



Observatoire du SCoT de la région troyenne



Pourquoi un observatoire ?

Avec l'approbation du Schéma de Cohérence Territoriale de la région troyenne le 5 juillet 2011, le syndicat DEPART dispose d'un outil au service du territoire, des communes et de leurs groupements, pour un aménagement équilibré et durable de l'espace.

Conformément à ce que prévoit le code de l'urbanisme, le SCoT doit faire l'objet d'une **analyse des résultats** de son application en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation d'espace et d'implantation commerciale, au plus tard 6 ans après son approbation, soit **à l'horizon 2017**.

Pour préparer ce bilan et dans l'optique d'une **évaluation en continu** de la politique publique, le syndicat DEPART s'est engagé dans la mise en place d'un observatoire du SCoT devant permettre un **suivi annuel** des orientations du document.

Chaque année, un numéro de l'observatoire met ainsi en évidence les premiers résultats pouvant être établis, à travers un **focus** sur l'une des grandes thématiques du SCoT.

1. *La mobilité dans les territoires : clés de lecture*



Quelques chiffres

Les données disponibles en matière de mobilité sont issues des statistiques de l'INSEE relatives aux déplacements domicile-travail et domicile-études, qui ne correspondent qu'à environ 30% de l'ensemble des déplacements. **Ces déplacements sont toutefois déterminants** pour les autres trajets effectués dans la journée par les actifs – dépose/reprise des enfants à l'école, achats dans les commerces, loisirs et fréquentation des équipements – tant en terme de choix d'itinéraires que de modes de déplacements.



En France, les émissions de gaz à effet de serre proviennent pour 25% du secteur du transport, la majeure partie étant due aux déplacements de personnes. La longueur des déplacements a augmenté de 10% en moyenne entre 1994 et 2008 sur le territoire national. Ces déplacements de plus en plus longs sont réalisés en grande majorité en voiture particulière. Si l'usage de la voiture est en baisse dans les villes centres, elle est en hausse partout ailleurs¹ et pose la question d'une **politique plus intégrée entre urbanisme et transports pour une mobilité plus durable**.



La dynamique des déplacements au sein de la région troyenne

L'aire d'attractivité que constitue le pôle urbain de l'agglomération troyenne représente plus de 190 000 habitants, soit presque les deux tiers du territoire départemental. **Cette aire d'influence** est en évolution depuis 1999, puisqu'elle **est passée de 120 à 149 communes** en 2010, dont au moins 40% des actifs travaille dans le pôle urbain ou dans une commune attirée par celui-ci².

¹ *La mobilité dans les SCoT, Analyse de 10 SCoT Grenelle*, CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), août 2015, collection Connaissances.

² Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant en sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci (source INSEE).



Des pratiques de mobilité qui évoluent

Depuis quelques années en France, de nouvelles manières de se déplacer émergent : covoiturage, autopartage, transport à la demande... Ces solutions sont particulièrement intéressantes **en milieu périurbain et rural** pour faire face à une offre de transports collectifs inexistante ou inadaptée et aux problématiques d'éloignement croissant des populations.

Le **covoiturage** constitue ainsi un nouvel axe de travail pour les collectivités, qui peuvent développer des actions visant à encourager et organiser cette pratique autour d'un réseau de stations identifiées et d'une politique d'animation associée. L'aménagement de petites unités de stationnement, localisées

stratégiquement par rapport aux axes de déplacements et au réseau de transports en commun, peut constituer un levier intéressant, à condition de l'accompagner par des actions de communication et de promotion pour rendre le covoiturage suffisamment lisible.

Toutefois, si le covoiturage sur les longues distances connaît un fort développement, une étude nationale réalisée par l'ADEME en 2015 met en évidence que **le covoiturage sur de courtes distances n'a pas encore connu de réel démarrage**.

Le développement du covoiturage constitue l'une des actions du PDU du Grand Troyes avec la mise en ligne d'un portail internet dédié.



Le covoiturage, c'est 1,4 personne par voiture en moyenne, et seulement 1,1 pour les trajets domicile-travail (source CEREMA).

Parallèlement, des initiatives de **transport à la demande** se font jour dans les territoires ruraux, répondant à la volonté de développer les services à la personne ou la mobilité intergénérationnelle. Des expériences ont ainsi été mises en place ces dernières années à l'échelle de plusieurs communautés de communes dans le département de l'Aube. Elles visent le développement d'un transport adapté aux besoins locaux, en capacité comme en fréquence, avec des moyens propres (minibus, navettes) ou externes à la collectivité (société de taxis...).

Le transport à la demande reste cependant une alternative encore limitée pour le déplacement des actifs.

D'autres leviers d'actions peuvent être cités : plans de mobilité entreprises ou interentreprises, centrales de mobilité, parcs-relais, vélostations, autopartage et auto-stop, réutilisation des lignes ferrées... D'une manière générale, ces nouvelles formes de mobilités, si elles ne constituent pas une réponse universelle aux problématiques de transport, peuvent être intéressantes **à multiplier et à combiner pour élargir la palette des offres et induire une modification progressive et durable des comportements**.

• Un test sur l'agglomération

- Un service de transport à la demande est expérimenté
- depuis la rentrée 2016 par la TCAT pour les habitants de Torvilliers et Lépine.



2. *Le suivi des orientations du SCoT en matière de transports et déplacements*



Garantir la cohérence entre projets d'infrastructures et développement territorial

Dans son volet économique et spatial, le SCoT de la région troyenne affiche un ensemble de volontés de soutien aux projets d'infrastructures ou de grandes liaisons, afin de **conforter le positionnement de la région troyenne** sur le plan régional et national (réseau ferré, autoroutier et aérien).

Ces orientations se justifient également par rapport à l'**enjeu de desserte et de connexion des**

espaces économiques structurants du territoire.

Suivi et évaluation :

Les indicateurs de suivi et de portage sont d'une part la participation du syndicat aux réflexions et travaux supra territoriaux en matière de définition stratégique des grandes liaisons, et d'autre part la veille à la prise en compte des projets dans les documents d'urbanisme.



Infrastructures et grandes liaisons, cartographie schématique à vocation illustrative, Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT.

Concernant les projets d'infrastructures, le syndicat reste attentif à l'état d'avancement du projet d'électrification de la ligne Paris-Mulhouse, à la question d'une ligne ferrée nord-sud ou à la relance potentielle du projet de liaison Troyes-Auxerre-Bourges. Ces axes de réflexion seront en outre nécessairement inscrits à l'élaboration du **futur SRADDET** à l'échelle du Grand Est, auquel le syndicat participera en tant que personne publique associée.

- Document
- d'Orientation et
- d'Objectifs
- Orientations 11.a. et 11.b.

Des enjeux de desserte et de connexion à l'échelle du grand territoire

Sur le plan des équipements existants, la prise en compte des enjeux de desserte et de connexion locaux, relatifs au rôle de la rocade de contournement de l'agglomération ou de l'aérodrome de Troyes-Barbère, trouve sa traduction dans les documents d'urbanisme par l'**affirmation de parcs d'activités ou d'espaces économiques structurants** à proximité de ces infrastructures.

- Orientations 11.c. et 11.d.

La préservation d'un potentiel de connexion co-modal à l'horizon 2030 sur le territoire de la commune de Creney-près-Troyes, à travers le prolongement de l'axe Pompidou en direction de la RD960, constituait un axe du précédent schéma directeur conservé au SCoT. Toutefois, aucune réflexion n'a été engagée sur ce projet qui ne trouve logiquement pas de traduction dans le PLU de la commune, dont l'horizon est plus court en terme de planification.

- Orientation 11.e.



Rapprocher les lieux de vie et favoriser les proximités

Le second objectif du SCoT, relatif à la maîtrise des déplacements, répond au choix d'un modèle de développement urbain autour d'une armature territoriale renforcée, visant à **limiter les déplacements longue distance** et à **réduire les émissions et nuisances environnementales**.

Suivi et évaluation :

Les indicateurs de suivi sont ceux de la participation aux réflexions dans le cadre des politiques de déplacements et de la veille à la compatibilité des documents d'urbanisme en matière de conception du développement urbain.

Dans ce chapitre, l'orientation du SCoT affirmant un principe de **renforcement de la desserte des communes de seconde couronne** au réseau de transports collectifs, et un principe de **connexion à plus ou moins long terme des pôles secondaires/bourgs d'équilibre de Saint-Lyé et Verrières**, a trouvé une concrétisation progressive depuis l'approbation du SCoT.

- Document
- d'Orientation et
- d'Objectifs
- Orientation 12.a.



Diversifier les modes de déplacements et développer la multimodalité

Le SCoT de la région troyenne énonce ensuite des orientations sur le soutien aux réflexions et actions visant à **valoriser l'offre de transports en commun urbains** (amélioration de la performance du réseau, développement de liaisons en site propre, mise en place de liaisons entre les pôles économiques structurants), sur la mise à l'étude de **plans de mobilité** mais également de **parcs relais** incitant au rabattement automobile sur le réseau de transports en commun ou incitant au covoiturage,

sur l'organisation du **pôle d'échanges de la gare de Troyes**, sur la poursuite du **réseau de liaisons douces** vers les communes de seconde couronne, sur la mise en œuvre d'une **politique de stationnement cohérente** ou encore sur la **hiérarchisation des voies**.

Suivi et évaluation :

Les indicateurs de suivi relèvent tout autant du portage d'études ou de travaux d'approfondissement par le syndicat que de l'analyse des documents d'urbanisme.



Elargir le choix des modes de déplacement pour un urbanisme des mobilités

Dans le cadre de la révision du PDU du Grand Troyes, le syndicat a porté une attention particulière aux orientations relatives à l'identification de lignes structurantes du réseau de transports en commun (dites lignes armatures), à la mise en place d'une ligne circulaire de rocade et à l'aménagement de pôles d'échanges aux points d'entrée d'agglomération, répondant aux objectifs du SCoT.

Le développement des plans de mobilité constitue une action du PDU, déjà engagée à l'échelle des zones d'activité d'intérêt communautaire. Cette orientation n'est donc pas directement portée par le syndicat.

La question de la mise à l'étude d'un **plan de déplacements** à l'échelle du territoire du SCoT reste en revanche un chantier ouvert. Les perspectives liées à l'élargissement du périmètre du Grand Troyes et l'évolution du contexte législatif en matière de compétences et de périmètres permettent d'envisager cette démarche dans le cadre de la prochaine révision du SCoT.

Sur les modes doux, le syndicat a réalisé en 2014 un « Schéma directeur des itinéraires doux » à l'échelle du SCoT, répondant aux enjeux d'un **réseau de proximité pour la promenade** autour de l'agglomération, de la **valorisation d'itinéraires de découverte** du territoire et de **développement du cyclotourisme**. Une quinzaine de circuits ont ainsi été proposés en interface de l'agglomération et de la seconde couronne ainsi qu'en milieu rural à l'échelle des différentes unités naturelles et paysagères.

Enfin, les orientations du SCoT visant l'intégration de dispositions adaptées en matière de stationnement et de hiérarchisation des voies dans les documents d'urbanisme sont progressivement traduites dans le cadre des procédures de révision des PLU, notamment au sein des orientations d'aménagement et de programmation et du règlement écrit.

- Document
- d'Orientation et
- d'Objectifs
- Orientations 13.a. à 13.c.

- Orientation 13.d.

- Orientations 13.e. et 13.f.

3. Des pistes de réflexion pour la révision



L'articulation urbain / périurbain / rural

Jusqu'à présent, l'articulation des transports entre le territoire aggloméré et les espaces périurbains et ruraux se confrontait à des questions de périmètres et de compétences distinctes.



Le nouveau contexte législatif issu des changements apportés par la loi MAPTAM en 2014 et par la loi NOTRe en 2015 a redistribué les cartes avec l'avènement des **autorités organisatrices de la mobilité (AOM)** aux compétences étendues (autopartage et covoiturage, modes actifs et logistique urbaine), l'identification de la Région comme chef de fil de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports, ou encore la disparition des Périmètres des Transports Urbains au profit du « **ressort territorial** » permettant aux AOM d'organiser sur leurs périmètres des services de transports urbains et non urbains.

Conjugué à la révision de la carte intercommunale, ce contexte est favorable à la mise en place de réflexions transversales sur **l'articulation des mobilités entre les territoires**. La révision du SCoT pourra être l'occasion d'ouvrir les échanges avec les collectivités territoriales sur ce sujet.



Le traitement de la mobilité dans le SCoT

Le code de l'urbanisme offre un ensemble de mesures en matière de traitement de la mobilité dans les SCoT, que le Grenelle de l'Environnement est venu renforcer. Si le SCoT de la région troyenne a défini plusieurs orientations stratégiques en la matière, des **possibilités complémentaires** pourront être mises à l'étude dans le cadre de sa révision.



Ainsi, le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT peut édicter certaines mesures, comme :

- favoriser la densification autour des axes de transports en commun (existants ou programmés) pour encourager au report modal, en délimitant des secteurs et en fixant des valeurs de densité (articles L.141-7 et L.141-8) ;

- déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs (article L.141-14) ;
- actionner le levier du stationnement pour favoriser le report modal, en précisant les obligations de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et non motorisés, en fonction de la desserte par les transports collectifs (article L.141-15).

Ces mesures visent à **renforcer l'interaction entre développement urbain et desserte par les transports collectifs**, que ce soit sur le plan de l'habitat, de l'activité économique ou du commerce, mais également à **favoriser les modes actifs** (marche, vélo) en jouant sur les possibilités de stationnement des véhicules. Encore peu utilisées par les SCoT, ces dispositions supposent une analyse fine des enjeux de mobilité à l'échelle du territoire.



De nouveaux outils de planification des déplacements

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la planification des déplacements est gérée par les **Plans de Déplacements Urbains**. Le Grand Troyes a révisé son PDU en 2014 afin de disposer d'un document cadre en matière de transports et déplacements à l'échelle du périmètre de transports urbains défini en 2013 (18 communes).

Ce document s'inscrit en compatibilité avec le SCoT de la région troyenne sur de nombreuses orientations.

La question de sa révision se posera demain au regard du nouveau contexte législatif et de l'élargissement du périmètre du Grand Troyes à 81 communes au 1^{er} janvier 2017 suite à la révision du SDCI.

Le SCoT peut désormais porter un Plan de Mobilité Rurale à l'échelle des espaces faiblement urbanisés et peu denses.

En parallèle, sur le reste du territoire départemental, il n'existe pas actuellement de document local de planification des déplacements.

La loi Transition Energétique pour la Croissance Verte de 2015 permet désormais d'élaborer des **Plans de Mobilité Rurale**. Ce Plan est destiné à venir compléter le Schéma Régional d'Intermodalité afin de « prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport, [...], notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacements terrestres non motorisés ».

