

# UN RÉSEAU DE MOBILITÉS : SUPPORT D'UNE URBANISATION INTERCONNECTÉE

## Les ambitions du SCoT2R en matière de mobilité

### EN RÉSUMÉ

**Comment optimiser le fonctionnement et l'organisation de l'espace pour disposer d'un réseau de transports performant et équilibré ?**

C'est à cette question que répond le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Reims (SCoT2R) approuvé le 17 décembre 2016 en matière de mobilité. Pour cela, il fixe plusieurs objectifs : urbaniser et densifier autour des gares, connecter les réseaux, promouvoir et impulser les mobilités alternatives à l'autosolisme... Le SCoT2R ambitionne également d'améliorer les temps de déplacement et de limiter les nuisances tout en assurant une maîtrise de la consommation d'espaces. Cette note a pour but de rappeler et d'explicitier ces grands objectifs, pour en faciliter la compréhension et la mise en œuvre.

# DES MOBILITÉS PERFORMANTES ET DURABLES



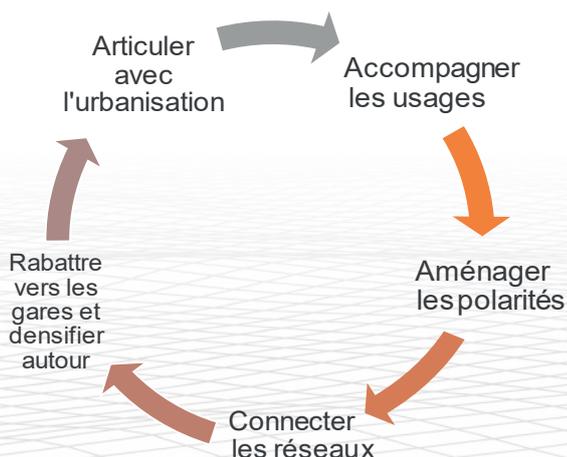
Source: Shutterstock

**Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables** précise qu'augmenter l'usage des transports en commun et des modes actifs aidera à réduire la vulnérabilité des territoires face aux risques (climatiques) et aux nuisances (pollution, voirie encombrée).

Cette « maîtrise des risques » passe par l'aménagement de rabattements vers les gares et l'interconnexion des réseaux entre eux. Ces deux éléments contribueront à faciliter les déplacements (rapidité, efficacité, économie).

En matière de mobilité, le SCoT2R s'attache à démontrer comment un urbanisme localisé autour des principaux lieux d'échanges (gares, zones d'activités...) peut améliorer les temps de déplacements et limiter les nuisances sur l'environnement (consommation foncière, pollutions...)

Pour autant, il ne s'agit pas seulement d'assurer un développement équilibré du territoire à partir de cette unique entrée. En effet, le SCoT2R propose d'autres outils pour améliorer l'articulation des réseaux des transports avec l'urbanisation, comme une armature urbaine hiérarchisée, permettant d'organiser les déplacements et de limiter l'étalement urbain et ainsi les besoins de desserte en fixant des objectifs de consommation foncière



Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Reims développe dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) une approche qui vise à construire des mobilités performantes. Pour cela, le SCoT2R préconise :

- de valoriser et de développer les activités en tirant parti des opportunités d'aménagement autour des gares TGV de Reims-Centre et Champagne-Ardenne qui ont un impact en termes de déplacements et d'attractivité ;

- de favoriser la densification autour des gares TER, pour limiter l'étalement urbain et ses impacts en termes de consommation foncière, de création de nouvelles infrastructures et de déplacements en voitures particulières ;

- d'optimiser les infrastructures existantes et futures tout en assurant une desserte équilibrée du territoire et ainsi permettre son développement ;

- de généraliser le réseau de transmission à haut débit à l'ensemble des territoires du SCoT en priorisant la couverture des zones d'activités économiques afin d'encourager l'implantation d'entreprises.

**Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)** se fixe 3 cibles à travers **son objectif 5** intitulé « Réseau de mobilité : support d'une urbanisation interconnectée »

- Axer le développement urbain sur la mobilité durable

- Organiser les conditions d'une mobilité alternative à l'autosolisme

- Organiser le rabattement autour des lieux privilégiés de desserte

A travers ces objectifs, le SCoT2R fixe plusieurs priorités aux politiques publiques :

- 1) Desservir les pôles générateurs de flux, c'est-à-dire les zones d'activités et les espaces résidentiels ;

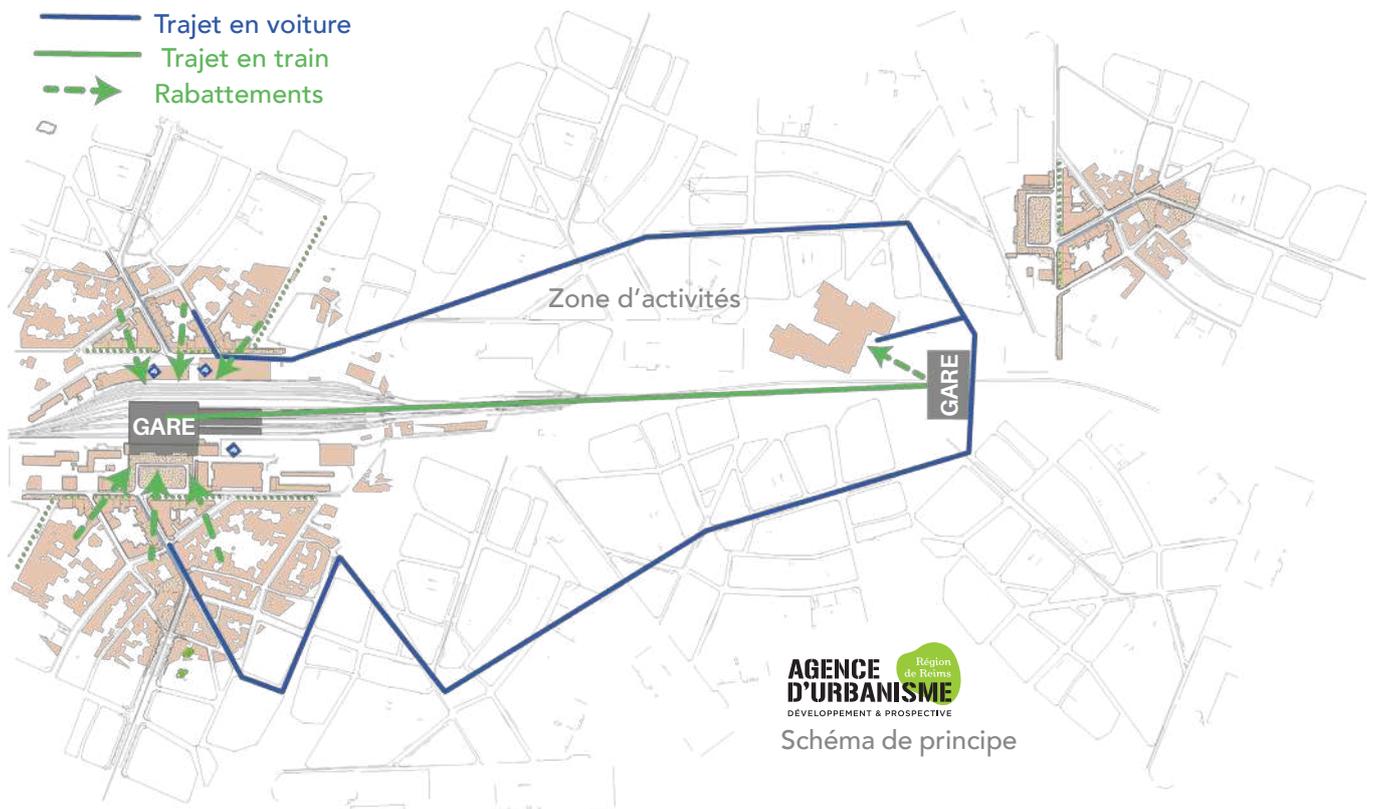
- 2) Hiérarchiser et connecter les réseaux entre eux ;

- 3) Améliorer le service rendu aux usagers (coûts, vitesse...);

- 4) Faire évoluer les habitudes de déplacements.

# DES DÉPLACEMENTS PLUS RAPIDES

Gagner du temps de trajet avec une organisation urbaine efficace



Au sein de l'armature urbaine proposée par le SCot2R, la notion de rapidité des déplacements est complémentaire à celle de la modération de la consommation des espaces agricoles et naturels. En effet, plus un lieu présente une certaine densité en habitats et en emplois et plus l'interconnexion entre les différents réseaux de transport est facilitée.

La réalisation de trajets plus courts de porte à porte (parcours bleus) n'implique pas nécessairement des temps de déplacements moindre. En effet, la qualité de l'interconnexion en gare (changement de mode de transport), du stationnement, ou l'efficacité des navettes une fois arrivé à destination sont primordiales. Cette « qualité » de l'offre à toutes les échelles se retrouve dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Ce dernier insiste sur le renforcement de la qualité de l'offre en transport en commun (hiérarchisation des réseaux) afin de changer les habitudes de déplacement (de la voiture vers les TC), dans une logique d'itinéraires, vers et à partir des pôles générateurs de flux (parcours vert).

## ZOOM SUR LE PADD

Le PADD précise que l'amélioration des temps de déplacement doit tirer parti d'un développement privilégié autour des infrastructures majeures qui desservent les pôles générateurs de flux. Assurer une complémentarité du réseau de transport existant implique la création de pôles d'échanges : gares, stationnements multimodaux...

Hiérarchiser le réseau

- et renforcer la qualité de l'offre en transport en commun

Favoriser le report modal

- dans une logique d'itinéraires

Desservir les pôles générateurs de flux

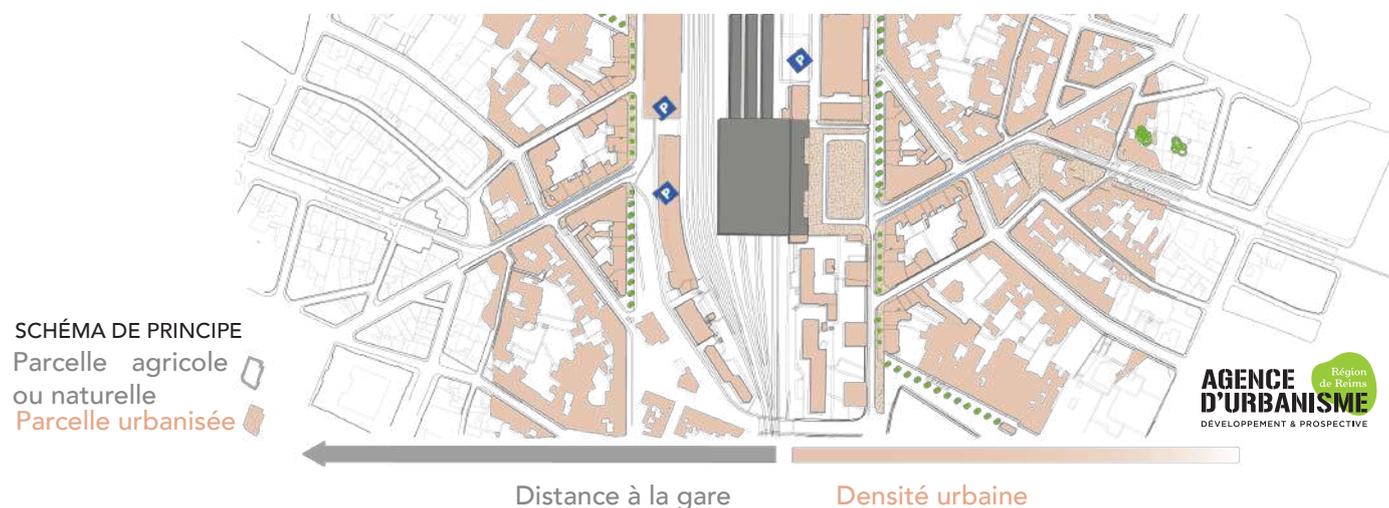
- zones d'activités, résidentielles...

# DES DÉPLACEMENTS PLUS PERFORMANTS, PLUS ÉCONOMES

Les finalités du SCoT2R en matière de mobilités sont multiples : économiser du foncier en densifiant autour des nœuds du réseau existant, diminuer les coûts de déplacement, limiter le temps passé à se déplacer, réduire les nuisances et pollutions,...

Pour optimiser les déplacements, les leviers d'actions sont nombreux. Une des principales solutions opérationnelles est de privilégier la localisation des activités économiques et des nouveaux logements, générateurs de flux, autour des lieux privilégiés de dessertes (les gares ferroviaires sont un exemple) les gares ferroviaires en sont un exemple. En concentrant le développement résidentiel et économique autour de ces pôles d'échanges, on limite ainsi l'artificialisation des sols et les distances à parcourir pour rejoindre les principaux nœuds du réseau de transport. De cette façon, l'accès au transport collectif (en particulier le train) est facilité et les coûts associés à l'usage de la voiture individuelle, comme les pollutions qu'elle génère, en sont amoindris.

## LIMITER LA CONSOMMATION D'ESPACE ET LA DÉPENDANCE À LA VOITURE INDIVIDUELLE, EN URBANISANT AUTOUR DES PÔLES D'ÉCHANGES



### CONCLUSION

La question de la mobilité dans un document de planification tel que le SCoT est un élément transversal qui peut avoir de nombreuses incidences sur les politiques d'aménagement du territoire.

En effet, la mobilité ne se réduit pas aux déplacements, elle s'apprécie au regard de nombreux enjeux tel que l'engagement d'une transition énergétique au sein de laquelle la production de logements, la localisation des activités économiques et le souci de proximité des commerces ont une place importante.

En cela, disposer d'un réseau de mobilités durables et optimales pour le SCoT, est essentiel pour le bon fonctionnement interne du territoire (fluidité des déplacements des habitants et des acteurs économiques) et pour son attractivité (accueil de nouvelles entreprises et populations).