



ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Secrétariat général

direction
des Affaires
économiques et
internationales

service Economie,
Statistiques et
Prospective

Economie urbaine

Rassemblement de la connaissance

CHAPITRE 4 : DIAGNOSTICS TERRITORIAUX

Présentations de diagnostics territoriaux	258
Grille d'analyse des diagnostics territoriaux.....	260
SCOT d'EVREUX : éléments de synthèse	262
Fiche d'analyse du SCOT de Montpellier.....	276
Portrait de l'aire urbaine de Bourges : éléments de synthèse	299

Le 4^{ème} volet du projet de rassemblement de la connaissance en économie urbaine s'attache à analyser des présentations de diagnostics territoriaux (documents afférents aux SCOT, portraits de territoires), en cherchant plus particulièrement à en extraire les éléments qui relèvent de l'analyse des facteurs et des impacts de l'étalement urbain.

Deux types de documents présentant des diagnostics territoriaux ont été analysés :

- des **schémas de cohérence territoriale** ou **SCOT** qui sont des documents d'urbanisme fixant, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, les organisations fondamentales du territoire et de l'évolution des zones urbaines, afin d'assurer « l'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ». Instaurés par la loi SRU du 13 décembre 2000, ils fixent les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements...
- des **référentiels territoriaux urbains** produits par les DR INSEE, avec de nombreux partenaires, avec pour objectif de tracer ou décrire le portrait d'une aire urbaine.

La démarche retenue, compte-tenu de l'étendue du champ, vise à « cartographier » les questions traitées dans les SCOT à travers l'examen d'un échantillon de ceux-ci, les méthodes d'analyse utilisées pour y répondre, les indicateurs retenus...

La grille d'analyse repose sur le schéma décrit en introduction du présent dossier, classant selon une approche de type « DPSIR » (Facteurs-Pressions-Etats-Impacts) l'articulation des comportements des différents agents dans les dynamiques urbaines, avec 4 clés :

- **Moteurs** : Facteurs d'attractivité résidentielle, économique, déplacements en milieu urbain, tels que marchés fonciers, démographie, offre de transport, d'aménités, emploi, tourisme...
- **Etat** : Caractérisation des formes urbaines, mesures de la densité, de l'accessibilité, des déplacements...
- **Impacts** : Impact des différentes formes urbaines, Approches / mesures / valorisation de la congestion, des coûts de déplacement, de l'accessibilité...
- **Politiques publiques** : politiques de transport (TCU...), renouvellement / rénovation urbaine, politiques foncières, gestion du droit des sols, politiques d'habitat social...

Le classement des éléments du SCOT à l'intérieur de cette grille renseigne sur l'équilibre général du document et ses éventuelles lacunes.

Les premiers constats que l'on peut tirer, avec prudence compte tenu du nombre restreint de documents analysés, sont de trois ordres :

5. **La grande variété dans les démarches d'analyses, les champs retenus, les moyens** mis en oeuvre (assistance de bureaux d'études). Il en ressort que les sommaires des diagnostics ne reflètent pas toujours bien l'ensemble des questions traitées. La présentation des questions diffère d'un SCOT à l'autre et leur contenu également : par exemple le SCOT de Montpellier analyse particulièrement la consommation et les usages de l'espace et semble très axé sur le développement de la qualité de vie, condition du maintien ou du

développement de l'attractivité du territoire. Pour sa part, le projet d'aménagement SCOT Evreux est axé fortement sur l'accessibilité en tout point du territoire ;

6. **L'organisation des documents le plus souvent réalisée par thèmes (logement, économie, santé, mobilité...) ne fait pas suffisamment ressortir les interactions** entre moteurs à l'œuvre et les dynamiques en présence. Le diagnostic doit évaluer la plus ou moins grande cohérence de l'organisation de l'espace par le passé au vu des objectifs. Il s'agit de produire une analyse explicative et globale du fonctionnement du système urbain en vue de définir une stratégie d'actions pour atteindre des objectifs. L'analyse par thèmes distincts occulte souvent ces aspects et affaiblit la portée des quelques éléments de prospective présents dans les documents ;
7. On peut également se poser la question de l'existence d'**une coordination entre les SCOT de zones voisines** : celle-ci semble très peu mise en œuvre alors qu'elle contribuerait à renforcer l'effet de certaines politiques, au delà du simple respect des directives territoriales de niveau supérieur.

Ces constats rejoignent ceux réalisés dans la démarche « SCOT-témoins » lancée par la DGUHC et l'Association des maires de France et qui consiste à capitaliser et diffuser les pratiques et expériences jugés intéressants, tout en revisitant les préconisations méthodologiques et de contenu faites jusqu'ici.

Grille d'analyse des diagnostics territoriaux fondée sur le schéma moteurs-pressions-état-réponses

1. « Moteurs »

***Facteurs d'attractivité résidentielle / économique / déplacements en milieu urbain
Facteurs / moteurs des formes de développement urbain (~ accent sur l'étalement)
Dynamiques d'évolution des formes urbaines***

Marchés fonciers / prix des logements
Démographie – vieillissement - immigration
Offre / accessibilité aux équipements et services publics
Offre / qualité / prix des TCU
Congestion
Aménités / nuisances environnementales
Offre / qualité des services / biens culturels et touristiques / patrimoine
Mixité résidentielle
Tissu industriel / clusters
Pôles de recherche / innovation
Liens inter-pôles urbains ou inter-métropoles
Qualité des villes-centres
Qualité de l'habitat (dont social)
Prix de l'énergie

2. « Etat »

Caractérisation des formes urbaines

Approches / mesures de la densité
Approches / mesures de l'accessibilité (dont services locaux, emplois, autres pôles urbains)
Approches / mesures des déplacements
Approches / mesures de la mixité résidentielle
Approches / mesures de la localisation / spécialisation / mixité des activités économiques

3. « Impacts »

Impact des différentes formes urbaines

Approches / mesures / valorisation de la congestion
Approches / mesures / valorisation des coûts généralisés de déplacements
Approches / mesures des consommations de ressources et nuisances environnementales
Valorisation de l'accessibilité (dont aspects redistributifs)
Valorisation de la mixité résidentielle
Vulnérabilité aux aléas économiques (prix de l'énergie ; mixité / spécialisation économique)

4. « *Politiques publiques* »

Politiques de tarification / usage de la voirie
Politiques / projets TCU
Politiques / projets transports péri-urbains / régionaux
Politiques foncières, gestion du droit des sols, PLU
Politiques d'habitat social,
Renouvellement / rénovation urbaine
Politiques d'aménités (patrimoine, espaces verts,...)
Politiques / projets touristiques
Zones d'activité commerciales
Plate-formes logistiques
Pôles d'excellence / recherche / innovation
Aménagement des hyper-centres
Réhabilitation de friches urbaines / périurbaines

a. Sur le contenu du SCOT

*Le territoire du SCOT d'Evreux est situé en frange Ouest de la région Ile de France, au carrefour des axes routiers Paris-Caen-Cherbourg et Rouen-Chartes-Orléans. Il bénéficie semble-t-il de cette **proximité** en terme économique : elle est peu démontrée et il semble n'en subir que peu d'**inconvenients** (importation de l'inflation du prix du foncier avec l'installation de franciliens aux revenus supérieurs).*

*Il bénéficie d'une **relative bonne santé économique** (par rapport aux territoires voisins de la région) en gérant les zones d'activité existantes en fonction des évolutions économiques et en créant de nouvelles zones (selon les nouvelles conceptions : paysagement, services d'accompagnement aux entreprises) pour anticiper la demande.*

*Le projet d'aménagement est axé fortement sur l'**accessibilité en tout point du territoire** (pour répartir les flux de trafic, **décongestionner** le centre et éviter les congestions). Aussi sont figurés des **projets routiers** de façon à créer une rocade périphérique (un bouclage) pour y faire passer le trafic de transit et soulager la ville centre de ce trafic, pour localiser les secteurs d'urbanisation future, les nouvelles zones d'activités, le pôle de ferroutage, le nouvel hôpital, pour créer de la cohérence entre les zones existantes et futures en réorganisant les premières.*

*Il contient un fort souci de préserver les espaces naturels pour **mettre en valeur ce patrimoine**, préserver les conditions d'exploitation agricole et forestière, créer des coupures vertes dans le tissu urbain, éviter le mitage de l'espace, préserver **la qualité de l'eau**, mais tout ceci sans grande innovation.*

*Il prévoit de nombreux projets d'opérations de renouvellement dans le centre ville pour le rendre plus accessible et plus **attractif**, notamment en **mettant mieux en valeur son « très riche patrimoine historique et archéologique »**, en étendant sa surface commerciale qui n'est pas à la hauteur de la taille du territoire et en le reliant fortement et lisiblement au pôle multimodal de TC autour de la gare SNCF.*

Rem : le projet ne se présente pas concrètement (mais ce n'est pas un Schéma Directeur) le comme un projet de croissance urbaine, de développement de l'attractivité résidentielle, de besoins en logement sociaux et ses conséquences notamment sur l'agriculture et ses rapports avec l'urbanisation : le scénario du fil de l'eau semble implicite : le projet d'aménagement « accompagne » la croissance urbaine, notamment au Nord vers Rouen (pourquoi cette direction privilégiée « naturellement » de la croissance urbaine : être proche de la RIF sans avoir à traverser Evreux où ça bouchonne?), plus qu'il ne l'oriente ou l'organise : Evreux combien d'habitants et de ménages en 2010 ? Ce scénario est-il tenable compte tenu de la proximité de la région Ile de France et de ses grands besoins en logements ? Le recalibrage de la RN 13 Paris-Evreux (mise à 2x2 voies, 87 km) ne va-t-il pas provoquer un appel d'air pour Evreux ?

Le territoire veut améliorer son image notamment vis à vis de la RIF avec laquelle la nature, l'importance et les conséquences des divers liens virtuels ou physiques ne sont guère explicités, en particulier les liens économiques ; il en est de même d'ailleurs pour les liens de toutes natures avec les territoires voisins haut-normands et en particulier avec Rouen (excepté les migrations alternantes). En tout état de cause le territoire entend développer son attractivité économique et touristique et renforcer son image vis à vis de la région Ile de France (le diagnostic parle d'« ancrage »), marché potentiel important proche, et renforcer ses liaisons routières et ferrées (il

faut encore au mieux 1 heure pour relier Paris) pour cela. Si Paris attire, l'autre pôle urbain le plus proche, Rouen, distant de 45km) est presque ignoré, mais le développement de l'urbanisation récente et future est orienté (pour partie) dans ce sens, profitant de la voie rapide 2x2 Rouen-Evreux-Dreux, alors qu'il n'existe pas de liaison ferrée directe et aisée avec Rouen (il faut près de 2 heures et un changement pour y aller).

La question de la pollution atmosphérique (notamment celle liée au trafic automobile qui assure 80% des déplacements) et des économies d'énergie qui fait partie des questions à traiter au titre du développement durable n'est pas traitée, mais on voit là la difficulté de la traiter dans un document de planification spatiale : comment font nos voisins néerlandais par exemple : les pistes cyclables sont-elles inscrites dans les documents de planification ? les déplacements des piétons y sont-ils facilités par les aménagements de voirie ? Le SCOT n'est pas passé totalement à la moulinette du développement durable. Quels aménagements inscrire ?

De façon générale les raisonnements du diagnostic sont relativement peu étayés de chiffres.

Le Scot d'Evreux intéresse l'aménagement du bassin parisien, échelle à laquelle doivent (ou sont ?) être traités les problèmes de la mégapole francilienne.

b. Sur le test de la grille d'analyse

La partie suivante tente d'analyser les diagnostics du SCOT d'Evreux au regard de la grille de questions sur le fonctionnement des zones urbaines (cf. document joint), afin d'analyser la pertinence de cette grille de question pour les problématiques locales, mais également, en sens inverse, pour identifier les questions sur lesquelles les SCOTs sont peu documentés ou étayés.

→ Les analyses du SCOT traitent ces questions de façon très hétérogène. Si par exemple les déplacements, les zones d'activité sont fortement étudiés, les questions sur l'énergie, les clusters, lesne le sont pas du tout ; la pollution liée au trafic routier est juste évoquée : les pics sont signalés. Les analyses peuvent être plus ou moins quantitatives ou qualitatives. Elles peuvent faire appel à des dires d'acteurs seulement. Des questions sont peu abordées parce que le SCOT renvoie aux documents qui doivent être compatibles avec lui : le PLH pour la politique locale de l'habitat, le PDU pour la politique de déplacements, etc.

→ Des questions semblent redondantes : par exemple mixité résidentielle question 8 (moteurs) avec mesure de la mixité résidentielle question 18 (impact). La mixité résidentielle peut s'analyser par la diversité des logements (statut d'occupation, taille, type), des âges de la population, des catégories socio-professionnelles, des positions socio-professionnelles, des revenus, des prix, des loyers en raison des fortes corrélations entre ces indicateurs. A quelle échelle faut-il l'observer : les sources (RGP, FILOCOM) commandent la réponse, sauf création d'une information nouvelle ad hoc.

→ des questions manquent : l'agriculture/forêt (beaucoup de SCOT s'étendent sur des espaces agricoles exploités), l'emploi, le tourisme, le commerce.

→ des questions devraient changer de catégorie : la démographie est davantage le résultat de l'attractivité du territoire qu'un moteur de celle-ci.

c. sur la méthode de l'étude des SCOTS

→ Il s'agit d'une étude sur documents qui mériterait au moins une journée sur le terrain avec éventuellement rencontre avec des acteurs locaux pour connaître les réalisations depuis, recueillir quelques compléments d'information. Ce sont des documents de synthèse qui font appel à des études à l'amont non mentionnées dans une bibliographie.

→ Les documents utilisés ne permettent guère de connaître précisément les méthodes et les indicateurs utilisés pour les analyses. Ceci étant, il y a quelques indicateurs chiffrés ou non et des éléments de méthode, en quantité et qualité plus ou moins grande selon les thématiques abordées.

La grille de recueil de la connaissance sur l'économie urbaine pourrait servir à la production des SCOTS afin d'améliorer la connaissance des interactions entre les problématiques et l'analyse globale du fonctionnement du système urbain : voilà des questions à traiter pour assurer la cohérence du SCOT, des analyses à faire, des indicateurs intéressants. L'étude demande à être poursuivie.

SCOT d'Evreux

Analyse des interactions entre		
Aménagement et ...	1) Développement économique	++
	2) Développement social	+
	3) Protection de l'environnement	+
	Les 3 ensemble	+

Bibliographie

L'attractivité territoriale dans les projets d'agglomération et de pays, ETD, Les notes de l'observatoire, avril 2005

Le développement économique, Une nouvelle ambition pour les agglomérations, Les notes de l'observatoire, ETD, juin 2004

L'approche spatiale des projets de territoire, Les notes de l'observatoire, ETD, février 2005.

* * *

Annexe : SCOT d'Evreux

Le SCOT d'Evreux c'est :

- Périmètre : communauté d'agglomération d'Evreux (CAE)
- Population aire urbaine 1999 : 97 177 habitants
- Nombre de communes du SCOT :
- Superficie du SCOT : 29 238 ha (Paris : 10 500 ha)
- Superficie espaces économiques : 677ha
- Besoins en foncier à long terme : 450ha pour développement économique, 335ha pour l'habitat

Approuvé le 10 juin 2004

Documents précédents :

Schéma directeur

Contrat d'agglomération

* * *

Analyse du SCOT d'Evreux par thèmes

1.1. « Moteurs »

Facteurs d'attractivité résidentielle / économique / déplacements en milieu urbain
Facteurs / moteurs des formes de développement urbain (~ accent sur l'étalement)
Dynamiques d'évolution des formes urbaines

Question 1 : Marchés fonciers / prix des logements : extension rapports marché du foncier/marché du logement

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	prospective	observations
Analyse des relations marchés foncier/marchés du logement (données statistiques + dires d'acteurs)	Evolution par secteur et/ou par commune : prix du m ² de terrain, maisons individuelles selon la taille, superficie des terrains pour maisons individuelles, rythme annuel de construction neuve, évolution en volume et % du nombre de logements, interactions entre marchés taux annuel de satisfaction de la demande locative sociale Superficie des réserves foncières en ZAC Comparaison nombre d'étudiants/nombre de logements réservés pour étudiants (Crous, ...)	*Pression locale : flambée des prix du foncier : demande forte en maisons individuelles *Demande d'appartements de qualité en ville centre par insuffisance de l'offre en maisons individuelles *Collectif privé ancien pas attractif *Effet inflationniste des franciliens accueillis avec pouvoir d'achat supérieur *Besoins en logements liés à la jeunesse de la population Etudiants *Rurbanisation de plus en plus lointaine	*Besoins à long terme en foncier : 335 ha pour l'habitat *Zones de taux de construction minimum par commune et par an pour pérenniser les équipements ; zones avec taux supérieur = zones d'anticipation des pressions foncières pour l'habitat au N et à l'O. *OPAH sur agglomération *Secteurs de RU *ZAD	Quelle est la consommation de terrain annuellement ? Voir méthode DGUHC/ITC-Sémaphores d'analyse rapide des marchés du logement Y-a-t-il des opérateurs privés en collectif ? Le parc locatif social fonctionne sur lui-même Quid du phénomène de résidences secondaires ? Renvoi au PLH pour la politique

Les marchés sont tendus lorsque le territoire est attractif pour quelle que raison motrice que ce soit.

Question 2 : Démographie – vieillissement - immigration

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective : traduction stratégique des enjeux	observations
Analyse de la croissance de la population	Evolution par secteur ou/et commune: population Solde migratoire Solde naturel Structure par âge Flux migratoires (entrées/sorties) Nombre d'élèves Taux d'évolution	*Vieillessement *Départs du centre pour des communes plus lointaines *Solde migratoire devenu négatif *Utilisation des équipements scolaires *Prévoir l'évolution démographique en fonction du développement économique	Espace avec taux minimum de construction pour maintenir la population à son niveau et assurer la pérennité des équipements	Absence d'analyse de l'évolution des ménages qui conditionne les besoins en logements et en foncier Absence d'objectifs de population et de scénarios de perspectives sauf pour les personnes âgées (prospective : l'avenir se construit)

Question 3 : offre / accessibilité aux équipements et services publics

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
Analyse offre : - écoles - santé - personnes âgées -formation	Evolution : Nombre d'élèves par niveau(maternelle, primaire, 1 ^{er} cycle) et secteur/ratios éducation nationale Capacité des structures pour personnes âgées Nombre d'étudiants par établissement	*Baisse des effectifs scolaires et utilisation des équipements *ZEP=stigmatisation→migration s→problème mixité *Accessibilité de l'hôpital actuel en centre ville et du futur hôpital *Nuisances sonores provoquées par les hélicoptères *Besoins des personnes âgées dépendent des types d'offres et de l'évolution de la diversification des modes de prise en charge *Renforcement du pôle universitaire intra-muros	Localisation du futur hôpital à l'Ouest : solution au problème d'accessibilité et de stationnement en centre-ville Localisation de la croissance urbaine dans les bourgs relais pour assurer l'équilibre habitat/équipements avec une répartition sur tout le territoire du Scot	Quid des autres équipements et services publics qui sont facteurs d'attractivité : préfecture, services départementaux, etc.? Le lien entre formation et activités n'est pas analysé (voir gestion des zones d'activité)

Question 4 : offre /qualité / prix des TCU : extension SNCF (TER et TIR)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	prospective	observations
Analyse de l'offre par commune et quartier, et de la clientèle pour les TCU Analyse de l'offre pour la SNCF sur Evreux/Paris Analyse de la qualité du service rendu	Types d'offre Nombre de lignes de bus Vitesse commerciale moyenne des bus Nombre total de clients par jour Fréquence moyenne par heure Durée minimum du trajet en période de pointe Fréquentation annuelle de la gare Nombre d'allers et retours par jour Confort : abris bus Présence ou absence d'aménagements liés à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite	Amélioration de la vitesse commerciale, de la qualité du service rendu Desserte des nouveaux pôles d'activité Accompagnement de l'extension de l'urbanisation Accessibilité aux personnes à mobilité réduite	Pôle TC multimodal autour de la gare SNCF	Quel est le taux de déplacements en TCU ou modes déplacement doux ? L'amélioration des relations Paris-St-Lazare dépend notamment de la suppression de goulots d'étranglement entre Poissy et les Mureaux Quid des autres liaisons ferrées ? Billetterie intermodale L'aménagement du pôle prévoit des aménagements et équipements pour les clients et notamment les PAMR

Question 5 : Congestion

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		Congestion circulation/stationnement dans le centre ville Concentration des zones d'activité à l'Est et au Sud (<i>pour être plus proches de la RIF</i>) Congestion gare SNCF : transport de marchandises et voyageurs Répartir les flux pour faciliter l'accessibilité de partout , donc répartition et cohérence entre elles des opérations d'aménagement	projets routiers pour répartir les flux issus de l'habitat, des activités économiques, des équipements déménagement de l'hôpital à l'Ouest création de nouveaux pôles d'activités à l'Ouest	

Question 6 : Aménités / nuisances environnementales

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
<p>Inventaire <u>nuisances</u> : bruit base aérienne militaire,</p> <p>*hélicoptères hôpital ;</p> <p>*exploitations agricoles (élevage industriel)</p> <p>*trafic entrées de ville ;</p> <p>*risques divers</p> <p><u>aménités</u> : mares, sites classés, patrimoine historique, archéologique, vert</p> <p>Enquête auprès de personnes pour identifier les 20 paysages les plus représentatifs du territoire du Scot</p>	<p>Nombre de véhicules par entrée de ville par jour</p>	<p>Protection des paysages</p> <p>Limiter la construction dans la zone de bruit de la base militaire</p> <p>Eviter les conflits de voisinage avec les exploitants agricoles</p> <p>Mise en valeur du patrimoine pour renforcer l'identité et améliorer l'attractivité du territoire</p>	<p>Traitement des entrées de ville</p> <p>Périmètres de protection des captages d'eau</p> <p>Espaces naturels</p> <p>Cône de bruit de la base militaire à l'Est</p> <p>Déviations routières</p> <p>Déplacement de l'hôpital à l'Ouest</p>	<p>Renvoi au PPRI (inondations)</p>

Question 7 : Offre / qualité des services / biens culturels et touristiques / patrimoine (voir question 9quatro)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
<p>Liste des monuments classés ou inscrits</p> <p>Evocation du patrimoine archéologique</p>		<p>Mise en valeur</p> <p>Hébergement touristique insuffisant en diversité</p>		<p>Développement de l'hébergement à la ferme pour le tourisme de loisirs et d'affaires</p>

Question 8 : mixité résidentielle (voir aussi questions 18 et 24)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
<p>Analyse de la répartition spatiale des logements sociaux et de leur diversité</p>	<p>Part du total des logements sociaux par commune</p> <p>Nombre de logements sociaux par quartier</p> <p>Répartition selon la taille et le type par quartier</p>	<p>Améliorer la diversité de l'offre et de l'occupation</p> <p>Créer les conditions de la mixité dans les écoles</p>	<p>1 ORU HLM (opération de renouvellement urbain : ANRU)</p>	<p>Evreux est-elle soumise à l'obligation des 20% de logements sociaux fixés par la loi SRU</p> <p>Faut-il supprimer les ZEP qui stigmatisent et provoquent des stratégies d'évitement</p>

Question 9 : Tissu industriel/clusters

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	prospective	observations
<p>Analyse : zones économiques</p> <p>contexte économique</p>	<p>Zones économiques : surface, réserve foncière pour extension en cours ou future possible, surface disponible, surface consommée, localisation : commune, gestionnaire, type (s) d'activité (s)</p> <p>spécificité des villes proches de la RIF : comparaison entre elles</p>	<p>Faiblesse de l'activité logistique</p> <p>Instabilité des établissements</p> <p>Gestion des zones existantes</p> <p>Création de nouvelles zones conception tenant compte des nouvelles exigences des entreprises</p> <p>Concentration des zones à l'E et au SE : rééquilibrage vers l'O.</p> <p>Amortissement social des fermetures de grands établissements</p> <p>Questions : quel type d'offre pour attirer des entreprises et développer le tissu endogène ? Quelles possibilités de création de zones dédiées ? Jusqu'à où faut-il spécialiser l'économie locale pour limiter les risques face aux évolutions du marché ?</p>	<p>Création de nouveaux pôles d'activités avec tendance à la spécialisation : implantation d'activités complémentaires</p> <p>ZAD pour anticiper la demande future et rééquilibrer à l'Ouest</p> <p>Sites des zones économiques (site dédié à une activité, site stratégique, site de proximité) en développement, à conforter, à laisser mener leur vie</p> <p>Estimation des besoins en foncier à long terme : 450 ha pour 160 ha disponibles</p>	<p>Quid de la démographie des établissements ?</p> <p>Les activités sont-elles liées à la proximité de Paris ?</p> <p>Le document d'orientation stipule que des services aux entreprises, des pépinières d'entreprises devront accompagner les entreprises, des établissements d'enseignement supérieur ou de formation en lien avec des entreprises pourront s'implanter dans les zones d'activités</p>

Question 9bis : commerces

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	prospective	observations
Analyse de l'activité commerciale, comparaison avec agglomérations de même taille : Localisation Fonction Accessibilité Dimension	Surface de vente en m ² Comparaison avec agglomérations de même taille Distribution par taille des établissements Chiffre d'affaire total, comparaison avec agglomérations de même taille Chiffre d'affaires par habitant Dimension de la zone de chalandise par établissement Taux d'emprise selon les produits vendus par secteur Dimension et chiffre d'affaire de l'hyper centre commercial : comparaison avec agglomérations de même taille	Rééquilibrer l'offre commerciale : répartir les flux de consommation, améliorer l'attractivité Désenclavement d'un pôle secondaire Faiblesse de l'hyper centre commercial Accessibilité pôles commerciaux Ouest Amélioration du contexte urbain de certains pôles	Sites de commerces à développer, à conforter, à restructurer, de façon cohérente, (notamment l'hyper centre) Extension de l'hyper-centre Développement d'un pôle commercial à l'Ouest Sites nécessitant amélioration contexte urbain (notamment l'hyper centre)	Renvoi au schéma de développement commercial

Question 9 ter : agriculture extension : forêt/exploitation forestière

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	prospective	observations
Analyse de l'activité agricole resituée dans le département	Nombre et répartition par secteur des exploitations agricoles sur le territoire du Scot, superficie occupée, taille moyenne des exploitations, Age des chefs d'exploitation, productions	Préserver les continuités naturelles agricoles et forestières nécessaires à l'exploitation agricole et forestière : refus du mitage des espaces Nuisances produites par l'activité agricole : tendance à la mono culture céréalière, érosion des sols, ruissellement, pollutions Diversification de l'activité agricole: bio, tourisme Avenir de l'agriculture conditionné pour partie par l'avenir de la PAC : à penser au-delà des limites du Scot ?	Limites entre urbanisation et espaces naturels Espaces naturels à protéger Zones de préservation de coupure naturelle Croissance urbaine localisée en priorité dans les bourgs relais desservant des bassins de vie	Les zones colorées d'anticipation des pressions foncières pour l'habitat au Nord et à l'Ouest recouvrent des espaces naturels = danger de cette carte qui a valeur juridique : un symbole aurait été préférable

Question 9quatro : tourisme (voir question 7)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	prospective	observations
Analyse de l'activité touristique resituée dans le contexte national et régional	Type de tourisme Classement de la région pour l'activité touristique de courts séjours	Mise en valeur du patrimoine vert du Scot en liaison avec le patrimoine historique et culturel « très riche » Insuffisance de l'hébergement	Ligne verte (cf. les projets de voies vertes du département)	Quel est le nombre de nuitées, de clients de l'office du tourisme, le nombre d'emplois lié au tourisme, le chiffre d'affaires

Question 9cinque : emploi

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
Analyse de l'emploi, chômage, emploi précaire, féminin Analyse des migrations alternantes Analyse de l'emploi par activité économique Analyse des établissements privés Economie productive et résidentielle	Flux domicile/travail Evolution : nombre et % emplois aire urbaine : comparaison avec ratio aires urbaines même taille, taux de chômage : comparaison avec taux national et régional, taux emploi précaire, taux évolution l'emploi féminin Répartition en nombre et % des emplois par secteur d'activité, évolution Aire zone d'emploi du Scot/aire Scot Répartition des établissements du secteur privé selon le nombre de salariés Taux de salariés travaillant pour l'économie locale et pour le national ou l'international	Intensification des échanges avec les territoires voisins moins favorisés de la région, y compris Rouen Créer des emplois adaptés à la population du Scot	Voir question 9 emploi industriel	Quel est le taux d'emploi ? Quel est le marché de l'emploi ? Quelle est la démographie des emplois ? Quel est le marché des bureaux ?

Question 10 : Pôles de recherche / innovation

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
				CIT (centre international de toxicologie) à l'Est

Question 11 : Liens inter-pôles urbains ou inter-métropoles

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
				Mention des relations avec Paris et la RIF en terme de migrations résidentielles et alternantes, avec Rouen en terme de migrations alternantes Il faut presque 2 heures de train avec un changement pour aller de Rouen à Evreux au prix de 17, 50€

Question 12 : Qualité des villes-centres

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		Améliorer l'attractivité commerciale Améliorer l'animation par la vie étudiante Améliorer l'accès au centre, notamment en favorisant les modes de transport doux, améliorant la desserte en TC Renforcement du pôle universitaire intra-muros et de l'équipement culturel et sportif Amélioration de l'image/identité de la ville	Plusieurs secteurs de RU Restructuration et extension de l'hyper centre commercial et urbain ORU HLM+ZFU Requalification plus urbaine des voies ayant servi précédemment au trafic de transit Pôle multimodal autour de la gare SNCF, lien avec le centre ville	

Question 13 : qualité de l'habitat (dont social)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
Analyse qualitative et comparative demande /offre sociale Dires d'acteur ?	Nombres de logements sociaux selon type de logement (individuel collectif), taille, localisation	Offrir des logements sociaux adaptés à la demande (individuels locatifs ou accession) Collectif privé ancien pas attractif Qualité architecturale des logements sociaux	1 ORU HLM OPAH Secteurs de renouvellement urbain en centre-ville	Renvoi à la création d'une charte architecturale pour les logements sociaux dans le PLH

Question 14 : Prix de l'énergie

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations

1.2. « Etat »

Caractérisation des formes urbaines

Question 15 : Approches / mesures de la densité

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		Développer des formes urbaines permettant un renforcement des dessertes en TC		

Question 15 bis : Formes urbaines, structures urbaines : polycentrisme, monocentrisme, ville émergente, etc.

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		Choix de la localisation de la croissance urbaine future : Eviter le mitage de l'espace agricole et la création de nouveaux hameaux Permettre le maintien de l'agriculture et de l'exploitation forestière Limitation de l'extension des réseaux, des déplacements Préservation des espaces naturels Faciliter la desserte en TC	Croissance urbaine localisée « naturellement » sur bourgs relais existants 7 et futurs 2 desservant autant de « bassins de vie de proximité », en priorité par rapport aux hameaux Zones de préservation de coupure naturelle	Il semble s'agir plutôt que d'un choix volontariste d'un accompagnement affirmé des tendances

Question 16 : Approches / mesures de l'accessibilité (dont services locaux, emplois, autres pôles urbains)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		Répartir les flux Accès et stationnement à l'hôpital Accès à l'Ouest Désenclavement des communes à l'Est avec la mise à 2x2 voies de la RN 13 Désenclaver les plateaux Nord sites de développement de l'urbanisation récente et future	Projets routiers + meilleure répartition/localisation des zones d'activité ou/et commerciales et des équipements = meilleure répartition des flux = meilleure accessibilité : notamment déviation SO, liaison intercommunale N	

Question 17 : Approches / mesures des déplacements

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
Analyse des déplacements Analyse des migrations domicile/travail	Taux de déplacements internes à l'agglomération liés à la voiture Taux de déplacements internes à la ville centre en TC, part dans le total des déplacements intra-muros, part des déplacements intra muros à pied, en automobile. Nombre annuel de clients de la gare SNCF Carte de la répartition par commune des modes de déplacement	Réduction du rôle prépondérant de la voiture pour les déplacements Réduction des nuisances liées à l'usage de l'automobile Décongestionner le centre-ville et améliorer son accès Desserte des nouveaux pôles d'activité	Restructuration du centre ville Pôle multimodal à la gare SNCF	Evreux ne sera pas une ville vélorlandaise demain ! Ce constat est général en France, à quelques exceptions Pourquoi les pistes cyclables ne pas sont inscrites au schéma de maillage des structures de communication comme les routes ou avec les routes

Question 18 : Approches / mesures de la mixité résidentielle (voir aussi question 8)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	prospective	observations
Analyse de la diversité des logements	Nombre et taux de logements sociaux par commune et quartier	Mixité par bassin de vie de proximité : par âge, composition des ménages Mixité de la population scolaire		

Question 19 : Approches / mesures de la localisation / spécialisation / mixité des activités économiques (voir aussi question 9)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
Analyse de l'occupation des zones d'activité	Types d'activités	Equilibre économique du territoire Complémentarité des entreprises Complémentarité avec les établissements de formation	Répartition des zones d'activités selon le projet d'aménagement de leur occupation	

1.3. « Impacts »

Impact des différentes formes urbaines

Question 20 : Approches / mesures / valorisation de la congestion

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		Limitation de la consommation d'espace Faciliter la desserte en TC des équipements publics et des nouveaux secteurs urbanisés Limitation des déplacements en automobile et favoriser le recours aux modes de transports alternatifs Limiter les nuisances liées à l'usage de l'automobile Protéger des paysages naturels Protéger l'activité agricole et forestière Limiter l'extension des réseaux Localisation des zones d'activité économique près des noeuds d'échanges routiers	croissance urbaine s'appuyant « naturellement » sur des 7 + 2 bourgs relais ayant des équipements de proximité et desservant des bassins de vie	

Question 21: Approches / mesures / valorisation des coûts généralisés de déplacements

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations

Question 22 : Approches / mesures des consommations de ressources et nuisances environnementales

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		<p>Anticiper l'évolution de la consommation d'eau et de sa qualité</p> <p>Anticiper les besoins en foncier à long terme</p> <p>Nuisances bruit hélicoptères hôpital, base aérienne militaire, trafic d'évitement traversant des bourgs</p> <p>Limiter le trafic automobile : pollutions</p>	<p>Besoins en foncier à long terme : habitat, activités économiques</p> <p>ZAD</p> <p>Périmètres de protection des zones de captage d'eau</p> <p>Déviations</p> <p>Pôle intermodal à la gare SNCF</p> <p>Déménagement de la gare SNCF de marchandises à l'Est : pôle de ferroutage</p>	<p>Réseau taxi-bus</p> <p>Multimodalité des voies soulagées du trafic automobile</p>

Question 23 : Valorisation de l'accessibilité (dont aspects redistributifs)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	Prospective	observations
		<p>Urbaniser de préférence les secteurs bien desservis en TC</p> <p>Créer un pôle de ferroutage à l'Est pour éviter la traversée d'Evreux par les camions</p> <p>Possibilité de créer un pôle d'activité à l'Ouest et d'y localiser le nouvel hôpital</p> <p>Rééquilibrer le développement économique vers l'Ouest</p> <p>Répartir l'urbanisation, les activités, donc les flux pour éviter la congestion</p> <p>Améliorer l'attractivité du centre ville</p>	<p>Pôle de ferroutage à l'Est</p> <p>L'amélioration des infrastructures routières valorise le positionnement d'Evreux dans l'Eure et la Haute Normandie, à proximité de Paris et de la RIF</p> <p>Création de nouveaux pôles d'activités près des noeuds routiers, développement de l'habitat vers le NW le long de la nationale Rouen- Evreux-Dreux à 2x2 voies</p>	

Question 24 : Valorisation de la mixité résidentielle

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		<p>Mixité des générations dans les bourgs relais pour pérenniser l'utilisation des équipements</p>		

Question 25 : Vulnérabilité aux aléas économiques (prix de l'énergie ; mixité / spécialisation économique)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		<p>Amortir le choc de fermeture des grands établissements</p>		<p>La situation de l'emploi à Evreux ne dépend pas que des emplois sur Evreux puisque des habitants vont ou continuent de travailler en Ile de France notamment : diversité de localisations des emplois occupés = matelas d'amortissement du chômage à Evreux</p>

1.4. « Politiques publiques »

Question 26 : politiques de tarification / usage de la voirie

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
				Projets : « billetterie attractive » usage multimodal des voies soulagées du trafic automobile

Question 27 : Politiques / projets TCU

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
			Pôle multimodal autour de la gare SNCF	

Question 28 : Politiques / projets transports péri-urbains / régionaux (voir question

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		Concentrer l'urbanisation pour offrir des TC lourds avec bus		Développer le type taxi-bus

Question 29 : Politiques foncières, gestion du droit des sols, PLU

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
			ZAD	

Question 30 : Politiques d'habitat social,

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
				Renvoi au PLH de la CAE. Objectifs qualitatifs : définition d'une charte architecturale

Question 31 : renouvellement / rénovation urbaine

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
			1 ORU + ZFU quartier Tilly : pôle universitaire et culturel ; secteur J. Bouin : axe sportif, culturel loisirs ; pôle commercial de Caër ; secteurs d'imbrication activités industrielles ou agricoles	

Question 32 : Politiques d'aménités (patrimoine, espaces verts,...) : extension risques

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		Renforcer l'identité du territoire, améliorer son image Faire un développement économique de qualité Valoriser les espaces verts pour le tourisme et le cadre de vie	Espaces naturels protégés Paysagement des entrées de ville	ZNIEFF, réseau natura 2000 Intégration paysagère et environnementale des zones d'activité PPRI

Question 33: Politiques / projets touristiques (voir question 9 quatre)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
				Réouverture du camping

Question 34 :Zones d'activité commerciales (voir question 9 bis)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		Equilibrer l'offre commerciale en fonction des potentialités locales de consommation	Carte des zones commerciales selon leur localisation et leur projet d'aménagement	

Question 35 : Plate-formes logistiques

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		Décongestionner la gare SNFC du trafic marchandises Valoriser la zone d'activités logistiques Profiter de l'activité du nouveau port Le Havre 2000	création « porte logistique » + pôle feroutage au SE	

Question 36 : Pôles d'excellence / recherche / innovation

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations

Question 37 : Aménagement des hyper-centres

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
	Dimension de l'hyper centre : comparaison avec ceux d'agglomérations de même taille	Améliorer son attractivité et son accès	Opérations de renouvellement urbain et extension Pôle TC multimodal Voie verte Extension de sa surface commerciale	

Question 39 : Réhabilitation de friches urbaines / périurbaines

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
				Sans objet

Question 40: zones d'activités (voir question 9)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	prospective	observations
Analyse des zones d'activités : localisation, contenu, évolution, programmation	types d'activités par zone	Valoriser l'identité économique de l'agglomération Afficher les spécialités économiques locales Renouveler les zones existantes Dédier les nouvelles zones Associer des services aux entreprises Valoriser la formation locale	Carte des zones économiques et commerciales selon leur localisation et leur projet d'aménagement	

*

Fiche d'analyse du SCOT de Montpellier

Le SCOT de Montpellier c'est :

Périmètre : communauté d'agglomération de Montpellier (CAM)

Population : 367 000 habitants en 1999

Nombre de communes : 31 (aire urbaine : 91)

Superficie : 43 850 ha (Paris : 10 500 ha/ 2 125 000 habitants ; CA Nice Côte d'azur : 35 000 ha, 500 000 habitants) dont :

*superficie espaces agricoles : 16 000 ha

*superficie espaces urbains : 10 650 ha. Extension urbaine d'ici 2020 : 2 900ha

*superficie espaces naturels : 17 200 ha dont 1 840 ha en eau

Approuvé le : 17 février 2006 (à vérifier)

Documents précédents :

PLH approuvé le 21 décembre 2004

DVA approuvé le 3 mai 2002

Schéma directeur d'assainissement

Schéma départemental d'élimination des déchets approuvé le 19 mars 2002

Bibliographie : mention d'études utilisées

Glossaire

Enjeux : questions qui appellent des réponses qui sont les choix stratégiques.

Paysage rural ou agraire : résultat de l'aménagement de la terre par l'homme (cf. Max Derruau, Précis de géographie humaine, Armand Colin, 1961).

* * *

Analyse du SCOT par thème

1.5. « Moteurs »

Facteurs d'attractivité résidentielle / économique / déplacements en milieu urbain

Facteurs / moteurs des formes de développement urbain (~ accent sur l'étalement)

Dynamiques d'évolution des formes urbaines

Question 1 : Marchés fonciers / prix des logements (y. c. marchés du logement/besoins en logements) SCOT de Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
Analyse de l'évolution des rapports marché foncier /marché du logement	Besoins en logement : éléments qualitatifs	Offrir un habitat de qualité à des conditions abordables pour les ménages	Nombre de logements à construire et localisations dans les sites d'extension urbaine ou de réinvestissement urbain	<p>Quel est le marché de la résidence secondaire ?</p> <p>On aimerait connaître l'origine géographique des nouveaux et futurs ménages (hypothèses) : qui vient habiter dans la CAM et en périphérie</p> <p>Les exemples d'alternatives de qualité récentes ou passées à la maison individuelle pure ne manquent pas en France ou à l'étranger</p> <p>Ville plus dense, plus proche des transports publics et abordable</p>
	Rapport demande en logements/offre de foncier : éléments qualitatifs	Place de la maison individuelle consommatrice de terrain : proposer des alternatives crédibles à la maison individuelle		
	Niveau de la demande : élément qualitatif	Rapprocher habitat/emploi pour limiter les coûts de déplacement des ménages obligés de s'éloigner		
	Niveau de l'offre foncière : élément qualitatif	Rendre accessible l'emploi et le logement		
	Prix du sol à usage agricole/de garrigues et bois/à urbaniser en €/m ²	Réduire les trafics créés par les ménages obligés de s'éloigner pour trouver un logement		
	Exemple de prix d'une parcelle viabilisée	Produire des logements en quantité suffisante pour faire face à la demande : passer de 2500 à 3500 à 4000 logements par an		
	Exemple de prix d'une maison à la revente	Relancer la production de logements abordables socialement : revenus moyens (accession abordable) et modestes (locatif social) pour faire face à la concurrence pour l'accès aux logements aidés entre les ménages des couches moyennes et les ménages les plus modestes		
	Prix moyen des acquisitions de logements selon le type d'acquéreur : investisseur, résidence principale	Répondre aux besoins de tous les ménages, notamment les plus modestes		
	Offre immobilière aidée : éléments qualitatifs			
	Volume de la construction neuve totale selon le territoire : éléments qualitatifs			
Prix des logements neufs : éléments qualitatifs				
Taux de logements sociaux dans la construction neuve				
Analyse de l'évolution du marché foncier	Tension du marché : rapport offre/demande : élément qualitatif	Accès au logement des ménages les plus modestes	Localisation des extensions urbaines : 2 900ha d'ici 2020 soit 6,5% du territoire de la CAM	
	Prix du foncier : éléments qualitatifs	Programmation d'activités économiques		
	Prix du sol à usage agricole/de garrigues et bois/à urbaniser	Qualité du rapport ville/nature		

	Degré d'intensité d'utilisation du foncier : COS	<p>Mieux utiliser le foncier dont l'utilisation extensive est responsable pour partie de la crise immobilière avec la pression de la demande</p> <p>Réduire les prix de l'immobilier</p> <p>Intensifier le développement en économisant la ressource (habitat, activités, infrastructures, équipements)</p>		
--	--	---	--	--

Les marchés sont tendus lorsque le territoire est attractif pour quelque raison motrice que ce soit. Un marché du logement peut être inaccessible aux personnes qui travaillent sur le territoire et elles doivent alors se loger ailleurs (exemple : ville de Luxembourg). La politique du logement de la ville de Paris est justement de donner la priorité pour les attributions de logements sociaux aux personnes qui travaillent à Paris et notamment à celles font tourner les services à la population Paris (à vérifier).

Question 2 : Démographie – vieillissement – immigration (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective : traduction stratégique des enjeux	Observations
Analyse de la croissance passée de la population	<p>Nombre d'habitants : territoires du Scot, aire urbaine, communes hors Scot mais appartenant à l'aire urbaine</p> <p>Taux d'accroissement sur la période</p> <p>Taux annuel de croissance</p>	Poursuite de la croissance	Perspectives de population par secteur à l'horizon 2020	<p>Un périmètre de Scot qui n'est pas à la bonne échelle</p> <p>Si la démarche d'un Scot n'est pas « un exercice de programmation », les choix d'aménagement ne sont pas les mêmes selon la population souhaitée (?)</p>
Analyse de la croissance future de la population : projections de population en 2020	Nombre d'habitants		Accroissement futur de la population	Les besoins en logements neufs ne sont pas seulement liés au seul accroissement de la population, il faut ajouter ceux liés aux évolutions des comportements. En outre puisque les 2/3 de la croissance doivent être absorbés par le renouvellement du tissu urbain existant, il faut compter le remplacement des démolitions

La croissance démographique est plutôt un signe d'attractivité du territoire plutôt qu'un moteur de cette attractivité qui est conditionnée par son développement économique, son image, ses équipements, son patrimoine, sa situation géographique, la mode, la qualité de vie, etc.

Question 3 : offre / accessibilité aux équipements et services publics (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
Analyse de l'offre en équipements et services	Liste des équipements selon le type (universitaire, culturel, sportif, etc.) et le niveau de rayonnement (international, proximité) Nombre d'universités Nombre de grandes écoles Nombre d'étudiants Part des étudiants étrangers	Rayonnement international de Montpellier Accès à tous Localisation des extensions urbaines près des équipements existants		

Question 4 : offre /qualité / prix des TCU (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
Analyse de l'offre Carte des lignes de tramway, des voies ferrées	Nombre de lignes de tramway Liste des types d'offre Taux de variation de la clientèle de la ligne de tramway n° 1	Développer et moderniser l'offre en transports publics Constituer deux réseaux de transports publics (urbain et interurbain) connectés au réseau routier et au réseau cyclable pour faciliter l'intermodalité Promouvoir une ville des proximités Limiter la place de l'automobile Améliorer la performance de l'offre de TCU	Extension du réseau de lignes de transport sur voies réservées : tramway, bus Généralisation des voies réservées ou sites propres Parkings relais favorisant l'intermodalité Nouvelles stations de TCU intermodales	Voir aussi questions 27 et 28

Question 5 : Congestion (trafics, centre, gigantisme mégalopolitain, ...) SCOT de Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		Une ville des proximités c'est une ville accessible à tous, Offrir la proximité de toutes les fonctions pour tous Promouvoir une fluidité garantie quant aux temps de parcours, plus lente pour les voitures et plus sûre pour tous, en particulier piétons et cyclistes	Réseau viaire hiérarchisé Projets routiers et autoroutiers : doublement de la A9, poursuite du LIEN, etc. Parkings relais en amont des zones de congestion de trafics	Mesures contre l'usage de l'automobile au cœur de l'agglomération: a) répressives: *aménagement de voirie dissuasifs au trafic de transit *politique de stationnement en faveur du stationnement résidentiel et de dissuasion au lieu de travail *hiérarchisation du réseau viaire b) incitatives pour modifier les comportements :

		<p>Dissuader l'usage de l'automobile au cœur de l'agglomération</p> <p>Promouvoir l'usage du vélo, de la marche à pied, des TC</p>		<p>*création d'un réseau de pistes cyclables et de voies vertes</p> <p>*poursuite du développement du réseau de TCU sur voies réservées</p> <p>c) plus globales :</p> <p>*localisation des extensions urbaines et des espaces prioritaires de réinvestissement du tissu urbain existant près des TCU.</p>
--	--	--	--	---

Question 6 : Aménités / nuisances environnementales (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
Analyse des milieux et de la biodiversité	<p>Inventaire et localisation des :</p> <ul style="list-style-type: none"> *zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) *zones d'intérêt pour la conservation des oiseaux (ZICO) *zones de protection spéciale (ZPS) 	<p>« Reconquête écologique » de sites</p> <p>« Préservation de la biodiversité »</p> <p>Définir des modalités et formes d'urbanisation qui ménagent et aménagent les milieux sensibles</p> <p>Préserver le capital Nature</p>	<p>Inscription au réseau Natura 2000 pour définir des projets de gestion des sites</p> <p>Programme « Restaurer, aménager et gérer » (RAGE)</p> <p>Programme d'amélioration de la qualité de l'assainissement des eaux usées</p>	
« Analyse des espaces et paysages contribuant aux aménités »	<p>Inventaire des :</p> <ul style="list-style-type: none"> *grands paysages naturels *des sites de proximité des perceptions quotidiennes <p>Inventaire des nuisances :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Erosion locale du littoral * Urbanisation pas toujours respectueuse du milieu * Formes d'urbanisation pas toujours respectueuses des paysages <p>Inventaire des sites à valoriser</p> <ul style="list-style-type: none"> *superficie des espaces agricoles et naturels en ha *armature des espaces agricoles et naturels préservés de toute urbanisation en ha 	<p>Préserver et valoriser le littoral</p> <p>Devenir de l'agriculture</p> <p>Valorisation des réseaux de cours d'eau à l'échelle communautaire : réseaux de voies de circulation pour modes doux</p>		
Analyse des risques naturels	<p>Liste des risques</p> <p>Cartes des zones d'aléas des risques selon le niveau de risque : critère qualitatif</p> <p>Liste des facteurs (aggravants) des risques</p>	<p>Limiter l'urbanisation : niveau de servitudes d'urbanisation selon les zones de risques</p> <p>Préserver les lits majeurs des cours d'eau et les ripisylves, et entretenir les</p>	<p>Localisation des extensions urbaines hors zones de risques naturels</p>	PPRN

		lits mineurs Reforestation/forestation, petits aménagements hydrauliques Limiter l'imperméabilisation des sols et/ou prévoir des mesures compensatoires à l'extension de celle-ci du fait de l'urbanisation Limiter le ruissellement de l'eau de pluie à l'amont provoqué par la nouvelle urbanisation par la création de dispositifs de rétention et de recyclage « à la source », plus des prescriptions réglementaires		Règles de construction
Analyse des nuisances sonores	Limites des zones de bruit autour de l'aéroport selon le nombre de décibels : indice Lden Carte des zones de bruits (indice Lden)	Réglementer la construction		L'aéroport est trop près de la ville Indice : level day evening night

Question 7 : Offre / qualité des services / biens culturels et touristiques / patrimoine (voir question 9quatro) SCOT Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		Préservation et mise en valeur des monuments et ensembles bâtis remarquables		Classement, inscription à l'inventaire supplémentaire, plan de sauvegarde et de mise en valeur, zone de protection du patrimoine architectural, urbain ou paysager

Question 8 : mixité résidentielle (voir aussi questions 18 et 24) SCOT de Montpellier

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		Diversifier l'offre de logement et sa localisation pour répondre à la demande sociale Une ville des proximités c'est une ville accessible à tous, cela veut d'abord dire le logement accessible à tous		Montpellier est-elle soumise à l'obligation des 20% de logements sociaux fixés par la loi SRU

La mixité résidentielle peut s'analyser par la diversité des logements (statut d'occupation, taille, type), des âges de la population, des catégories socio-professionnelles, des positions socio-professionnelles, des revenus, des prix, des loyers en raison des fortes corrélations entre ces indicateurs.

A quelle échelle faut-il l'observer : les sources (RGP, FILOCOM, cadastre) commandent la réponse, sauf création d'une information nouvelle ad hoc.

Question 9 : Tissu industriel/clusters (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations

Question 9bis : commerces (SCOT de Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
Analyse de l'évolution de l'équipement commercial	<p>Eléments qualitatifs sur l'équipement commercial selon le type de commerce</p> <p>Localisation</p> <p>Aire de chalandise</p> <p>Exemple d'opération commerciale au cœur de l'agglomération</p>	<p>Déployer davantage l'offre de proximité</p> <p>Favoriser des implantations plus urbaines propices à la diversité des fonctions</p> <p>Réorienter les développements commerciaux vers des formes plus diversifiées, plus proches des lieux de vie et plus accessibles par les transports publics</p> <p>Développer une armature commerciale plus proche, plus accessible</p> <p>Vieillessement</p> <p>Concentration</p> <p>Trafics automobiles engendrés</p> <p>Localisation ne favorisant pas la proximité et les courtes distances de déplacements</p>	<p>Carte des polarités commerciales</p>	<p>Le centre de Montpellier peut se targuer d'avoir remis le commerce au centre avec la création de l'Odysseus près de la place de la Comédie</p> <p>Pour les méthodes d'études d'implantation commerciale (voir études présentées en CDUC)</p>

Question 9 ter : agriculture/sylviculture SCOT Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
Analyse de l'évolution de l'activité agricole et de l'élevage, ainsi que de son avenir	<p>Liste des cultures pratiquées selon leur importance : éléments qualitatifs</p> <p>Taux d'accroissement de la superficie du vignoble d'appellation</p> <p>Attractivité de l'élevage : éléments qualitatifs</p>	<p>L'agriculture est-elle la variable d'ajustement de l'urbanisation ?</p> <p>Valoriser conjointement urbains/ruraux les espaces agricoles utilisés aussi comme récréatifs</p> <p>Dépasser l'opposition agriculture/ville</p>	<p>Les zones de nouvelle urbanisation sont dessinées : limites de l'urbanisation</p>	<p>Le zonage peut limiter l'urbanisation des terres agricoles</p> <p>L'urbanisation ne peut-elle être organisée sur plusieurs pôles choisis plutôt que sur un seul ?</p>

	<p>Superficie agricole</p> <p>Taux de variation de la superficie agricole</p> <p>Prix du sol à usage agricole/de garrigues et bois/à urbaniser</p> <p>Nombre d'ha de terrains agricoles consommés</p>	<p>« Imaginer, identifier et concevoir les composantes d'une nouvelle agriculture périurbaine » propre à créer un nouveau cadre de vie</p> <p>Favoriser le développement d'une économie agricole périurbaine tournée vers les marchés locaux, les « circuits courts », la vente directe, les relations directes producteurs/consommateurs</p> <p>Garantir l'investissement agricole en fixant des limites à l'urbanisation pour éviter la disparition de l'activité agricole du fait de la possibilité d'une rente foncière pour les agriculteurs</p>		Voir aux Pays-Bas
--	---	---	--	-------------------

Question 9quatro : tourisme (voir question 7) SCOT Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
----------	-------------	--------	-------------	--------------

Question 9cinque : emploi (SCOT de Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
<p>Analyse de l'emploi par secteur économique et évolution</p> <p>Comparaison avec Grenoble, Nantes, Strasbourg</p>	<p>Part des emplois par secteur économique %</p> <p>Rapport emplois/population</p> <p>Rapport population active ayant un emploi/ population active</p> <p>Taux d'emploi</p> <p>Carte du taux d'emploi par commune</p> <p>Part de l'emploi total par territoire /part de la population par territoire</p> <p>Exemples de localisations de « la bonne activité au bon endroit »</p> <p>Demande d'immobilier d'entreprise tertiaire marchand : élément qualitatif</p>	<p>Favoriser l'intensification des activités économiques dans les tissus urbains existants ou futurs bien desservis par les transports en commun pour contrecarrer la forte dissociation entre localisations des emplois fortement concentrés dans 5 communes et de l'habitat, ce qui entraîne un supplément de déplacements motorisés</p> <p>Faciliter l'accès aux emplois et à l'habitat « Développer une politique ambitieuse » de localisation près des pôles et nœuds d'échanges entre modes de transports des parcs économiques, des programmes immobiliers « d'ampleur correspondant aux activités à grand rayon d'action et à forte valeur ajoutée ».</p>	<p>Carte des principaux sites d'offre immobilière d'activité projetés selon leur contenu</p>	Voir aussi questions 16, 19, 40
<p>Analyse de l'emploi métropolitain</p>	<p>Nombre d'emplois métropolitains dans l'aire urbaine</p> <p>Classement parmi les aires urbaines métropolitaines</p>			

	pour la part d'emplois métropolitains Classement européen pour le niveau de rayonnement métropolitain/classement pour sa taille			
Analyse du chômage et de son évolution	Taux de chômage			Le mot chômage ne figure pas
Analyse des revenus et de leur évolution, comparaison à l'inflation	Part des ménages non imposés Revenus des ménages non imposés	Intensifier le développement en consommant mieux le sol pour résoudre le problème d'une ville à deux vitesses		Dysfonctionnement entre croissance démographique, métropolisation et évolution des revenus La fuite en avant ? Des exemples d'opération d'urbanisme à Montpellier montrent que la densification n'est pas synonyme de rejet

Question 10 : Pôles de recherche / innovation (SCOT Montpellier)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations

Question 11 : Liens inter-pôles urbains ou inter-métropoles (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		Mise en place d'un service de trains régionaux d'échelle métropolitaine en complément des TCU Créer une métropole multipolaire pour absorber la croissance de l'urbanisation et mieux se positionner dans le concert des métropoles euro-méditerranéennes.	Remise en service de voies ferrées Ligne TGV Gare TGV	Renforcement de la ligne de train Lunel/Montpellier/Sète pour créer un service cadencé (en vue du projet de métropole multipolaire) Projet de Métropole multipolaire avec Sète et Lunel pour « répondre aux défis d'un développement urbain équilibré » et « s'appuyant sur un réseau de transport public performant et des polarités urbaines affirmées ». Démarche inter-scot = première réponse à cette ambition. La création de la ligne TGV va libérer l'ancienne ligne du trafic voyageur grandes lignes ce qui devrait améliorer le service TER. Le réseau de voies de la gare de Montpellier n'est pas adapté à la taille de l'agglomération et au trafic

Question 12 : Qualité des villes-centres (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		<p>Améliorer la qualité résidentielle</p> <p>Préserver le cœur de l'agglomération du trafic de transit</p> <p>Eviter la congestion</p> <p>Renforcer une centralité d'échelle métropolitaine</p>	<p>Nouvelle ligne de tramway Est-Ouest</p> <p>Localisation des secteurs de développement urbain selon la densification</p> <p>Délimitation des secteurs prioritaires de réinvestissement urbain</p>	<p>Civilier et hiérarchiser les espaces publics de voirie</p>

Question 13 : qualité de l'habitat (dont social) SCOT de Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		<p>Renouveler l'offre des quartiers dans le cadre des politiques de RU</p> <p>Produire l'offre de logements neufs dans le cadre de plans d'aménagement d'ensemble ou plans de référence</p> <p>Diversifier les produits immobiliers et les formes urbaines sur un même site : l'intensité s'apprécie au niveau du site et non pas au niveau du programme</p>		

Question 14 : Prix/Consommation d'énergie (voir question 22) SCOT Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		<p>Respecter le protocole de Kyoto</p> <p>Limiter la place de l'automobile : « inciter à laisser la voiture au garage »</p> <p>Privilégier une ville des proximités : avoir la ville en bas de chez soi</p>	<p>Parcs éoliens</p> <p>Réseau de circulations douces</p> <p>Extension du réseau de tramways</p> <p>Densifier pour limiter les déplacements</p> <p>Mixer les fonctions dans les secteurs d'extension urbaine et de réinvestissement urbain pour limiter les déplacements</p>	<p>Promotion des énergies renouvelables et réduction de la consommation des énergies fossiles</p> <p>Le scot préconise la généralisation des études environnementales pour les opérations d'aménagement et de construction</p> <p>Faciliter les circulations des piétons</p>

1.6. « Etat »

Caractérisation des formes urbaines

Question 15 : Approches / mesures de la densité (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
<p>Analyse des densités résidentielles pour mesurer « la pression du développement (urbain) sur le patrimoine naturel et écologique »</p> <p>Comparaison avec Grenoble, Nantes, Strasbourg</p>	<p>Nombre d'habitants par km²</p> <p>Nombre de logements/ha</p> <p>Surface de terrain consommée pour un nombre x de maisons</p> <p>Surface moyenne de terrain consommé par maison</p>	<p>Intensifier le développement urbain en économisant le foncier</p>	<p>4 niveaux d'intensité d'urbanisation</p>	<p>Niveaux à ne pas confondre avec les COS à la parcelle</p>

Question 15 bis : Formes urbaines, structures urbaines : polycentrisme, monocentrisme, etc. (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
	<p>Exemples pédagogiques de formes urbaines</p>	<p>Améliorer la qualité résidentielle en privilégiant la construction de maisons groupées et de petits immeubles proches des services et de commerces et bien desservis par les transports publics</p> <p>Intensifier le développement urbain en recourant à des formes urbaines diversifiées pour diminuer la consommation de terrain, réduire le coût de construction et in fine le prix de l'immobilier</p> <p>Optimiser le foncier, les équipements, les réseaux nécessaires à l'urbanisation</p> <p>Solvabiliser les consommateurs de foncier</p>	<p>Métropole multipolaire</p>	<p>4 degrés d'intensité des formes urbaines préconisées</p>

Question 16 : Approches / mesures de l'accessibilité (dont services locaux, emplois, autres pôles urbains) SCOT Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		<p>Faciliter l'accès à l'emploi et aux équipements</p> <p>Intervenir sur le maillage secondaire et tertiaire de la voirie pour permettre une offre foncière diversifiée et l'accessibilité piétonne aux équipements de proximité</p> <p>Faciliter les déplacements de courtes distances en privilégiant les circulations douces au travers d'un maillage de voies directes et confortables vers les équipements, les centres anciens, les stations de transport public</p> <p>Localier les équipements près des stations de tramway</p>	<p>Armature de lignes de transport en commun en site propre (tramway et bus)</p> <p>Armature de pistes cyclables et de voies vertes</p> <p>Espaces prioritaires de densification urbaine et d'extension urbaine près des stations de transport public</p>	

Question 17 : Approches / mesures des déplacements (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
<p>Analyse des déplacements : enquête ménages déplacements</p> <p>Evaluation de l'impact de la construction de la ligne 1 du tramway</p>	<p>Éléments qualitatifs sur les résultats</p> <p>Taux de déplacements selon le mode et le territoire : aire du PDU, hors corridor ligne 1 du tramway, unité urbaine corridor ligne 1 du tramway</p> <p>Taux de progression des déplacements domicile-travail</p> <p>Taux de déplacements motorisés en voiture</p>	<p>Transfert modal de la voiture vers les modes doux et les transports publics</p> <p>Favoriser l'offre de stationnement au lieu de résidence afin d'inciter à « laisser la voiture au garage »</p> <p>Amélioration de la qualité de l'air</p> <p>Mieux ajuster offre/demande en transport spatialement : localiser les lieux générateurs de demande près d'une offre accrue</p> <p>« Promouvoir une ville des proximités et des mobilités »</p> <p>Favoriser l'usage du vélo</p>	<p>Mise en oeuvre du PDU</p> <p>Promouvoir une ville des proximités pour limiter les déplacements</p>	<p>PDU : 48 communes</p> <p>On parle des déplacements travail/domicile, mais pas des autres déplacements qui peuvent être aussi importants (cf. INSEE Première étude RIF)</p>

Analyse de l'adaptation du réseau viaire au trafic Analyse des conditions d'optimisation du débit des véhicules	Degré d'adaptation du réseau viaire aux trafics : éléments qualitatifs Rapport vitesse/débit : éléments qualitatifs	Accroître les mobilités Proportionner les vitesses aux débits et aux types de mobilités Diminuer l'impact des infrastructures	PDU, DVA : bouclage du contournement de l'agglomération Doublement de la A9 TGV France/ Espagne Doublement des voies ferrées à la gare de Montpellier Hiérarchisation en 5 niveaux de la voirie selon le type de trafic, la vitesse autorisée, l'intégration ou non des différents modes de déplacements	Il est étonnant de vouloir accroître les mobilités sources de nuisances et de ne pas chercher au contraire à les réduire, à moins d'imaginer une métropole multipolaire
Analyse de l'offre en transports en commun	Liste des lignes de tramway Taux de progression de la clientèle sur la ligne n°1 Capacité du réseau ferré régional : éléments qualitatifs	Mettre en place un service de trains régionaux d'échelle métropolitaine en complément de l'offre du réseau de tramways d'échelle urbaine Concevoir une meilleure utilisation du réseau ferré Accroître la capacité du système ferré Transformer et valoriser le quartier de la gare		
Analyse de l'offre en infrastructures pour les déplacements doux	Niveau d'extension du réseau : éléments qualitatifs	Réaliser un réseau de pistes cyclables à l'échelle de l'agglomération		

Où met-on la question du stationnement en ville et la question de la création de garages/places de parking au lieu de résidences qui fait partie de la politique de déplacements ? Voir question 26 usage de la voirie.

Question 18 : Approches / mesures de la mixité résidentielle (voir aussi question 8) SCOT Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
----------	-------------	--------	-------------	--------------

Question 18 bis : Approches / mesures de la mixité des fonctions (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		Favoriser la mixité des fonctions pour limiter les déplacements	Application du principe dans les sites d'extension urbaine et de réinvestissement urbain	

Question 19 : Approches / mesures de la localisation / spécialisation / mixité des activités économiques (voir aussi question 9) SCOT Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
	Types d'offres immobilières adaptées aux types d'activités (type de production, de service) : localisation	« Localiser la bonne activité au bon endroit » Concilier « la ville en bas de chez soi » et « la métropole au bout du tramway »	Carte des principaux sites d'offre immobilière d'activité	

1.7. « Impacts »

Impact des différentes formes urbaines

Question 20 : Approches / mesures / valorisation de la congestion (des trafics, du gigantisme urbain...)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
		N'urbaniser qu'en fonction de l'adaptation des réseaux Transformer le quartier autour de la gare TGV pour prolonger l'hyer-centre « Développer une politique ambitieuse » de localisation, près des pôles et nœuds d'échanges entre modes de transports, des parcs économiques, des programmes immobiliers « d'ampleur correspondant aux activités à grand rayon d'action et à forte valeur ajoutée ». Localiser les urbanisations futures près des pôles d'échanges intermodaux		

Question 21: Approches / mesures / valorisation des coûts généralisés de déplacements

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
----------	-------------	--------	-------------	--------------

Question 22 : Approches / mesures des consommations de ressources et nuisances environnementales (Scot Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
Analyse de la gestion de la ressource en eau	Eléments qualitatifs sur : *les origines *les utilisations *le bilan actuel *la qualité des eaux de surface (niveau d'eutrophisation, de présence du phosphore, de l'azote, qualité bactériologique) *l'efficacité du dispositif d'assainissement	Ne plus artificialiser les ripisylves Ménager, restaurer les zones humides, bords d'étangs et milieux aquatiques Urbaniser en fonction du zonage d'assainissement Renforcer les politiques d'économie de	Programme d'amélioration du dispositif d'assainissement dans le cadre du schéma directeur d'assainissement Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (de bassin versant)	Si on ne construit plus de logements supplémentaires ici (on fait juste de l'amélioration et du renouvellement urbain) et si on construit ailleurs, les ménages n'iront-ils pas se loger ailleurs ? Ripisylves : forêts riveraines des

		<p>l'eau malgré ou en raison de la pression sur la ressource due à la croissance urbaine qui peut s'en trouver limitée</p> <p>Privilégier le recours à l'eau brute (non traitée) ou recyclée pour les usages non domestiques</p> <p>Adapter le développement urbain dans le temps à l'évolution des capacités d'assainissement</p> <p>Traiter « à l'amont » la question des eaux pluviales</p> <p>Transformer les contraintes environnementales en leviers pour des aménagements</p>		cours d'eau
Analyse de la gestion de la ressource en air	<p>Indice ATMO</p> <p>Comparaison avec l'agglomération de Marseille/Aix en Provence/étang de Berre, Grenoble, Nantes, Strasbourg</p> <p>Nombre de jours où l'indice est médiocre</p>	<p>Amélioration de la qualité de l'air par la réduction de la place de l'automobile dans les déplacements</p> <p>Rapprocher l'habitat de l'emploi</p> <p>Localiser l'urbanisation future près d'une offre améliorée de transports publics structurants</p>	Mise en oeuvre du PDU	Voir question sur les déplacements
Analyse de la gestion de la ressource en sol	<p>Part du sol selon l'occupation et le territoire</p> <p>Nombre d'hectares repris par la mer</p> <p>Nombre d'ha consommés annuellement par l'urbanisation selon l'occupation (habitat, autres usages) : source SPOT Thema 2004</p> <p>Ratio de la consommation d'espace par habitant supplémentaire</p> <p>Nombre d'ha consommés par l'urbanisation future</p> <p>Nombre d'ha consommés annuellement par l'urbanisation future</p> <p>Part du territoire consommé</p>	<p>Gérer l'érosion locale du littoral</p> <p>Intensifier l'urbanisation pour réduire de moitié la consommation annuelle de sol par l'urbanisation</p> <p>Quelle consommation d'espace pour accueillir 100 000 habitants de plus d'ici 2020 ?</p> <p>Imaginer (ou reproduire ou s'inspirer) des formes d'urbanisation plus économes en foncier pour limiter l'étalement urbain sans compromettre la valorisation du territoire</p> <p>Développer l'urbanisation avec 1/3 en réinvestissement et 2/3 en extension</p>	<p>Limites d'extensions urbaines selon le niveau d'intensité</p> <p>Espaces prioritaires du réinvestissement urbain</p>	<p>Voir aussi question 1 sur le prix du foncier</p> <p>Depuis 30 ans, 1 habitant supplémentaire c'est :</p> <p>800 m² consommés dont 400 m² pour l'usage résidentiel et 400 pour les autres usages (se déplacer, consommer, se distraire, travailler)</p>

	<p>par l'urbanisation future Cartes de l'occupation du sol depuis 1952</p> <p>Carte des unités agro-physionomiques (INRA/ENSAM) : types d'occupation par l'agriculture, par la nature, etc. : types de cultures, paysages agraires, etc.)</p>			
Analyse de la production/collecte/valorisation des déchets	<p>Poids des déchets et assimilés collectés par an par la CAM</p> <p>Liste des modes de traitement selon les types de déchets</p>	<p>Limiter la croissance du tonnage des déchets</p>	<p>Requalification du site du Thôt</p>	<p>Plan départemental des déchets du bâtiment et des travaux publics pris en compte</p> <p><i>Mise en œuvre d'une filière commune</i></p> <p><i>Augmentation des capacités de transformation en compost</i></p> <p><i>Mise en œuvre de la filière de méthanisation</i></p> <p><i>Réduction de la part de déchets ultimes</i></p>
<p>Evaluation du projet urbain d'agglomération sur l'environnement :</p> <p>Biodiversité Ressources naturelles Pressions et nuisances (déchets notamment)</p>				<p>Voir aussi question 32</p>
Analyse de la filière de production de matériaux	<p>Distance optimale entre lieu de production et lieu de consommation compte tenu du coût du transport</p>	<p>Préserver la proximité des ressources en matériaux</p>		

Question 23 : Valorisation de l'accessibilité (dont aspects redistributifs) SCOT Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		<p>« Développer une politique ambitieuse » de localisation, près des pôles et nœuds d'échanges entre modes de transports, des parcs économiques, des programmes immobiliers « d'ampleur correspondant aux activités à grand rayon d'action et à forte valeur ajoutée ».</p> <p>Localiser les urbanisations futures près des pôles d'échanges intermodaux</p> <p>Transformer le quartier de la gare TGV</p>	<p>Localisation des secteurs d'urbanisation future (habitat, activités, équipements) dans des corridors le long des axes de TC et près des interconnexions, lieux à valoriser fortement</p>	

Question 24 : Valorisation de la mixité résidentielle (SCOT Montpellier)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations

Question 25 : Vulnérabilité aux aléas économiques (prix de l'énergie ; mixité / spécialisation économique) SCOT Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations

Impact social du fonctionnement du système urbain

Question 25 bis : Vulnérabilité économique (revenus, logement) SCOT Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		Intensifier le développement urbain pour agir sur l'évolution des prix de l'immobilier qui entraîne une baisse de la solvabilité des ménages qui fuient vers les nouvelles frontières de l'aire urbaine	Secteurs d'urbanisation future avec leur densité	

1.8. « Politiques publiques »

Question 26 : politiques de tarification / usage de la voirie (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		Réaliser un réseau continu et confortable de pistes cyclables à l'échelle de l'agglomération Limiter le stationnement des voitures près des lieux de travail ou dans les lieux recevant du public bien desservis par les TC pour inciter à utiliser ces derniers Généraliser les sites propres pour les TCU Favoriser le stationnement résidentiel Dissuader le stationnement au lieu de travail		Le stationnement résidentiel sur la voirie sera payant

Question 27 : Politiques / projets TCU (SCOT Montpellier)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
Analyse de l'évolution de l'offre en TCU	Types de moyens de transports offerts Liste des lignes de tramway Taux de variation de la clientèle sur la ligne n°1 du tramway Liste des voies de communication structurantes	Localiser l'offre au plus près de la demande Faire des réseaux de transports publics les « leviers prioritaires du développement urbain » Développer et moderniser le réseau de transports publics interurbains et organiser l'usage de l'automobile pour le seul rabattement vers les TC Diminuer la place de l'automobile dans les déplacements urbains Protéger le cœur de l'agglomération du trafic de transit Promouvoir le vélo comme moyen de transport quotidien Créer des parkings relais au droit des stations de tramway ou de chemins de fer.	Carte du projet d'armature des réseaux de transport public : Lignes de tramway nouvelles Lignes de bus en site propres assurant le maillage du réseau de lignes de tramway Stations nouvelles de tramway, multimodales, pôles d'échanges Gares nouvelles Voies ferrées à réaffecter Parkings relais facilitant l'intermodalité	Voir aussi question 17 Un projet de guide d'aménagement des espaces publics de voirie est inséré dans PADD PDU : Plan de déplacements urbains Aménagements (politique du stationnement) accompagnant la politique de TCU : *réduction des parkings sur les nouveaux lieux de travail desservis par les TCU *construction de parkings pour les nouveaux logements (pour laisser sa voiture au parking) *création de parkings relais intermodaux de rabattement des voitures *hiérarchisation du réseau de voiries selon l'usage et les aménagements de voirie pour réduire l'usage de la voiture

Question 27 bis : politiques/projets de circulations douces (SCOT de Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
Analyse des déplacements selon les modes de circulation	Taux de déplacements en modes doux	Faciliter les déplacements de courte distance à pied et en vélo Promouvoir le vélo comme moyen de transport quotidien Diminuer la place de l'automobile dans les déplacements urbains Identifier des itinéraires directs et confortables vers les centres anciens, les équipements collectifs, les arrêts de transport public pour en faire un maillage d'itinéraires de circulations douces	Carte du projet d'armature du réseau de pistes cyclables et de voies vertes qui structurent de grands parcours de promenades et de liaisons cyclables en liaison avec le réseau de TCU	Un projet de guide d'aménagement des espaces publics de voirie est inséré dans le PADD

Question 28 : Politiques / projets transports péri-urbains / régionaux (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		Mise en service d'un service d'un réseau de transport public interurbain à développer à l'échelle métropolitaine	Mise en oeuvre du PDU Réouverture de voies ferrées au trafic voyageur	Voir aussi question 17 déplacements : création d'un service cadencé par train Sète/Montpellier/Lunel dans le cadre du projet de métropole multipolaire

Question 29 : Politiques foncières, gestion du droit des sols, PLU

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
	Nombre d'ha par secteur dont : superficie des espaces urbains existants superficie des espaces d'extension urbaine potentielle	Identifier les limites de l'urbanisation Préserver l'armature des espaces agricoles et naturels qui constituent les vides à partir desquels se façonne la composition du projet urbain Garantir la pérennité de l'activité agricole Minimiser les conséquences négatives de la spéculation foncière	Secteurs cibles de la stratégie foncière Secteurs cibles d'intervention foncière : 1000 ha environ	

Question 30 : Politiques d'habitat social (SCOT de Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
	Taux de logements sociaux dans la construction neuve	Répondre à la demande Eviter la fuite toujours plus loin de ménages pour trouver un logement Diversifier l'offre et les formes	Localisation des sites d'extension urbaine et de réinvestissement urbain prioritaires	Voir aussi question N° 1 Renvoi au PLH : objectif : 25% de logements neufs sociaux à répartir spatialement

Question 31 : renouvellement / rénovation urbaine (SCOT de Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
Analyse de l'occupation du sol	<p>SHON par ha</p> <p>Nombre de logements par ha</p> <p>Taux de logements neufs à construire selon le territoire (ville-centre, reste)</p> <p>Taux de logements neufs à construire en réinvestissant le tissu le tissu urbain existant</p>	<p>Préserver le capital paysager et environnemental</p> <p>Offrir la proximité de toutes les fonctions pour tous</p> <p>Limiter la consommation du foncier pour les extensions urbaines</p> <p>Renouveler et diversifier l'offre résidentielle</p> <p>Améliorer la qualité résidentielle</p> <p>Mieux utiliser le foncier urbanisé : densifier</p> <p>Localiser les espaces prioritaires de développement urbain</p> <p>Répondre à la demande</p> <p>Définir une stratégie d'intervention publique pour susciter une dynamique de réinvestissement de l'espace urbanisé</p> <p>Utiliser une démarche de plans de référence pour les projets les plus significatifs</p>	<p>Localisation des espaces prioritaires de réinvestissement urbain le long des corridors du tramway et autour de centres villageois ou urbains</p>	

Question 32 : politiques d'aménités (patrimoine, espaces verts,...) SCOT de Montpellier

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
Analyse des paysages du territoire : « faire parler la géographie »	<p>grandes composantes paysagères du territoire</p> <p>qualités du territoire</p> <p>déterminants du territoire</p>	<p>Mise en valeur des paysages naturels ou ruraux</p> <p>Maintenir l'attractivité de la CAM</p> <p>Préserver et valoriser l'armature des espaces agricoles et naturels (le contenant)</p> <p>Concevoir le projet urbain à partir de la composition des vides et non des pleins (le contenu)</p> <p>Faire des contraintes environnementales (risques naturels, loi littorale, etc.) « les leviers de valorisation et d'atouts</p>	<p>Réseau de circulations douces : pistes cyclables, voies vertes</p> <p>Limites urbanisation/campagne nettes ou à conforter</p> <p>Armature d'espaces naturels et agricoles préservée</p>	<p>Requalification des entrées de ville</p>

		<p>d'aménagement »</p> <p>Concilier les activités humaines et la préservation/valorisation des divers milieux naturels facteurs d'attractivité</p> <p>Valoriser les effets de covisibilité entre les éléments bâtis et les éléments non bâtis du paysage dans les espaces de transition entre espaces urbanisés et espaces naturels et agricoles</p>		
	<p>liste des communes concernées par la loi littoral</p> <p>longueur du littoral</p> <p>longueur du littoral lacustre</p> <p>surface d'espaces en eau</p> <p>nombre de logements ou de m² de SHON par ha</p>	<p>Mettre en oeuvre la loi littoral</p> <p>Définir les conditions d'une urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage</p>	<p>Plan de secteur littoral :</p> <p>Périmètres du réseau Natura 2000</p> <p>ZNIEFF</p> <p>ZICO</p> <p>ZPS</p>	<p>SHON : surface hors œuvre nette par rapport à la SHOB (brute)</p>
		Mettre en valeur les monuments et ensembles bâtis remarquables		
		Requalifier les entrées de ville		
		« Civiliser » les aménagements d'espaces publics de voirie : les voies de circulation sont pour tout le monde, la circulation doit être sûre pour tout le monde		
Suivi de l'environnement				

Question 33: Politiques / projets touristiques (voir question 9 quatre) SCOT Montpellier

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations

Question 34 :Zones d'activité commerciale / politique d'urbanisme commercial (SCOT de Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		<p>Favoriser le rôle du cœur de l'agglomération comme polarité commerciale assurant un rayonnement urbain</p> <p>Renforcer des polarités commerciales d'appui à l'échelle des zones de chalandise correspondant à des secteurs intercommunaux</p> <p>Développer une offre commerciale de proximité à l'échelle des zones de chalandise plus locales (villages, quartiers)</p> <p>Localiser l'offre au plus près de la demande tout en la répartissant équitablement</p> <p>Rendre l'offre plus accessible, plus proche</p> <p>Limiter les développements commerciaux périphériques</p> <p>Favoriser le renforcement de la polarité centrale, notamment celle desservie par le tramway</p> <p>Conforter les polarités commerciales d'appui desservant des zones de chalandise intercommunales</p> <p>Conforter les linéaires commerciaux de proximité et structurants de quartiers</p>	Carte des polarités commerciales	(voir aussi question 9 bis)

Question 35 :Plate-formes logistiques (SCOT Montpellier)

Méthodes	indicateurs	Enjeux	prospective	observations
			Site d'extension urbaine à vocation économique plus particulièrement destiné à l'accueil d'activités industrielles ou de logistique urbaine	

Question 36 : Pôles d'excellence / recherche / innovation (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
				<p>Projet d'écoparc page 102</p> <p>Peojet d'agri-parc page 98</p>

Question 37 : Aménagement des hyper-centres (SCOT de Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		<p>Extension, valorisation, renforcement du « cœur d'agglomération »</p> <p>Accessibilité complète par les TC</p> <p>Accès prioritaire aux piétons</p> <p>Valoriser l'accès à la nature</p>	<p>Secteur d'extension du cœur d'agglomération avec un quartier d'affaires près de la future gare TGV</p> <p>Secteurs de réinvestissement urbain le long des corridors desservis par le tramway</p> <p>Voies vertes permettant de relier le centre aux espaces naturels et agricoles</p>	Intégration des divers modes de déplacement

Question 39 : Réhabilitation de friches urbaines / périurbaines (SCOT Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations

Question 40: zones d'activités (SCOT de Montpellier)

Méthodes	Indicateurs	Enjeux	Prospective	Observations
		<p>Localiser la bonne activité au bon endroit tout en optimisant l'armature des réseaux de transports, en économisant l'espace et en modérant les déplacements</p> <p>Privilégier l'intégration des activités non polluantes dans le tissu urbain existant et dans les extensions urbaines potentielles pour rapprocher habitat, emploi, services, et les développements économiques majeurs en fonction de l'offre de transport.</p>	<p>Carte</p> <p>a) des sites économiques majeurs selon leur activité</p> <p>b) des sites d'intégration de l'immobilier d'artisanat PME, PMI dans le tissu urbain existant ou futur</p>	(voir aussi question 9)

Portrait de l'aire urbaine de Bourges : éléments de synthèse

Les directions de l'INSEE et de l'Équipement de la région Centre ont pris l'initiative de réaliser avec des partenaires locaux des dossiers socio-économiques pour la connaissance des territoires des principales aires urbaines de la région. Ils sont destinés à servir pour l'élaboration des documents de planification (SCOT, PLU, PDU) ou de contractualisation (PLH, contrat de ville, d'agglomération, de pays).

Les thèmes analysés dans ces portraits de territoires sont : la morphologie (le contexte géographique et institutionnel), les infrastructures/déplacements, la démographie, le logement, le social, l'économie. Une synthèse présente les principaux problèmes du territoire avec quelques perspectives.

Les analyses font appel à différentes sources, mais s'appuient surtout sur les recensements de la population et elles intègrent des comparaisons avec des aires urbaines de taille comparable situées dans le bassin parisien.

1. Synthèse du portrait de l'aire urbaine de Bourges

L'aire urbaine de Bourges se situe au cœur de la Champagne berrichonne entre le Bassin parisien et le Massif central, sur le Cher, l'Auron et l'Yèvre dans le bassin hydrographique de la Loire. Elle comprend 52 communes. Son attractivité est en perte de vitesse, notamment pour la ville-centre, mais des actions ont été engagées anciennement ou récemment pour redynamiser le territoire :

- Un nombre d'emplois qui stagne

L'aire urbaine c'est 54 000 emplois. Le nombre d'emplois n'a progressé que de 300 entre 1990 et 1999. Traditionnellement quand on parle emploi à Bourges, on pense à l'industrie de l'armement (Défense) et à l'aéronautique. Le déclin et les reconversions de ces industries et des autres présentes sur l'aire de Bourges ont entraîné la réduction du nombre d'emplois dans le secteur industriel (près du 1/3 en 1975 contre 19,1% en 1999) et de la diversité de l'emploi au profit de l'emploi dans les services aux particuliers et aux entreprises qui représentent 72,6% des emplois et dont la progression a compensé les pertes dans l'industrie. Du fait de cette tradition industrielle, en particulier dans la production de biens d'équipement de haute technologie, l'emploi dans les services aux entreprises et l'industrie est plus qualifié qu'ailleurs et les emplois du secteur « recherche et développement » sont nombreux ; l'emploi dans les fonctions métropolitaines supérieures concerne 5,9 des emplois en 1999 et il a augmenté. L'emploi est concentré sur la ville centre (70,4%), y compris l'emploi industriel (près des 2/3), mais il se desserre surtout au profit de la couronne urbaine (zone la plus éloignée du centre) : plus 21% d'emplois. L'emploi dépend pour 27,7% de centres de décision installés en région francilienne et 15 000 employés travaillent dans des établissements de plus de 200 personnes soit 28,4% de l'emploi de l'aire urbaine. Des actions sont engagées pour valoriser le tissu industriel diversifié sur quatre pôles technologiques.

- Une population en diminution et vieillissante

L'aire urbaine c'est 123 600 habitants en 1999, soit 40% de la population du département. La ville centre c'est 60% de la population de l'aire urbaine. La population a diminué de 1,4% entre 1990 et 1999 du fait du solde migratoire devenu négatif surtout aux âges jeunes (20-30ans) et que n'arrive plus à compenser le solde naturel toujours positif. La ville-centre est la plus grande perdante avec - 4,1%, la banlieue perd 0,9% de population, mais la couronne périurbaine en gagne 4,9%, signe de l'étalement urbain à la frontière. En prolongeant les tendances des deux dernières décennies, la population serait de 121 000 habitants en 2020 avec la poursuite du vieillissement (la part des plus de 60 ans est passée de 17,9% en 1990 à 21,0% en 1999). Ce scénario devrait être confronté aux capacités des acteurs et des territoires pour relever le défi démographique.

- **Un marché du logement peu tendu ?**

L'aire urbaine c'est 57 000 logements en 1999. La baisse de la population (ce qui ne signifie pas forcément la baisse du nombre de ménages et de la demande en logements) peut être considérée comme un symptôme de la baisse d'attractivité du territoire qui explique la relative détente (à vérifier) du marché du logement. (Le délai d'obtention d'un logement social est un indicateur plus pertinent de la tension du marché lorsqu'il y a des logements sociaux). La vacance a augmenté de 27% entre 1990 et 1997 et de 43,6% pour la ville centre. La ville-centre et notamment le centre-ville concentre les 3 / 4 des 4090 logements vacants malgré la présence de son riche patrimoine historique. L'augmentation de la vacance accompagne la croissance du parc de logements de près de 4000 logements pour toutes causes entre 1990 et 1999 (et en particulier en raison de la construction neuve), croissance qui profite à tout le territoire : il n'y a pas d'étalement excessif. La diversité de l'offre est globalement respectée avec 55% de logements en propriété, 22% en locatif social et 23% en locatif privé et autres statuts, mais avec de forts déséquilibres selon les territoires. L'offre de logements sociaux est localisée principalement sur la ville-centre (86,4%) ; elle est concentrée excessivement sur le quartier Nord (6000 logements et 39,7% des logements vacants de la ville-centre) qui est concerné par une opération de rénovation urbaine.

- **Une situation sociale relativement préservée**

Revenu mensuel moyen des foyers fiscaux plus élevé que dans la moyenne des aires urbaines de référence, moindre part des foyers fiscaux non imposés, indice de chômage parmi les moins élevés, moindre recours aux minima sociaux sont des indices d'une situation sociale relativement préservée, du moins par rapport aux territoires de référence. On compte tout de même 2 500 bénéficiaires du RMI, 13 500 personnes appartenant à des ménages pauvres, 4 100 familles monoparentales. La ville centre concentre tous les problèmes (perte de population, concentration des logements vacants, perte d'emplois, population moins riche, concentration des chômeurs (70%), ZUS, concentration des familles monoparentales (70%), des ménages pauvres) qui s'expliquent en partie par la concentration des logements locatifs sociaux : les ménages pauvres sont pour la plupart logés en HLM (59,2%) et dans le parc locatif privé (30,0%). La banlieue est le territoire le plus favorisé, notamment parce que le revenu moyen y est maximum (1440€), alors que la couronne périurbaine est avec 1340€ globalement plus favorisée que la ville centre (1160€), mais moins que la banlieue. La couronne périurbaine comprend une première couronne soutenue par la périurbanisation et une seconde couronne rurale fragile, parfois menacée de désertification.

- **Une aire d'attraction au-delà de l'aire urbaine**

L'emploi de l'aire urbaine draine 6 500 actifs du département et 2 000 hors du Cher soit 8500 sur 50 850 actifs ayant un emploi dans l'aire urbaine, soit 16,7%. A l'inverse des actifs de l'aire urbaine vont travailler à l'extérieur de celle-ci jusqu'à Paris. Les actifs de l'aire urbaine utilisent majoritairement leur voiture pour aller au travail : 72%, malgré l'existence d'un réseau de

transports en commun urbain (qui couvre 17 communes pour 108 000 habitants) et d'un réseau interurbain coordonnés et offrant des services variés. Le nombre de voyages par habitant du PTU (91) est supérieur à la moyenne nationale (87) (qui devrait être comparée à la moyenne allemande par exemple).

L'éloignement des grands centres régionaux comme Orléans, Tours, Clermont-Ferrand présente l'avantage de ne pas mettre en concurrence les équipements de Bourges et en particulier l'équipement commercial qui est d'un bon niveau avec des enseignes nationales qui participent à la vitalité de l'hypercentre. Quelques écoles et centres de recherche de niveau national en lien avec les pôles technologiques locaux complètent l'équipement d'enseignement supérieur comprenant notamment un centre universitaire de 4000 étudiants.

Le patrimoine historique de Bourges, connu mondialement, participe avec des événements de niveau national comme le printemps de la chanson, à l'attractivité de Bourges et à l'animation de son hypercentre.

L'accessibilité de l'aire urbaine est plus aisée par la route que par le chemin de fer, car si Bourges se trouve à un carrefour d'axes routiers majeurs (Nord/Sud Paris/Massif Central : A71, Ouest/Est océan atlantique/sillon rhodanien : A85), elle est à l'écart des axes ferroviaires majeurs pour TGV et Corail, même si l'électrification de la ligne Bourges/Vierzon a amélioré les relations avec Paris et si la transversale Nantes-Lyon passe par Bourges (la question de l'avenir des transversales a été posée récemment par la SNCF puisque le TGV Nantes-Lyon passe par le Sud de Paris (Massy-Palaiseau)). L'accessibilité et la fluidité du trafic routier devraient s'améliorer avec la réalisation de la rocade Nord de Bourges.

Conclusion

Le territoire de l'aire urbaine de Bourges est à un tournant. Il a amorcé sa reconversion économique, après une période de mono-industrie de l'armement de 120 ans, avec le développement de pôles technologiques et des services, son renouvellement urbain dans le parc social, mais semble-t-il pas dans le parc privé où la vacance au centre-ville est importante et est provoquée par le déménagement encore modéré (?) de ménages vers les pavillons de banlieue et de la couronne urbaine. On peut se demander si une étude du marché du logement a été réalisée pour définir une politique d'amélioration de l'habitat privé et d'offre de nouveaux produits adaptés à la demande, et si une politique démographique a été définie face au défi du vieillissement conjugué à la diminution de la population. Le défi de la pauvreté et de l'exclusion reste à relever.

2. Bilan de la méthode

Apports

Le portrait de territoire offre des analyses sur des questions essentielles pour la connaissance des territoires en faisant ressortir des points forts et des faiblesses du territoire, des dynamiques à l'œuvre, des enjeux, et notamment des enjeux spatiaux, ainsi que quelques perspectives. Il est réalisé sous le fil conducteur de l'attractivité, question que se posent tous les élus. Il est comme ses auteurs l'ont voulu un document d'aide à la réalisation des documents de planification ou de contractualisation. Ce n'est pas un diagnostic de SCOT. Il est illustré de nombreuses cartes qui

parlent plus que des commentaires et qui viennent les appuyer. Les comparaisons avec les aires urbaines de référence permettent de situer l'aire urbaine étudiée.

Limites

L'analyse des structures par sexe et âge des migrants sortants et entrants par territoire de l'aire urbaine demande à être complétée par l'analyse des migrations résidentielles des ménages selon l'origine et la destination, l'âge du chef de ménage, le mode d'habiter et le mode de cohabitation : combien de ménages sont partis où, combien sont arrivés d'où et se sont installés où, quel est leur profil socio-démographique. Les informations sur les ménages sont plus pertinentes pour l'analyse du fonctionnement du marché du logement (analyse de la mobilité résidentielle), des besoins en logements et de l'évolution du peuplement du parc de logements (qui habite quoi et où). Si la population a diminué entre 1990 et 1999, quelle a été l'évolution du nombre de ménages ? Si le nombre de logements a augmenté, quelle a été l'évolution du nombre de résidences principales ? Quelle est la structure par âge de la population selon le statut d'occupation ? Quels sont les logements qui favorisent le mieux une politique démographique ? On ne sait pas si tous les ménages sont bien logés (les besoins normatifs). On ne connaît pas précisément la tension du marché du logement : le délai d'attribution des logements sociaux est un bon indicateur de la tension du marché local du logement et de la demande locative sociale lorsque l'offre comprend des logements sociaux. Quelle est la vacance dans le parc privé ? Le scénario de prolongation des tendances passées pour les projections de population constitue un scénario parmi d'autres possibles : est-il le plus probable ? On aurait aimé connaître les volumes de construction neuve par type et par territoire car l'étalement urbain est lié en partie à la construction neuve de logements : la construction neuve s'étend-elle au-delà du périmètre de l'aire urbaine ? Le nombre d'actifs travaillant hors de l'aire urbaine n'est pas mentionné. Le taux d'emploi comme le taux de chômage avec leur évolution sont absents. Le nombre moyen de voyages en TCU par habitant devrait être comparé aussi à une moyenne d'un pays étranger. Le rôle du chemin de fer dans les déplacements interurbains n'est pas analysé. Le recours trop souvent à la source du seul recensement limite les possibilités d'analyse, d'autant qu'il vieillit.

Source :

Référentiel territorial urbain, Portrait de l'aire urbaine de Bourges, Région Centre, Caisse des dépôts et consignations, DRE Centre, DDE du Cher, CETE Normandie Centre, DR INEE Centre, Communauté d'agglomération « Bourges Plus », Communauté de communes «En terres vives », février 2005.

Concepts

*Situation : c'est la position de la ville par rapport aux grands ensembles (régions ou voies) qui fixent les relations nécessaires à l'accomplissement des fonctions (DERRUAU Max, *Précis de géographie humaine*, Armand Colin, 1961, 572 p.).

*Site : c'est l'assiette de la ville, l'emplacement précis de l'espace construit dans ses rapports à la topographie locale (idem).

* * *

Fiche d'analyse du référentiel de l'aire urbaine de Bourges

BOURGES			
Question 1	Méthodes	Indicateurs	Observations
Les territoires	Définition des concepts : aire urbaine, unité urbaine, banlieue, couronne périurbaine, commune multipolarisée, etc. Cartes (aires urbaines, occupation du sol, intercommunalités, extension géographique de l'aire urbaine de Bourges)	Listes des communes appartenant aux zonages concernés	

BOURGES			
Question 2	Méthodes	Indicateurs	Observations
Morphologie	Analyse du contexte géographique physique et humain Cartes	Densité brute de population /km ² par territoire Population des agglomérations importantes voisines de la région Les contraintes physiques naturelles et humaines de son développement, éléments de la situation et du site Les paysages typiques de la campagne environnante : les types d'occupation du sol Patrimoine naturel et historique Proximité des aires urbaines voisines Evolution du périmètre de l'aire urbaine Evolution de l'intercommunalité : listes des communes des périmètres des intercommunalités, rapports avec l'aire urbaine	Quelles relations avec les villes importantes voisines : ne sont analysées que les migrations alternantes

BOURGES			
Question 3	Méthodes	Indicateurs	Observations
Infrastructures, déplacements : qui habite où et travaille où ?	Description des réseaux de circulation analyse des migrations alternantes selon les moyens de transport RGP comparaison avec des aires urbaines de référence Offre en transports (TCU et interurbaine) Analyse de l'offre en équipements et services : commerces, culture, formation Cartes (densité de trafic, infrastructures de transport et localisation des zones d'activité, contexte interrégional)	<u>Les réseaux</u> : routier, ferré : les liaisons <u>Les flux</u> : évolution des trafics selon les axes de circulation et les moyens de transport, temps de parcours moyens entre Bourges et les pôles régionaux voisins, et avec Paris Flux entrées/ sorties d'actifs ayant un emploi selon leur origine géographique et leur lieu d'emploi (territoires de l'aire urbaine, hors aire urbaine, hors département, quartiers de Bourges, autres aires urbaines, communes concentrant les emplois), évolution 1990/1999 Comparaison localisation des emplois/lieux de résidence des actifs ayant un emploi Part modale des déplacements des actifs selon le territoire (exemple : 72 % des actifs habitant l'aire urbaine utilisent la voiture pour aller à leur travail)	les territoires générant des déplacements, les générateurs de déplacements Périmètre des

		<p>Nombre de communes, population du PTU, Nombre de lignes, longueur du réseau, types d'offres Nombre de km par habitant du PTU Nombre de voyage par habitant et par an (comparaison avec des PTU de référence et des moyennes nationales) Nombre de lignes inter urbaines au départ de Bourges</p> <p>Aspects qualitatifs : localisation de l'offre commerciale selon le type de commerce, appréciation du niveau de service, raisons de ce niveau ; inventaire des équipements culturels et sportifs avec leur localisation, leur niveau d'attraction ; inventaire des équipements de formation de niveau supérieur avec le nombre d'étudiants accueillis et les liens entre enseignement supérieur, recherche et entreprises locaux.</p>	<p>transports urbains</p> <p>Km/habitant: km parcourus par les véhicules des TCU/population du PTU</p> <p>Voyage : 1 trajet effectué une ligne de TCU sans changement</p> <p>Source : annuaire statistique Transports collectifs urbains, DTT-CERTU-GART, 2001</p>
--	--	--	--

BOURGES			
Question 4	Méthodes	Indicateurs	Observations
Démographie	<p>Analyse de l'évolution de la population de l'aire urbaine et de ses composantes spatiales (ville-centre, banlieue, couronne péri-urbaine) : qui gagne, qui perd, combien, qui, où, pourquoi</p> <p>Comparaison avec des aires urbaines de référence de la région</p> <p>Cartes : évolution population 1990/1999 par commune, par aire urbaine, variation due au solde naturel, due au solde migratoire, mobilité résidentielle, part des -20 ans, part des +60 ans,</p> <p>Graphiques : pyramide des âges des migrants 1990-1999 par territoire</p> <p>Analyse de la mobilité résidentielle selon les territoires d'origine et de destination : qui, combien déménagent, d'où, pour où</p> <p>Analyse du vieillissement : structure par âge et effet des migrations : les migrations accentuent-elles le vieillissement</p> <p>Projections de population 2020 (scénario : prolongation des tendances des deux dernières décennies)</p>	<p>Poids de la population de l'aire urbaine dans le département et évolution</p> <p>Poids démographique des composantes spatiales et évolution (rythme, variation en %)</p> <p>Densité d'habitants/km²</p> <p>Solde naturel et migratoire selon les composantes spatiales: volume, taux de variation de la population dû au SN et SM</p> <p>Nombre et % de communes qui perdent ou gagnent de la population selon leur localisation, leur taille, variation en %</p> <p>Part des - 20 ans par commune et évolution</p> <p>Volume de population, parts des types de mobilités résidentielles (interne, externe) selon les territoires, solde entrées/sorties, Typologie des profils des migrants selon les territoires d'accueil ou de départ</p> <p>Poids des personnes âgées (+ 60 ans) dans la population, évolution Indice de vieillesse (+60 / -20 ans) : évolution</p> <p>Solde migratoire et profils des migrants selon les territoires</p> <p>Nombre de personnes de + 75 ans : évolution</p> <p>Nombre d'habitants : évolution, Naissances, décès : évolution</p> <p>-20 ans, +60 ans, +85 ans : évolution</p>	<p>Il aurait été souhaitable de comparer l'aire urbaine à la classe nationale des aires urbaines de même taille et aux moyennes nationales</p> <p>Il est impératif d'analyser la structure de la population par statut d'occupation du logement car la population logée peut être très différente. Pour une politique démographique ayant le souci d'un certain équilibre entre les générations, de l'utilisation des équipements, du maintien ou de la croissance de la population, la construction de logements est un des leviers : à Paris par exemple les différences de structure de population sont caricaturales entre les statuts d'occupation.</p> <p>Il est également impératif d'analyser les migrations résidentielles de ménages selon le statut d'occupation du logement et les caractéristiques socio-démographiques des ménages: qui vient et s'installe où, qui part d'où pour aller où (les flux résultant de préférences, de contraintes ou de facilités offertes).</p> <p>Si l'analyse en terme de population est intéressante, elle l'est aussi en terme de ménages qui correspondent à des logements</p> <p>Les pourcentages de -20 ans et de + 60 ans sont les indicateurs pertinents en démographie pour qualifier une population de jeune, vieille.</p> <p>On ne peut se contenter du scénario prolongation de tendances pour parler de l'avenir de la population de l'aire urbaine de Bourges.</p>

BOURGES

Question 5	Méthodes	Indicateurs	Observations
Le logement	<p>Analyse du parc de logements selon ses composantes RP, RS, LV, sa répartition spatiale, et évolution 90-99 par territoire : quels parcs, segments de parc augmentent, stagnent ou diminuent, comment, où, pourquoi</p> <p>Comparaison avec les aires urbaines de référence de la région</p> <p>Analyse de la construction neuve, individuelle et collective, de la construction financée avec le prêt à taux zéro (PTZ)</p> <p>Analyse de l'âge du parc</p> <p>Analyse de la répartition du parc par statut d'occupation</p> <p>Analyse du marché du logement locatif social</p> <p>Analyse du marché du logement</p> <p>Cartes : par commune : nb de RP en 1999 et évolution 90-99, nb LO et RS en 99 et évolution 90-99, nb LV 99 et évolution 90-99, construction neuve 1991-2000 : nb et taux de construction neuve, % de logements construits avant 1948, après 1981, % de logements individuels, % de logements de 5 pièces et plus en 1999, % de propriétaires, % de locataires privés, % et nombre de locataires sociaux.</p>	<p>Nombre de logements, résidences principales, résidences secondaires, logements vacants, évolution</p> <p>Part des RP, RS dans le parc,</p> <p>Répartition des RP sur l'aire urbaine : % par territoire</p> <p>Variation du nombre de RP 1990-1999</p> <p>Part des RS dans le parc selon le territoire, concentration des RS selon le territoire %</p> <p>Concentration des LV selon le territoire %</p> <p>Taux de vacance selon le territoire, concentration de la vacance selon le territoire et les quartiers de la ville centre</p> <p>Variation % de la vacance selon le territoire</p> <p>Nombre de logements individuels construits selon le territoire</p> <p>Taux de construction neuve selon le territoire et évolution</p> <p>Répartition des PTZ individuels selon les territoires %</p> <p>Part des PTZ collectifs</p> <p>Répartition des logements selon l'époque de construction et le territoire %</p> <p>% de propriétaires, locataires privés, locataires sociaux selon le territoire</p> <p>Concentrations de logements locatifs sociaux selon les quartiers de la ville-centre</p> <p>Taux de vacance selon la durée et le territoire</p> <p>Répartition des logements locatifs sociaux selon la taille des logements et le territoire : %</p> <p>Nombre et localisation des logements classés en ZUS : nombre de logements à démolir, à reconstruire, à réhabiliter</p> <p>Demande locative sociale : appréciation qualitative</p> <p>Qualitative</p>	<p>Les questions qui nous intéressent sont les suivantes : toute la population est-elle bien logée ? quelle est la tension du marché ? quel territoire fabrique-t-on ou qui habite quoi et où ? quels sont les besoins et demande actuels et futurs?</p> <p>Les auteurs ont voulu voir dans quelle mesure le PTZ participe à l'étalement urbain</p> <p>Rapport logements neufs commencés /parc de logements au départ</p> <p>Le délai d'obtention d'un logement locatif social est un bon indicateur de la tension du marché</p>

BOURGES

Question 6	Méthodes	Indicateurs	Observations
Le social	<p>Analyse de la pauvreté, du chômage, des familles monoparentales selon les territoires</p> <p>Comparaison avec des aires urbaines de référence</p> <p>Cartes : part et nombre des foyers fiscaux non imposés, revenus moyens des foyers fiscaux, part des chômeurs dans la population, part des personnes vivant dans un ménage à bas revenu dans l'ensemble des ménages</p> <p>Graphiques : nombre d'allocataires pour 1000 habitants X variation du nombre d'allocataires en %, logement des ménages à bas revenus, caractéristiques des ménages : part des ménages d'une personne, de 5 personnes ou plus, de personnes seules de -30 ans, de personnes seules de + 65 ans, des ménages étrangers, des familles monoparentales</p>	<p>Nombre et % de ménages à bas revenus</p> <p>taux de foyers fiscaux non imposés</p> <p>répartition des chômeurs selon leur lieu de résidence %</p> <p>taux de chômage</p> <p>taux d'allocataires de minima sociaux parmi les allocataires CAF</p> <p>nombre de demandeurs d'emploi</p> <p>taux de ménages pauvres parmi les allocataires CAF</p> <p>nombre de personnes exposées à la pauvreté appartenant aux ménages allocataires CAF</p> <p>nombre de familles monoparentales, évolution, poids % dans le nombre total de familles</p> <p>profils des chefs de familles monoparentales</p> <p>part des familles monoparentales résidant dans la ville-centre</p>	<p>Seuil de pauvreté : 718,97€ par mois et par uc au 31/12/03</p> <p>Un indicateur pertinent pour montrer l'hétérogénéité sociale est l'écart inter-décile des revenus des ménages par uc. La carte de Nicole Tabard serait très pédagogique.</p>

BOURGES			
Question 7	Méthodes	Indicateurs	Observations
Economie	<p>Analyse de l'emploi par secteur d'activité, évolution et comparaison avec des aires urbaines de référence</p> <p>Analyse du tissu industriel, des services aux entreprises, aux particuliers</p> <p>Analyse de la localisation des centres de décision et de la dépendance économique des établissements industriels</p> <p>Analyse de la qualification des emplois selon les activités</p> <p>Analyse des emplois de fonction métropolitaine</p> <p>Analyse des emplois de service par activité et évolution</p> <p>Analyse de l'évolution de la localisation des emplois selon les activités : qui perd et gagne quoi</p> <p>Perspectives d'emploi</p> <p>Cartes : nombre et évolution emplois par commune, localisation établissements +200 emplois,</p> <p>Graphiques : évolution emploi industriel, taux de création d'établissements, spécificités aire urbaine de Bourges/aires urbaines de référence : CSP, activités</p>	<p>Nombre d'emplois</p> <p>Nombre et % d'emplois par secteur d'activité</p> <p>Les principaux types d'activité industrielle avec nombre d'emplois et % de l'emploi local</p> <p>Répartition des établissements selon la taille et le nombre d'emploi</p> <p>Nombre et % des emplois locaux par taille d'établissement</p> <p>Répartition des emplois selon la localisation des sièges de décision</p> <p>Répartition des emplois par CSP selon les activités : nombre, %</p> <p>Part des emplois de fonction métropolitaine et évolution</p> <p>Nombre d'emploi par activité de service</p> <p>Répartition des emplois industriels, de service par territoire %</p> <p>Eléments qualitatifs</p>	