténuée).

### 2.1 Recommandations

- **Privilégier l'urbanisation des secteurs a minima couverts par le haut débit**

Il est essentiel de favoriser l'urbanisation des espaces qui bénéficient de ce service (le haut débit est entendu comme un minimum de 10 Mbit/s). Il appartient aux collectivités, à travers leurs projets de territoire et leurs politiques publiques, de privilégier l'implantation des habitants, des entreprises, des équipements, dans les secteurs les mieux desservis.

- **Compléter la couverture numérique prioritairement dans les espaces préférentiels de développement**

L'offre nouvelle (création d'infrastructures ou montée en débit) doit avant tout se déployer dans les centralités, lieux d'accueil privilégiés des nouveaux habitants, activités économiques, et des équipements. Un service minimum doit être disponible dans ces secteurs (haut débit), rendus d'autant plus attractifs qu'ils proposent un accès confortable à Internet. Le très haut débit pourra être recherché, avec un déploiement de la fibre optique jusqu'à l'abonné.

- **Mobiliser l'ensemble des outils existants pour permettre l'accès de tous au haut débit**

Assurer une couverture numérique minimale suppose de mobiliser les différentes technologies disponibles. La complémentarité technologique peut être assurée par :  
- un développement des points d'accès Wifi, par exemple dans les pôles d'échanges et les lieux publics ;

- une implantation d'Espaces Publics Numériques (EPN) dans les communes. Ces lieux équipés d'ordinateurs connectés à Internet proposent aux usagers un accompagnement dans leur apprentissage des outils et des usages numériques.

Les schémas directeurs d'aménagement numérique sont parmi les outils qui permettent d'orienter le développement de nouvelles technologies de l'information et de la communication. Localement, les communautés de communes de l'Est Tourangeau et du Val de l'Indre en ont élaboré un, dans l'attente de la mise en œuvre opérationnelle du schéma directeur territorial d'aménagement numérique départemental (SDTAN).

• **Mettre en place un espace partenarial permettant d'échanger et de programmer les aménagements numériques**

Il semble essentiel que l'ensemble des parties prenantes se rencontrent afin de prendre connaissance des stratégies d'aménagement de chacun. Cet échange entre les collectivités et les concessionnaires permettrait de coordonner leurs projets, de rationaliser les opérations et d'organiser la gouvernance.

### 3 DYNAMISER LA VILLE AUTOUR DES GARES

Le SCoT met en avant la volonté d'articuler urbanisme et transport. Dans la ville durable qu'il promeut, les constructions neuves sont implantées à proximité des transports en commun. Pour ce qui est de ce dernier mode, les gares TER susceptibles de constituer une offre attractive sont considérées comme des centralités autour desquelles il convient de se développer.

#### 3.1 Recommandations

• **Porter une attention particulière aux espaces situés à proximité des gares**

Les fonctions attendues des espaces autour des gares dans le SCoT font de ces secteurs des espaces à enjeux qui risquent de subir une pression relativement importante dans les années à venir. Afin de maîtriser l'avenir de ces centralités, une veille s'avère indispensable. Elle permettrait de suivre les mutations et opérations en cours et de saisir les opportunités foncières jugées pertinentes. Mettre en place le droit de préemption urbain (DPU) sur ces secteurs et, le cas échéant, le mobiliser constitue un des moyens utilisables. Établir un partenariat durable avec les différents acteurs concernés en est un autre.

• **Développer les échanges entre les différents acteurs concernés par l'aménagement des espaces situés à proximité des gares**

Les échanges seront à développer entre Réseau Ferré de France (RFF), principal propriétaire foncier, les communes concernées, la SNCF et le Conseil régional (autorités organisatrices des transports ferrés). Il s'agit pour chacun d'exposer ses projets aux autres partenaires afin que le groupe parvienne à un consensus faisant prévaloir l'intérêt général. L'objectif de ces temps d'échanges est d'organiser les conditions de mise en œuvre des orientations définies dans le SCoT.

## PROMOUVOIR LA VILLE DE TOUTES LES MIXITÉS

### 1 INTENSIFIER LA VILLE EXISTANTE

La mixité fonctionnelle met en présence les différentes activités urbaines : se loger, travailler, étudier, faire ses courses, se divertir. Par la réduction des distances, cette ville des proximités favorise les mobilités douces. Elle participe à la lutte contre le réchauffement climatique et apporte une attention particulière à la santé publique. Elle se veut une réponse à l'étalement urbain.

#### 1.1 Recommandations

- **S'attacher à la mixité des fonctions urbaines dans les espaces préférentiels de développement (habitat, activité économique, service, loisirs). Les opérations d'aménagement nouvelles seront notamment l'occasion de développer cette diversité fonctionnelle**

Les opérations nouvelles doivent s'attacher à appliquer les principes du développement durable qui participent à la volonté de concevoir la ville sur un autre mode. La mixité fonctionnelle fait partie de ces préceptes. Sa mise en œuvre suppose, par exemple, d'inclure dans un projet d'habitat un certain nombre de commerces et de services, définis sur la base d'une étude de besoin. De même, une opération de restructuration de zone commerciale de centre-ville peut être l'occasion de produire du logement.

- **Favoriser le renouvellement et la diversification des zones d'habitat monofonctionnelles**

Le tissu pavillonnaire monofonctionnel fait l'objet de réflexions dans la perspective de sa participation aux objectifs de développement durable du territoire. Il s'agit de favoriser l'implantation des commerces et des services nécessaires au quotidien. Ces projets favorisent de plus, la mixité générationnelle par l'accueil de jeunes ménages et le maintien en place des habitants plus âgés.

L'enjeu de diversité fonctionnelle et sociale concerne également les quartiers de la politique de la ville, dont cinq d'entre eux, à l'échelle du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, bénéficient d'opérations financées dans le cadre du programme national de rénovation urbaine.

- **Accompagner la diversification de la vocation d'un site d'activités lorsque celui-ci est inséré dans le tissu urbain, notamment à l'occasion de sa requalification**

Les sites visés ici présentent un certain nombre de prérequis. Tout d'abord, ils doivent se trouver au sein des espaces préférentiels de développement et être intégrés à l'empreinte urbaine existante. Les activités qui y sont installées doivent de plus, être compatibles avec l'accueil de logements, c'est-à-dire qu'elles ne sauraient occasionner de gêne importante pour les habitants qui vivent à proximité. Sont plus particulièrement concernés les secteurs comprenant des commerces, des bureaux ou certaines activités artisanales.

## 2 POURSUIVRE LA DÉMARCHE EN FAVEUR D'UNE AGGLOMÉRATION SOLIDAIRE ET INTÉGRATRICE

La ville durable s'intéresse aux problèmes d'exclusion et de pauvreté et souhaite se saisir de l'enjeu du vieillissement de la population. La mixité sociale, cohabitation de personnes aux caractéristiques variées (catégorie socioprofessionnelle, origine géographique, âge), est recherchée. Idéalement, elle vise les échanges et l'entraide. En créant des opportunités de rencontre, elle permet une ouverture aux autres et au monde.

### 2.1 Objectifs

- **S'assurer d'une répartition équilibrée des logements sociaux à l'échelle de l'intercommunalité, de la commune, du quartier, de l'îlot ou de l'opération**

Les PLH fixent des objectifs communaux de production de locatifs sociaux. Ceux-ci sont établis en accord avec le besoin d'offres nouvelles recensé sur le territoire. Ils permettent aux communes déficitaires au sens de la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) de procéder au rattrapage de l'objectif et aux collectivités qui remplissent les conditions réglementaires de maintenir la proportion de logements sociaux parmi leurs résidences principales.

Cette vision à grande maille de la mixité sociale ne doit pour autant pas faire oublier que la diversité des habitants est à rechercher aux différentes échelles territoriales. Il est de la responsabilité des municipalités et des intercommunalités, dans le cadre de leur politique de logement, de veiller à la non spécialisation des quartiers. Un dialogue avec les bailleurs sociaux et des échanges avec l'ensemble des acteurs de l'aménagement sont des moyens d'œuvrer en faveur de la mixité sociale au niveau du quartier ou de l'opération. Instaurer, via le PLU, un emplacement réservé ou une servitude de mixité sociale en constituent d'autres.

- **Encourager les programmes de logements diversifiés (typologie, statut d'occupation, accessibilité financière) afin de favoriser les parcours résidentiels**

Une des ambitions du SCoT de l'Agglomération Tourangelle est de permettre le parcours résidentiel des habitants, si possible à l'échelle de la commune. Cela signifie qu'un ménage doit pouvoir trouver une habitation adaptée aux différentes étapes de son existence (mise en couple, naissance d'enfants, éventuellement séparation).

### 2.2 Recommandations

- **Utiliser les outils du Code de l'urbanisme pour atteindre les objectifs de diversification résidentielle, en fonction de la stratégie de peuplement**

(par exemple : prise en compte du desserrement des ménages et de l'évolution des modes de vie dans la programmation, taille des logements adaptée au public cible).

Le principe est de permettre à la collectivité qui le souhaite d'identifier dans son PLU des secteurs dans lesquels elle veut influencer la programmation de logements dans un souci de diversification de l'offre et de mixité sociale.

- **Mobiliser les outils nécessaires pour observer et orienter la production de logements et la programmation urbaine**

L'observation est indispensable à la définition et à la mise en œuvre du projet de territoire. Elle permet de faire émerger les besoins, de vérifier la portée des actions engagées et de suivre l'évolution des dynamiques territoriales. Le cas échéant, les orientations peuvent être ajustées et d'autres outils, adaptés à la nouvelle réalité, mobilisés.

- **Encourager la réhabilitation du parc de logement existant, en vue notamment d'une adaptation au vieillissement de la population et de l'amélioration de la performance énergétique**

Il s'agit d'encourager la réhabilitation des habitations qui ne correspondent plus aux normes en vigueur, aux attentes et aux besoins de la population actuelle et à venir. Il s'agit, entre autres, d'améliorer la performance énergétique des logements, d'anticiper les aménagements rendus nécessaires par le vieillissement de la population et de tenir compte de l'évolution des modes de vie.

Au-delà de l'observation, les collectivités disposent d'outils pour orienter la programmation de l'habitat. Les PLH peuvent par exemple fixer des objectifs par typologie de logements. Les PLU peuvent, quant à eux, formuler des orientations dans leur projet. Une présence forte de la puissance publique dans une opération est par ailleurs un moyen de garantir le respect de l'objectif de diversification (maîtrise foncière, règlement de ZAC).

- **Favoriser la remise sur le marché de logements vacants et mobiliser les outils visant la résorption de la vacance de longue durée participant à l'augmentation de l'offre de logements**

La création de résidences principales ne se limite pas à la construction neuve, même si celle-ci représente la filière de production majeure. Des logements actuellement hors marché peuvent le réintégrer. La vacance de longue durée s'explique généralement par une inadéquation de l'offre à la demande.

Dans de tels cas, encourager les propriétaires à réaliser des travaux est indispensable. Les collectivités peuvent agir dans ce sens en instaurant des aides à la réhabilitation du parc privé.

- **Dédier une partie de la production à la satisfaction des besoins des populations spécifiques, identifiés dans les PLH et dans les schémas départementaux**

(plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées, schéma des aires d'accueil des gens du voyage, schéma gérontologique).

## CONSTRUIRE EN INTELLIGENCE AVEC L'ENVIRONNEMENT

### 1 PORTER UNE DÉMARCHE PERMANENTE DE PROJET URBAIN D'INSERTION

Dans sa quête d'une agglomération durable, le SCoT s'attache à favoriser les projets de qualité. Cela requiert que ces opérations tiennent compte du site sur lequel elles s'implantent et des différents usages qui en seront faits, par les habitants, les riverains, les passants. Leurs impacts doivent être étudiés du point de vue de la biodiversité, de la trame verte et bleue, des paysages. Une approche globale de l'aménagement (habitat, transport) est recherchée.

#### 1.1 Recommandations

- **Les communes sont invitées à définir des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) dans les secteurs préférentiels de développement en renouvellement et en extension**

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP, définies à l'article L.123-1-4 du Code de l'urbanisme) sont un outil privilégié pour encadrer l'aménagement. S'appuyant sur un diagnostic (auquel elles peuvent faire référence entre autres en rappelant des formes urbaines existantes), les OAP sont composées le plus souvent d'un schéma et d'un texte expliquant les choix opérés. Elles définissent "les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune".

- **Porter une attention particulière au traitement de l'espace commun au sein des opérations nouvelles et à leurs accroches avec le tissu existant**

Une opération de qualité est un projet qui crée du lien, au sein de son périmètre et avec son environnement. Il est indispensable que les opérations nouvelles concèdent de l'intérêt aux espaces fédérateurs et intègrent des aménagements de qualité, en accord avec les pratiques des habitants.

De plus, une attention particulière doit être portée aux liaisons entre les constructions neuves et l'urbanisation plus ancienne. Il doit être facile de se rendre sur le site de projet et, inversement, ses habitants doivent pouvoir rejoindre aisément les autres quartiers. La gestion des transitions est également essentielle afin de ne pas donner l'impression aux passants de franchir des barrières en changeant de quartier.

- **Privilégier la logique de projet urbain et l'approche transversale dans la conception des opérations d'aménagement, notamment penser l'habitat en lien avec la desserte en transport en commun, les équipements, les commerces et services de proximité**

Dès l'amont du projet, il convient d'appréhender la complexité du territoire suivant une approche systémique. Il s'agit de penser les différentes composantes urbaines ensemble. La conception d'une opération nouvelle doit aborder les divers champs du développement urbain (habitat, transport, commerce, services) de façon transversale.

La prise en compte des interactions entre ces domaines permet d'anticiper les impacts d'une décision dans un secteur donné sur les autres. L'ensemble des politiques publiques qui affectent la ville, aux différentes échelles, est mis en cohérence.

• **Encourager un travail conjoint avec l'ensemble des opérateurs de la production de logements**

Il est essentiel de développer les échanges entre les acteurs qui participent au développement du territoire. Il convient de solliciter des experts des différents domaines concernés et de les amener à échanger sur leur façon de percevoir la ville d'aujourd'hui et de demain. Un tel dialogue permet une meilleure connaissance de l'autre. De plus, il éclaire les choix politiques et enrichit les pratiques professionnelles.

## 2 ENGAGER LA CONVERSION ENVIRONNEMENTALE DU PARC BÂTI

Le site d'implantation d'une opération présente des caractéristiques propres, des atouts et des contraintes, et s'insère dans un milieu. Si le mode de développement des dernières décennies est si décrié, c'est notamment parce qu'il a contribué à banaliser les paysages en proposant des formes urbaines monotypées et qu'il a détruit une partie du patrimoine naturel par une urbanisation peu attentive à son environnement. L'ambition de la ville durable est de définir des possibles sans créer de nouvelles vulnérabilités.

### 2.1 Recommandations

• **Veiller à ce que la construction neuve s'inscrive dans la géographie de son site d'implantation (patrimoine naturel et bâti, morphologie du terrain, typologie de l'architecture), en renouvellement urbain comme en extension**

Les habitations neuves et les nouveaux bâtiments à vocation économique, par leur volume, leur aspect, leur implantation respective, ont un impact important sur le paysage et l'ambiance de l'espace sur lequel ils s'insèrent. Selon le degré de prise en compte de cet environnement, les opérations peuvent améliorer ou dénaturer leur site d'implantation. Un diagnostic pertinent permet de dégager les atouts à préserver et à mettre en valeur (patrimoine naturel, vestige bâti). Le projet construit à partir de ce socle présente une qualité indéniable.

## 3 ACCROÎTRE LA RÉSILIENCE DE L'ARCHIPEL URBAIN

*Cf. DOO "Atténuer le changement climatique et la vulnérabilité du territoire".*





Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération tourangelle

# ORIENTATION ET OBJECTIFS

**ATTÉNUER  
LE CHANGEMENT CLIMATIQUE  
ET LA VULNÉRABILITÉ  
DU TERRITOIRE**

2030

OBJECTIF

# RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ AUX RISQUES MAJEURS

## 1 UN URBANISME RESPONSABLE POUR UNE AGGLOMÉRATION RÉSILIENTE

En tant que Territoire à Risque Important (TRI) d'inondation, l'agglomération tourangelle souhaite se doter d'une stratégie devant déboucher à terme sur un plan d'actions. L'aménagement se doit en outre d'être compatible avec les Plans de Prévention des Risques Inondation. Pour vivre et faire projet en intégrant ce risque, il s'agit de permettre à la ville densément peuplée de se renouveler tout en diminuant la vulnérabilité des populations et des biens. Les formes urbaines, qu'elles soient à vocation d'habitat ou d'activités et les méthodes constructives compatibles avec l'aléa, doivent se généraliser dans l'empreinte urbaine inondable pour atténuer l'impact des crues et favoriser le retour rapide à la normale. Les digues pouvant céder malgré un entretien régulier, il faut désormais intégrer dès la conception une probable défaillance de la protection et organiser de façon efficiente la gestion des épisodes de crise. Il s'agit par ailleurs de préserver les champs d'expansion des crues en développant la solidarité entre territoire inondable et non-inondable.

### 1.1 Objectifs

- **En zone inondable déjà urbanisée, dans le cadre de la mise en œuvre de son projet de développement territorial, le SCoT promeut le principe de proportionnalité entre l'intensité urbaine et le niveau de risque. Cette modulation tiendra compte :**

- **du niveau et des caractéristiques du risque connu** (hauteur d'eau, vitesse d'écoulement, risque de rupture de digue, zone de dissipation d'énergie derrière les digues en cas de rupture) ;
- **des secteurs préférentiels de développement** dans lesquels la densité est particulièrement recherchée (notamment les corridors de transports en commun en site propre) ;
- **du caractère opérationnel des plans communaux de sauvegarde ;**
- **des résultats d'études de réduction de la vulnérabilité.**

- **Les Programmes Locaux de l'Habitat et les Plans de Déplacement Urbain devront être compatibles avec cette modulation.**

- **Réduire au maximum l'impact du risque pour toute intervention conçue dans le tissu urbain inondable.**

L'adoption d'un urbanisme résilient devra permettre aux bâtiments et aux réseaux d'être le moins touchés possible par l'inondation et de retrouver un fonctionnement normal dans les meilleurs délais après la crise (ex : logement ou pièce hors d'eau, adaptation des fonctions et des usages des pieds d'immeubles situés sous le niveau des plus hautes eaux connues, adaptation des matériaux et des réseaux, limitation de l'imperméabilisation des sols, ou tout autre principe constructif répondant à cet objectif).

- **Conserver les champs d'expansion des crues et veiller à l'entretien du lit majeur**

Les champs d'expansion des crues sont des terres permettant aux eaux de s'étendre lors du débordement d'un cours d'eau. Ils assurent un stockage temporaire de l'eau et retardent son écoulement lorsque les débits sont importants. Les collectivités sont incitées à notamment favoriser l'activité agricole sur ces terres afin de permettre l'entretien du lit majeur du cours d'eau.

• **Limiter l'imperméabilité des sols en zone inondable**

La limitation de l'imperméabilisation des sols sera recherchée par :

- l'aménagement et le traitement de l'espace public (choix des matériaux)
- la gestion circonstanciée des emprises au sol, en fonction de la vulnérabilité et des enjeux urbains

• **Les communes devront s'assurer du caractère opérationnel de l'évacuation de la population sinistrée, des capacités d'accueil et d'hébergement hors zone-inondable et entretenir la mémoire du risque**

Toutes les communes soumises à un plan de prévention des risques d'inondation ont à réaliser un Plan Communal de Sauvegarde dont le caractère opérationnel devra être régulièrement testé afin de s'assurer du bon fonctionnement du dispositif, en constater les points faibles et les corriger.

Il convient par ailleurs de s'assurer de la coordination des plans communaux de sauvegarde et de développer la solidarité entre territoires inondables et non-inondables pour gérer de façon efficiente les épisodes de crise, notamment par l'accueil temporaire des populations sinistrées. En particulier des démarches devront être mises en œuvre pour identifier et gérer les terrains qui seront les points de rassemblements massifs de la population en cas d'évacuation.

**1.2 Recommandations**

• **Poursuivre les diagnostics de vulnérabilité des activités économiques et diffuser cette pratique aux autres fonctions urbaines**

Plus de 8.000 établissements économiques dont 4 entreprises classées SEVESO sont comptabilisés dans les territoires relevant de Plans de Prévention du Risque d'Inondation. L'Établissement Public Loire, avec le soutien des collectivités partenaires, propose de réduire la vulnérabilité aux inondations des entreprises en réalisant un diagnostic gratuit. En fonction du diagnostic réalisé, des conseils d'organisation et des recommandations techniques sont proposés et peuvent faire l'objet d'un cofinancement.

Cette pratique pourrait s'étendre aux autres fonctions urbaines (résidentiel, commerces, services, équipements) pour inciter à la mise en œuvre de travaux permettant l'adaptation du bâti existant au risque d'inondation, en s'appuyant sur le même type d'outils complétés d'Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH).

• **Engager à l'échelle du SCoT les mesures permettant de relocaliser les activités polluantes ou les établissements "sensibles" en-dehors des zones particulièrement exposées à l'inondabilité**

Dans les zones particulièrement exposées et à l'issue du diagnostic de vulnérabilité, il pourra être envisagé, dans le cadre d'une réflexion intercommunale, une relocalisation hors zone inondable des activités les plus polluantes (SEVESO notamment) et des établissements les plus sensibles (cf. carte de l'EIE : les établissements sensibles situés en zones inondables : établissements de secours, de sécurité, hébergement médicalisé).

• **Inciter à la solidarité entre territoires inondables et non-inondables**

Le développement urbain de certaines communes du SCoT est fortement contraint par le caractère inondable de leur territoire. Pour soutenir leur vocation d'espaces agraires, ainsi que leur rôle majeur dans la gestion des crues, le SCoT incite à mettre en place une solidarité active entre communes inondables et non-inondables.

• **Construire au-dessus des plus des plus hautes eaux connues**

Pour une meilleure sécurité des habitants, le SCoT recommande que dans les opérations d'aménagement ou de renouvellement urbain, les logements soient réalisés au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues.

• **Gérer les déchets suite à une crue majeure**

Le Scot recommande que les collectivités publiques s'assurent que le dispositif de collecte et de traitement des déchets est en mesure de prendre en compte les conséquences d'une crue majeure.

• **Réaliser une étude de vulnérabilité sur les ZACOM inondables**

Le Scot recommande la réalisation, dans les meilleurs délais, d'une étude de vulnérabilité sur les ZACOM des Fougerolles (La Ville-aux-Dames) et des Atlantes (Saint-Pierre-des-Corps) afin d'orienter les évolutions urbaines à venir et poser les bases d'une stratégie de développement.

## 2 ATTÉNUER L'IMPACT DU RISQUE TECHNOLOGIQUE

Le risque majeur industriel concerne un évènement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens ou l'environnement.

Avec près de 150 installations classées pour la protection de l'environnement et 7 établissements SEVESO, dont 3 seuil haut à Saint-Pierre-des-Corps, ce risque est bien présent au sein du tissu urbanisé du SCoT. S'ajoute à ce risque celui lié aux ouvrages de distribution et de transport de l'énergie. L'aménagement doit permettre de prévenir le risque technologique et le développement urbain s'y adapter.

### 2.1 Recommandations

• **Maîtriser l'urbanisation autour des sites présentant un risque majeur pour la population**

Les documents d'urbanisme doivent maîtriser l'urbanisation à proximité des sites à risque, de type SEVESO, et anticiper la prise en compte du zonage réglementaire futur (zones dans lesquelles les constructions nouvelles ou extensions seront interdites ou subordonnées au respect de prescriptions relatives à la construction ou à l'utilisation), dans l'attente de l'approbation des Plans de Prévention des Risques Technologiques prescrits.

• **Le SCoT incite les collectivités à ne pas implanter d'activités générant des risques ou/et des nuisances (sonores, olfactives) à proximité immédiate des lieux d'habitation**

## 3 RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ AUX MOUVEMENTS DE TERRAIN

Spécificité locale, le risque de mouvements de terrain liés aux effondrements de cavités, phénomènes difficilement prévisibles, représente un enjeu majeur par sa soudaineté, sa fréquence et le risque pour les populations. Il est couplé, sur notre territoire, au retrait-gonflement des terres argileuses pouvant entraîner des désordres sur le bâti.

Le SCoT s'attache à une plus grande prise en compte de ces risques par la maîtrise de l'urbanisation future des zones pouvant être impactées et le respect des règles de constructions visant à limiter les impacts du retrait-gonflement des argiles.

### 3.1 Objectifs

• **En l'absence de Plan de Prévention des Risques, prendre en compte les aléas de retraits-gonflements des terres argileuses dans les PLU, en faisant état de la connaissance du risque dans les documents d'urbanisme.**

- En l'absence de Plan de Prévention des Risques de mouvements de terrain, élaborer un diagnostic pour préciser le risque et mettre en œuvre les dispositions adaptées, lors de l'élaboration des PLU.

### 3.2 Recommandations

- Sensibiliser les futurs propriétaires à l'importance de mener une étude géotechnique lors de la délivrance du permis de construire ou du certificat d'urbanisme pour les zones soumises à l'aléa retrait-gonflement des sols argileux

## GARANTIR UNE GESTION DURABLE DE LA RESSOURCE EN EAU

### 1 OFFRIR UNE EAU POTABLE DE QUALITÉ ET RÉDUIRE LES PRÉLÈVEMENTS DANS LE CÉNOMANIEN

Le SCoT affiche l'ambition de réduire de 20% les prélèvements dans le Cénomaniens à l'horizon 2015, en recherchant des ressources de substitution et en mettant notamment 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 et à diminuer la vulnérabilité du système d'adduction d'eau potable en particulier en ce qui concerne les nappes alluviales, très vulnérables en cas de crue majeure ou de pollution accidentelle du fleuve. La solidarité au sein du SCoT est appelée à se renforcer pour assurer la mise en œuvre des préconisations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et du SDAEP.

#### 1.1 Objectifs

- **S'assurer en amont de l'ouverture à l'urbanisation des moyens à mettre en œuvre pour respecter les objectifs de réduction des prélèvements dans la nappe du Cénomaniens et assurer la sécurisation de l'approvisionnement** (optimisation des ouvrages existants, développement d'interconnexions, recherche de nouvelles ressources).
- **Adapter le zonage des PLU aux périmètres de protection des captages d'eau potable** afin d'assurer une occupation du sol contribuant à préserver la qualité de la ressource et favoriser les modes de gestion les moins polluants.

#### 1.2 Recommandations

- **Favoriser l'émergence d'un espace de gouvernance de l'eau potable permettant d'organiser la solidarité entre structures gestionnaires**  
Le territoire du SCoT se caractérise par un grand nombre de structures de distribution (10 syndicats ou communautés de communes, 16 communes, 1 syndicat de production) complexifiant la gestion de l'eau potable. La simplification de cette organisation par regroupement et/ou une solidarité accrue entre structures gestionnaires permettraient de gagner en efficacité pour atteindre l'objectif du SDAGE.
- **Veiller à sécuriser le système d'adduction d'eau potable par le développement d'interconnexions, en prévoyant notamment la sécurisation de l'alimentation électrique, en cas de crue, des captages situés en nappe alluviale**
- **Récupérer et réutiliser l'eau pluviale pour les usages extérieurs et certains usages intérieurs**

### 2 CONTRIBUER AU BON ÉTAT DES EAUX

Cet objectif passe par la limitation des rejets polluants dans les cours d'eau et les nappes phréatiques. La capacité de traitement des stations d'épuration est suffisante sur le territoire, et des travaux d'entretien et d'amélioration sont menés de façon continue sur ces stations. Le défi majeur relève désormais de la maîtrise quantitative et qualitative des eaux pluviales.

## 2.1. Recommandations

- **Poursuivre l'amélioration des systèmes d'assainissement non collectif**

Le bilan réalisé par le Service Public de l'Assainissement Non Collectif (SPANC) fait apparaître que 3% des dispositifs existants sur le SCoT nécessitent une réhabilitation urgente, 24% doivent faire l'objet d'une réhabilitation, 20% nécessitent des aménagements. Les collectivités sont invitées à encourager les propriétaires à mettre en œuvre les travaux nécessaires à la remise en état de ces installations.

- **Limiter l'imperméabilisation des sols en tissu urbanisé** (chaussées drainantes, places de stationnement enherbées, dalles en pierre poreuse, végétalisation de l'espace public) **et développer les murs, terrasses et toitures végétalisées.**

- **Éviter toute construction et installation génératrice de concentration de polluants à proximité des cours d'eau, en zone inondable, au-dessus des nappes phréatiques les plus vulnérables aux pollutions de surfaces** (nappe alluviale, nappes du calcaire lacustre, du Turonien et du Sénonien).

## 3 PROTÉGER ET RESTAURER LES ZONES HUMIDES

L'agglomération tourangelle se caractérise par une forte présence de l'élément "eau". Les zones humides remplissent des fonctions "d'infrastructures naturelles" essentielles, notamment comme exutoire des eaux de ruissellement et zone d'expansion des crues. À l'échelle nationale comme à l'échelle locale, elles sont cependant en régression, par comblement ou dégradation. C'est pourquoi le SCoT, en lien avec le SDAGE, affirme l'ambition de stopper l'altération et la disparition des zones humides, tout en faisant de ces espaces précieux un élément de valorisation du projet d'aménagement.

### 3.1 Objectifs

- **Protéger les zones humides dans les PLU et en faire un élément de valorisation des projets d'aménagement**

Un inventaire des zones humides de plus de 1 hectare a été réalisé. Ces zones humides, dont l'inventaire peut être complété, sont à protéger dans les plans locaux d'urbanisme.

Quelle que soit leur localisation, en tissu urbain, au sein de la trame verte et bleue ou de l'espace agricole, elles doivent faire l'objet d'actions de valorisation, en étant pleinement intégrées au projet d'aménagement.

- **Préserver des espaces tampons végétalisés le long des cours d'eau et des fossés pour prévenir les pollutions, en milieu urbanisé et non-urbanisé**

La bande tampon végétalisée est une bande de végétation spontanée ou implantée le long d'un cours d'eau. Elle permet d'épurer les eaux coulant vers les exutoires naturels.

### 3.2 Recommandations

- **Renforcer la connaissance des zones humides présentes sur leur territoire**, afin de les protéger et de mieux les prendre en compte dans l'aménagement.
- **Identifier le cheminement de l'eau de surface et en faire une composante du projet urbain** par la création de noues, d'ouvrages de régulation des eaux pluviales paysagés et intégrés à l'espace public.
- **Renforcer les continuités végétales le long des cours d'eau**  
Les bandes de végétation spontanées ou implantées le long d'un cours d'eau peuvent être renforcées (en superficie et par le choix d'un couvert végétal adapté au milieu traversé) pour améliorer les capacités d'épuration et le fonctionnement écologique du milieu.

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

### 1 MAÎTRISER LES CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE, DIMINUER LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET RECONQUÉRIR LA QUALITÉ DE L'AIR

Cet axe du SCoT réinterroge tous les champs du projet territorial. Pour rappel, la qualité de l'air, la maîtrise des consommations d'énergie et la diminution des émissions de gaz à effet de serre sont au cœur du **Document d'Orientations et d'Objectifs "changer les pratiques de mobilité"**. Les déplacements des véhicules motorisés sont en effet la principale source d'émission de gaz à effet de serre.

Le **Document d'Orientations et d'Objectifs** relative à l'orientation "**faire la ville autrement**" aborde aussi cette question à travers la question **du renouvellement urbain, de la ville des proximités** et de **l'encouragement à la réhabilitation du parc de logements existant, en vue notamment d'une amélioration de la performance énergétique**.

Les objectifs et orientations de l'orientation "**La nature, une valeur capitale**" traitent en outre la question du bois-énergie, et de la protection des massifs boisés qui jouent un rôle non négligeable de puits de carbone.

#### 1.1 Recommandations

- **Encourager la réalisation de Plans Climats Énergie Territoire pour les communes et leur groupement**

- **Renforcer les performances énergétiques et environnementales des projets d'urbanisme**

Les collectivités sont incitées à affirmer l'exemplarité de leurs projets urbains en étant notamment plus ambitieuses que la Réglementation Thermique en vigueur, particulièrement volontariste en matière de production d'énergie renouvelable, de traitement intégré des eaux pluviales, de limitation de l'imperméabilisation des sols et d'intégration de la trame verte et bleue dans le projet.

- **Réduire les consommations d'énergie de l'éclairage public et veiller à limiter la pollution lumineuse**

Les collectivités sont invitées à améliorer l'efficacité énergétique de leur réseau d'éclairage public, source importante d'économie d'énergie, tout en limitant la pollution lumineuse préjudiciable à la faune, à la flore et au paysage nocturne.

- **Promouvoir et privilégier les ressources produites localement (élevage, maraîchage, écomatériaux comme le bois ou le chanvre), l'utilisation des matériaux recyclés en particulier le recyclage sur place des matériaux issus de la déconstruction pour les opérations d'aménagement en renouvellement urbain, et/ou l'acheminement des matériaux par ferroutage.**

## 2 RENFORCER L'AUTONOMIE ÉNERGÉTIQUE DU TERRITOIRE EN DÉVELOPPANT LES ÉNERGIES RENOUVELABLES

La production d'énergie renouvelable est actuellement assez faible sur le territoire du SCoT puisqu'elle correspond à environ 2% des consommations. L'objectif du SCoT est de renforcer son autonomie énergétique en développant le recours aux énergies renouvelables : bois-énergie, solaire thermique et photovoltaïque, géothermie, éolien et récupération de chaleur à partir des réseaux urbains (eaux usées entre autres) notamment.

### 2.1 Objectifs

- **Étudier systématiquement les possibilités de recours aux énergies renouvelables dans la construction et la rénovation de maîtrise d'ouvrage publique**

Depuis la loi Grenelle 1, et notamment son article 8, les opérations d'aménagement faisant l'objet d'une étude d'impact ont l'obligation de procéder à une étude de potentiel de développement des énergies renouvelables pour la zone (art. L.128-4 du Code de l'urbanisme).

Pour affirmer l'exemplarité des projets de maîtrise d'ouvrage public, les collectivités doivent élargir la réflexion aux projets ne rentrant pas dans le cadre d'une étude d'impact. Après avoir fixé les ambitions du projet en termes d'isolation thermique du bâti, elles devront étudier les possibilités de recours aux énergies renouvelables, en veillant à l'équilibre économique du projet et pour le bâti à vocation résidentielle, en maîtrisant les coûts de sortie des logements.

- **Étudier dès la conception des opérations d'ensemble les possibilités de mutualisation des systèmes de production d'énergie**

Après l'estimation des consommations de l'opération, les collectivités devront étudier les possibilités de mutualisation des systèmes de production d'énergie (réseaux de chaleur), sur le site et à proximité.

- **Privilégier l'implantation de panneaux photovoltaïques soit en les intégrant au bâti, soit sur site orphelin (délaissé d'une activité humaine) sous réserve de réversibilité à l'issue de la période d'exploitation.**

Elle sera ainsi privilégiée hors des sites utilisés par l'activité agricole ou forestière.

### 2.2 Recommandations

- **Développer les énergies renouvelables sous réserve de bonne intégration paysagère des dispositifs techniques**

- **Encourager la mutation vers les énergies renouvelables des réseaux de chaleur alimentés à partir d'énergies fossiles**

- **Favoriser le développement de l'éolien dans les secteurs identifiés dans le schéma régional éolien.**

Deux communes sont concernées : Saint-Branches et Sorigny.

- **Conforter le développement des filières et l'implantation sur le territoire d'activités économiques tournées vers les techniques de hautes performances énergétiques, les énergies renouvelables et la valorisation des ressources locales**

### 3 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. Cette question apparaît de façon transversale dans le Document d'Orientation et d'Objectifs "la nature, une valeur capitale" à travers les objectifs et recommandations traitant de la trame verte et bleue et du socle agricole.

#### 3.1 Recommandations

Pour renforcer les capacités de résilience du tissu urbain, les collectivités sont incitées à :

• **Adapter les projets d'urbanisme et les constructions aux évolutions climatiques prévisibles** par :

- le développement de l'architecture bioclimatique ;
- une plus grande perméabilité et une végétalisation des espaces publics, des toitures et des façades ;
- une réintroduction de l'eau dans l'espace urbain pour réduire les phénomènes d'îlots de chaleur ;
- un développement de matériaux à fort albédo (matériaux renvoyant une grande partie de l'énergie solaire, limitant ainsi l'échauffement urbain) dans l'aménagement.

• **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

### 1 DIMINUER LES VOLUMES DE DÉCHETS COLLECTÉS, AMÉLIORER LEUR GESTION ET LEUR TRAITEMENT

Sur l'agglomération, en 2010, la production de déchets ménagers s'élève à environ 468 kg par habitant et par an. Si la réduction à la source des déchets est surtout liée aux pratiques des habitants, des entreprises et des services publics, le projet d'aménagement peut aussi contribuer à réduire les quantités de déchets collectés, à faciliter la collecte, le traitement et le recyclage.

#### 1.1 Objectifs

- **Dégager les espaces nécessaires à l'implantation des déchetteries, ou de tout autre équipement en faveur de la gestion des déchets, lorsqu'il existe un projet identifié (plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux), sans porter atteinte à la préservation des espaces naturels et des paysages**
- **Prévoir des emplacements pour le tri et la collecte des déchets ménagers dans la conception de toute opération d'aménagement ou bâtiment collectif**

#### 1.2 Recommandations

- **Favoriser la création des points de regroupements, des locaux à poubelles collectifs en périphérie des îlots pour faciliter la collecte des déchets**
- **Garder des disponibilités foncières pour le compostage collectif intégré à l'espace public dans les opérations d'aménagement**
- **Intégrer dans l'espace public les points d'apport volontaire et les enterrer pour diminuer les nuisances sonores**

### 2 APAISER L'ENVIRONNEMENT SONORE

Les transports motorisés sont la première source de pollution sur l'agglomération. Ils sont aussi la première source de nuisances sonores. Pour améliorer la qualité de vie des habitants, les collectivités doivent favoriser les modes de déplacements les moins bruyants et veiller à protéger et à éloigner les zones d'habitat des axes générateurs de bruit. La valorisation de la trame verte et bleue est par ailleurs un des leviers privilégiés pour offrir un environnement sonore apaisé aux habitants. La question de l'environnement sonore renvoie donc aux objectifs et recommandations contenus dans le DOO "la nature, une valeur capitale" et "changer les pratiques de mobilité".

## 2.1 Objectifs

Plus spécifiquement, le SCoT demande aux collectivités de :

- **Être compatible dans les PLU avec les cartographies du bruit du Plan de Prévention d'exposition aux Bruits (PEB).**

- **Veiller à la qualité de l'environnement sonore dès la conception du projet d'aménagement**, par un diagnostic des sources de bruit inhérentes au projet et à son environnement.

Les solutions pour apaiser l'environnement sonore passent par un croisement de la problématique des déplacements sur le quartier avec la composition urbaine, la conception et l'orientation du bâti, le traitement paysager ainsi que les dispositifs antibruit.

## 2.2 Recommandations

- **Élaborer un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement à l'échelle du SCoT.**

- **Résorber les points noirs du bruit**

Exemple : isolation acoustique des logements, bâtiments d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale situés en zone de bruit, mise en place de revêtements routiers silencieux, de dispositifs antibruit intégrés au niveau paysager.

- **Définir des secteurs de vigilance "bruit" autour des gares**

Dans ces secteurs, privilégier notamment bureaux, commerces, locaux d'association, dans la mesure du possible côté voie, et/ou adapter l'orientation des bâtiments et l'aménagement intérieur pour isoler les pièces de vie du bruit.

## 3 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.

### 3.1 Recommandations

- **Cartographier dans les PLU les sols pollués ou potentiellement pollués pour conserver la mémoire, à partir des bases existantes complétées par le savoir local (techniciens, élus.)**

## 4 GÉRER LES MATÉRIAUX NOBLES DE FAÇON RAISONNÉE

Seules trois carrières d'alluvions et de roches calcaires sont en activité sur le territoire du SCoT. Face à une exploitation de matériaux assez peu active, 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 conséquence sur l'environnement, entre la destruction d'écosystèmes pour extraire les matériaux, leur transformation et leur transport.

Les collectivités locales et territoriales ont une responsabilité importante pour utiliser de façon raisonnée ces matériaux nobles et inciter à l'utilisation des matériaux recyclés dans le BTP.

Enfin, la remise en état des carrières locales en fin d'exploitation peut s'avérer une opportunité pour la création d'espaces favorables aux loisirs ou/et à la biodiversité.

#### 4.1 Recommandations

- **Privilégier l'utilisation des matériaux recyclés pour les opérations réalisées par les collectivités publiques et leurs établissements** et/ou l'acheminement des matériaux par ferroutage.

Lors d'opérations de renouvellement urbain, les matériaux issus de la déconstruction peuvent par exemple faire l'objet d'un tri pour une réutilisation ultérieure.

- **Réhabiliter les carrières en fin d'exploitation en concevant des projets à vocation récréative, écologique ou économique** (agriculture, centre de stockage des déchets inertes) partagés par l'ensemble des acteurs concernés (habitants, gestionnaires des sites Natura 2000, élus locaux, carriers).

Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération tourangelle

# ORIENTATION ET OBJECTIFS

**CHANGER  
LES PRATIQUES  
DE MOBILITÉ**

2030

OBJECTIF

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

## 1 FAIRE LA VILLE DES PROXIMITÉS POUR FAVORISER LES DÉPLACEMENTS DE COURTE DISTANCE

**56% des déplacements des habitants du SCoT font moins de 3 kilomètres.** Ce chiffre montre l'intérêt de mettre en place des mesures pour encourager les modes actifs (marche et vélo), particulièrement performants pour les trajets de courte distance. Les choix d'urbanisation sont déterminants afin d'orienter les mobilités. Le SCoT doit orienter un urbanisme à l'échelle du piéton et du cycliste.

### 1.1 Objectifs

- **Assurer la perméabilité des îlots urbains**

La ville "poreuse" est un concept à développer au travers des PLU sur le territoire du SCoT, afin d'encourager les mobilités actives. À ce titre, le SCoT demande que chaque commune travaille sur la mise en place d'un réseau doux maillé, dont sa réalisation sera facilitée par la préservation de traversées au sein des îlots urbains à créer ou en renouvellement. Pour faciliter la mise en œuvre de la perméabilité des îlots urbains, des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) pourront être inscrites dans les PLU.

### 1.2 Recommandations

- **Développer les services destinés aux mobilités cyclables**

Le développement des déplacements à vélo ne repose pas uniquement sur la constitution d'un réseau performant. Une véritable politique sur les mobilités douces doit s'accompagner de la mise en œuvre de services. Les mesures mises en place ces dernières années (vélociti, vélopôle, marquage des vélos, aides à l'achat de vélos électriques et de vélos pliants, site internet "géovélo") pourront utilement être complétées notamment par :

- la création d'une structure d'accueil et de services dédiée aux vélos aux gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps ;
- la poursuite du développement des stationnements vélos aux abords des équipements recevant du public.

- **Mettre en place des moyens pour entretenir et gérer le réseau cyclable et les cheminements piétons**

Il est important de maintenir un bon niveau de qualité du réseau doux. Le SCoT invite donc les collectivités et leurs groupements compétents en matière de politique cyclable et de voirie à disposer d'un budget annuel d'entretien de leur réseau cyclable et des espaces piétons. Le SCoT recommande également qu'une veille régulière de l'état du réseau cyclable soit effectuée pour assurer le bon entretien des itinéraires.

## 2 DÉPLOYER UNE OFFRE MULTIMODALE ADAPTÉE SUR TOUS LES TERRITOIRES

• **Parvenir à réduire l'usage de la voiture est un objectif qui ne peut être atteint par l'intensification de l'usage d'un seul autre mode.** C'est un "bouquet" de mobilités que l'usager doit avoir à disposition pour faire son choix modal. Le SCoT pose donc les conditions pour un développement articulé des offres de transport, à toutes les échelles de son territoire.

### 2.1 Objectifs

• **Poursuivre le développement des réseaux de transports collectifs urbains dans une logique d'intermodalité** (pôles d'échanges, tarification, billettique, complémentarité des réseaux)

Le SCoT demande que le réseau de transport collectif urbain se développe en tenant compte des interfaces avec les autres réseaux de transport qui desservent le territoire. Les communes devront ainsi mettre en œuvre les outils pour favoriser l'émergence et l'organisation d'espaces d'interconnexion. L'objectif à terme est d'optimiser l'offre globale de transports publics par un jeu de complémentarité des services pour former un réseau unitaire.

• **Inscrire le développement et l'harmonisation des réseaux cyclables dans les PLU**

Pour développer la pratique du vélo dans le territoire du SCoT, les réseaux cyclables doivent répondre à des critères d'exigence sur la sécurité, la continuité des itinéraires, la signalisation et la qualité des revêtements.

À ce titre, le SCoT demande aux communes, au travers de leur PLU, de favoriser l'essor des itinéraires cyclables, en utilisant notamment l'outil des emplacements réservés.

### 2.2 Recommandations

• **Favoriser la cohérence des autres réseaux de transports collectifs pour faciliter les échanges entre les modes**

Dans la logique d'une complémentarité assurée entre les différents réseaux de transports publics, le SCoT recommande aux gestionnaires de réseaux de s'entendre pour garantir les interfaces entre les services, notamment au niveau des jonctions entre les lignes urbaines et interurbaines.

• **Favoriser le développement et l'interconnexion d'un réseau cyclable sur l'ensemble du territoire**

Le niveau de développement du réseau cyclable n'est pas homogène sur le territoire du SCoT. Des secteurs restent fortement dépourvus en aménagements cyclables.

À ce titre, le SCoT recommande aux communes et à leur groupement :

- la mise en synergie des réseaux cyclables communaux et intercommunaux, dans le but d'unifier un réseau cyclable sur l'ensemble territoire du SCoT ;
- l'identification d'axes cyclables structurants, permettant des liaisons intercommunales qui desservent le cœur des bourgs.

### 3 FAIRE DES PÔLES INTERMODAUX, LES POINTS D'ARTICULATION DE LA MÉTROPOLE ET DE LA PROXIMITÉ

**L'intermodalité passe par le renforcement ou la création de lieux de concentration de plusieurs offres de mobilité.** Le SCoT permet de formuler une stratégie de développement de ces lieux et pose les conditions pour favoriser l'accès à plusieurs modes de transports en différents lieux du territoire.

#### 3.1 Objectifs

- **Renforcer le rôle multimodal des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps**

En tant que pôle d'échange métropolitain, les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps occupent le 1<sup>er</sup> niveau des lieux d'intermodalité. Néanmoins, ces deux gares n'offrent pas les conditions optimales d'un véritable Pôle d'Échange Multimodal (PEM), malgré la conjonction de plusieurs modes de transport. Le SCoT demande donc que ces deux pôles d'échange fassent l'objet d'une réflexion approfondie à la fois dans leur entité propre et dans leur interdépendance (liaisons à assurer entre les deux sites).

- **Développer les parkings-relais de tailles variées tout au long des lignes de transports collectifs performants, y compris dans les communes périurbaines**

Le SCoT demande la création de parkings-relais le long de toutes les lignes de transport en commun performantes, mais avec une capacité qui varie selon leur localisation et la densité de l'offre de transport. Dans cette perspective, le SCoT recommande la mise en place d'un système de veille foncière pour assurer la réalisation d'un parking-relais au moment opportun.

- **Associer la création de nouvelles haltes ferroviaires aux réflexions sur le développement de l'étoile ferroviaire de Tours**

Le développement de l'étoile ferroviaire de Tours est une exigence forte des acteurs du territoire. Les réflexions récentes montrent l'intérêt de créer de nouveaux points d'arrêt sur le réseau qui dessert le territoire du SCoT :

- une halte ferroviaire au carrefour de Verdun à Tours : situé sur un tronçon commun de lignes ferroviaires desservant le Nord, l'Ouest et l'Est de l'agglomération, avec une liaison possible vers la gare de Tours Centre, le carrefour de Verdun sera desservi en 2013 par la première ligne de tramway et la première ligne de bus à haut niveau de service. Un véritable pôle multimodal doit émerger sur ce site, en complémentarité des gares de Tours Centre et de Saint-Pierre-des-Corps ;
- une halte ferroviaire à La Riche : le site envisagé se situe à la convergence des lignes ferroviaires venant du Nord et de l'Ouest de l'agglomération, mais aussi dans un secteur en pleine mutation urbaine ;
- une halte ferroviaire aux Gués de Veigné : située sur la ligne de Loches, à proximité de la ZAC des Gués de Veigné, celle-ci ne peut s'envisager que dans le cas d'une dynamisation forte de la ligne ferroviaire (TER renforcé, voire tram-train) ;
- une halte ferroviaire à La Ville-aux-Dames : à la convergence de lignes ferroviaires venant de l'Est de l'agglomération, le site envisagé apparaît intéressant en termes de rabattement depuis les communes voisines. Toutefois, le faisceau ferroviaire semble complexe, rendant nécessaire une analyse fine pour l'implantation d'un point d'arrêt en ce lieu ;
- une halte ferroviaire sur la commune de Fondettes : une réflexion reste à poursuivre concernant la création d'un tel dispositif sur cette commune.

## 4 MIEUX GÉRER LES DÉPLACEMENTS LIÉS AUX ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

**La desserte des zones économiques reste une exclusivité des modes routiers.** Les alternatives à la route sont à ce jour limitées, notamment en raison de l'implantation et des aménagements des zones économiques existantes. Le SCoT cherche donc à réorienter l'organisation des activités pour limiter les impacts des circulations routières de marchandises sur son territoire.

### 4.1 Objectifs

- **Définir une stratégie pour la circulation des marchandises et leur acheminement en milieux urbains**

Les livraisons de marchandises impactent fortement le fonctionnement des communes, tant au niveau de la circulation routière que des nuisances subies par les riverains et chalands. Pour autant, l'attractivité économique des centres-villes et zones commerciales doit se maintenir. C'est la gestion des modalités de livraison qui doit permettre la cohésion entre attractivité économique et maîtrise des nuisances. À ce titre, le SCoT demande le lancement d'une réflexion, a minima à l'échelle de son territoire, pour améliorer la circulation des marchandises.

- **Aménager les zones économiques de façon à développer et sécuriser, les déplacements à pied, en vélo et en transports collectifs**

Les zones économiques sont des espaces aménagés principalement pour les circulations routières. Le SCoT demande que toutes les zones économiques bénéficient d'aménagements de leurs dessertes internes en faveur des piétons et des vélos. Ces aménagements devront sécuriser et conforter ces circulations. Les aménagements devront prévoir également la circulation aisée des transports en commun.

### 4.2 Recommandations

- **Planter les activités en priorité sur les zones desservies ou "desservables" par les transports collectifs**

Le SCoT recommande que les implantations d'entreprises s'effectuent préférentiellement sur les zones économiques qui bénéficient déjà d'une desserte en transport collectif, et dont les voiries facilitent la circulation des cars/bus et des modes doux.

- **Préserver les emprises ferroviaires situées à proximité des zones économiques ou celles pouvant accueillir des fonctions logistiques**

Le SCoT conseille que des règles de préservation des figurant aux PLU soient appliquées aux espaces économiques voisins du réseau ferroviaire, en particulier ceux situés à proximité des zones urbaines existantes. Cette recommandation doit permettre de mobiliser du foncier au moment opportun pour assurer la cohérence entre le développement économique et la desserte ferroviaire. Dans cette même perspective, le SCoT invite les gestionnaires du réseau ferré à préserver les emprises ferroviaires situées à proximité des zones économiques, dans l'objectif de développer leur usage pour le transport des marchandises, et/ou de celui des salariés.

- **Poursuivre la réalisation de plans de mobilité pour une meilleure gestion des déplacements liés aux activités économiques**

Le SCoT encourage les entreprises du territoire à s'engager dans une démarche de plan de mobilités (plan de déplacements d'entreprises, plan de déplacements de zones, plan de déplacements d'administration), afin d'adapter au plus juste l'offre globale de transport avec le rythme d'activité de leurs salariés, et d'instaurer des services pour limiter les déplacements.

Cette démarche doit permettre d'aboutir à des actions impactant l'aménagement des zones, comme la mutualisation des parkings, l'aménagement de cheminements doux.

• **Favoriser l'inscription dans les PLU, d'emplacements réservés pour l'implantation de sites logistiques adaptés à l'acheminement des marchandises sur les derniers kilomètres**

Le dernier kilomètre est le maillon final de la chaîne complète du transport de marchandises. Ce dernier chaînon impacte directement le fonctionnement de la ville, notamment par la présence de véhicules parfois inadaptés au gabarit des voies et aux emplacements de livraison. Le SCoT recommande donc aux PLU d'utiliser l'outil des emplacements réservés pour l'implantation d'espaces logistiques afin de mutualiser la livraison finale des marchandises dans les commerces des centres urbains, notamment de la ville centre. Le SCoT préconise de conserver des espaces à proximité des voies ferrées, dans la perspective d'un développement futur du fret ferroviaire.

## DONNER PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DURABLES

### 1. FAIRE DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE LE SOCLE DES NOUVELLES MOBILITÉS D'AGGLOMÉRATION

L'étoile ferroviaire de Tours connaît une redynamisation depuis plusieurs années. Ce long processus nécessite des investissements importants, pour lesquels des garanties sur l'urbanisation et l'aménagement sont nécessaires. Le SCoT recherche donc à renforcer le lien entre le développement des secteurs destinés à connaître une nette amélioration de la desserte par le train et l'offre ferroviaire à mettre en place. Cette articulation pourrait s'organiser et se régler via le procédé du contrat d'axe.

#### 1.1 Objectifs

- **Développer en priorité l'urbanisation mixte et dense dans les secteurs situés à proximité des gares ferroviaires**

La densité de l'étoile ferroviaire sur le territoire du SCoT demeure un atout à valoriser, même si les dessertes restent fortement inégales selon les axes et les gares. L'analyse du territoire a montré la pertinence d'identifier plusieurs gares TER possédant un potentiel de développement urbain, au regard de leur urbanité actuelle, et de leur localisation sur le réseau ferroviaire. Le périmètre d'application de cette orientation correspond à un rayon théorique de 1.000 mètres autour des gares TER suivantes :

- Axe Tours/Châteaudun : gares de Monnaie, de Notre-Dame-d'Oé et de La Membrolle-sur-Choisille ;
- Axe Tours/Chinon : gare de Ballan-Miré ;
- Axe Tours/Loches : gares de Montbazou et d'Esvres-sur-Indre ;
- Axe Tours/Vierzon : gare de Montlouis-Véretz ;
- Axe Tours/Amboise : gare de Montlouis Centre ;
- Axe Tours/Poitiers : gare de Monts.

Dans ces "espaces gare", le SCoT demande d'augmenter l'urbanisation du point de vue de la densité de logements, mais aussi de la diversification des fonctions urbaines. Cette urbanisation renforcée reste toutefois soumise aux conditions édictées par le PPRi (document en cours de révision), et de manière plus globale, en respect de l'environnement des sites (trame verte et bleue et secteurs agricoles à enjeux).

#### 1.2 Recommandations

- **Poursuivre la modernisation du réseau ferroviaire**

L'état actuel de certaines lignes ferroviaires n'est pas en adéquation avec la volonté d'intensifier l'urbanisation autour des gares situées sur ces lignes. Pour créer cette relation, le SCoT invite les autorités compétentes à accélérer le processus de modernisation des lignes suivantes :

- Tours/Loches : mettre à niveau la ligne dans la perspective d'une desserte TER renforcée, pouvant évoluer à plus long terme par un service de type tram-train ;
- Tours/Châteaudun, Tours / Vierzon et Tours / Chinon : renforcer la fréquence et les amplitudes des services ;
- Tours/Amboise : augmenter les capacités de circulation ;
- complexe des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps : moderniser les infrastructures et augmenter les capacités de circulation pour permettre le développement de l'ensemble des branches ferroviaires ;
- il est entendu que la modernisation du réseau ferroviaire doit tenir compte des possibilités de création de nouvelles haltes (*cf. DOO "faire des pôles intermodaux, les points d'articulation et la métropole et de la proximité"*).

## 2 FAIRE DES AXES FORTS DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS, DES POINTS D'APPUI DE NOUVEAUX PROJETS ET DE NOUVELLES PRATIQUES

**Pour garantir l'efficacité d'un transport collectif performant, l'intensification urbaine est également nécessaire dans les tissus urbains existants.** Pour ce faire, le SCoT recherche l'optimisation des corridors bien desservis, en y priorisant le développement urbain et en y confortant la mixité.

### 2.1 Objectifs

- **Augmenter l'intensité urbaine dans le corridor de la première ligne de tramway, et dans les corridors à potentiel TCSP identifiés par le PDU**

La mise en service de la première ligne de tramway est un événement majeur pour l'agglomération tourangelle. Le SCoT demande de développer prioritairement les projets urbains dans le corridor de la ligne de tramway, à savoir dans une bande de 500 mètres de part et d'autre de la ligne. La poursuite du développement des lignes TCSP est une volonté affirmée. L'orientation appliquée pour la ligne de tramway doit par conséquent s'appliquer également dans les corridors des futures lignes TCSP inscrites dans le PDU.

- **Accroître l'offre et la qualité de service des transports collectifs dans les corridors à potentiel TCSP identifiés par le PDU**

Au-delà de la première ligne de tramway d'autres secteurs nécessitent une desserte performante par les transports collectifs. Le SCoT appelle le déploiement d'une offre améliorée dans les corridors à potentiel TCSP à identifier dans le PDU. Cette amélioration portera sur :

- la fréquence ;
- l'amplitude ;
- la priorité donnée par rapport à la circulation automobile ;
- l'identité globale de la ligne ;
- l'aménagement des stations ;
- le matériel roulant.

- **Garantir l'accessibilité multimodale des points d'accès aux transports collectifs, avec une priorisation pour les modes actifs**

Qu'ils soient de niveau métropolitain, d'agglomération ou local, les pôles d'échange existants ou à créer sur le territoire du SCoT devront être accessibles par l'ensemble des modes. Toutefois, le SCoT demande que les accès piétons et cyclables soient tous confortables et sécurisés, et que chaque pôle d'échange offre au minimum quelques places de stationnement à destination des vélos. Plus globalement, l'ensemble des arrêts de transports collectifs, quelle que soient sa fréquentation et sa localisation, devra proposer des cheminements répondant aux normes d'accessibilité depuis les quartiers environnants. Cette mesure reste conforme à la loi sur l'accessibilité du 11 février 2005.

- **Au travers des PLU, adapter l'offre de stationnements publics dans les secteurs desservis par les transports collectifs performants**

Pour renforcer l'attractivité des transports collectifs, le SCoT recommande d'adapter les capacités de stationnements publics dans les secteurs irrigués par un ou plusieurs réseaux de transports collectifs performants. Plus précisément, le SCoT demande que l'adaptation se traduise par une réduction du nombre de places, notamment gratuites, dans les centres urbains desservis par des lignes urbaines. Les secteurs périurbains, notamment autour des gares TER, devront faire l'objet d'une analyse spécifique afin de :

- proposer suffisamment de places pour éviter des débordements sur les espaces publics voisins ;
- limiter le nombre de places pour inciter le rabattement sur les transports collectifs à pied ou à vélo, et éviter de nuire au cadre de vie des riverains.

- **Au travers du PDU et des PLU, ajuster les normes de stationnement pour les constructions à vocation résidentielle et économique dans les secteurs desservis par les transports collectifs performants**

Le SCoT exige au PDU de proposer des normes de stationnement plafond pour les activités économiques dans les secteurs desservis par les transports collectifs performants. Il demande aux PLU d'adapter les normes de stationnement à usage résidentiel en fonction de la desserte par les transports en commun performants.

Les orientations ci-dessus correspondent aux objectifs fixés dans les démarches d'élaboration des contrats d'axes. Le SCoT n'impose pas la mise en place de tels contrats, mais les recommande car ils permettent d'assurer l'ensemble des interfaces entre l'urbanisation d'un secteur et ses besoins et contraintes de desserte et d'accessibilité.

### 3 METTRE L'ESPACE PUBLIC AU SERVICE DES MODES DE DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS À LA VOITURE

L'essor de la voiture a contribué au développement des voiries et des stationnements, déséquilibrant ainsi le partage des espaces publics entre la voiture et les autres usagers. La qualité de l'environnement urbain s'est dégradée au profit de l'accessibilité automobile, jusqu'au cœur des centres urbains. Le SCoT a pour objectif de rééquilibrer les emprises publiques au profit des modes actifs et des transports collectifs.

#### 3.1 Objectifs

- **Les PLU devront, au travers des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), prendre en compte la réduction de l'espace affecté aux circulations routières dans les secteurs urbains centraux**

Le territoire propose encore un nombre important d'axes urbains composés de voiries surdimensionnées pour les trafics routiers, au détriment des emprises réservées aux autres modes. Le SCoT demande, que ces axes fassent l'objet d'aménagement, en veillant à la mise en sécurité des modes les plus vulnérables.

- **Réduire les coupures urbaines et naturelles par la création de nouveaux franchissements piétons et cyclables ou par l'amélioration des ouvrages existants**

Le SCoT préconise d'assurer la sécurité et le confort des accès piétons et cyclables sur tous les ouvrages de franchissement, sauf les autoroutes et les voies classées à grande circulation. Le SCoT recommande également d'envisager la création de nouveaux franchissements pour les modes actifs, dans le cas où les conditions de traversée des ouvrages existants ne peuvent s'améliorer sensiblement.

- **Dans le cœur métropolitain, privilégier l'offre de stationnement public en ouvrage plutôt que sur voirie**

L'espace public est précieux, encore plus en milieu urbain dense. C'est pourquoi, le SCoT appelle à mettre en place des moyens pour rendre l'usage des parkings publics en ouvrage plus intéressant que les places proposées sur les voiries (tarification, signalétique, accès, aménagement des parkings en ouvrage). Cette orientation doit aboutir à la réduction du nombre de places de stationnement sur voirie, afin d'affecter ces espaces à la circulation des transports collectifs et aux modes actifs, et participer ainsi à l'embellissement de l'environnement urbain.

### 3.2 Recommandations

- **Mettre en place des dispositifs pour la création de parkings à usage mutualisé de la voiture (covoiturage, autopartage)**

De nouveaux usages de l'automobile émergent sur le territoire du SCoT, au travers du partage d'un véhicule par plusieurs personnes. À ce titre, le SCoT :

- invite les PLU à faciliter la création de parcs de stationnement à destination des résidents, dans les quartiers de ville qui subissent une forte pression sur le stationnement. Cette mesure doit permettre de libérer les voiries actuelles occupées par des voitures "ventouses" ;
- invite également les PLU des communes du cœur métropolitain à inscrire des emplacements dédiés au stationnement des véhicules d'autopartage, dont le service ouvert en 2012, devrait s'étendre au fil des ans ;
- propose le développement de points de covoiturage aux abords des axes routiers structurants. Les PLU des communes concernées devront faciliter leur création en réservant des emplacements à cet effet.

## 4 OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT D'UN RÉSEAU VIAIRE CONSTANT

**La densité du réseau de voirie facilite les déplacements automobiles sur le territoire du SCoT.** Le diagnostic a montré un nombre limité de points de difficulté, rendant de nombreux trajets plus performants en voiture qu'avec d'autres modes. Le SCoT recherche donc à limiter le développement du réseau viaire pour réduire les impacts des circulations routières sur le territoire, mais aussi restreindre l'écart des temps de trajets entre automobile et transports collectifs.

### 4.1 Objectifs

- **Mettre en place les actions pour améliorer les points de ralentissement identifiés**

Les simulations de trafics réalisées avec le logiciel de modélisation multimodal identifient quelques points de ralentissement de la circulation routière à l'heure de pointe du soir (la plus chargée de la journée). Le SCoT souhaite que les aménagements permettant le traitement de ces points puissent être engagés.

- **Engager une réflexion approfondie sur le réaménagement du corridor A10 dans sa section urbaine, pour réduire les nuisances liées aux trafics routiers**

Le SCoT recommande le lancement d'une réflexion sur l'A10 dans la traversée de l'agglomération, en particulier la section parallèle au boulevard Georges Pompidou. L'objectif de cette démarche est de déterminer les aménagements de court, moyen et long termes permettant, tout en assurant le maintien des fonctionnalités autoroutières, de limiter les nuisances et d'envisager une ré-urbanisation du site.

### 4.2 Recommandations

- **Envisager l'amélioration du réseau viaire avant d'envisager la création de toute nouvelle route**

Le réseau viaire sur le territoire du SCoT est dense, et la circulation routière y est plutôt fluide. Par conséquent, la SCoT demande d'optimiser le réseau existant avant d'engager la réalisation d'une nouvelle route. Par optimiser, le SCoT entend la recherche de la réduction des vitesses, dans le but de garantir les temps de trajets. Cette mesure permet également de limiter la consommation des espaces impactés par les extensions et créations successives des voiries.

## FAIRE CONVERGER LES ACTEURS POUR UN URBANISME DES MOBILITÉS

### 1 PRODUIRE DES FORMES URBAINES FAVORISANT LES MOBILITÉS DURABLES

**La marche et le vélo sont des modes de déplacement performants en milieu urbain constitué, à condition de proposer un urbanisme adapté à ces pratiques de mobilité.**

Au travers du SCoT, il convient donc d'inciter la mise en place d'actions à l'usage du vélo et de la marche, pour faire de ces modes le cœur des mobilités dans l'agglomération.

#### 1.1 Objectifs

- **Implanter des locaux destinés au stationnement des vélos dans tous les nouveaux bâtiments (logements collectifs et activités)**

Le SCoT demande au PDU d'inscrire des normes de stationnement des vélos dans les bâtiments à usage d'habitation en se basant sur la surface de plancher et à usage économique en se basant sur le nombre de salariés ou la surface de vente.

- **Urbaniser en priorité dans les secteurs desservis par les transports collectifs performants** (Cf. "Faire la ville autrement").

- **Développer les tissus mixtes et denses desservis par les transports collectifs performants** (Cf. "Faire la ville autrement").

#### 1.2 Recommandations

- **Anticiper la réglementation sur l'installation de locaux destinés au stationnement des vélos dans tous les bâtiments existants (logements collectifs et activités), pour être en conformité avec la loi au 1<sup>er</sup> janvier 2015**

Le SCoT propose que cette obligation légale soit anticipée par les gestionnaires d'immeubles (syndicats de copropriétés, gérants de baux commerciaux, gérants d'équipements publics) et qu'il soit d'ores et déjà recherché des solutions pour offrir du stationnement à destination des vélos, répondant aux critères d'accessibilité définis par la loi.

### 2 FAIRE DES ESPACES DE MOBILITÉS DES LIEUX D'INTENSITÉ URBAINE

**Les mobilités urbaines et les besoins des voyageurs évoluent.** Le temps de transport doit prendre de la valeur, pour ne pas avoir l'impression de "perdre son temps". Le SCoT a pour objectif de faire des points d'intermodalité des lieux de vie, des points de centralité où la fonction "transport" n'est plus unique.

#### 2.1 Objectifs

- **Associer création de pôles d'échange et projets urbains pour regrouper plusieurs fonctions en un même lieu (activités, services, logements, mobilités)**

La création ou le renforcement des pôles d'échange, qu'ils soient de niveau métropolitain, d'agglomération ou local, devra rechercher l'établissement de fonctions variées intégrées dans un projet urbain. Ainsi, les pôles d'échange sont destinés à devenir des lieux de vie urbaine.

### 3 PARTAGER UNE CULTURE COMMUNE POUR COORDONNER LES ACTIONS

Les échanges entre acteurs de l'urbanisme, de la voirie et des mobilités peuvent être renforcés pour mieux coordonner une politique de mobilité et de développement cohérent du territoire. **Faire évoluer les pratiques professionnelles afin d'instaurer une meilleure prise en compte des contraintes de chacun apparaît comme une condition nécessaire à la mise en œuvre du SCoT.**

#### 3.1 Objectifs

- **Mettre en place un observatoire des mobilités**

Le territoire du SCoT ne dispose pas à ce jour d'un outil d'observation. C'est pourquoi, le SCoT suggère la création d'un observatoire des mobilités, dont les analyses s'élargiraient à l'observation de l'évolution urbaine du territoire.

La connaissance sur les mobilités permet :

- de comprendre et de faire accepter les mesures instaurées ;
- de mesurer les effets des actions mises en place ;
- de communiquer et de justifier les investissements réalisés.

#### 3.2 Recommandations

- **Intégrer à chaque projet urbain et/ou de mobilité, l'ensemble des acteurs de la mobilité et de l'urbanisme (autorité organisatrice des transports, gestionnaires voiries, services urbanisme)**

Pour limiter le risque de projet "transport" en contradiction avec des enjeux urbains, et inversement, le SCoT attend que tous les acteurs de la mobilité et de l'urbanisme se concertent pour chaque projet réalisé.

Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération tourangelle

# ORIENTATION ET OBJECTIFS

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

2030

OBJECTIF

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

### 1 DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ ET LE TRAVAIL EN RÉSEAU À L'ÉCHELLE DE L'ESPACE OUEST EUROPÉEN

Le lien avec la métropole francilienne et ses différents grands pôles d'échange multimodaux est vital pour l'agglomération. S'il est nécessaire de préserver la qualité de cette connexion, il y a également lieu d'en développer de nouvelles, qu'elles soient physiques ou immatérielles avec d'autres métropoles.

#### 1.2 Recommandations

- **Veiller et le cas échéant agir pour que le territoire reste bien relié à la métropole parisienne**

Il s'agira de veiller à ce que la desserte TGV reste performante et que l'accès direct à l'aéroport de Roissy puisse également être maintenu.

- **Assurer la pérennité et l'efficacité des infrastructures de connexion de l'agglomération au reste du territoire national ou international**

Cette recommandation vaut tout autant pour le complexe ferroviaire des gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps que pour l'aéroport.

- **Mettre à profit la LGV pour renforcer les coopérations avec le Sud-Ouest**

En effet, la mise en service à l'horizon 2017 de la liaison ferroviaire à grande vitesse depuis Tours vers Bordeaux constitue une opportunité pour développer ou renforcer les différentes formes de coopération avec le Sud-Ouest et au-delà vers la péninsule ibérique.

- **Poursuivre et développer différentes formes d'alliances territoriales**

Il s'agit de favoriser l'innovation et la créativité des acteurs locaux en entretenant des partenariats avec d'autres agglomérations. Cette démarche vise à valoriser la fonction d'interface de l'agglomération tourangelle entre dynamiques franciliennes et Grand Ouest.

### 2 CULTIVER LA SPÉCIFICITÉ D'UN ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR EN VILLE

L'agglomération peut légitimement s'enorgueillir de ne pas avoir cédé à la tentation de l'université "hors les murs", isolée dans un campus. Il y a lieu de maintenir et renforcer cette spécificité qui fonde les interdépendances et l'attractivité conjointes du cadre urbain tourangeau et du système d'enseignement supérieur local.

#### 2.1 Recommandations

- **Favoriser le maintien et le déploiement des fonctions d'enseignement supérieur dans le tissu urbain en intégrant les programmes dans les projets situés en cœur de ville**

- **Poursuivre un dialogue et une coordination permanente entre collectivité et université afin que projet d'enseignement et projet de ville convergent.**

### 3 LA HAUTE QUALITÉ DE VIE FONDATRICE DE L'ATTRACTIVITÉ

L'importance du cadre de vie, des aménités proposées et du niveau de service dans le choix de localisation des acteurs économiques et créatifs n'est plus à démontrer. Le SCoT, dans l'ensemble des orientations qu'il promeut, crée les conditions de cette attractivité. Les axes "la nature une valeur capitale" et "faire la ville autrement" apparaissent ainsi comme les plus emblématiques de cette orientation.

### 4 FAIRE DE L'AGGLOMÉRATION UNE ADRESSE TOURISTIQUE

La valeur emblématique des paysages a été reconnue et affirmée au nom des valeurs fondatrices du SCoT (cf. PADD "La nature, une valeur capitale"), le tourisme apparaît dès lors comme une activité économique à promouvoir et renforcer.

#### 4.1 Recommandations

- **Structurer et partager l'offre touristique**

Il s'agira notamment à l'échelle communale et intercommunale de localiser, recenser et identifier les éléments constitutifs du patrimoine, de veiller à leur bonne prise en compte et de partager les plans d'actions sur les patrimoines les plus emblématiques.

- **Améliorer et diversifier les niveaux de service**

Développer une offre diversifiée d'hébergement en prenant notamment appui sur le patrimoine naturel et architectural, proposer des alternatives aux mobilités motorisées conformément aux ambitions du SRADDT qui vise à faire de la région Centre la première "vélo région" et améliorer, en les harmonisant, les conditions d'accueil sur les sites.

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

Il s'agit de positionner les politiques et actions publiques dans une posture facilitatrice et d'accompagnement des acteurs.

### 1 POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES SYNERGIES ENTRE LES RECHERCHES PUBLIQUES ET PRIVÉES

Reconnaissant le cadre de développement d'une agglomération plurielle et riche de ses savoirs, le SCoT recommande de poursuivre la mise en synergie entre les collectivités et leurs groupements et les acteurs de l'aménagement, de la recherche et de l'entreprise.

#### 1.1 Recommandations

- **Favoriser et soutenir les projets de coopérations entre recherche universitaire et recherche appliquée dans l'entreprise**

L'ancrage territorial des fonctions recherche et développement apparaît comme un vecteur de pérennisation des activités et d'attractivité du territoire. Ainsi, dans la continuité des pôles de compétitivité et des laboratoires mixtes que l'agglomération accompagne, le SCoT invite à amplifier la mise en synergie des recherches.

### 2 CONSOLIDER LES FILIÈRES TERRITORIALEMENT ANCRÉES

Il y a lieu pour l'agglomération d'être présente auprès d'un système d'acteurs économiques qu'il convient d'accompagner dans son développement.

#### 2.1 Recommandations

- **Soutenir et accompagner les filières déjà présentes et qui seront particulièrement sollicitées dans la mise en œuvre du projet de territoire**

Il s'agit d'apporter un appui aux filières telles que le ferroviaire, le bâtiment notamment dans le secteur de la réhabilitation, l'agriculture. Il y aura notamment lieu d'assurer la qualification de la main-d'œuvre locale pour ces filières.

- **Aider à l'implantation des activités novatrices**

La capacité d'innovation des acteurs économiques peut être stimulée par différents dispositifs ou infrastructures. Le SCoT invite les communes et leur groupement à les déployer.

### 3 UN ACCÈS À LA FORMATION FACILITÉ DANS UNE AGGLOMÉRATION APPRENANTE

Alors que la nécessité de disposer d'une population bien formée n'est plus à démontrer pour améliorer la performance économique d'un territoire, le SCOT invite les acteurs du territoire à poursuivre leurs efforts en la matière pour une offre diversifiée et adaptée.

#### 3.1 Recommandations

- **Communiquer sur l'offre de formation et le soutien à l'accès à la formation dans une acceptation large (accès à la structure, logement)**
- **Proposer une offre de logement et/ou d'hébergement accessible financièrement aux étudiants et adaptée à la spécificité de certaines formations (apprentissage, alternance)**
- **Mettre l'aménagement numérique du territoire au service de l'offre de formation**
- **Veiller à l'existence d'une offre alternative à la voiture pour se rendre sur les lieux d'enseignement**

Dans la droite ligne de cette recommandation, il conviendrait de localiser préférentiellement ces lieux de formation dans les centralités.

## VEILLER À UN DÉVELOPPEMENT MAÎTRISÉ, AU BON ENDROIT

### 1 ENCOURAGER L'EMPLOI EN VILLE POUR FAVORISER LA MIXITÉ DES TISSUS URBAINS ET MOINS CONSOMMER D'ESPACE

Dans le prolongement de la volonté de renforcer la mixité des tissus urbains, il y a lieu de favoriser le maintien et le développement des emplois en ville, quand ils sont compatibles avec les autres fonctions urbaines.

#### 1.1 Objectifs

- Permettre la mixité des fonctions dans les tissus urbains et encourager les projets urbains mixtes en renouvellement et en extension
- Identifier le potentiel de renouvellement des sites existants avant d'engager la création d'une nouvelle zone d'activités (cf. "Donner la priorité au renouvellement urbain", DOO "Faire la ville autrement").
- Fixer à 1.094 hectares maximum la consommation foncière destinée à l'activité économique et aux infrastructures.

#### 1.2 Recommandations

- Les intercommunalités sont invitées à réfléchir à leur stratégie de développement économique et notamment à analyser d'une part les besoins en terrain pour les activités et d'autre part le potentiel foncier mobilisable à privilégier, au regard du positionnement des sites sur le territoire, de leur qualité et de leur niveau d'équipement. L'ouverture éventuelle de nouvelles zones à urbaniser à vocation économique sera calibrée et phasée sur la base de ces éléments.
- Pérenniser ou développer les activités économiques de proximité dans les opérations de renouvellement urbain  
Il s'agit de réserver, le cas échéant, un seuil minimum de surfaces affectées à cette fonction, notamment au regard des besoins de la population riveraine et escomptée dans le cadre de l'opération de renouvellement.
- Prioriser les aides publiques et les investissements permettant d'encourager le développement de l'emploi dans les centralités

### 2 INSCRIRE LES SITES D'ACTIVITÉS DANS UNE GAMME D'OFFRES COMPLÉMENTAIRES

Le besoin d'offrir des espaces dédiés à l'activité économique reste une nécessité pour le territoire. Le SCOT demande que ces sites d'activités s'inscrivent dans une offre cohérente à l'échelle de l'agglomération.

## 2.1 Recommandations

- **Élaborer des outils communs pour connaître, partager et rendre lisible l'offre sur le territoire**

Les communes et leur groupement sont ainsi incités à réfléchir sur des dispositifs communs d'aménagement et de développement des espaces dédiés prioritairement à l'activité économique. Ce travail pourrait aboutir à des opérations d'aménagement établies sur la base de cahiers des charges présentant des objectifs partagés.

## 3 ENGAGER LA DIVERSIFICATION DES SITES EXISTANTS

À l'instar de l'ensemble des tissus urbains, le foncier à vocation économique doit pouvoir faire l'objet d'un processus de recyclage visant son intensification et sa diversification. Les objectifs et recommandations relevant de cette orientation sont détaillés dans la partie "Faire la ville autrement" du DOO.

### 3.1 Recommandations

- **Permettre la mixité des fonctions économiques et résidentielles pour les opérations de renouvellement de sites d'activités enclavés dans le tissu urbain**

- **Favoriser l'implantation des activités à forte densité d'emplois ou de visiteurs dans les secteurs connectés (ou connectables) au réseau de transports collectifs**

- **Favoriser, à l'échelle du site, la mutualisation des services associés aux activités**

## 4 ASSURER L'INSCRIPTION DES ACTIVITÉS EN INTELLIGENCE AVEC L'ENVIRONNEMENT

Le SCOT vise à ce que la production urbaine prenne mieux en compte la géographie, l'histoire, l'agriculture et la biodiversité (cf. DOO "Faire la ville autrement" – "construire en intelligence avec l'environnement"). Cette exigence de qualité vaut également pour l'activité économique à la fois dans son mode d'occupation de l'espace et dans la qualité de son bâti. Par ailleurs, l'ensemble des enjeux et orientations relatifs aux mobilités sont traités précédemment (cf. DOO "Changer les pratiques de mobilité").

## FAIRE LE PARI DU COMMERCE EN VILLE

### 1 RÉPARTIR L'OFFRE DE MANIÈRE ÉQUILIBRÉE SUR LE TERRITOIRE EN ADÉQUATION AVEC LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT EN ARCHIPEL

Le développement commercial qu'ambitionne 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. La stratégie commerciale s'appuie sur cette logique urbaine ainsi que sur la volonté de conforter le rayonnement commercial du cœur métropolitain pour définir les localisations préférentielles en matière de développement commercial.

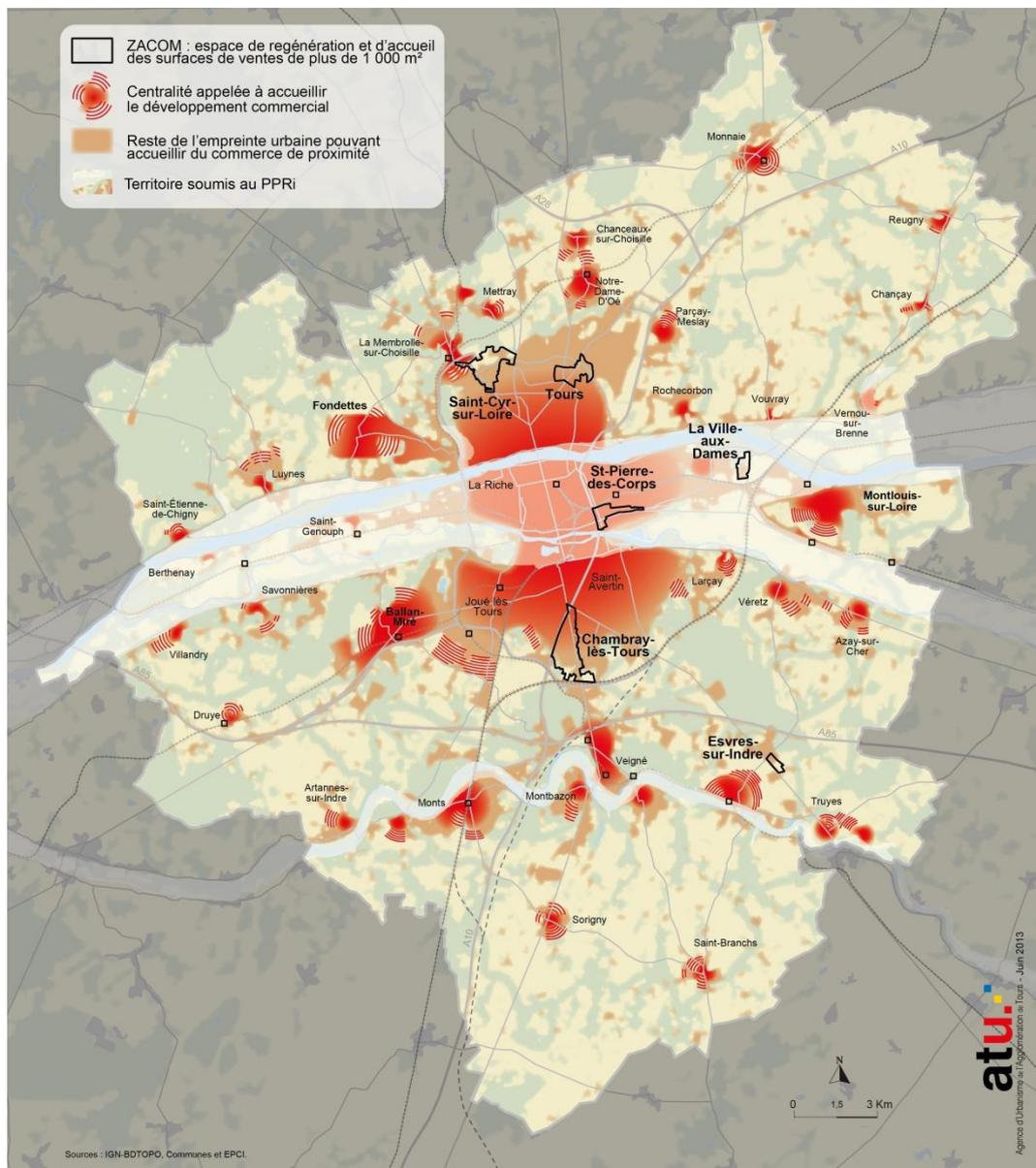
#### 1.1 Objectifs

- **Définir les localisations préférentielles des commerces**

Les **centralités** (centres-villes, centres-bourgs et quartiers) situées dans le tissu urbain dense ayant une vocation mixte et les Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM) constituent les localisations préférentielles pour le développement des activités commerciales du SCoT de l'Agglomération Tourangelle ayant une surface de vente de plus de 1 000 m<sup>2</sup>.

Les nouvelles implantations d'activités commerciales de plus de 1.000 m<sup>2</sup> de surface de vente non délimitées en ZACOM mais adossées à un projet urbain mixte (de renouvellement ou d'extension) peuvent être admises.

**LES ESPACES PRÉFÉRENTIELS DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL**



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

- **Définir les principes d'implantation en dehors des localisations préférentielles**  
**Les commerces de plus de 1 000 m<sup>2</sup> de surface de vente s'implantent dans les centralités (centre-ville, centre-bourg), les quartiers ayant une vocation mixte (habitat, commerce) et les ZACOM identifiées dans le document d'Aménagement Commercial.**

Afin de permettre le bon fonctionnement des activités existantes, les commerces implantés hors ZACOM et hors centralité dont la surface de vente est supérieure à 1.000 m<sup>2</sup> ou est susceptible de franchir ce seuil, peuvent bénéficier d'une extension comprise :

- dans un seuil de 20% pour les commerces ayant une surface de vente inférieure à 5 000 m<sup>2</sup> au moment de l'approbation du DAC ;
- dans un seuil de 10% pour les commerces de 5.000 m<sup>2</sup> et au-delà au moment de l'approbation du DAC et doivent être justifiées par un besoin de modernisation de l'équipement.

En dehors de ces localisations préférentielles, il s'agit d'éviter de nouvelles implantations commerciales soumis à autorisation au titre de l'article L.752-1 du Code de commerce (et donc ayant une surface de vente supérieure à 1000 m<sup>2</sup>). Les documents d'urbanisme locaux veillent à la bonne mise en œuvre de cette disposition.

## 1.2 Recommandations

- **Implantation des Drives isolés (non attenants à un point de vente existant)**

Ayant un impact sur le maillage commercial futur, les nouveaux développements de "drive" isolé et/ou localisé hors ZACOM et centralités doivent être évités. Cette recommandation a pour ambition d'assurer un développement commercial polarisé et équilibré entre enseignes dites traditionnelles et enseignes drive.

## 2 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

Le Projet d'Aménagement Commercial Durable affiche la volonté de **conforter le commerce au cœur des centres-villes, quartiers et centres-bourgs dans une logique de mixité des fonctions et de maintien de leur vitalité.**

### 2.1 Objectifs

#### • Créer des conditions favorables au développement commercial dans les centralités urbaines

Les documents d'urbanisme locaux délimitent les secteurs au sein des centralités et des quartiers (notamment dans le cœur métropolitain et les pôles relais) dans lesquels doivent être privilégiés les nouveaux développements commerciaux.

Il s'agit de délimiter des secteurs aux caractéristiques urbaines favorables au développement du commerce, dans des logiques de concentration et/ou de continuité de l'offre commerciale et de services :

- secteurs actuellement marchands à densifier sur le plan commercial ;
- secteurs à proximité immédiate de l'offre existante ;
- secteurs présentant une mixité des fonctions urbaines (habitat, équipements publics et culturels, activités de services, commerces, bureaux, activités médicales)
- secteurs présentant une densité et une continuité du bâti.

À l'intérieur de ces périmètres, les documents d'urbanisme locaux veillent à :

- instaurer des règles incitatives pour le maintien et l'implantation des commerces, notamment en matière de qualité et continuité de traitement de l'espace public, du stationnement, d'alignement et de caractéristiques du bâti ;
- favoriser le développement de projets mixtes (habitat, commerces, bureaux).

#### • Assurer la complémentarité des fonctions entre centralités et espaces de périphérie

Le développement commercial dans les ZACOM ne doit pas compromettre le dynamisme et le développement d'une fonction commerciale dans les centralités urbaines et périurbaines du territoire.

Pour cela les documents d'urbanisme locaux et les autorisations d'exploitations commerciales délivrées au titre de l'article L-752-1 du Code du commerce veillent à mettre en œuvre les objectifs suivants :

- **Les centralités urbaines et périurbaines** du territoire du SCoT de l'Agglomération Tourangelle ont vocation à **accueillir tous types d'achats en lien avec leur vocation commerciale**. A ce titre deux niveaux de centralités ont été définis : le centre-ville de Tours ayant vocation à accueillir tous type d'achats (du régulier à l'exceptionnel) de part son statut de pôle majeur et les centres-villes périurbains ayant vocation à accueillir les types d'achats réguliers à occasionnels (lourd et léger). **Ces centralités constituent, de plus, les lieux privilégiés pour l'accueil de commerce de moins de 300 m<sup>2</sup> de surface de vente ;**

- Les nouveaux développements de commerces répondant à des achats quotidiens s'effectuent prioritairement au cœur des centres-villes, quartiers et centres-bourgs ;
- Les nouveaux développements répondant à des besoins hebdomadaires et occasionnels légers s'implantent préférentiellement au cœur des centralités urbaines et périurbaines (pôle relais notamment). Par exception à ce principe, les commerces nouveaux répondant à ces typologies d'achat peuvent s'implanter dans les ZACOM si :

- des contraintes en termes de disponibilité et de mutabilité du foncier rendent impossible l'implantation dans la ou les centralités de la commune concernée,
- dès lors que le dimensionnement des équipements n'est pas compatible avec le fonctionnement de la centralité concernée,
- Les nouveaux développements répondant à des achats occasionnels lourds et exceptionnels, nécessitant souvent des emprises foncières importantes plus complexes à dégager au sein des centralités, et qui renvoient par ailleurs à des modes d'accès principalement motorisés, s'implantent préférentiellement au sein des ZACOM (sous les conditions définies dans la partie suivante).

### 3 CONFORTER LE RAYONNEMENT ET L'ATTRACTIVITÉ COMMERCIALE DE L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE EN OPÉRANT UN SAUT QUALITATIF

Il s'agit ici de favoriser la requalification et la restructuration des zones commerciales existantes afin d'améliorer la qualité des entrées de villes de l'agglomération tourangelle et de définir les conditions d'un développement commercial durable et bien intégré dans son environnement en adéquation avec les priorités fixées dans le cadre du Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Pour le volet commercial, il s'agit :

- **d'optimiser la consommation foncière** à vocation commerciale se traduisant par une **densification** des zones existantes, et lorsque cela est possible, la **requalification** de tout ou partie des zones majeures ;
- **d'améliorer la qualité architecturale, paysagère** et les formes bâties des zones commerciales particulièrement sur les entrées de villes et d'agglomérations ;
- de **réduire les impacts du développement commercial périphérique** : réduction de l'émission de gaz à effet de serre et des risques naturels, une meilleure gestion des déchets, maîtrise de la consommation énergétique... Il s'agit également de promouvoir l'utilisation de procédés de construction durable et de développement des énergies renouvelables pour répondre à minima aux besoins des équipements commerciaux.

#### 3.1 Objectifs

- **Améliorer la qualité architecturale et l'intégration paysagère des équipements commerciaux**

Les nouveaux développements commerciaux dans les ZACOM, soumis à autorisation au titre de l'article L.752-1 du Code de commerce, intègrent des aménagements permettant l'insertion visuelle du projet. La justification de la prise en compte de cette orientation sera réalisée au regard :

- de la végétalisation des espaces extérieurs, et du traitement des espaces végétalisés (essences, nombre de plantations, localisation, foisonnement possible,...) et notamment sur les espaces de stationnement. Les espaces libres de toute occupation sont prioritairement traités en espace vert, préférentiellement en pleine terre, et les arbres de haute tige sont privilégiés sur les espaces de stationnement ;
- du traitement paysager dédié aux infrastructures et équipements pour les modes doux ;
- du traitement paysager des équipements de gestion des eaux pluviales et usées (bassins d'orage paysagers, fosses d'infiltration, mares écologiques, noues paysagères) ;
- du traitement des façades et de l'intégration des enseignes à l'enveloppe totale du bâtiment et non en surplomb (palette de couleur, matériaux, position et taille des enseignes) ;
- du traitement des limites (hauteur, couleur et composition des clôtures ou haies, homogénéité à l'échelle de la zone) ;
- des aménagements choisis permettant de dissimuler, mutualiser ou intégrer à l'enveloppe bâtie les emplacements de stockage avant collecte des déchets ;
- de l'intégration du stockage de matériaux le cas échéant.

• **Limiter l'impact environnemental des équipements commerciaux et renforcer leur contribution à l'effort de production des énergies renouvelables**

Le PADD exprime la volonté de développer les capacités d'adaptation et d'anticipation aux risques et aux changements climatiques se traduisant par un engagement à développer la production d'énergie renouvelable, à maîtriser la consommation d'énergie, à assurer la gestion locale des déchets.

Dans le même sens, le DAC agit en ciblant les améliorations à apporter pour les futurs développements commerciaux au sein des ZACOM. L'objectif ici est de limiter globalement l'impact environnemental des bâtiments en agissant sur :

- la gestion de la ressource en eau et notamment des eaux pluviales, enjeu important particulièrement sur la Vallée de la Loire et du Cher compte tenu de la présence de PPRi et de la forte imperméabilisation des espaces commerciaux extérieurs (en lien notamment avec la forte part des parcelles artificialisées au sein d'une zone commerciale et notamment les nappes de parkings) ;

Les nouveaux développements dans les ZACOM veillent à contribuer à la préservation de la ressource en eau et à la gestion des eaux de pluie, notamment en favorisant la rétention des eaux pluviales à l'échelle de chaque opération (noues végétalisées, toitures végétalisées) et en réduisant les surfaces imperméabilisées.

Toutes solutions pour imperméabiliser les sols et toitures et récupérer les eaux de pluie sont à rechercher par le(s) porteur(s) de projet s'implantant au sein des ZACOM.

- la recherche d'économie d'énergie (chauffage, climatisation, refroidissement, éclairage) et le recours à des dispositifs de production énergétique propre et notamment l'utilisation de panneaux photovoltaïques et éoliennes. Il s'agit ici de respecter les engagements nationaux à savoir la réduction des gaz à effet de serre et de la consommation énergétique de 20% à horizon 2020. Dans ce contexte, le DAC encourage le développement de procédés de constructions et d'aménagement durables. Les documents d'urbanisme locaux doivent favoriser toutes dispositions en termes d'implantation, de volumétrie et d'aspects extérieurs encourageant la limitation des gaz à effet de serre, les économies d'énergie et l'usage de matériaux durable, sous réserve toutefois de leur bonne insertion paysagère. Les règles des documents d'urbanisme locaux ne doivent pas aboutir à entraver toute solution en faveur d'une diminution de la consommation énergétique.

Les nouveaux développements intègrent la prise en compte de la problématique énergétique, principalement pour le chauffage, le refroidissement et l'éclairage. Les dossiers de demande d'autorisation seront analysés au regard :

- de l'enveloppe du bâtiment (isolation, toiture terrasse végétalisée) ;
- des types d'énergie utilisés ainsi que le rendement des dispositifs de chauffage,
- d'éclairage et de refroidissement ;
- de la présence éventuelle de "puits" de lumière ;
- des équipements d'éclairage projetés ;
- de la mise en place de dispositifs de "production énergétique propre" et notamment de panneaux photovoltaïque sur les espaces de stationnement, les toitures, ...

La compatibilité des développements avec les dispositions précitées pourra être évaluée au regard de leur contribution à la mise en œuvre de cet objectif.

- la gestion des déchets : la maîtrise des impacts générés par les commerces passe également par la maîtrise de la production des déchets, et la mise en place de systèmes de collecte adaptés.

Les nouveaux développements veillent à favoriser la valorisation des déchets :

- en privilégiant, par des dispositifs adéquats, la valorisation sur site et le tri des déchets à la source ;
- en incitant au geste de tri pour les usagers (clients et personnel du bâtiment commercial) ;
- en intégrant un point de collecte des déchets d'emballages en sortie de caisse pour les équipements de plus de 2.500 m<sup>2</sup> de surface de vente (conformément à l'article 199 de la loi portant engagement national pour l'environnement) ;
- en intégrant, conformément à l'article L. 541-21-1 du Code de l'environnement, un système de collecte séparée des bio-déchets.

### 3.2 Recommandations

• **L'amélioration de la qualité architecturale et l'intégration paysagère des équipements commerciaux passe par l'intégration de nouveaux outils et critères dans les PLU portant sur les éléments suivants :**

- établissement d'une palette de couleur des façades ;
- harmonisation de la hauteur et de la nature des clôtures éventuellement admises à l'article 11 (article concernant "l'aspect extérieur des constructions") ;
- interdiction de stockage de matériaux en limite de parcelle, sauf si une haie végétale (si possible d'essence locale) permet d'assurer un de brise vue
- définition, dans le cadre de l'article 13 concernant "les espaces libres et plantations", d'un quota d'espace libre paysager et de normes qualitatives (exemple : un arbre de haute tige pour quatre places de stationnement avec possibilité de foisonnement et de paysagement des marges de recul).

En complément, le SCoT recommande de veiller à l'intégration paysagère des bâtiments dans leur environnement (analyse de la végétation existante à proximité notamment) et à la définition des volumes bâtis, de la hauteur, de l'orientation des bâtiments, de l'aspect extérieur des constructions et des enseignes en cohérence avec le bâti environnant.

## 4 PROMOUVOIR UN DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL ÉCONOME EN FONCIER

Dans le cadre d'une ambition forte de lutte contre l'étalement urbain et de préservation des espaces agricoles, le SCoT souhaite impulser un développement commercial économe en foncier en priorisant le développement au sein du tissu urbain dense (en renouvellement urbain ou par le biais d'opération de restructuration) ainsi qu'une politique de densification des zones commerciales existantes.

### 4.1 Objectifs

• **Favoriser la densité des aménagements commerciaux dans les ZACOM, dans une logique d'économie d'espace**

Les nouveaux développements soumis à autorisation au titre de l'article L.752-1 du Code de commerce intègrent une plus forte densité d'aménagement par rapport à l'existant et mettent en place tout ou partie des dispositions ci-dessous :

- privilégier des constructions en étages aux extensions horizontales ;
- intégrer tout ou partie du stationnement en rez-de-chaussée, toit-terrasse ou parking dalle ;
- mutualiser les infrastructures d'accès et de stationnement entre plusieurs équipements commerciaux ;
- réaliser la construction d'espaces commerciaux de même nature d'un seul tenant et non de part et d'autre de la voie.

Les projets d'implantation, d'extension et de transfert-extension d'équipements commerciaux, soumis à autorisation au titre de l'article L.752-1 du Code de commerce, se réalisent prioritairement à proximité des équipements existants afin de limiter les ruptures au sein d'une même zone commerciale et à terme ne pas créer de "dents creuses".

Il s'agit par ailleurs pour les documents d'urbanisme locaux, de rendre possible cette densification des zones d'aménagement commercial :

- en agissant sur les règles de volume et de gabarits des bâtiments (hauteur, recul par rapport aux limites des parcelles, CES, COS) ;
- en agissant par exemple sur les règles de densité s'appliquant aux nouveaux développements (définition d'une densité minimale) ;
- en rendant possible la mutualisation des parkings entre enseignes.

## 4.2 Recommandations

### • Définition d'une densité minimale

Pour améliorer la densité de construction au sein des zones à vocation commerciale, le SCoT recommande la définition **d'une densité minimale de construction** dans les documents d'urbanisme locaux notamment pour les zones commerciales du cœur métropolitain.

Ainsi il peut être préconisé un objectif d'emprise au sol de l'ordre de 30% du foncier total mobilisé (stationnement, bâti, accès, espaces verts) pour les nouvelles implantations.

Dans le cadre des nouvelles implantations au sein des ZACOM, les membres de la CDAC veillent à privilégier les projets présentant une forte densité d'aménagement.

Par exception à cette recommandation, ce rapport peut être minoré dans les cas suivants :

- s'il est établi que des contraintes naturelles ou techniques ne permettent pas d'atteindre une telle densité d'aménagement (parcelle située pour partie en zone inondable, contraintes de sécurité liées au passage de conduites, marges de recul particulières) ;
- si les documents d'urbanisme locaux justifient de la mise en place de dispositions spécifiques concernant le traitement paysager et les espaces verts, qui ne permettraient pas d'atteindre un tel niveau de densité ;
- si les demandes d'autorisation d'exploitation commerciale justifient qu'un tel niveau de densité n'est pas atteint dans le projet présenté, du fait de la mise en place d'aménagements paysagers et d'espaces verts dans des proportions inhabituelles en lien avec la trame verte et bleue ou au titre de l'identité paysagère du Val de Loire (Patrimoine Mondial de l'Unesco). Il s'agit de justifier que ces aménagements ont pour conséquence de faire augmenter significativement la part des surfaces végétalisées dans le foncier mobilisé par l'opération.

### • Optimiser l'espace en réduisant les emprises foncières dédiées exclusivement au stationnement

Afin de réduire la consommation d'espace, le SCoT recommande que les documents d'urbanisme prévoient une adaptation du nombre de place de stationnement aux besoins des implantations commerciales. Des valeurs moyennes "plafonds" souhaitables pourront être inscrites dans les documents d'urbanisme locaux et les développements commerciaux en ZACOM :

- une aire de stationnement "2 roues" pour 70 m<sup>2</sup> de surface de plancher, dont la moitié pour les "2 roues" non motorisés ;
- cinq places de stationnement pour un commerce de 300 m<sup>2</sup> de surface de plancher ;
- une place de stationnement pour 80 m<sup>2</sup> de surface de plancher, pour les commerces dont la surface de plancher est comprise entre 300 et 1.000 m<sup>2</sup> ;
- une **place de stationnement pour 40 m<sup>2</sup>** de surface de plancher pour les commerces dont la surface de plancher est supérieure à 1.000 m<sup>2</sup> ;

Ces ratios ont pour objectifs de limiter la consommation foncière et de réduire l'imperméabilisation des sols, toutefois la construction de places supplémentaires pour assurer le bon fonctionnement de la zone commerciale peut être envisagée en ouvrage (parking dalle, enterré, semi enterré ou en toiture).

En complément de ces données cadre, la mise en place de périmètre de modération du stationnement est envisagée dans le cadre du PDU le long des axes de transports collectifs performants.

- Une aire de livraison (équivalent, en surface au sol, à 2 aires de stationnement) pour 300 m<sup>2</sup> de surface de plancher et une aire poids lourd dès 1.200 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

## 5 ORIENTER LES DÉVELOPPEMENTS COMMERCIAUX SUR DES SECTEURS BIEN DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Dans un objectif de réduction des gaz à effet de serre (le déplacement des clients en voitures individuelles représente le premier poste d'émission de gaz à effet de serre des Grandes et Moyennes Surfaces), et dans un souci d'adaptation aux évolutions environnementales et sociétales, le DAC cherche à rationaliser les déplacements motorisés pour le motif achats et améliorer l'accessibilité globale des sites marchands.

### 5.1 Objectifs

- **Articuler les futurs développements à une desserte alternative à la voiture individuelle**

Afin de favoriser l'utilisation des transports en commun pour le motif d'achat, le SCoT de l'Agglomération Tourangelle et les communes veilleront à :

- orienter les développements commerciaux le long des axes de transports collectifs performants et notamment le long des axes desservis par le tramway, les transports en commun performant actuels et programmés ;
- assurer la liaison entre les points d'arrêts des transports en commun existants ou projetés et l'entrée de la zone commerciale et des magasins ;
- mettre en place un système de modération du nombre de places de stationnement en fonction de la qualité de la desserte (cadence, localisation des points d'arrêts et mise en liaisons en modes doux depuis les points d'arrêts). Cette prescription doit être mise en place dès la phase opérationnelle des Bus à Haut Niveaux de Services afin de ne pas pénaliser l'attractivité aux sites marchands ; lors de la mise en place des lignes de transports en commun à proximité des pôles majeurs, prévoir une cadence adaptée à la vocation des pôles.

- **Améliorer l'accessibilité en mode doux des pôles commerciaux**

Les nouveaux développements commerciaux au sein des ZACOM sont conditionnés à la mise en place préalable ou concomitante de :

- liaisons sécurisées pour les modes doux (cheminements piétonniers, itinéraires cyclables) ;
- depuis les zones d'habitat et d'emplois les plus proches, les centralités et le cas échéant les arrêts de transport en commun ;
- entre les enseignes d'un même espace commercial et ceux situés à proximité ;
- l'intégration de normes de stationnement sécurisé pour les deux-roues non motorisés (ratios de nombre de place par m<sup>2</sup> de SHON) et de pistes cyclables en cœur de site. Ce dispositif est, d'ailleurs, obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012 pour les nouveaux bâtiments, et sera obligatoire pour les bâtiments existants à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Les demandes d'autorisation d'exploitation commerciale doivent être compatibles avec l'objectif d'insertion dans le réseau de modes doux. Ces demandes justifient de la mise en place d'accès piétons sécurisés à l'intérieur de l'espace englobant le projet d'exploitation commerciale.

Il s'agit enfin de profiter des nouveaux développements au sein des zones existantes pour améliorer les circulations douces à l'intérieur des zones, et en connexion avec le réseau existant.

## 5.2 Recommandations

### • Anticiper les flux automobiles et de marchandises

Les capacités de développements commerciaux seront dimensionnées :

- au regard des possibilités de desserte par les transports collectifs ;
- en fonction des accès sur la voirie principale et de sa capacité à supporter les flux générés ;
- en fonction des flux supplémentaires de véhicules générés afin d'éviter de créer ou d'accentuer des phénomènes de saturation du réseau ou des problèmes de sécurité routière.

Concernant les flux de marchandise, la compatibilité des projets peut être évaluée au regard du nombre de véhicules de livraison qui circuleront dans le centre-ville et/ou la zone ainsi que leur gabarit, la présence d'emplacements réservés à la livraison, et des horaires auxquels auront lieu ces livraisons.

## 6 LIMITER LA VULNÉRABILITÉ DES ZONES COMMERCIALES AUX RISQUES D'INONDATIONS

**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 pour toutes les fonctions urbaines et notamment les activités commerciales (*Cf. DOO partie 3, atténuer le changement climatique et la vulnérabilité du territoire*). Cela concerne plus particulièrement :

- la ZACOM des Fougerolles, à La Ville-aux-Dames, située dans la zone d'impact direct de brèches historiques, en particulier la brèche de Conneuil,
- la ZACOM des Atlantes, à Saint-Pierre-des-Corps, située en grande partie dans une zone potentiellement exposée au risque de rupture de digue.

### 6.1 Objectifs

**Cette stratégie de diminution de la vulnérabilité peut s'organiser en fonctions des objectifs suivants :**

#### • Poursuivre les diagnostics de vulnérabilité des activités économiques et commerciales

L'Établissement Public Loire, avec le soutien des collectivités partenaires, propose de réduire la vulnérabilité aux inondations des entreprises en réalisant un diagnostic gratuit. En fonction du diagnostic réalisé, des conseils d'organisation et des recommandations techniques sont proposés et peuvent faire l'objet d'un cofinancement.

• **Promouvoir le principe de proportionnalité entre l'intensité urbaine et le niveau de risque. Cette modulation tiendra notamment compte du niveau et des caractéristiques du risque connu** (hauteur d'eau, vitesse d'écoulement, risque de rupture de digue, zone de dissipation d'énergie derrière les digues en cas de rupture).

- **Réduire au maximum l'impact du risque pour toute intervention conçue dans le tissu urbain inondable.**

L'adoption d'un urbanisme résilient devra permettre aux bâtiments et aux réseaux d'être les moins impactés par l'inondation et de retrouver un fonctionnement normal dans les meilleurs délais après la crise.

- **Limiter l'imperméabilité des sols en zone inondable**

La limitation de l'imperméabilisation des sols sera recherchée par :

- l'aménagement et le traitement de l'espace public par le choix des matériaux en particulier ;
- la gestion circonstanciée des emprises au sol, conformément au PPRI et en fonction des enjeux urbains.

## 7 LA DÉFINITION ET LA DÉLIMITATION DES ZONES D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL

Ce volet du DOO constitue le Document d'Aménagement Commercial du SCOT de l'Agglomération Tourangelle, portant délimitation des ZACOM.

### Rappel des objectifs

Il convient de rappeler que les ZACOM sont les lieux d'accueil préférentiel de l'offre commerciale en dehors des centralités urbaines. Elles sont destinées à accueillir des équipements de plus de 1.000 m<sup>2</sup> de surface de vente répondant à des achats occasionnels lourds et exceptionnels, dans une logique de complémentarité avec les centralités urbaines.

### Critères de délimitation

Cette délimitation a été élaborée au regard des objectifs du PADD et en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement et de qualité de l'urbanisme. Les objectifs poursuivis dans ce travail de délimitation sont notamment :

- maîtriser le foncier urbanisable à vocation commerciale et optimiser l'occupation de l'espace dans les ZACOM ;
- limiter l'étalement urbain et la consommation des espaces naturels et agricoles en favorisant la densification plutôt que l'extension des espaces dédiés au commerce ;
- permettre à chaque polarité de développer une offre correspondant à sa fonction commerciale (cf. stratégie de développement commercial) et aux objectifs de développement affirmés dans le PADD ;
- favoriser des logiques d'aménagement d'ensemble, permettant de mutualiser les infrastructures d'accès et de stationnement, mais également de favoriser les déplacements doux au sein d'un même pôle.

### Délimitation précise des ZACOM

Le Document d'Aménagement Commercial délimite précisément les ZACOM et définit des orientations particulières d'aménagement pour guider le développement et le renouvellement commercial de ces secteurs, en compatibilité avec :

- les documents graphiques ci-après qui délimitent les ZACOM afin d'identifier les terrains compris dans le périmètre, conformément au décret du 29 février 2012 (Article L.122-1-9 du Code de l'urbanisme) ;
- les enveloppes foncières maximales définies pour chaque ZACOM ;
- les prescriptions sur les principes d'aménagement.

Compte tenu de la stratégie adoptée s'organisant autour de 5 objectifs complémentaires (cf. partie 3 du présent document), le Document d'Aménagement Commercial sur le territoire du SCoT de l'Agglomération Tourangelle définit **6 ZACOM**.

N°	Nom ZACOM	Commune(s) concernée(s)	Foncier à vocation commerciale	Vocation commerciale future
1	Grand Sud	Chambray-lès-Tours	Renouvellement urbain et extension. Enjeu de densification et de modernisation de la zone notamment concernant son accessibilité tous modes. Lisibilité second rideau de commerces Requalification de l'entrée de ville.	<b>Pôle majeur</b> Localisation préférentielle pour des achats occasionnels et exceptionnels en complémentarité avec les développements en centres-villes (notamment sur des achats occasionnels légers).
2	Tours Nord	Tours	Renouvellement urbain. Enjeu de densification et de modernisation de la zone. Apport de mixité des fonctions dans cette zone commerciale insérée dans un tissu urbain dense.	<b>Pôle majeur</b> Localisation préférentielle pour des achats occasionnels et exceptionnels en complémentarité avec les développements en centres-villes (notamment sur des achats occasionnels légers).
3	Les Atlantes	Tours Saint-Pierre-des-Corps	Renouvellement urbain et extension. Enjeu de densification et de modernisation de la zone, notamment concernant son accessibilité tous modes. Amélioration de la lisibilité de l'entrée de ville	<b>Pôle majeur en zone inondable</b> Localisation préférentielle pour des achats occasionnels et exceptionnels en complémentarité avec les développements en centres-villes (notamment sur des achats occasionnels légers).
4	Equatop	Saint-Cyr-sur-Loire	Renouvellement urbain et extension. Enjeu de densification et de modernisation de la zone.	<b>Pôle secondaire</b> Localisation préférentielle pour des achats occasionnels et ponctuellement pour les achats exceptionnels en complémentarité avec les développements en centres-villes (notamment sur des achats occasionnels légers).
5	La Grande Berchenay	Esvres-sur-Indre	Extension urbaine. Enjeu de densification.	<b>Pôle d'appui</b> Localisation préférentielle pour des achats occasionnels lourds.
6	Les Fougerolles	La Ville-aux-Dames	Extension urbaine. Enjeu de densification.	<b>Pôle d'appui en zone inondable</b> Localisation préférentielle pour des achats occasionnels lourds.

## 1. Grand Sud

**Niveau de polarité SCoT** : cœur métropolitain

**Niveau de fonction commerciale** : majeure

**Vocation de la zone** : localisation préférentielle pour des achats occasionnels et exceptionnels en complémentarité avec les développements réalisés dans les centres-villes (notamment pour les achats occasionnels légers)

**Commune concernée** : Chambray-lès-Tours

**Foncier mobilisable pour du commerce** : renouvellement urbain et extension en continuité de la zone commerciale

**Délimitation ZACOM** : enveloppe existante élargie aux dents creuses et au foncier disponible en continuité

### Principes d'aménagement

La zone commerciale de Chambray-lès-Tours constitue aujourd'hui l'entrée Sud de l'agglomération tourangelle. Elle mérite à ce titre une action forte de requalification, de modernisation et de structuration. Les opérations de renouvellement urbain et de densification seront encouragées ainsi que les extensions qui apporteront une véritable plus-value à la zone.

Les nouvelles implantations s'inscrivent dans une logique d'aménagement globale à l'échelle de la ZACOM (parties existante et future). Cela se traduit par :

- la recherche de mutualisation des espaces de stationnement au sein de la ZACOM ;
- la mise en place de continuités douces à l'échelle de l'ensemble de la ZACOM ;
- la desserte de l'avenue du Grand Sud par le réseau de bus urbain ;
- l'amélioration de la gestion des eaux pluviales sur l'ensemble de la ZACOM ;
- la mise en œuvre d'opérations à haute qualité environnementale sur les sites d'extension de la ZACOM ;
- la possibilité de créer un nouvel accès à l'Ouest depuis le secteur des Touches.

Délimitation ZACOM – Grand Sud



De plus conformément à l'orientation 5.2.5 relative au renforcement de l'accessibilité tous modes des zones commerciale, une attention particulière devra être portée sur la zone Grand Sud pour améliorer la qualité et la sécurité des cheminements doux et cyclables.

### Recommandations spécifiques

#### Requalifier l'entrée de ville

Une attention spécifique doit être portée sur l'aspect qualitatif de la zone.

Les documents d'urbanisme locaux et les membres de la CDAC veillent tout particulièrement à la mise en œuvre des prescriptions concernant la qualité des espaces publics et l'insertion paysagère et architecturale des nouveaux développements en vue de requalifier l'entrée de ville.

En complément des possibilités offertes par le PLU, le SCoT recommande la mise en place d'une charte paysagère à l'échelle du pôle.

## 2. Tours Nord

**Niveau de polarité SCoT** : cœur métropolitain

**Niveau de fonction commerciale** : majeure

**Vocation de la zone** : localisation préférentielle pour des achats occasionnels et exceptionnels en complémentarité avec les développements réalisés dans les centres-villes (notamment pour les achats occasionnels légers)

**Commune concernée** : Tours

**Foncier mobilisable pour du commerce** : renouvellement urbain

**Délimitation ZACOM** : enveloppe existante

### Principes d'aménagement

La zone commerciale de Tours Nord est aujourd'hui insérée dans un tissu urbain dense et, de ce fait, doit se régénérer sur elle-même par le biais d'opérations de renouvellement urbain. Les projets de densification, de verticalisation et l'apport de mixité seront encouragés afin de donner un visage plus urbain à l'ensemble de la zone.

L'introduction de la mixité au sein des grands espaces économiques et commerciaux pourra notamment se traduire par le développement d'une offre de logements. Une attention particulière sera portée à la perméabilité entre et à l'intérieur des îlots.

Délimitation ZACOM – Tours Nord



### 3. Les Atlantes

**Niveau de polarité SCoT** : cœur métropolitain

**Niveau de fonction commerciale** : majeure

**Vocation de la zone** : localisation préférentielle pour des achats occasionnels et exceptionnels en complémentarité avec les développements réalisés dans les centres-villes (notamment pour les achats occasionnels légers)

**Communes concernées** : Saint-Pierre-des-Corps et Tours

**Foncier mobilisable pour du commerce** : renouvellement urbain et extension en continuité de la zone commerciale

**Délimitation ZACOM** : enveloppe existante élargie d'une partie de la zone d'activité dans le souci d'impulser un renouvellement, notamment en vitrine de la RD140.

#### Principes d'aménagement

L'objectif est ici d'impulser une nouvelle dynamique sur l'ensemble de la zone commerciale et de requalifier progressivement l'entrée de ville.

Le développement de la zone des Atlantes se réalisera par des opérations de renouvellement urbain, de densification et d'extension en continuité de la zone commerciale, en intégrant son accessibilité et sa desserte par tous les modes de déplacements d'une part ; en tenant compte, voire en anticipant, les contraintes liées au risque d'inondation qui se déclinent dans le PPRi en cours de révision d'autre part.

#### Recommandation spécifique

Compte tenu du caractère inondable de la ZACOM et de sa localisation en grande partie dans une zone potentiellement exposée au risque de rupture de digue, il est demandé de mettre en œuvre des dispositifs spécifiques pour limiter la vulnérabilité des activités et raccourcir ainsi les délais de remise en état suite à un épisode de crise.

Cela implique notamment dans les nouveaux projets de promouvoir des formes urbaines, des usages et des méthodes constructives compatibles avec l'aléa.

Par ailleurs, le SCoT recommande la réalisation d'une étude de vulnérabilité afin d'orienter les évolutions urbaines attendues.

#### Délimitation de la ZACOM : Les Atlantes



#### 4. Équatop

**Niveau de polarité SCoT** : cœur métropolitain

**Niveau de fonction commerciale** : secondaire

**Vocation de la zone** : localisation préférentielle pour des achats occasionnels et ponctuellement pour des achats exceptionnels en complémentarité avec les développements réalisés dans les centres-villes (notamment pour les achats occasionnels légers)

**Commune concernée** : Saint-Cyr-sur-Loire

**Foncier mobilisable pour du commerce** : renouvellement urbain et extension urbaine

**Délimitation ZACOM** : enveloppe existante élargie au foncier disponible en continuité et faisant partie du programme de ZAC en cours

##### Principes d'aménagement

Les nouvelles implantations s'inscrivent dans une logique d'aménagement globale à l'échelle de la ZACOM (parties existante et future). Cela se traduit :

- dans la mesure du possible par le maintien d'un accès unique pour les véhicules motorisés (hors véhicules de livraison), à l'échelle de la ZACOM ;
- par la recherche de mutualisation des espaces de stationnement au sein de la ZACOM ;
- par la mise en place de continuités douces à l'échelle de l'ensemble de la ZACOM ;
- par de nouvelles implantations en continuité des activités existantes.

Ces dernières doivent participer à la modernisation, à la densification et à la requalification de l'intégralité de la zone.

Délimitation de la ZACOM : Équatop



## 5. La Grande Berchenay

**Niveau de polarité SCoT :** périurbain

**Niveau de fonction commerciale :** pôle d'appui

**Vocation de la zone :** localisation préférentielle pour des achats occasionnels lourds et ponctuellement sur les achats occasionnels légers en complémentarité avec les développements réalisés dans les centres-villes

**Commune concernée :** Esvres-sur-Indre

**Foncier mobilisable pour du commerce :** extension urbaine

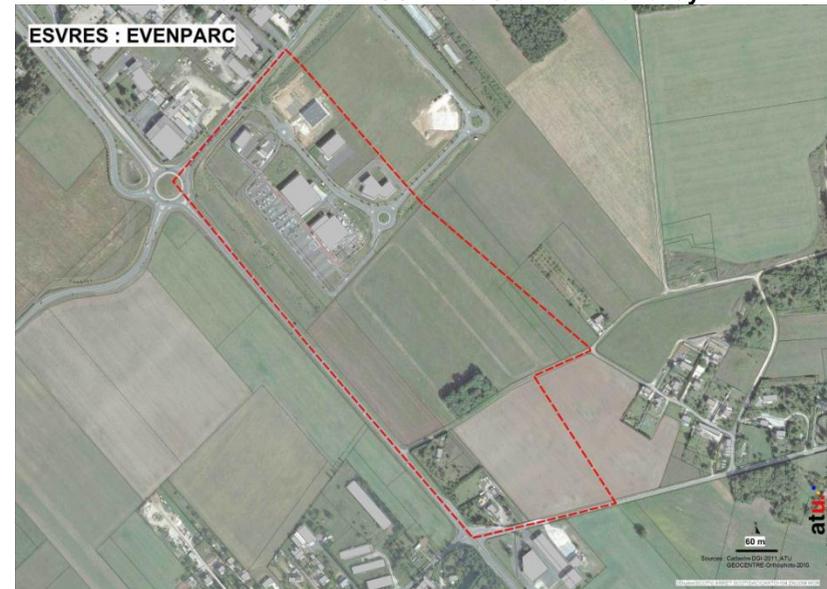
**Délimitation ZACOM :** enveloppe existante élargie au foncier disponible en continuité

### Principes d'aménagement

Les nouvelles implantations s'inscrivent dans une logique d'aménagement globale à l'échelle de la ZACOM (parties existante et future). Cela se traduit :

- dans la mesure du possible, par le maintien d'un accès unique pour les véhicules motorisés (hors véhicules de livraison), à l'échelle de la ZACOM ;
- par la recherche de mutualisation des espaces de stationnement à l'échelle de l'ensemble de la ZACOM ;
- par la mise en place de continuités douces à l'échelle de l'ensemble de la ZACOM ;
- par de nouvelles implantations en continuité des activités existantes.

Délimitation de la ZACOM : La Grande Berchenay



## 6. Les Fougerolles

**Niveau de polarité SCoT** : périurbain

**Niveau de fonction commerciale** : pôle d'appui

**Vocation de la zone** : localisation préférentielle pour des achats occasionnels lourds et ponctuellement sur les achats occasionnels légers en complémentarité avec les développements réalisés dans les centres-villes

**Commune concernée** : La Ville-aux-Dames

**Foncier mobilisable pour du commerce** : comblement des dents creuses

**Délimitation ZACOM** : enveloppe existante

### Principes d'aménagement

Les nouvelles implantations s'inscrivent dans une logique d'aménagement globale à l'échelle de la ZACOM (parties existante et future), en tenant compte du caractère inondable du secteur. Cela se traduit :

- dans la mesure du possible, par le maintien d'un accès unique pour les véhicules motorisés (hors véhicules de livraison), à l'échelle de la ZACOM ;
- par la recherche de mutualisation des espaces de stationnement à l'échelle de l'ensemble de la ZACOM ;
- par la mise en place de continuités douces à l'échelle de l'ensemble de la ZACOM ;
- par de nouvelles implantations en continuité des activités existantes.

### Recommandations spécifiques

**Compte tenu du caractère inondable** de la ZACOM et de sa localisation dans la zone d'impact direct de la brèche historique provoquée à Conneuil, il est demandé de mettre en œuvre des dispositifs spécifiques pour limiter la vulnérabilité des activités et raccourcir ainsi les délais de remise en état suite à un épisode de crise. Cela implique notamment dans les nouveaux projets de promouvoir des formes urbaines, des usages et des méthodes constructives compatibles avec l'aléa.

Par ailleurs, le SCoT recommande la réalisation d'une étude de vulnérabilité afin d'orienter les évolutions urbaines attendues.

**Délimitation de la ZACOM : Les Fougerolles**

