

SCoT Pays d'Argentan, d'Auge et d'Ouche

Atelier DOO
**Mobilités, transports,
communications
numériques**
Mardi 3 octobre 2017





Calendrier et avancement de la démarche

**Mars à Octobre
2016**



Diagnostic et Etat Initial de l'Environnement

**Octobre à Novembre
2016**



Prospective et scénarios

**Novembre 2016 à
Juillet 2017**



Projet d'Aménagement et de Développement Durables

**Juillet à Décembre
2017**



Document d'Orientations et d'Objectifs

**Janvier à Octobre
2018**



Consultations, enquête publique et approbation



Programme de la réunion

1

Qu'est ce qu'un DOO ?

2

Du PADD au DOO du P2AO

3

ATELIER 3 : Mobilités, transports, communications numériques

PARTIE 1

Qu'est ce qu'un DOO ?





Les éléments constitutifs du SCoT



Un diagnostic et un Etat Initial de l'Environnement (EIE) qui mettent en évidence comment fonctionne le territoire, les tendances à l'œuvre, les besoins, les enjeux, les risques, les opportunités...

Prospective - scénarii



Un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) qui traduit le choix d'un positionnement et des objectifs stratégiques induits pour le mode de développement futur choisi.



Un Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), opposable, qui précise les actions à mettre en œuvre pour concrétiser les objectifs du PADD, donner corps à la stratégie.

Constitution du rapport de présentation

Diagnostic - EIE

Explication des choix retenus

Articulation avec les plans et programmes

Evaluation environnementale

Résumé non technique



Qu'est ce que le DOO ?

Le Document d'Orientation et d'Objectifs

Fixe les objectifs d'urbanisme et d'aménagement à atteindre par le Scot = les moyens pour mettre en œuvre le PADD

Article L.141-5 du Code de l'Urbanisme

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, le document d'orientation et d'objectifs détermine :

1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers ;

2° 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 ;

3° 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.

Il assure la cohérence d'ensemble des orientations arrêtées dans ces différents domaines ».



Un principe de compatibilité entre le SCoT et les documents qui l'appliquent (PLU(i), PDU, PLH, ZAC...)

SUBSIDIARITE

Le SCOT oriente et encadre, mais il n'a pas pour vocation de se substituer au PLU qui définira sa politique d'urbanisme au travers de localisations et de réglementations.

COMPATIBILITE

Ne pas être contradictoire avec les orientations du SCOT : au contraire de la conformité, laisse le choix entre diverses solutions possibles pour parvenir à un objectif du SCOT.

Les orientations du DOO

COHERENCE

Les orientations doivent être cohérentes entre elles et permettre la réalisation des objectifs définis par le PADD. La cohérence interne du SCOT est garante de son applicabilité effective.

PROPORTIONNALITE

Plus un objectif, une opération ou une action est importante et stratégique pour le SCOT, plus le SCOT peut en préciser la forme, le contenu pour en affirmer le niveau de prescription.

PARTIE 2

Du PADD au DOO du
P2AO





Le positionnement



Un territoire qui rayonne et qui participe à la structuration des échanges entre le Grand Ouest et l'axe Seine



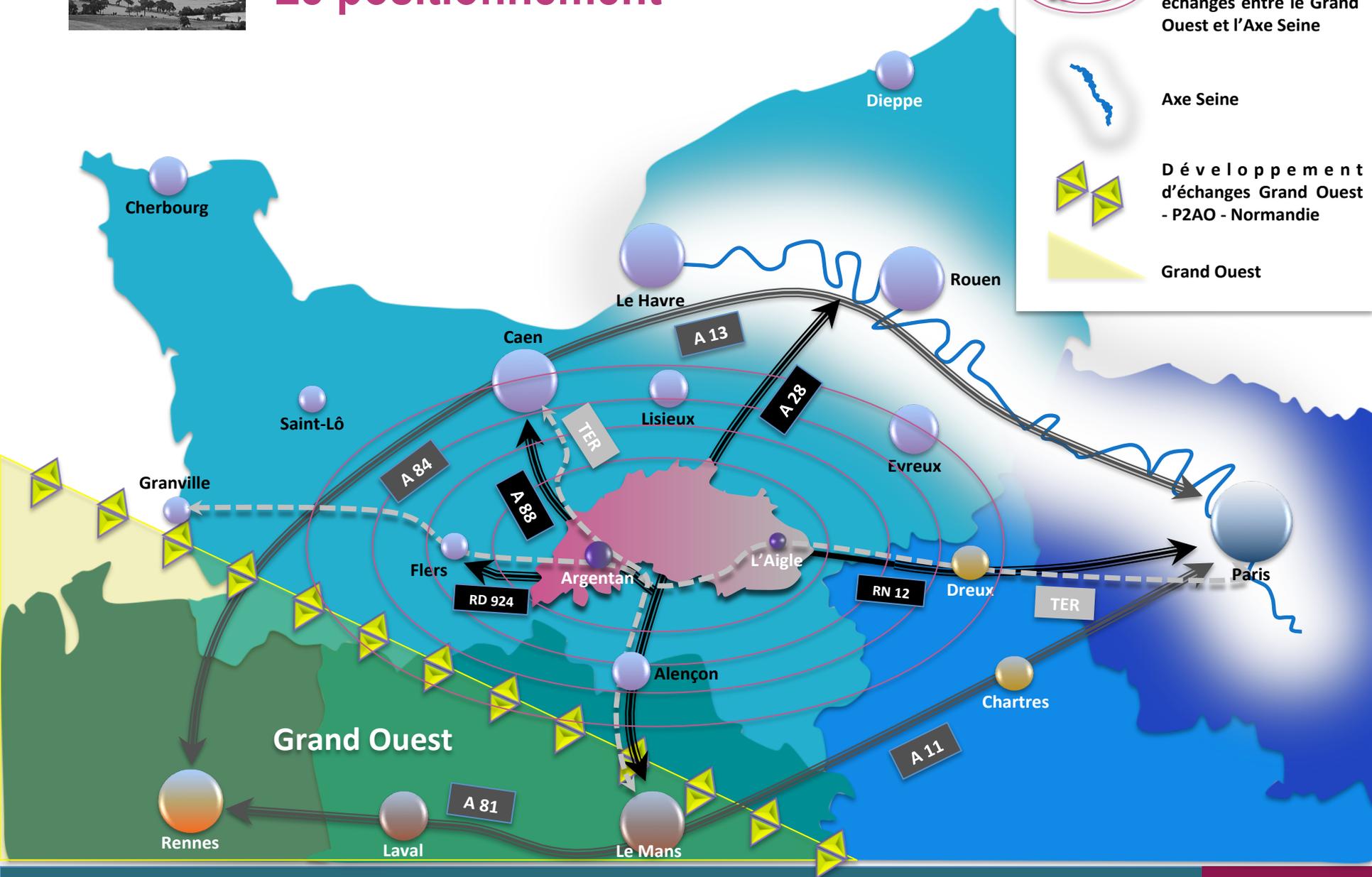
Axe Seine



Développement d'échanges Grand Ouest - P2AO - Normandie



Grand Ouest





Une déclinaison du plan du PADD pour construire le DOO

Le P2AO, une normandité singulière connectée aux espaces de flux du Grand Ouest et de l'Axe Seine

1

Organiser les complémentarités urbaines et rurales pour renforcer les échelles de solidarités humaines et territoriales

2

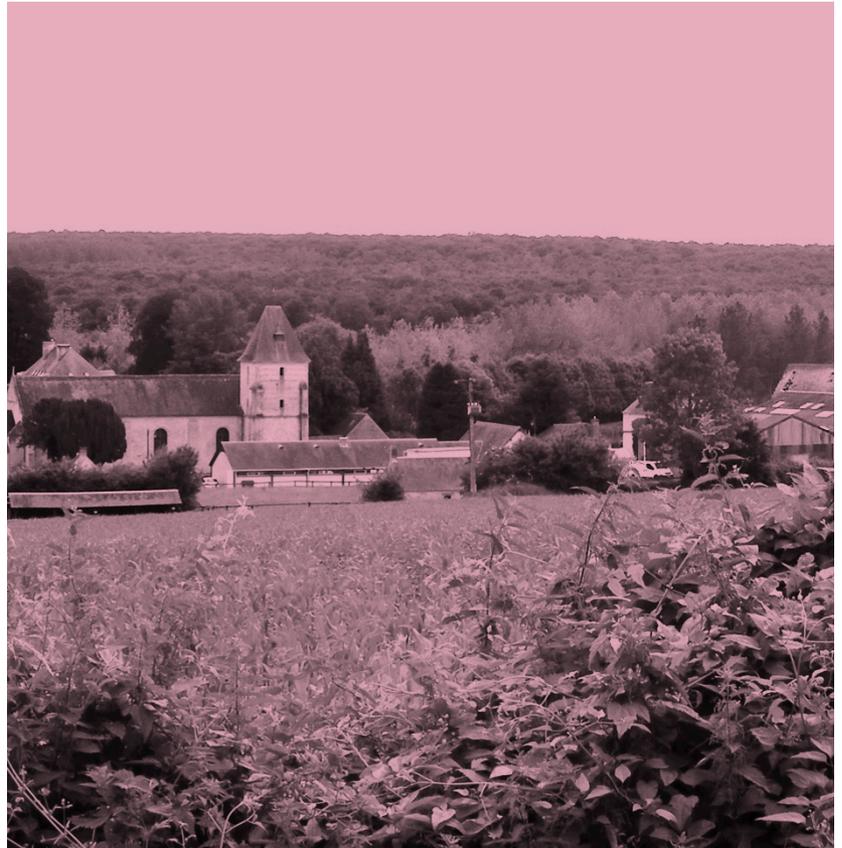
Révéler les identités authentiques du territoire pour une expérimentation de sa normandité

3

Valoriser et diffuser l'identité productive existante du territoire pour s'arrimer aux flux externes et démultiplier l'entrepreneuriat

PARTIE 3

ATELIER 3 : Mobilités,
transports, communications
numériques





Les enjeux du territoire en lien avec le présent atelier

- ➔ Un territoire dont l'**accroche au littoral normand, à l'axe Seine et au Grand Ouest** reste à développer, tout en affirmant les spécificités du territoire pour ne pas n'être qu'un territoire de passage mais plutôt de **captation des flux**.
- ➔ Des **pôles d'emplois et de services** structurants à l'échelle du SCoT qui appellent à une montée en puissance de l'offre de **transport en commun et/ou alternatifs** (co-voiturage...) depuis et en leur direction, en fonction des contraintes financières et des réalités de fonctionnement des bassins de vie
- ➔ Un **maillage numérique** qui éloigne le territoire des flux de communication moderne



Les orientations et objectifs traitant des mobilités : l'orientation 1.1.

1

Organiser les complémentarités urbaines et rurales pour renforcer les échelles de solidarités humaines et territoriales

1.1. Renforcer les connexions avec l'extérieur et déployer des mobilités durables en interne

- Maintenir et améliorer les connexions vers l'extérieur reliant le territoire au Grand Ouest et à l'Axe Seine
- Développer des solutions de déplacements durables à l'échelle du périmètre du Pays pour réduire le temps de déplacement et diminuer l'empreinte écologique
- Accompagner le développement et le déploiement des infrastructures numériques et cellulaires



1.1 Renforcer les connexions avec l'extérieur et déployer des mobilités durables en interne

Maintenir et améliorer les connexions vers l'extérieur reliant le territoire au Grand Ouest et à l'Axe Seine

Ce que le DOO pourrait dire

Le réseau ferré

- Afin d'améliorer le potentiel de la desserte ferrée, les documents d'urbanisme veilleront à ne pas créer d'obstacles à la création d'ouvrages permettant d'améliorer les lignes et à préserver les capacités de reconquête et d'utilisation d'emprises délaissées ou insuffisamment exploitées.

Le réseau routier

- Les documents d'urbanisme locaux veilleront à ne pas créer de contraintes aux adaptations des ouvrages routiers permettant une sécurisation ou amélioration de la desserte.

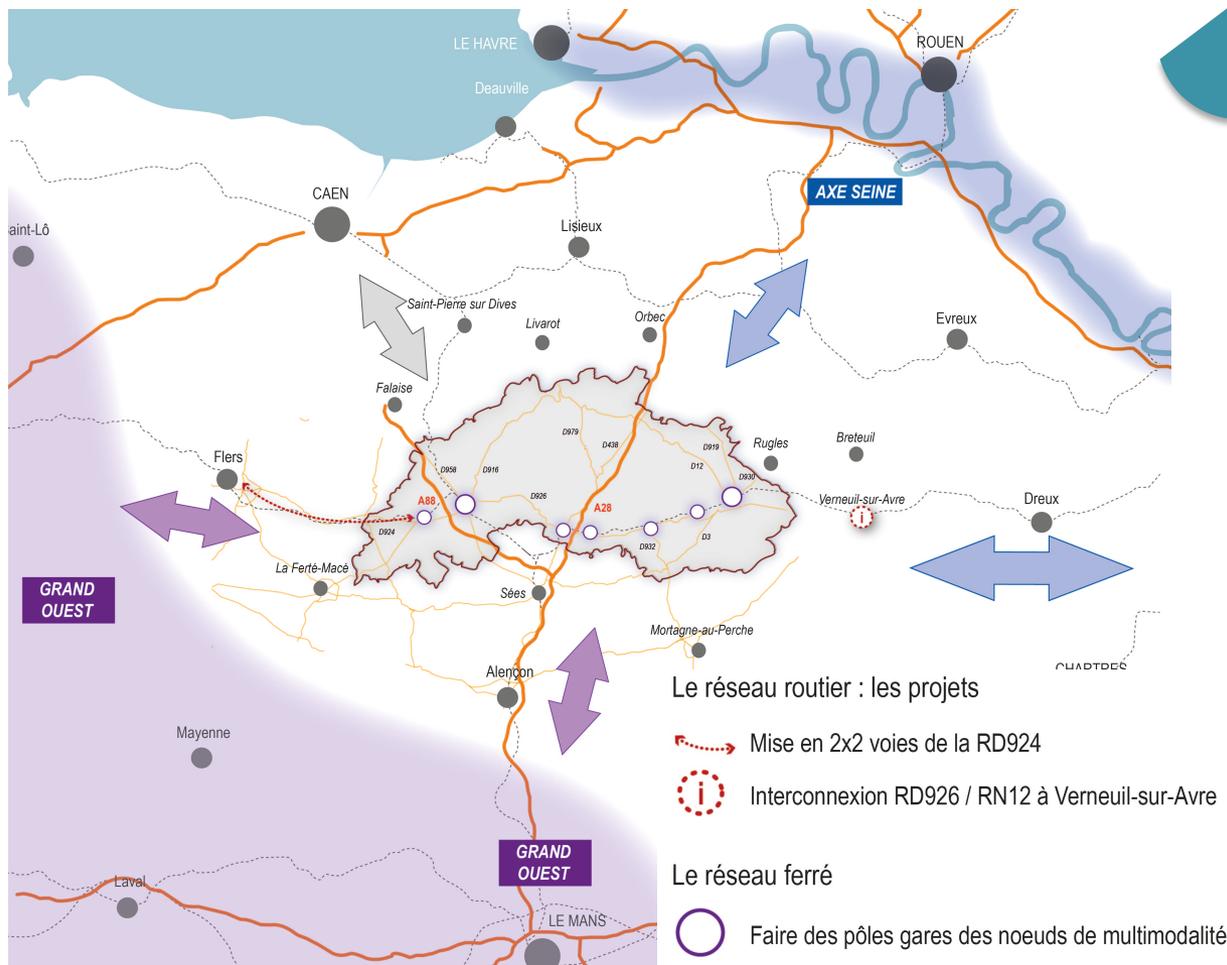


Y a-t-il des espaces / des collectivités à l'extérieur du territoire avec qui développer des coopérations en priorité, sur la question ferrée / routière ?



1.1 Renforcer les connexions avec l'extérieur et déployer des mobilités durables en interne

Maintenir et améliorer les connexions vers l'extérieur reliant le territoire au Grand Ouest et à l'Axe Seine



Les projets routiers suivants sont-ils toujours d'actualité :

- Mise en 2x2 voies de la RD924
 - Interconnexion entre la RD926 et la RN12 à Verneuil-sur-Avre vers Paris
- Y a t-il d'autres projets d'amélioration de desserte (routière ou ferrée) sur le SCoT ?
 - Y a t-il des emprises stratégiques réservées sur le territoire pour des infrastructures ferrées / routières ?



1.1 Renforcer les connexions avec l'extérieur et déployer des mobilités durables en interne

Maintenir et améliorer les connexions vers l'extérieur reliant le territoire au Grand Ouest et à l'Axe Seine

Ce que le DOO pourrait dire

Organiser l'intermodalité et le rabattement sur les gares

L'accessibilité aux 7 gares existantes sur le territoire – et en particulier aux deux gares majeures d'Argentan et de l'Aigle – devra être renforcée de manière à :

- Favoriser le rabattement et l'intermodalité bus / voiture / vélo grâce à des aménagements adaptés et sécurisés,
- Favoriser l'accès aux gares par modes doux (vélo/piéton) en s'adaptant aux contraintes.
- Les collectivités devront assurer le rabattement sur les deux gares de l'Aigle et Argentan par des liaisons bus s'appuyant sur une densité significative d'utilisateurs depuis et vers leurs espaces imbriqués ainsi que les pôles d'équilibre centraux, et en s'appuyant sur les aires de covoiturage lorsque cela est possible pour organiser l'intermodalité.

?

Y a-t-il des projets d'aménagement portant sur les gares du territoire ? Ou sur des voies menant aux gares pour un accès facilité ? ... Dans la poursuite de la modernisation réalisée de la gare d'Argentan, et en cours à l'Aigle



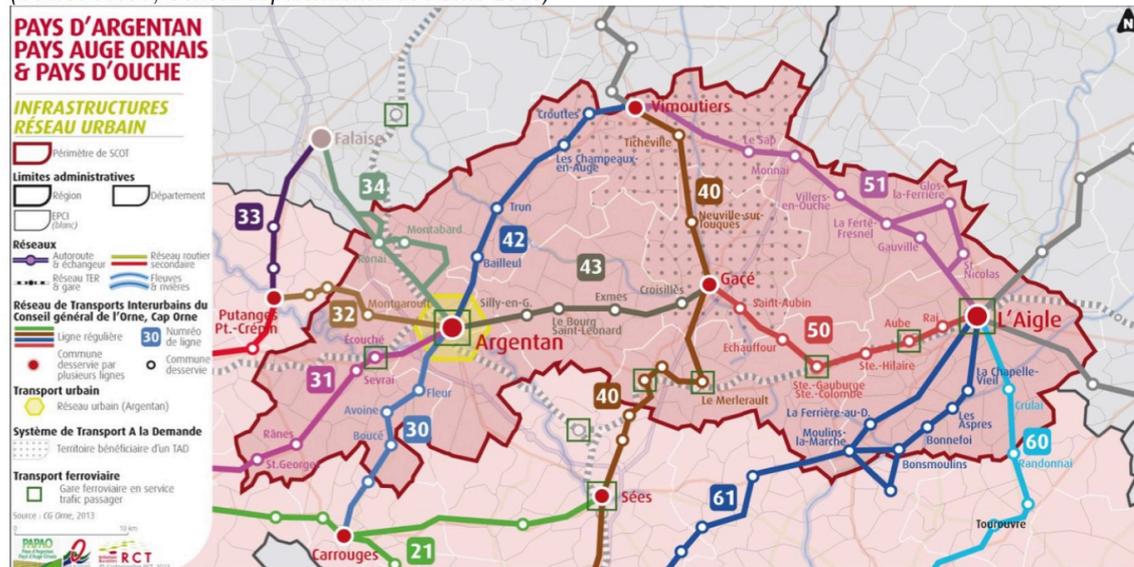
1.1 Renforcer les connexions avec l'extérieur et déployer des mobilités durables en interne

Développer des solutions de déplacements durables à l'échelle du périmètre du Pays pour réduire le temps de déplacement et diminuer l'empreinte écologique

Éléments de diagnostic

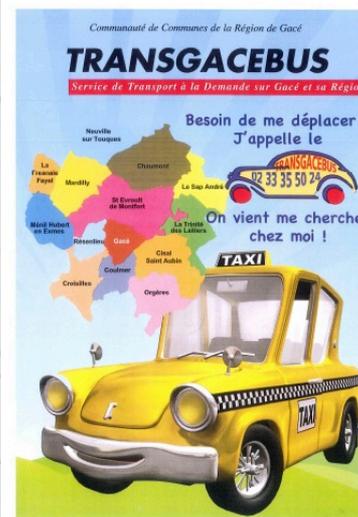
Réseau de transport collectif

(Source : RCT, Conseil départemental de l'Orne 2013)



(Lignes principalement dédiées au transport scolaire, avec horaires restreints)

Plaquette du « Transgacébus » et du « Camembus »

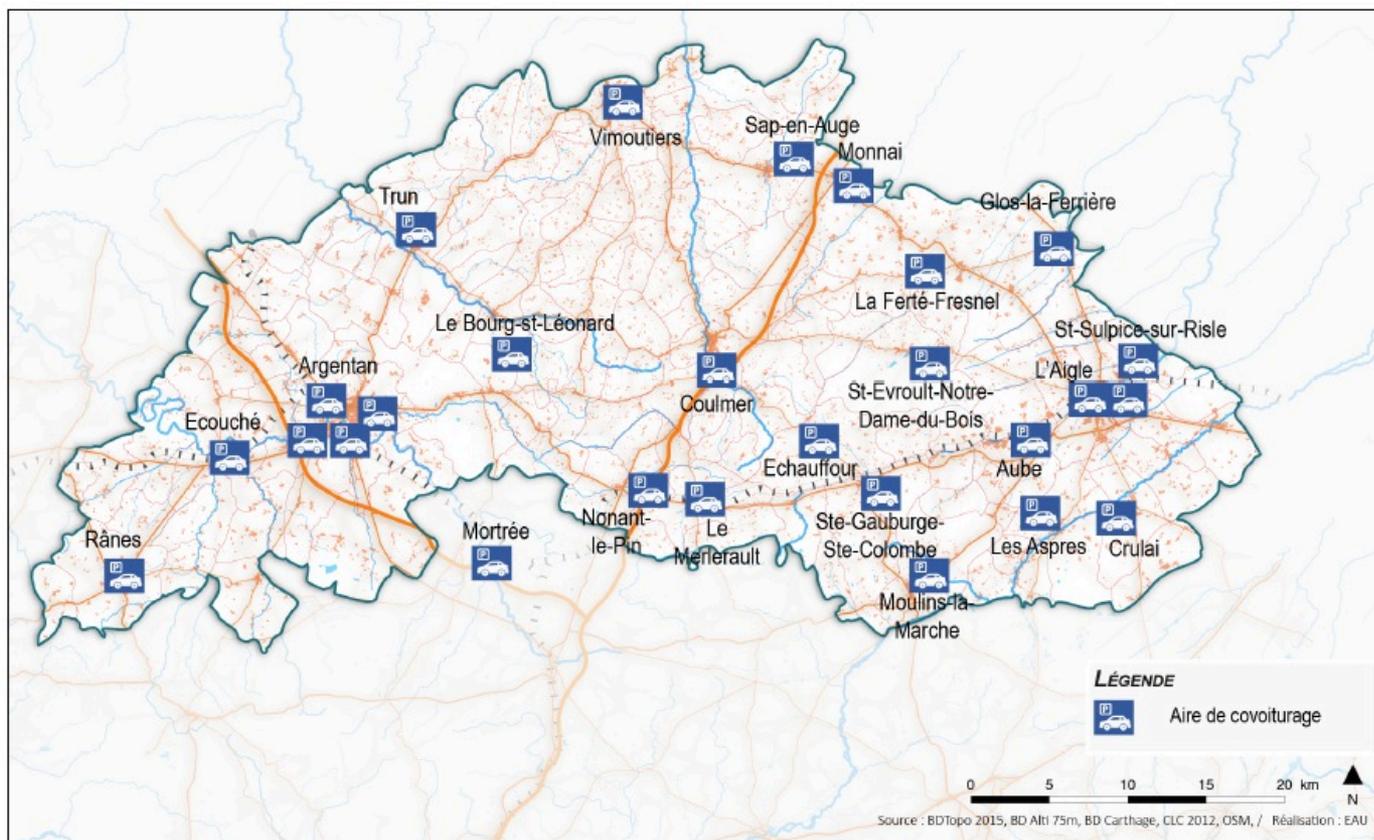




1.1 Renforcer les connexions avec l'extérieur et déployer des mobilités durables en interne

Développer des solutions de déplacements durables à l'échelle du périmètre du Pays pour réduire le temps de déplacement et diminuer l'empreinte écologique

Localisation des aires de covoiturage
(Source : PAPA0, traitement EAU)





1.1 Renforcer les connexions avec l'extérieur et déployer des mobilités durables en interne

Développer des solutions de déplacements durables à l'échelle du périmètre du Pays pour réduire le temps de déplacement et diminuer l'empreinte écologique

Ce que le DOO pourrait dire

Les alternatives à la voiture individuelle : le covoiturage

Les collectivités s'attacheront à s'inscrire dans une politique de mobilités durables affirmée :

- Développer le covoiturage en prenant appui sur les aires existantes et la plateforme numérique associée :
 - Vers les grands attracteurs de flux (gares, pôles, grands équipements, parcs d'activités...)
 - Vers les attracteurs extérieurs (Flers, Alençon, Lisieux, Evreux, Caen, Rouen...)
- En conséquence, les aires de covoiturage seront aménagées préférentiellement au niveau des sorties d'autoroute et à hauteur des nœuds du réseau routier départemental.
- Des aires de covoiturage de proximité pourront également être aménagées au niveau des gares et arrêts de transports collectifs structurants.



1.1 Renforcer les connexions avec l'extérieur et déployer des mobilités durables en interne

Développer des solutions de déplacements durables à l'échelle du périmètre du Pays pour réduire le temps de déplacement et diminuer l'empreinte écologique

Ce que le DOO pourrait dire

Les alternatives à la voiture individuelle

- Etudier le développement du Transport à la Demande (TAD) au sein des EPCI du P2AO
- Faire de la voiture un transport collectif et identifier des petits espaces de stationnement ou d'intermodalité pour développer :
 - Un covoiturage plus informel et spontané (autostop participatif) à l'échelle d'un micro-bassin de vie ou d'un quartier,
 - La mise en place d'autopartage avec les habitants en fonction des besoins (prêt de voitures privées et/ou publiques), plus particulièrement à proximité des zones d'emplois (lien avec les plans de déplacement inter-entreprises). Dans ce cadre, peut s'envisager le développement d'applications numériques facilitant la mise en réseau des usagers sur le territoire, afin d'intensifier les échanges et optimiser les déplacements.
- Anticiper les évolutions en matière d'équipement du territoire en bornes de recharge des véhicules hybrides rechargeables. La création de bornes de recharge électrique doit être étudiée au sein de chaque opération d'aménagement.



1.1 Renforcer les connexions avec l'extérieur et déployer des mobilités durables en interne

Développer des solutions de déplacements durables à l'échelle du périmètre du Pays pour réduire le temps de déplacement et diminuer l'empreinte écologique



- Y a t-il des liaisons internes à intensifier prioritairement (équipements polarisants existants ou à venir, pôles d'emplois, sites touristiques...) ?
- Y a t-il des projets de lignes TC, d'aires de covoiturage, d'espaces d'autopartage, de pôles multimodaux autour des gares, de nouvelles pistes cyclables... sur le territoire ?
- En plus de projets d'itinéraires touristiques (véloroute / voie verte Gacé-Vimoutiers ; Argentan-Le Haras du Pin ; Vimoutiers-Cabourg ; le long de la Risle de Aube à Rugles), existe t-il d'autres projets structurants favorisant les modes actifs ?



1.1 Renforcer les connexions avec l'extérieur et déployer des mobilités durables en interne

Accompagner le développement et le déploiement des infrastructures numériques et cellulaires

Ce que le DOO pourrait dire

L'objectif du SCoT est de faciliter le développement des réseaux numériques, en particulier sur les pôles urbains, les parcs d'activités, les équipements publics structurants.

Pour ce faire, les collectivités devront :

- Faciliter l'implantation de la 4G et développeront les e-services pour faciliter les démarches de leurs populations et l'accès à l'information,
- Appuyer les projets en cours ou à venir, comme ceux portés dans le cadre du Plan Numérique Ornaïs (raccordement THD de tous les sites prioritaires et ZA, poursuite du développement FTTH...)



Y a-t-il des projets connexes d'amélioration de la desserte numérique en cours sur le territoire ?

- Des espaces de télétravail ou des initiatives de téléservices (télé-médecine, e-services publics, e-tourisme...) sont-ils projetés sur le territoire ?