

DIAGNOSTIC TERRITORIAL & ENVIRONNEMENTAL

SCOT

Orléans Val de Loire
Schéma de COhérence Territoriale

VERS LE PROJET DE TERRITOIRE SYNTHÈSE





> AVANT-PROPOS



Le SCoT est un document de planification stratégique qui permet d'imaginer ce que sera le territoire de l'agglomération orléanaise dans 20 ans. C'est aussi un moyen de coordonner les politiques publiques locales pour arriver à mettre en œuvre ensemble ce projet dans la durée.



En 2014, après l'examen du premier bilan du SCoT de 2008 et pour tenir compte des évolutions réglementaires, nous avons décidé de revoir notre copie et d'engager la révision de notre SCoT.

Ce vaste chantier, engagé maintenant depuis plus d'un an, est essentiel. Il nous permet d'actualiser notre projet et de le compléter pour tenir compte des nouvelles exigences issues notamment des lois Grenelle et ALUR.

Considérant l'importance de ce dossier, nous souhaitons prendre le temps de partager ce diagnostic actualisé. Ce document de synthèse vous en donne un aperçu, à travers une présentation sim-

plifiée et problématisée. Il a été construit autour des enjeux pour l'agglomération, chacun étant illustré par une question. Celles-ci sont formulées de telle sorte qu'elles puissent provoquer un débat à la fois riche et étayé. Il est en effet essentiel d'échanger ensemble sur l'avenir de notre territoire, avec franchise. C'est de cette manière que pourra s'amorcer sereinement la construction du futur Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). Le SCoT est un projet politique, au sens où il s'agit de servir les intérêts et les choix de vie des femmes et des hommes qui habitent et travaillent ici. Le travail à accomplir reste important et va se poursuivre en 2016 et 2017 pour une approbation en 2018. Il nous appartient à nous, élus locaux, avec nos partenaires et vous tous, de nous mobiliser pour imaginer l'avenir de notre agglomération et de se donner les moyens de le concrétiser.

Charles-Éric Lemaignan,
Président de la Communauté
d'Agglomération Orléans Val de Loire

Matthieu Schlesinger,
Vice-président « territoires durables »

La liste des enjeux méritera certainement d'être enrichie mais elle reflète les centres d'intérêts dégagés lors des concertations avec les acteurs privés ou institutionnels consultés lors de la révision du SCoT. À cet égard, plusieurs pictogrammes, échelonnés de 1 (pas d'intérêt connu) à 4 (fort intérêt), ponctuent cette synthèse afin de mettre en perspective les attentes ressenties de ces groupes d'acteurs, classés, par commodité de lecture en :





“ CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE TERRITORIALE À UNE ÉCHELLE ADAPTÉE ”

> CHAPITRES 6.1 ET 6.2 DU DIAGNOSTIC

QUELLE STRATÉGIE HORS DES FRONTIÈRES ADMINISTRATIVES DE L'AGGLO : COMPÉTITION OU COMPLÉMENTARITÉ ?



Le SCoT de l'agglomération orléanaise est élaboré à l'échelle des 22 communes qui la composent : une seule collectivité est responsable de son élaboration et de son application. Trois autres démarches de SCoT dans l'aire urbaine d'Orléans sont par ailleurs engagées. Elles sont conduites par les 3 syndicats de Pays qui entourent l'agglomération. Les analyses démontrent que le territoire du quotidien dépasse de loin les frontières administratives de l'AggLO : le bassin de vie (temps d'accès aux équipements, selon l'INSEE) regroupe 40 communes, l'aire urbaine (relations entre le lieu de domicile et celui du travail, selon l'INSEE) regroupe 138 communes et la zone d'emploi d'Orléans (secteur dans lequel des actifs travaillent dans l'AggLO) regroupe 200 communes.

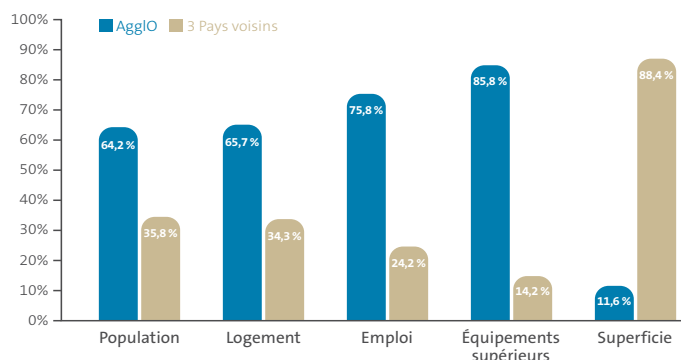
“ LES ANALYSES DÉMONTRENT QUE LE TERRITOIRE DU QUOTIDIEN DÉPASSE DE LOIN LES FRONTIÈRES ADMINISTRATIVES ”

Le SCoT s'inscrit également dans un contexte environnemental : les cours d'eau et bois de l'AggLO se connectent aux espaces naturels situés à l'extérieur du territoire. De même s'agissant de la ressource en eau, les nappes phréatiques dans lesquelles est prélevée l'eau potable alimentent un bassin beaucoup plus large. Si le SCoT de l'AggLO doit être établi dans le périmètre actuel de l'intercommunalité, il peut néanmoins être concerté et coordonné avec les 3 pays. C'est tout l'enjeu du processus de « l'InterSCoT », soutenu par l'État, pour construire une réponse équilibrée et coordonnée aux besoins des habitants des 121 communes concernées.



Pour ce faire, quelle stratégie de développement adopter en écho avec celles des pays voisins ? Peut-on développer des infrastructures communes, coordonner la répartition, le développement et la typologie de l'habitat, trouver des synergies dans le domaine économique, structurer les filières agricoles, définir une stratégie paysagère, touristique ou environnementale ?

> RAPPORT DE TAILLE ACTUEL ENTRE L'AGGLO ET LES PAYS VOISINS



> PÉRIMÈTRES DE SCOT ET TERRITOIRES « VÉCUS »



> CHAPITRES 6.1 ET 6.2 DU DIAGNOSTIC

COMMENT REMUSCLER LE CŒUR DE L'ARE URBAINE SANS TOUTEFOIS CONFISQUER SON DÉVELOPPEMENT ?

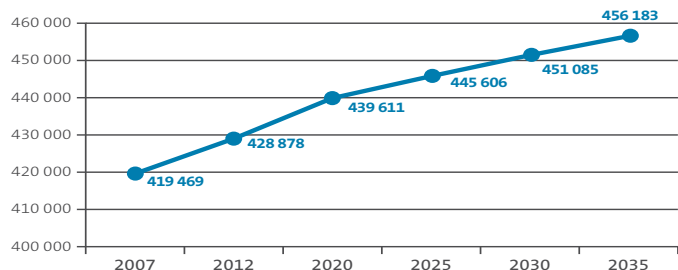


Les projections de population réalisées par l'INSEE sur plusieurs années permettent d'identifier l'importance du développement démographique et d'adapter le projet de territoire en conséquence. À l'échelle de l'InterSCoT et des communes qui le composent, la tendance observée au cours de ces dernières années (scénario « central »), permet d'évaluer l'augmentation de la population sur ce territoire à 27 000 habitants de plus d'ici 20 ans, soit 456 183 habitants en 2035.

“ L'AUGMENTATION DE LA POPULATION SUR CE TERRITOIRE EST ÉVALUÉE SELON L'INSEE À 27 000 HABITANTS DE PLUS D'ICI 20 ANS, SOIT 456 183 HABITANTS EN 2035 ”

Cette croissance interroge quant à sa répartition sur le territoire et sur la part que l'Agglo prendra : celle-ci, qui ne représente que 12 % du territoire de l'InterSCoT, représente 64 % de la population, 66 % des logements, 76 % des emplois et 86 % des équipements supérieurs.

> PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES 2007-2035 À L'ÉCHELLE DE L'INTERSCOT (INSEE OMPHALE - SCENARIO CENTRAL)



En revanche, si l'on prolonge simplement les tendances observées ces dernières années, elle n'accueillerait qu'1/3 de la croissance soit 9 000 habitants. Le développement démographique des 3 Pays limitrophes augmente proportionnellement bien plus vite que celui de l'Agglo.

“ LE DÉVELOPPEMENT DÉMOGRAPHIQUE DES TROIS PAYS LIMITROPHES AUGMENTE PROPORTIONNELLEMENT BIEN PLUS VITE QUE CELUI DE L'AGGLO ”

Il importe ainsi de coordonner le potentiel de développement de l'Agglo avec les dynamiques périphériques des 3 Pays et de les décliner dans les SCOT concernés. Il s'agit de ne pas aggraver le déséquilibre actuel entre emplois, services et population. Les forts écarts des charges foncières entraînent en effet un décalage progressif entre les ressources fiscales et les charges de centralité. Pour limiter l'étalement urbain et le coût de nouvelles infrastructures, l'Agglo devrait capter au moins les 2/3 de la croissance attendue, soit 18 000 habitants.



Face à ce constat qui ne met pas le territoire de l'Agglo en position de maîtriser seule son évolution, il reviendra au PADD de calibrer la dynamique du territoire de l'Agglo en cohérence avec le développement des 99 communes des 3 Pays et de trouver les équilibres entre l'urbain, le périurbain et le rural.

> ÉVOLUTION COMPARATIVE « 2007-2012 » DE L'AGGLO ET DES 3 PAYS

	POPULATION		LOGEMENTS		EMPLOIS	
	2012	2007-2012	2012	2007-2012	2012	2007-2012
Agglo	275 037	+ 3 283 (+1,2 %)	134 750	+ 5 663 (+4,4 %)	144 670	- 2 651 (-1,8 %)
3 Pays voisins	153 400	+ 6 106 (+4,1 %)	70 267	+ 4 286 (+6,5 %)	46 148	- 305 (-0,7 %)

> CHAPITRES 6.1 ET 6.2 DU DIAGNOSTIC

DANS QUELLE(S) DIRECTION(S) SE PORTE LE REGARD DE L'AGGLO ?



La loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe) réduit le nombre de régions métropolitaines de 22 à 13. Dans ce mouvement, 9 villes « perdent » leur statut de capitale régionale tandis qu'Orléans demeure la capitale de la région Centre Val de Loire, dans un périmètre inchangé.

Ce statut, et ses fonctions associées, confortent Orléans comme un point de polarité à l'échelle régionale, inter-régionale, nationale. Dans ce contexte, le SCOT de l'Agglo devra non seulement répondre aux préoccupations locales déclinées dans plusieurs domaines (habitat, économie, déplacements, occupation du sol, biodiversité...) mais également projeter la stratégie de développement et les logiques de partenariat à une échelle plus large. Un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est construit en tenant compte de ces deux dimensions complémentaires.

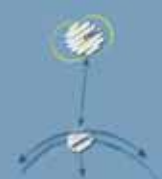
> SCHÉMA D'INSERTION MÉTROPOLITAINE DE L'AGGLO

(SOURCE : EXPOSITION D'URBANISME « ORLÉANS 2025 »)

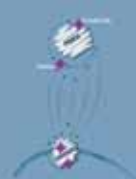


Le positionnement qui sera retenu par l'agglomération renvoie aux enjeux de rayonnement, d'attractivité, de développement et de notoriété économique, voire de marketing territorial. Quelles relations Orléans souhaite-t-elle instaurer ou développer avec Paris ? Tours ? Les autres villes ligériennes ? Les villes du bassin parisien ? Les autres capitales régionales ? L'Europe ?

> COMMENT S'ARTICULER AVEC LES GRANDS PROJETS ACTÉS OU À L'ÉTUDE...



> avec les transports et le Grand Paris



> avec les nouveaux centres de recherche



> un 3^e aéroport ?



> le projet LGV ?



> une trame verte et bleue à grande échelle ?



“ ENGAGER L'AGGLO CAPITALE DE DEMAIN ”

> CHAPITRES 4.1 ET 5.2 DU DIAGNOSTIC

LE MODÈLE DE L'URBANISATION EXTENSIVE EST-IL TOUJOURS VIABLE ?



Durant la période de 1995 à 2013, l'artificialisation des sols de l'Agglo a progressé au détriment des espaces agricoles ou naturels : 1 250 hectares de terres agricoles ont été gagnés par l'urbanisation, soit une surface supérieure à celle de Fleury-les-Aubrais (1 012 hectares).

“ 1 250 HECTARES DE TERRES AGRICOLES ONT ÉTÉ GAGNÉS PAR L'URBANISATION ”

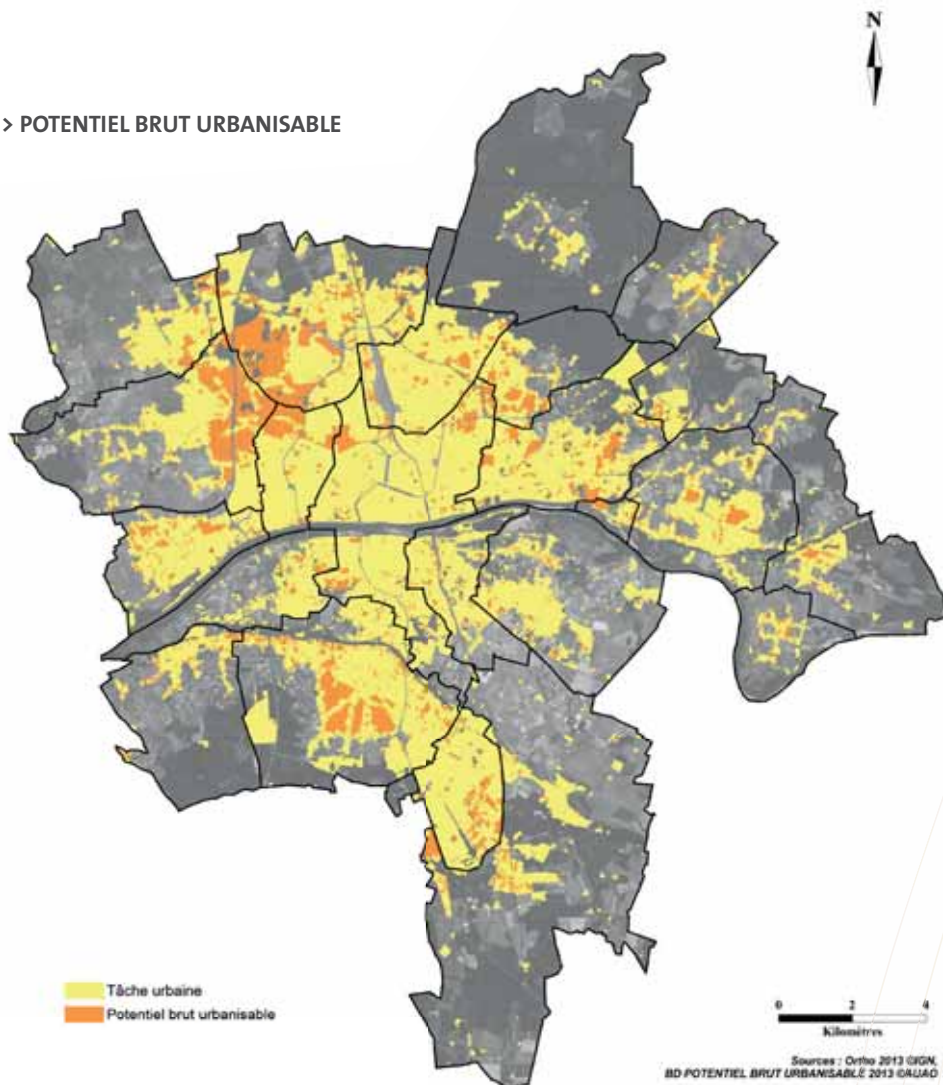
Plusieurs facteurs contribuent désormais à limiter ou optimiser cette consommation des espaces : l'Agglo s'inscrit dans un environnement sensible, principalement lié aux risques (inondation, cavités...) et à la fragilité de la ressource en eau. L'espace devient rare sinon contraint économiquement. En outre, l'étalement urbain fait désormais l'objet d'une attention accrue des pouvoirs publics ; les nouvelles lois ne permettent plus les extensions urbaines sans les justifier par un besoin réel et l'impossibilité de les satisfaire dans les zones urbaines existantes.



Ce resserrement des contraintes légales incite à s'interroger sur les possibilités de renouvellement urbain et en évaluer l'impact pour le territoire.

L'analyse des espaces déjà majoritairement urbanisés permet déjà d'identifier un potentiel de près de 2 000 hectares. Ceux-ci n'ont pas vocation à être totalement construits (certains d'ailleurs sont contraints et leur mutation n'est pas toujours économiquement viable), mais un tel niveau apparaît a priori suffisant pour répondre aux besoins de développement des 20 prochaines années et préservant ainsi les espaces agricoles et naturels. Il reviendra au PADD du SCOT de s'engager sur les modalités de cette urbanisation.

> POTENTIEL BRUT URBANISABLE

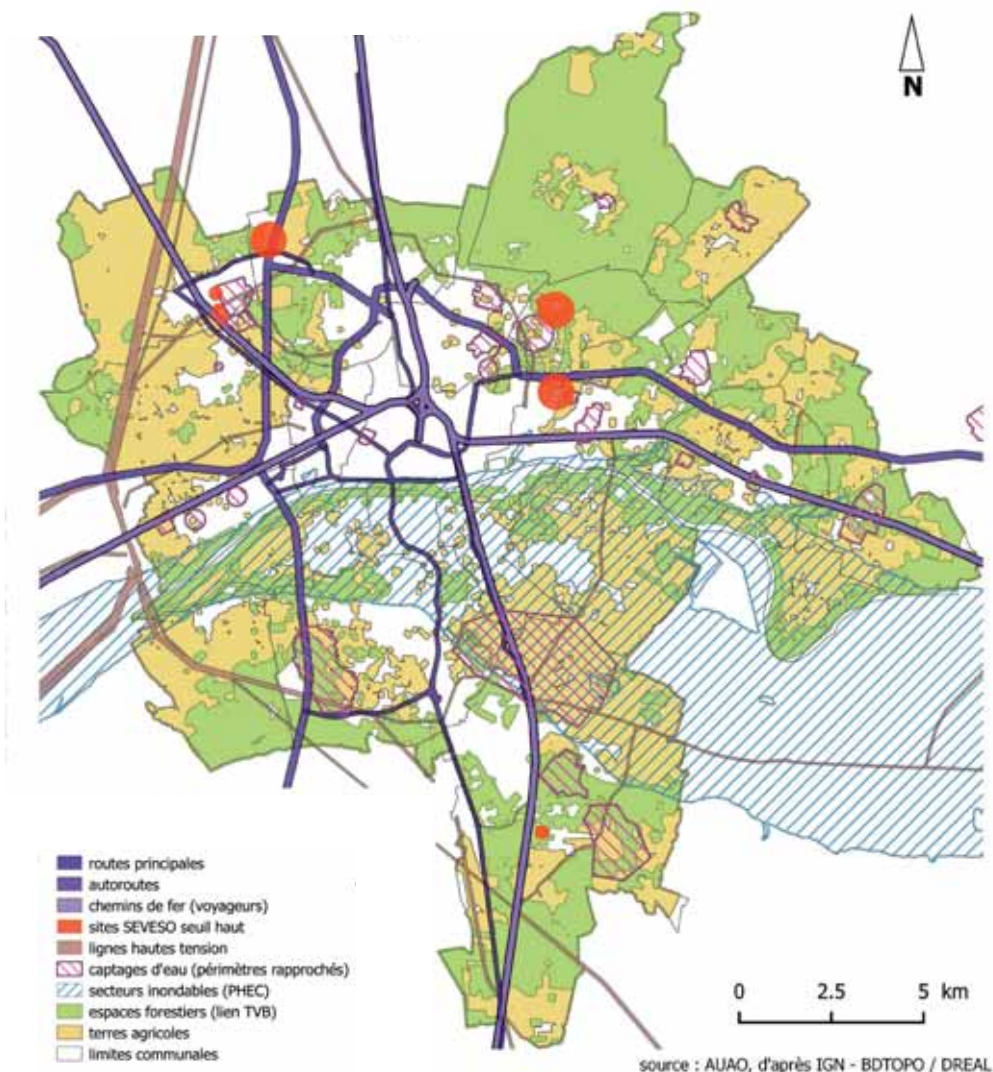




Parallèlement à ce nouveau principe de développement économe du territoire, la meilleure coordination des opérations d'initiative publique organisées au sein de l'agglomération semble nécessaire afin d'éviter une concurrence coûteuse d'opérations au sein de l'AggLO, comme avec les Pays.

A minima, une analyse du besoin démographique (desserrement des ménages, évolution de la population, ...) croisée avec les volumes de logements programmés par les opérations d'urbanismes en cours ou projetées permettra de mesurer l'adéquation entre l'offre et la demande et de mesurer de possibles risques de concurrence entre les opérations.

> LES « CONTRAINTES » DU DÉVELOPPEMENT URBAIN



CONSOMMATION DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES, CE QUE DISENT LES LOIS GRENELLE ET ALUR...

> L. 122-12 du code de l'urbanisme :

“ Il (le rapport de présentation du SCOT) présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs. ”

> L. 122-1-4 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 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. Il définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés (...). ”

> L. 122-13 du code de l'urbanisme :

“ Six ans au plus après la délibération portant approbation du schéma (...) l'établissement public (...) procède à une analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, (...) de maîtrise de la consommation de l'espace (...). ”



> CHAPITRES 2.1 ET 4.2 DU DIAGNOSTIC

LA VILLE COMPACTE EST-ELLE INCOMPATIBLE AVEC LA QUALITE DE VIE ?



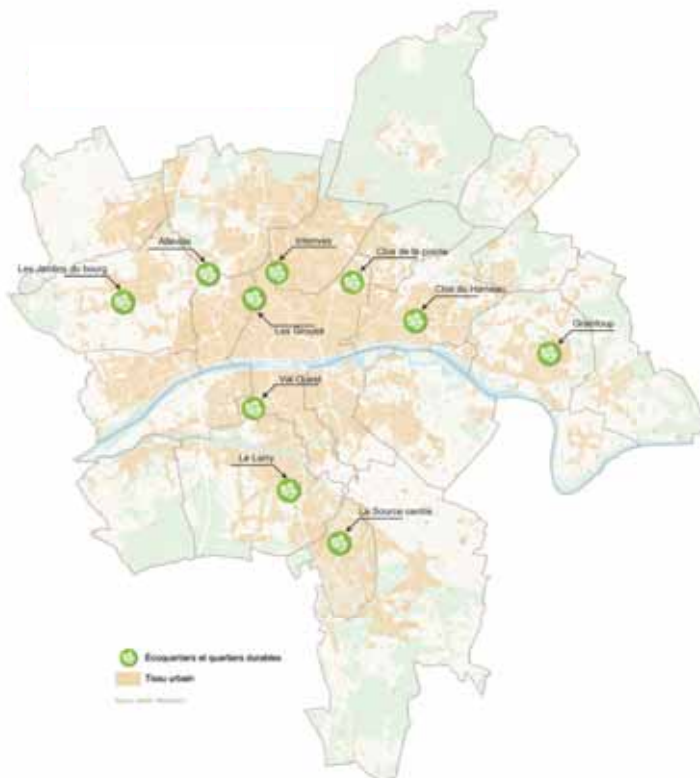
Le concept de densité urbaine est communément entouré d'une aura négative. En obligeant les gens à s'entasser « les uns sur les autres », elle créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Cette image est d'autant plus étonnante que, dans l'agglomération orléanaise, la ville contemporaine est le plus souvent bien moins dense que la ville historique. Les centres urbains et bourgs historiques sont plus denses que les programmes immobiliers récents et pourtant leur qualité de vie n'est que rarement décriée.

Ce rejet n'est sans doute que la conséquence du développement urbain d'après-guerre selon une approche binaire : soit le modèle des grands ensembles, soit le modèle pavillonnaire. La maison « dont on peut faire le tour » est souvent demandée, au risque d'appauvrir la diversité de l'offre de logements proposée. Réduire la taille des parcelles pavillonnaires est une approche incomplète et induit d'autres types de difficultés, comme en témoigne l'essor des divisions foncières en deux ou troisièmes rangs des fronts bâtis. D'autres éléments sont en effet à prendre en compte, notamment le respect de l'intimité avec un travail sur les vis-à-vis.

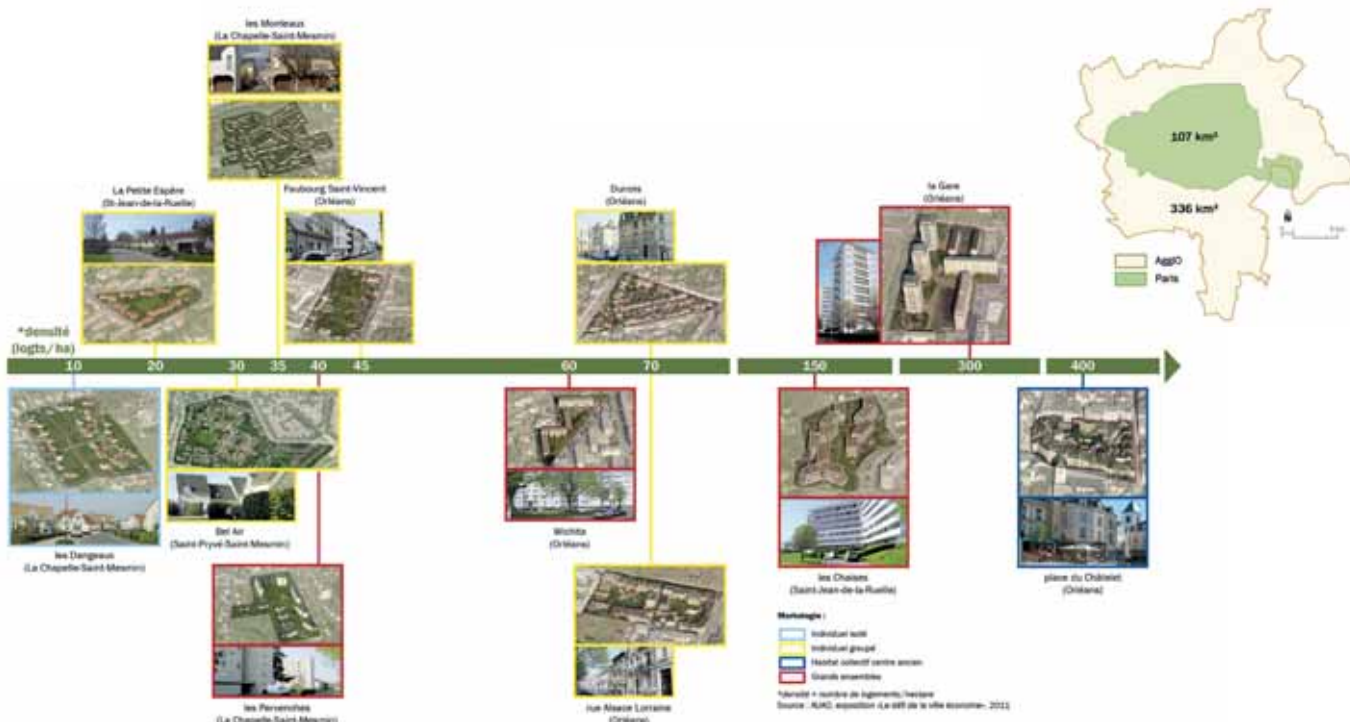
Pour y parvenir, les formes urbaines et architecturales doivent être plus diversifiées : petits collectifs, logements intermédiaires, individuel groupé, etc. en tenant particulièrement compte des conditions d'insertion du bâtiment dans son environnement, sans le « copier-coller » d'une parcelle à une autre. Il convient de rappeler que la compacité de la ville n'est pas une fin en soi mais contribue à préserver l'identité et les spécificités paysagères en limitant l'urbanisation extensive, à maintenir un développement dynamique sans épuiser les ressources (foncières, écologiques, économiques), à proposer également une offre de logements bon marché pour répondre aux besoins de chacun, (familles, étudiants, seniors, etc.), à rentabiliser au mieux les investissements publics, à optimiser leurs frais d'entretien et à offrir une proximité de services.

? D'un point de vue formel, le SCOT devra présenter des objectifs chiffrés de réduction de la consommation des sols et tirer le bilan de cet engagement. Il reviendra par la suite à chaque commune d'imaginer les formes urbaines qui permettent de conjuguer la qualité de vie et consommation économe des sols en complémentarité avec les actions du PLH3.

> AGGLOMÉRATION ORLÉANAISE : ÉCO-QUARTIERS ET QUARTIERS DURABLES EN 2015



> DENSITÉ PAR GRANDS TYPES DE MORPHOLOGIES URBAINES



> CHAPITRES 2.1 ET 2.2 DU DIAGNOSTIC

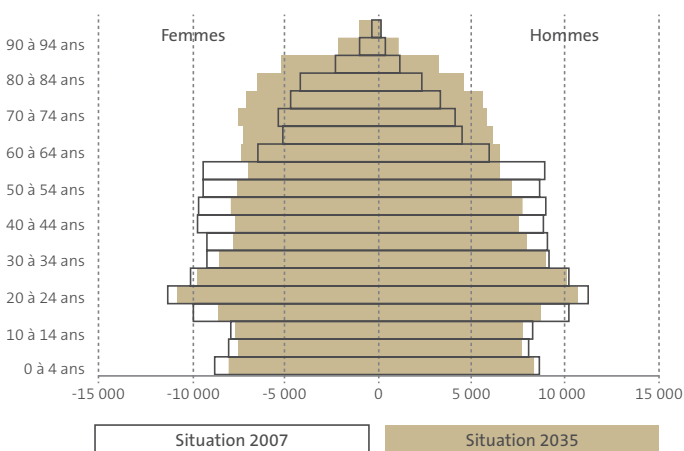
LA VILLE D'AUJOURD'HUI SERA-T-ELLE ADAPTÉE À LA POPULATION DE DEMAIN ?



Parmi les évolutions démographiques attendues, le vieillissement de la population est de loin la plus évidente et peut-être celle dont l'impact n'est pas encore totalement mesuré. L'agglomération orléanaise compte en 2012 59 000 personnes âgées de plus de 60 ans (dont 22 000 âgées de 75 ans ou plus), représentant 21,5 % de la population de l'AggLO (contre 18,7 % en 2007).

“D'ICI 20 ANS, LA POPULATION ÂGÉE DE PLUS DE 75 ANS DEVRAIT AINSI AUGMENTER DE 68 %”

Leur nombre devrait progresser de manière significative pour atteindre environ 78 000 personnes âgées de plus de 60 ans en 2035, dont 37 000 âgées de plus de 75 ans. D'ici 20 ans, la population âgée de plus de 75 ans devrait ainsi augmenter de 68 %, sans compter l'accélération du processus d'évasion des jeunes familles en 2^e ou 3^e ceinture de l'AggLO.



Ce vieillissement est déjà amorcé. On observe ainsi une progression importante des ménages les plus âgés avec des besoins en logements qui évoluent en conséquence.

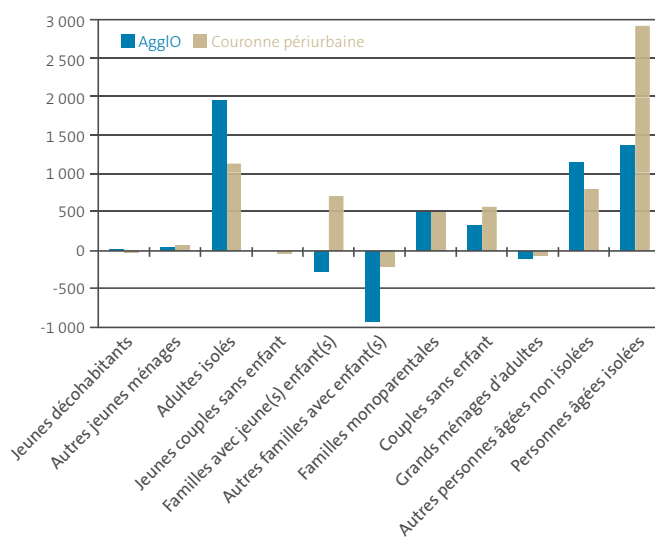
“ON OBSERVE AINSI UNE PROGRESSION IMPORTANTE DES MÉNAGES LES PLUS ÂGÉS AVEC DES BESOINS EN LOGEMENTS QUI ÉVOLUENT EN CONSÉQUENCE”

Les solutions en la matière ne manquent pas : adaptation des logements, construction de résidences spécialisées, habitats intergénérationnels comme en témoigne la forte augmentation de l'offre de résidences « séniors », sans d'ailleurs pouvoir toujours en confirmer la pertinence.



Dans le cadre du SCoT, au-delà de la production de logement susceptible de répondre aux besoins d'une population vieillissante, ce phénomène démographique renforce les enjeux de l'accessibilité des transports en commun et des services.

> ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MÉNAGE PAR PROFIL RÉSIDENTIEL ENTRE 2006 ET 2011





“ MAINTENIR L'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE ”

> CHAPITRES 1.2, 3.1 ET 3.2 DU DIAGNOSTIC

COMMENT POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE SANS RENONCER À SES QUALITÉS PAYSAGÈRES ET À SON IDENTITÉ ?



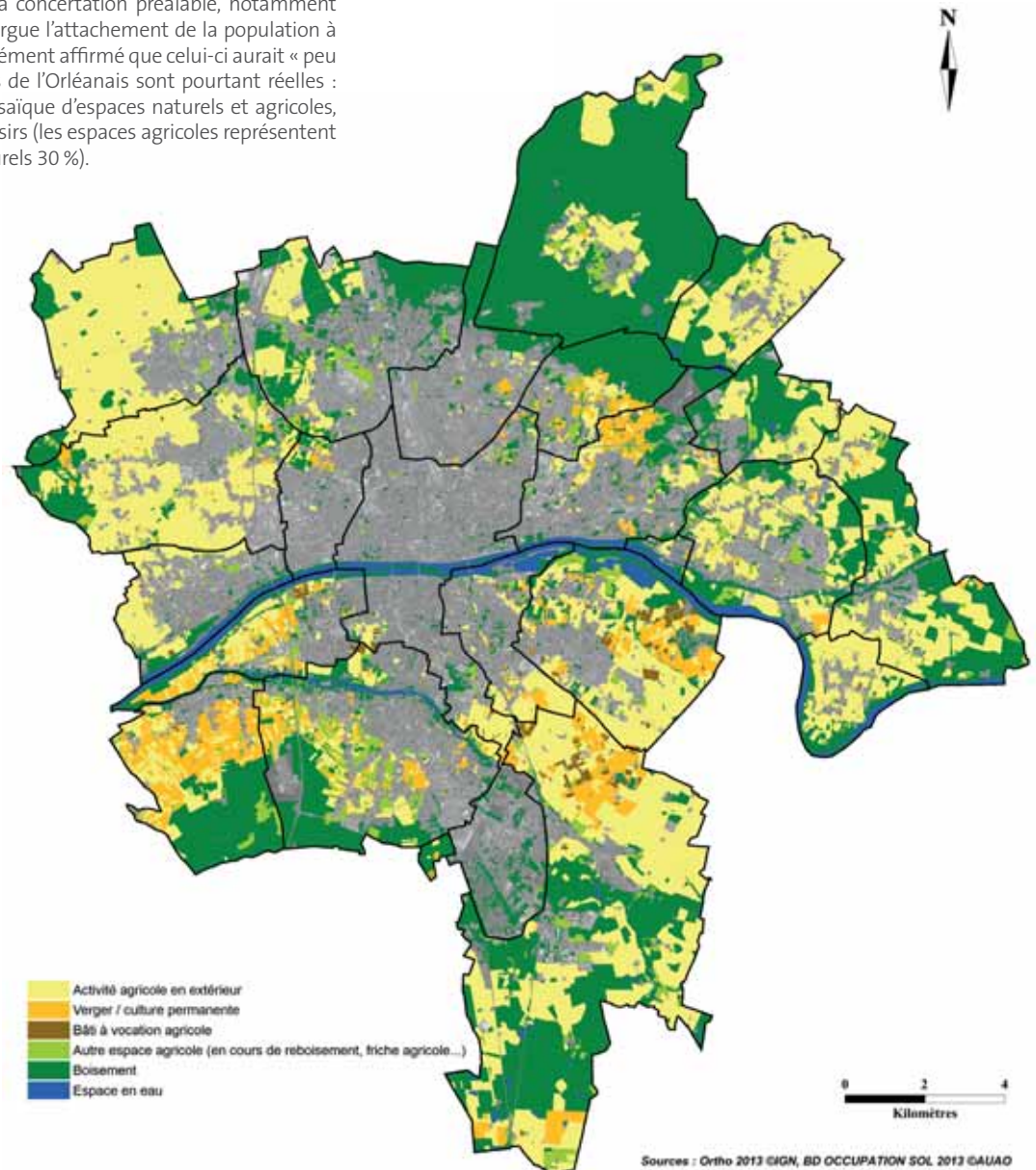
Les témoignages recueillis lors de la concertation préalable, notamment issus du panel citoyen, a mis en exergue l'attachement de la population à son territoire alors qu'il est communément affirmé que celui-ci aurait « peu d'identité ». Les qualités paysagères de l'Orléanais sont pourtant réelles : le territoire est marqué par sa mosaïque d'espaces naturels et agricoles, favorables à la biodiversité et aux loisirs (les espaces agricoles représentent 37 % du territoire et les espaces naturels 30 %).

Paysages de Loire, de Beauce, de Sologne, la forêt d'Orléans, autant d'atouts sur lesquels appuyer le développement du territoire et bâtir une « carte de visite », facteur de rayonnement, à condition d'identifier et préserver ses principales caractéristiques.



La révision du SCOT est ainsi l'occasion d'engager une étude paysagère portant sur les continuités paysagères, les espaces marquants, les entrées de ville, les modalités du maintien de la nature en ville, etc.

> LES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES EN 2013 AGGLOMÉRATION ORLÉANAISE



> CHAPITRES 1.2 ET 2.2 DU DIAGNOSTIC

**PEUT-ON RÉDUIRE ENCORE DAVANTAGE
LA PLACE DE L'AUTOMOBILE ?**



Au début des années 2000, l'automobile représentait plus de 61 % des déplacements dans l'agglomération orléanaise. Le succès fulgurant de la voiture dans les « 30 glorieuses » a profondément modifié la manière dont s'est construit le territoire. C'est l'âge d'or du fonctionnalisme où la voiture personnelle permettait de passer d'un espace résidentiel à un autre dédié aux activités commerciales ou économiques. Les paysages urbains comme périurbains de l'Agglo en sont profondément marqués.

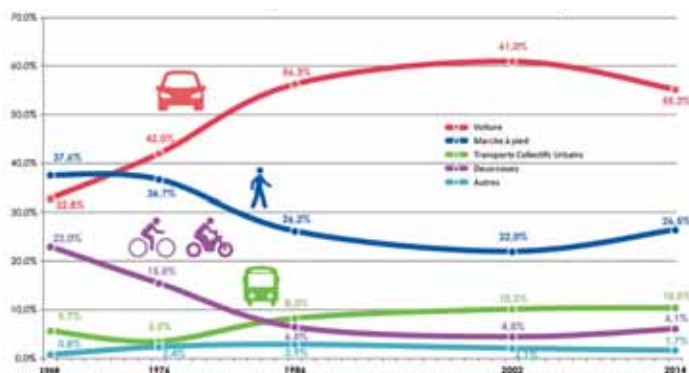
**“ AU DÉBUT DES ANNÉES 2000, L'AUTOMOBILE
REPRÉSENTAIT PLUS DE 61 % DES DÉPLACEMENTS
DANS L'AGGLOMÉRATION ”**

Aujourd'hui, le rapport à l'automobile devient contradictoire : facteur de nuisances, la dépendance à la voiture reste importante, d'autant que l'agglomération a été aménagée et adaptée de manière continue autour de ce moyen de transport dès l'après-guerre. Sans tourner le dos à la voiture, il s'agit de poursuivre la stratégie favorisant un aménagement urbain qui permette d'accéder aux autres modes de transport.

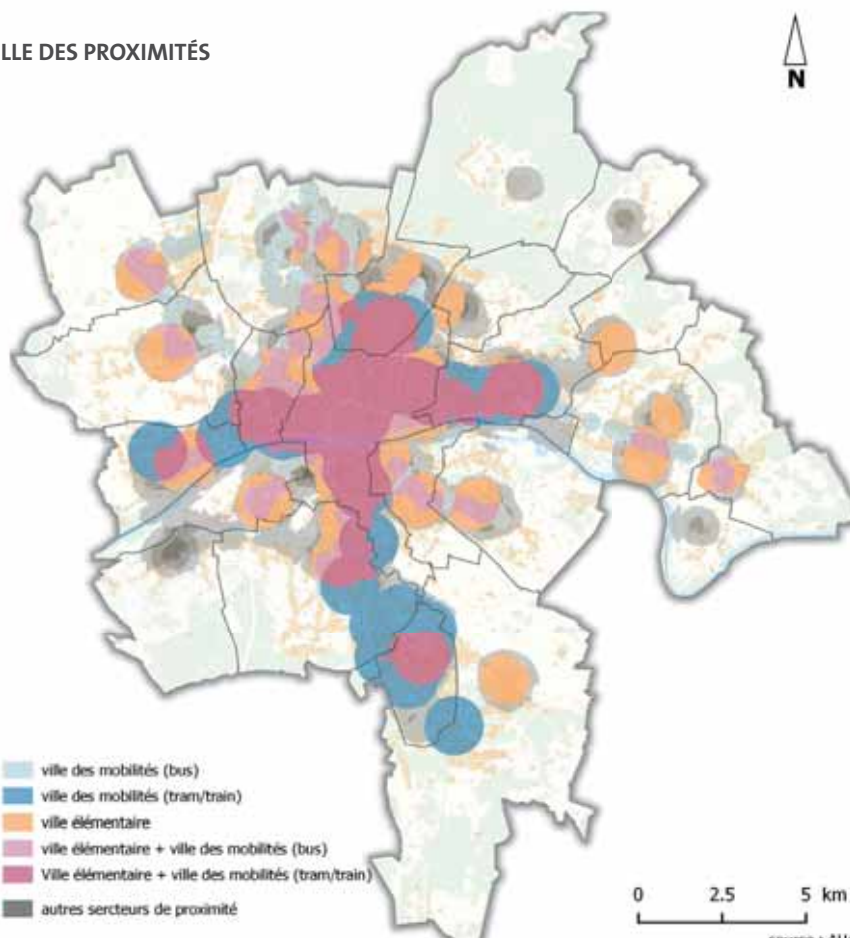
L'enjeu consiste ainsi à réduire la dépendance notamment économique à l'automobile : 55 % des déplacements sont encore aujourd'hui réalisés en voiture et le budget moyen consacré d'un ménage est de 3 700 € par an (2^e poste de dépense). Le recul de l'automobile a été amorcé dans l'Agglo au cours des années 2000 avec la première puis la deuxième ligne de tram et la poursuite de cet infléchissement apparaît à présent comme l'un des enjeux du territoire.

**“ LE RECU DE L'AUTOMOBILE A ÉTÉ AMORCÉ
DANS L'AGGLO AU COURS DES ANNÉES 2000 ”**

> PARTS MODALES DES HABITANTS DE L'AGGLOMÉRATION
ORLÉANAISE SELON LES DIFFÉRENTES ENQUÊTES RÉALISÉES



> LA VILLE DES PROXIMITÉS



Ville des mobilités : secteurs à proximité d'une gare SnCF et/ou d'un arrêt de Tramway ou d'une ligne structurante de bus.
Ville élémentaire : secteurs à proximité de services élémentaires (santé, éducation, alimentation, nature).
Ville des proximités = ville élémentaire + ville des mobilités

source : AUAO



> CHAPITRES 1.1 ET 4.1 DU DIAGNOSTIC

**COMMENT REVALORISER
LES ESPACES DÉPRÉCIÉS ?**



En 2013, un tiers du territoire de l'agglomération était déjà urbanisé. Les besoins évoluant, certains espaces ont été délaissés progressivement (émergence des friches), sont rendus moins attractifs (image négative de certains quartiers résidentiels) ou sont arrivés au terme de leur cycle de vie (entrées de ville commerciales ou immobilier de bureau). Poursuivant l'objectif de limiter les extensions urbaines et préserver les paysages, il apparaît désormais nécessaire d'identifier ces espaces afin d'engager les opérations de renouvellement urbain adaptées.

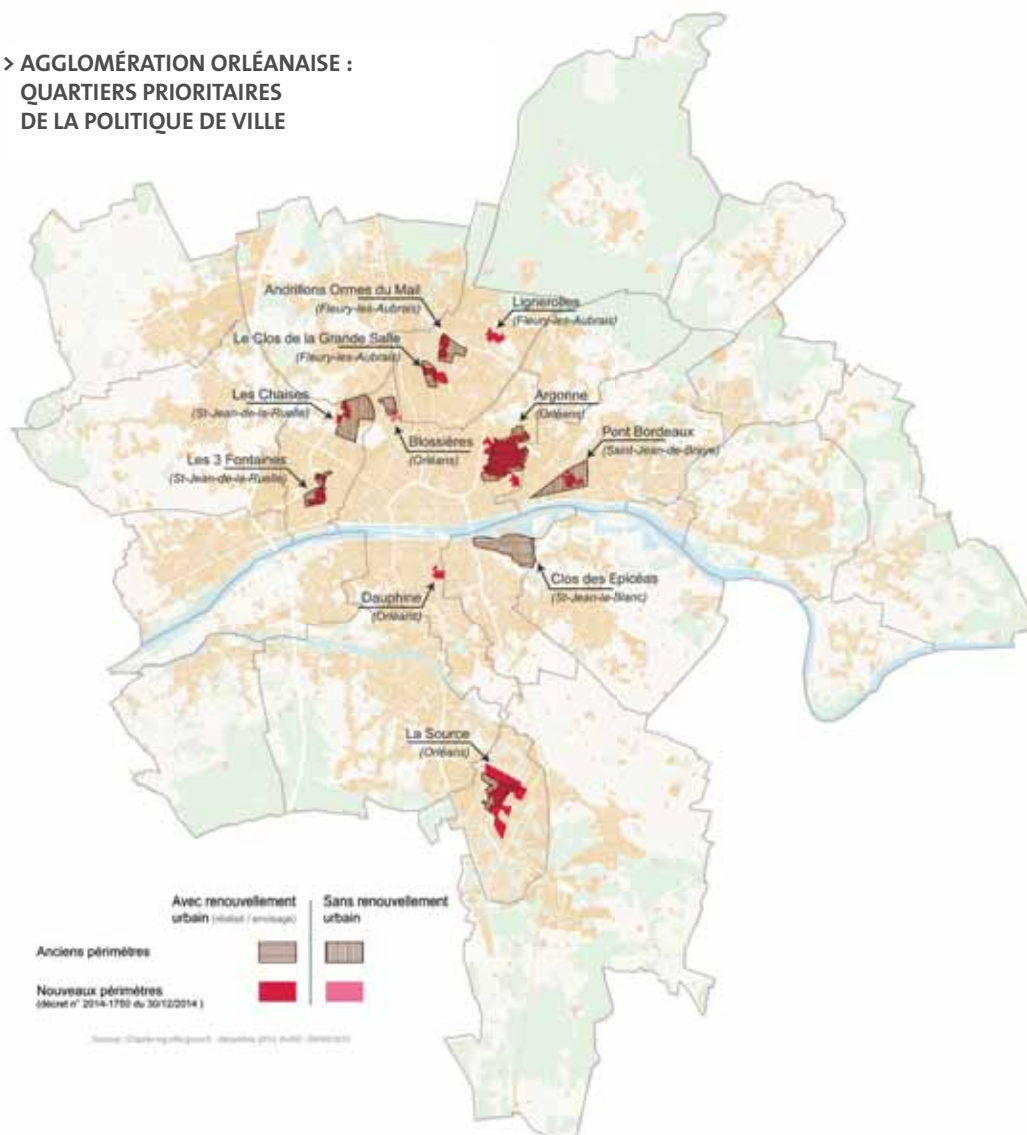
En effet, la remise à niveau, voire la reconstruction, de certains quartiers/secteurs permet de rentabiliser les investissements d'infrastructures existantes (assainissement, voiries, transports...) et en offrant de nouvelles opportunités de développement. Le projet « Interives » ci-après illustre cette

ambition. L'élaboration du PADD permettra ainsi d'identifier la part des besoins de développement de l'agglomération qui pourraient être satisfaits au sein de l'enveloppe urbaine existante en privilégiant les programmes de renouvellement urbain.



Le projet Interives

> AGGLOMÉRATION ORLÉANAISE :
QUARTIERS PRIORITAIRES
DE LA POLITIQUE DE VILLE





> LES POLITIQUES SECTORIELLES À SPATIALISER SUR LE TERRITOIRE

QUELS AUTRES BESOINS DU TERRITOIRE LE SCOT PEUT-IL SATISFAIRE ?



Au-delà d'une vitrine, le projet de SCOT pourra structurer les éléments d'attractivité pour l'accueil des entreprises dans une approche transversale : services, accessibilité, qualité de vie des employés, habitat, offre numérique. Outre les aspects de quantification et de spatialisation des besoins, ces éléments seront abordés dans une étude spécifique en 2016.

Le Plan de Déplacement Urbain, approuvé en 2008, définit pour 10 ans la politique des déplacements de l'AggLO avec l'objectif de rééquilibrer l'usage des modes de déplacements. Menée en 2015, l'évaluation positive des orientations du PDU pose la question de sa mise à jour. La mutualisation des études et réflexions avec le projet de SCOT permet de s'engager dans une co-construction de ces deux documents et des futures actions à mener.

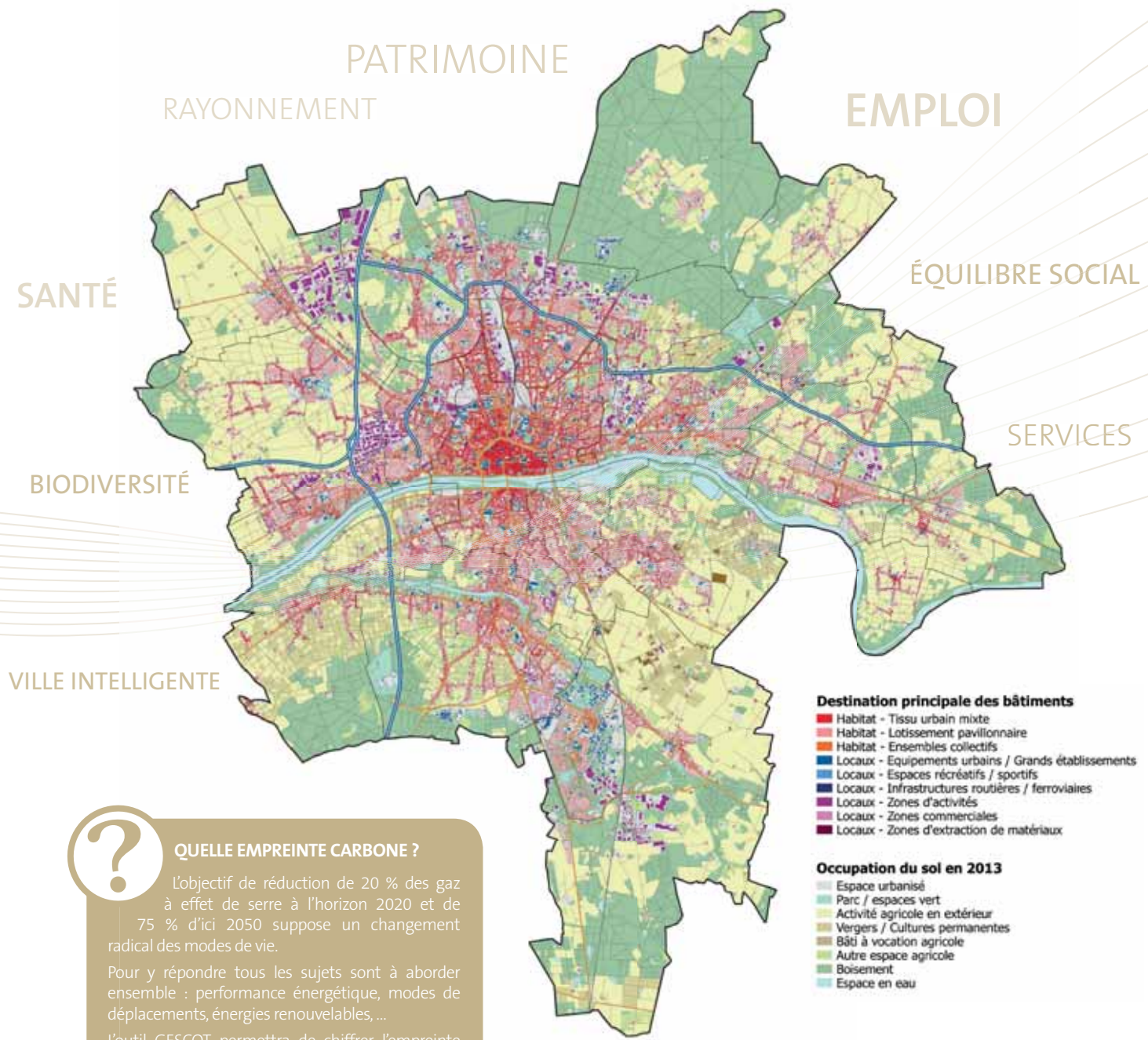


Le diagnostic démontre que les équipements médicaux sont récents, accessibles et bien maillés sur le territoire. Le SCOT ne permettra pas de régler directement le déficit néanmoins observé et croissant de praticiens, mais il peut essayer d'agir sur l'attractivité de l'AggLO, dans un contexte de concurrence des territoires sur ce sujet.



Le Programme Local de l'Habitat n°3 porte des actions destinées à organiser et prévoir ensemble l'équilibre de l'habitat existant et neuf sur le territoire de l'agglomération. La première action est d'ailleurs emblématique de sa démarche prospective et de son lien avec le SCOT puisqu'elle vise à définir un schéma communautaire de développement privilégié de l'habitat, qui constituera à terme le volet habitat du SCOT et qui sera construit dans ce cadre.





- Destination principale des bâtiments**
- Habitat - Tissu urbain mixte
 - Habitat - Lotissement pavillonnaire
 - Habitat - Ensembles collectifs
 - Locaux - Equipements urbains / Grands établissements
 - Locaux - Espaces récréatifs / sportifs
 - Locaux - Infrastructures routières / ferroviaires
 - Locaux - Zones d'activités
 - Locaux - Zones commerciales
 - Locaux - Zones d'extraction de matériaux
- Occupation du sol en 2013**
- Espace urbanisé
 - Parc / espaces vert
 - Activité agricole en extérieur
 - Vergers / Cultures permanentes
 - Bâti à vocation agricole
 - Autre espace agricole
 - Boisement
 - Espace en eau



QUELLE EMPREINTE CARBONE ?

L'objectif de réduction de 20 % des gaz à effet de serre à l'horizon 2020 et de 75 % d'ici 2050 suppose un changement radical des modes de vie.

Pour y répondre tous les sujets sont à aborder ensemble : performance énergétique, modes de déplacements, énergies renouvelables, ...

L'outil GESCOT permettra de chiffrer l'empreinte écologique du PADD du SCOT et de comparer les effets des différents scénarios de développement.

La loi Pinel a modifié le contenu des Documents d'Aménagement Commercial (DAC) tout en maintenant la possibilité de réglementer le développement commercial. En 2016, le recensement des besoins en nouveaux équipements significatifs pour le territoire permettra de justifier de la mise en œuvre d'un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) pour en assurer un développement encadré.



Commerce



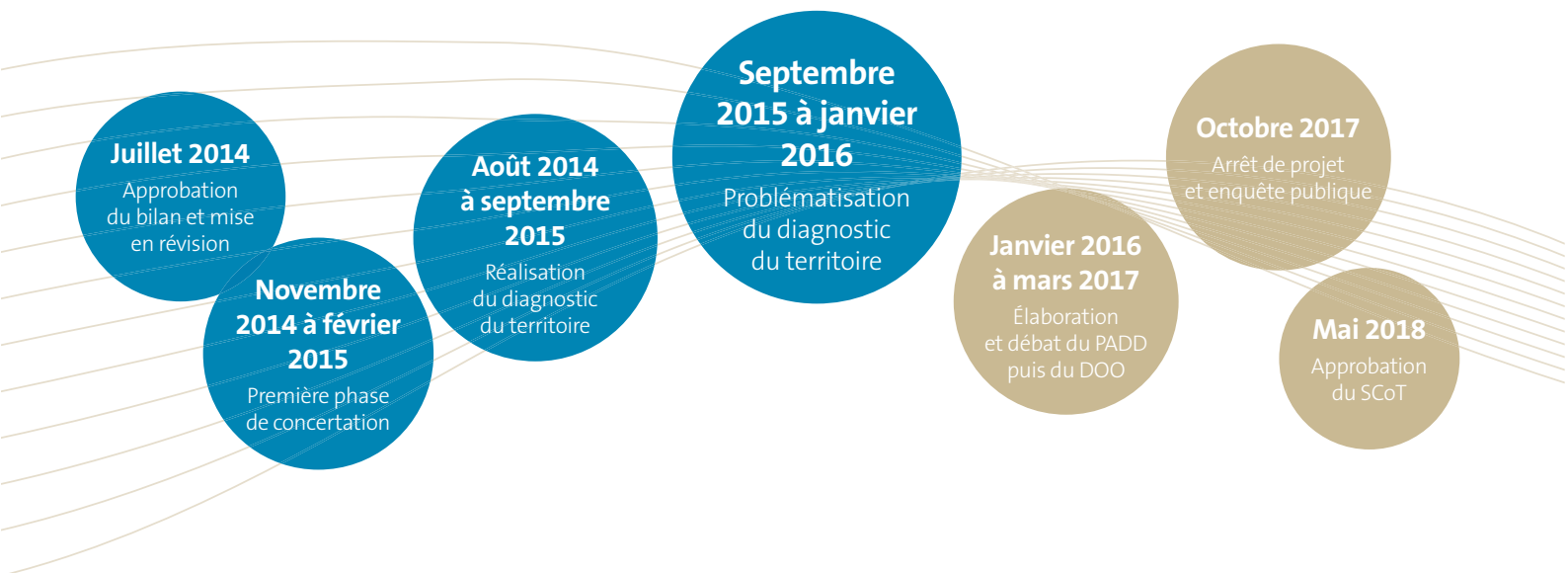
Infrastructures

Compte tenu de la réduction de la part de l'automobile, le territoire doit-il se doter de nouvelles infrastructures routières pour se développer ? La modélisation du trafic routier sur le territoire de l'agglomération engagée en 2015 alimentera cette réflexion et permettra de tenir compte des projets et scénarios de développement. L'approche de cette problématique à l'échelle de l'InterScot est également à évaluer.

CALENDRIER DE LA DÉMARCHE

Le processus de révision du SCoT est établi dans le même schéma que celui de son élaboration. Laissant la part belle à la concertation, cette procédure organise des étapes de dialogue : phase de concertation préalable, délai de 4 mois entre le débat du PADD et l'examen du projet de SCoT, avis des

communes et des personnes publiques associées, enquête publique, etc. Le calendrier de la révision du SCoT s'inscrit à la fois dans ce calendrier légal mais également en écho à l'élaboration des SCoT des 3 Pays, dont les enjeux restent étroitement liés à ceux de l'agglomération orléanaise.



NOTES

A series of horizontal dotted lines provided for taking notes.



> ET LA SUITE ?

La présentation du diagnostic territorial amorce la phase de construction du PADD. Ce document, normé, doit aborder certains thèmes obligatoires, inscrits dans le code de l'urbanisme. Pour initier l'élaboration du PADD, plusieurs scénarii de développement articulés autour de ces thèmes seront proposés et chacun affichera une posture de départ différente.

En premier lieu, la présentation du scénario du « fil de l'eau » offrira un cadre de départ permettant d'identifier les effets sur le territoire du maintien de la situation actuelle pour les 20 prochaines années. Le PADD devra alors préciser les aspects de ce scénario sur lesquels il souhaite ou non intervenir. C'est à partir de ce choix et du débat qu'il suscitera que seront construits des scénarii alternatifs. Des rencontres avec les communes

seront organisées ; elles permettront de dialoguer sur la construction du SCoT et de la portée des nouvelles obligations réglementaires depuis les lois ENE et ALUR, de préciser la portée des scénarii de développement retenus et de s'assurer de la compatibilité des premières orientations du SCoT avec les documents d'urbanisme communaux qui font l'objet de procédures de révision.

Une deuxième phase de participation ouverte pourra être initiée avec les acteurs de la concertation, permettant de débattre du scénario de développement retenu en même temps que de le coordonner avec celui des Pays voisins. Suivant l'état d'avancement de ces concertations, l'organisation du débat du PADD pourrait alors intervenir à la fin du premier trimestre 2017.



UNE ÉQUIPE À VOTRE DISPOSITION

> Chef de projet SCoT : Jane PASSARIEU

> Responsable du Pôle Planification : Géraldine DUVALLET

> Service Planification et Autorisations d'Urbanisme :
Grégoire BEDOIN

> Nos coordonnées : 02 38 78 75 75 - scot@agglo-orleans.fr



**COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION**
ORLÉANS
VAL DE LOIRE

Espace Saint-Marc
5 place du 6 juin 1944
BP 95 801
45058 Orléans Cedex 1

Tél. : 02 38 78 75 75
Fax : 02 38 78 76 00

www.agglo-orleans.fr

