

Gap

DIAGNOSTIC

groupe-6

Etude

« Etalement urbain et Mobilité »

Comité de pilotage du 26 février 2009

somm

-aire



I. Introduction

II. Analyse des dynamiques à l'échelle de l'aire urbaine, le poids de la ville de Gap

III. Evaluation des politiques publiques en matière d'urbanisme au regard des objectifs du Grenelle de l'environnement

IV. Les risques d'un développement au «fil de l'eau »

V. Un projet urbain privilégiant un urbanisme des courtes distances?

**Une étude intervenant
à un moment
stratégique dans
l'évolution de la ville
et du territoire
Gapençais...**

- > Un territoire en pleine mutation (croissance démographique, évolution du parc de logements, forte évolution des modes d'occupation de l'espace, évolution de la mobilité et des déplacements) nécessitant de faire des choix stratégiques en matière d'aménagement du territoire
- > Des défis nouveaux et des incertitudes pouvant modifier et influencer l'organisation et l'évolution de la ville (changement climatique, évolution du prix du pétrole, effondrement de la biodiversité, vieillissement de la population, devenir de la PAC, etc...)
- > Des documents de planification(SCOT, PLU) en cours d'élaboration, engageant la ville et le territoire dans des démarches prospectives qui devraient apporter davantage de cohérence dans les politiques publiques
- > Un contexte institutionnel en pleine évolution plaçant les objectifs de développement durable au cœur des projets de développement urbains (loi SRU, Grenelle de l'environnement)

Une étude intervenant à un moment stratégique dans l'évolution de la ville et du territoire Gapençais...

Synthèses des principales mesures de la loi d'orientation du Grenelle de l'environnement concernant l'urbanisme

Principaux éléments de cadrage du Grenelle 1

- > Objectif n°1 : une division par 4 des émissions de GES entre 1990 et 2050 (le bâtiment et les transports sont désormais placés au cœur de la lutte contre le changement climatique)
- > Tous les permis de construire déposés seront assujettis à la norme « basse consommation »
- > Toutes les constructions neuves seront soumises au plus tard en 2020 à la norme « bâtiment à énergie positive
- > Une réduction de 20 % des émissions de CO² d'ici 2020 est attendue pour les ramener au niveau de 1990
- > Multiplication par 5 du nombre de km de ligne TCSP
- > Introduction de la lutte contre le changement climatique et de la maîtrise de l'énergie dans les objectifs des documents d'urbanisme
- > Fixation par les collectivités locales d'objectifs chiffrés de lutte contre la régression de surfaces agricoles et naturelles

Une étude intervenant à un moment stratégique dans l'évolution de la ville et du territoire Gapençais...

Synthèse des principales mesures de la loi d'orientation du Grenelle de l'environnement

Principaux éléments de cadrage du Grenelle 2

Le projet de loi de transition environnementale dit Grenelle 2 prévoit de nouvelles mesures visant à atteindre les engagements pris dans la loi Grenelle 1

En termes d'urbanisme, l'objectif vise:

- > À mettre en cohérence tous les documents d'urbanisme (SCOT, PLU, etc...)
- > À réduire la « consommation » de l'espace
- > À répartir de manière équilibrée les commerces et les services sur le territoire
- > À améliorer les performances énergétiques
- > À diminuer (et non plus seulement maîtriser) les déplacements sources de gaz à effets de serre

I. Analyse des dynamiques à l'échelle de l'aire urbaine, le poids de la ville de Gap

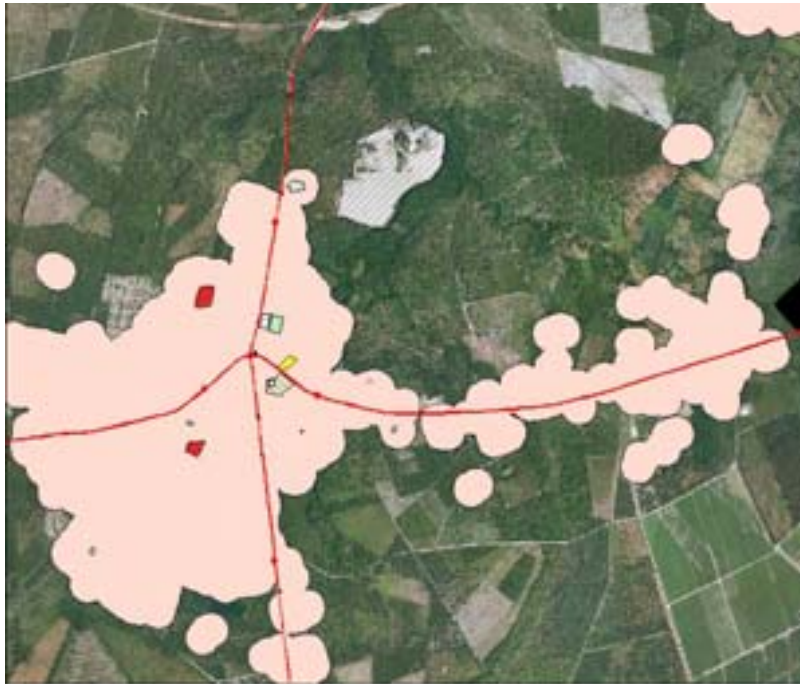


L'Ampleur du phénomène

- > Entre 1954 et 2003, les surfaces sous influence urbaine* ont plus que doublé à l'échelle de l'aire urbaine Gapençaise passant de 2 400 ha à plus de 5 200 ha (soit presque trois fois la taille de la ville de Gap)
- > 50% de la mutation de ces espaces artificialisés l'ont été sur la seule ville de Gap,
- > La tâche urbaine de la ville de Gap a doublé en 50 ans, alors que la population n'a augmenté que de 38%

Méthodologies employées pour l'analyse des espaces artificialisés

- > Calcul de la tâche urbaine à partir de la BD TOPO de l'IGN
- > Dilatation de 50 m pour chaque bâtiment afin de prendre en compte l'artificialisation du terrain liée à la construction

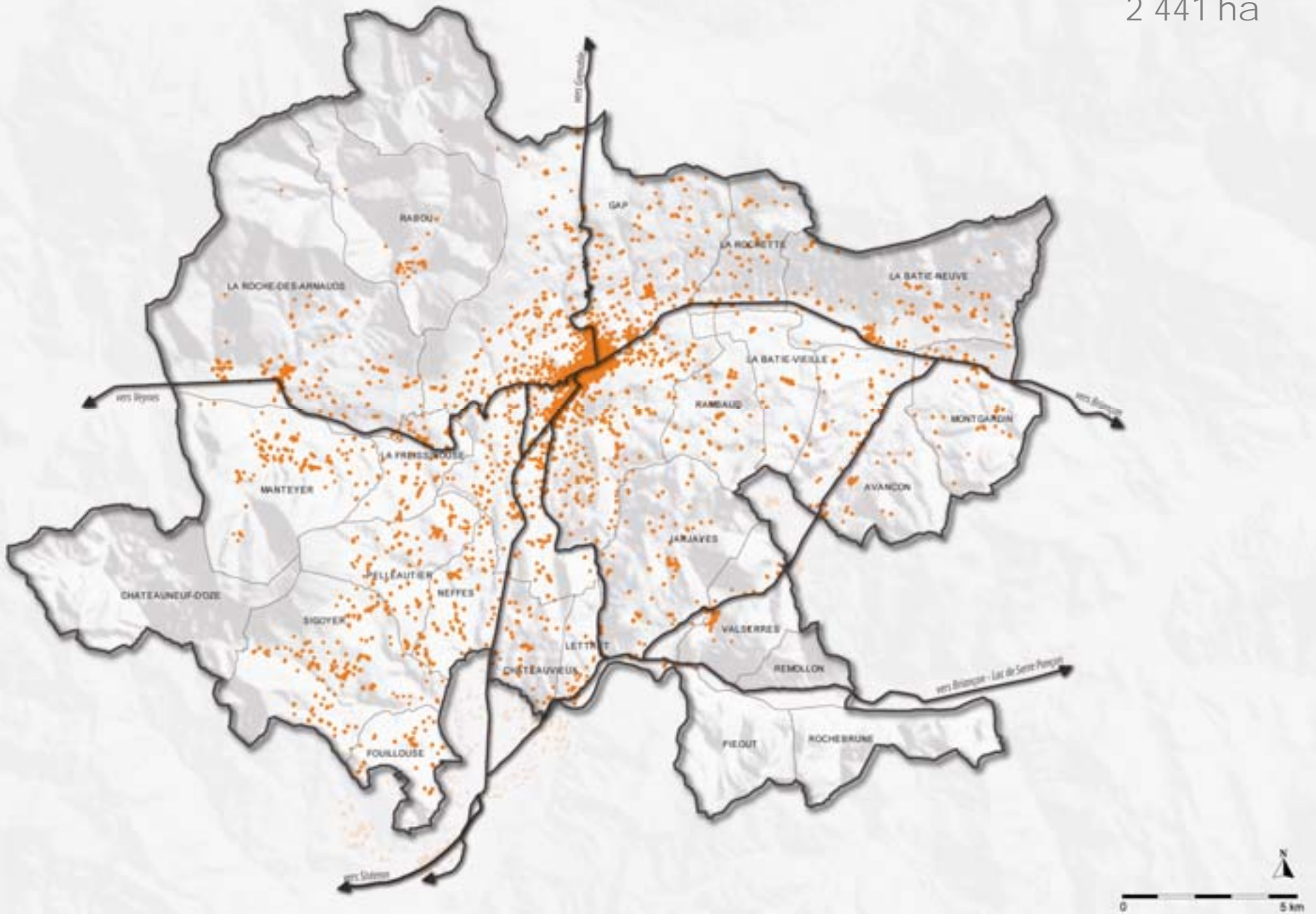


- > Calcul de la tâche urbaine à partir des parcelles bâties
- > Analyse des formes et des fonctions urbaines



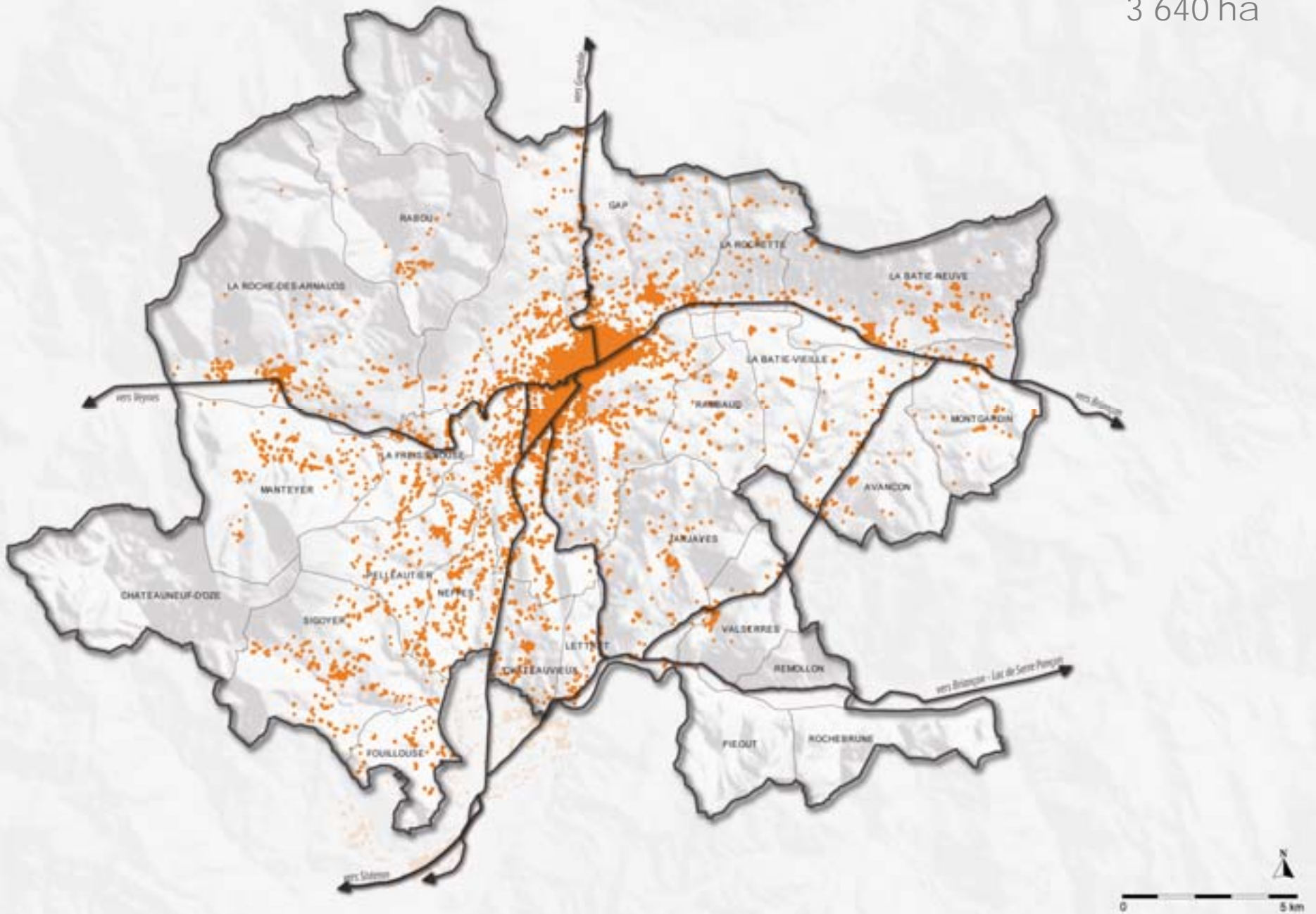
Espaces sous influence urbaine en 1954

2 441 ha



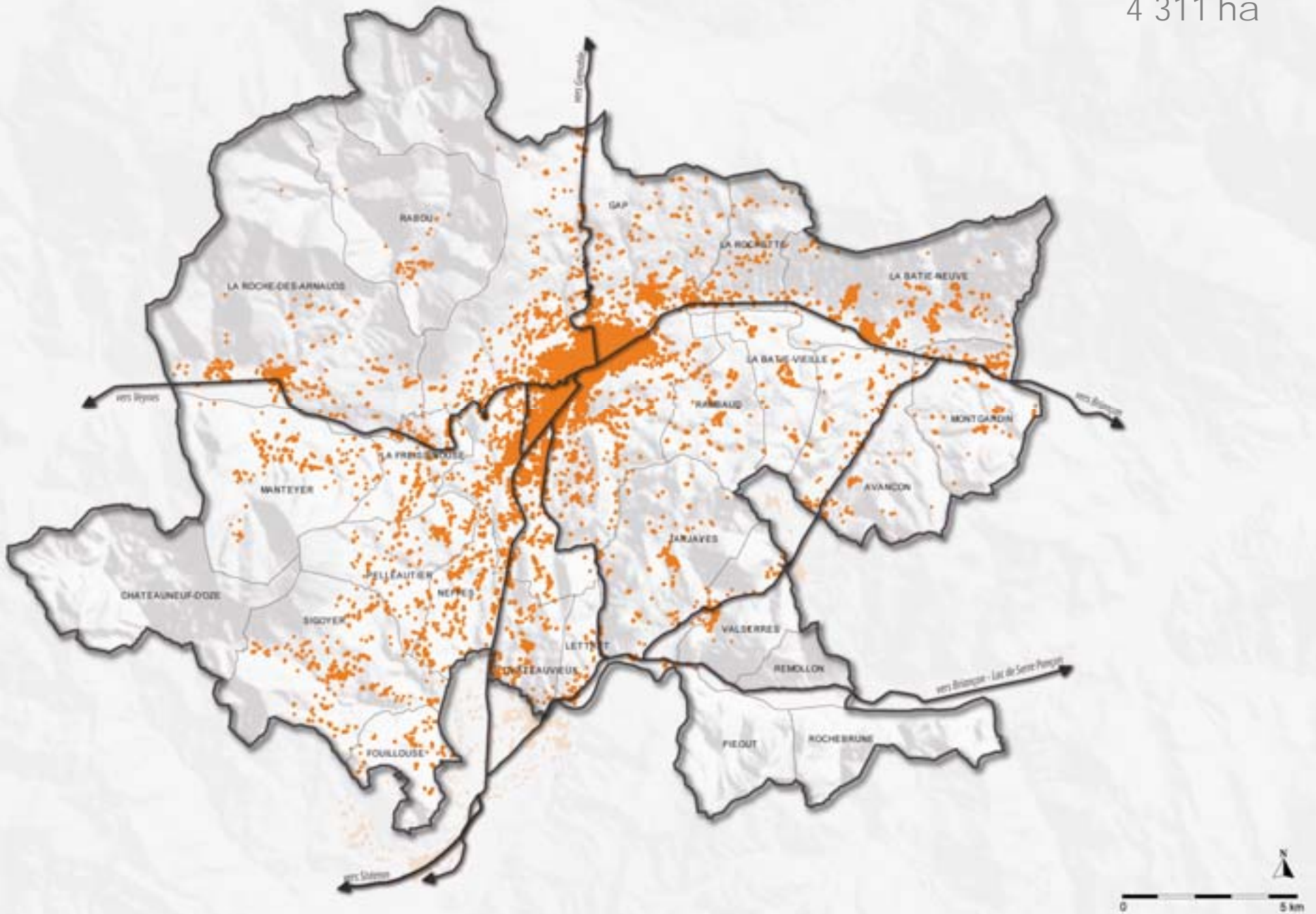
Espaces sous influence urbaine en 1975

3 640 ha



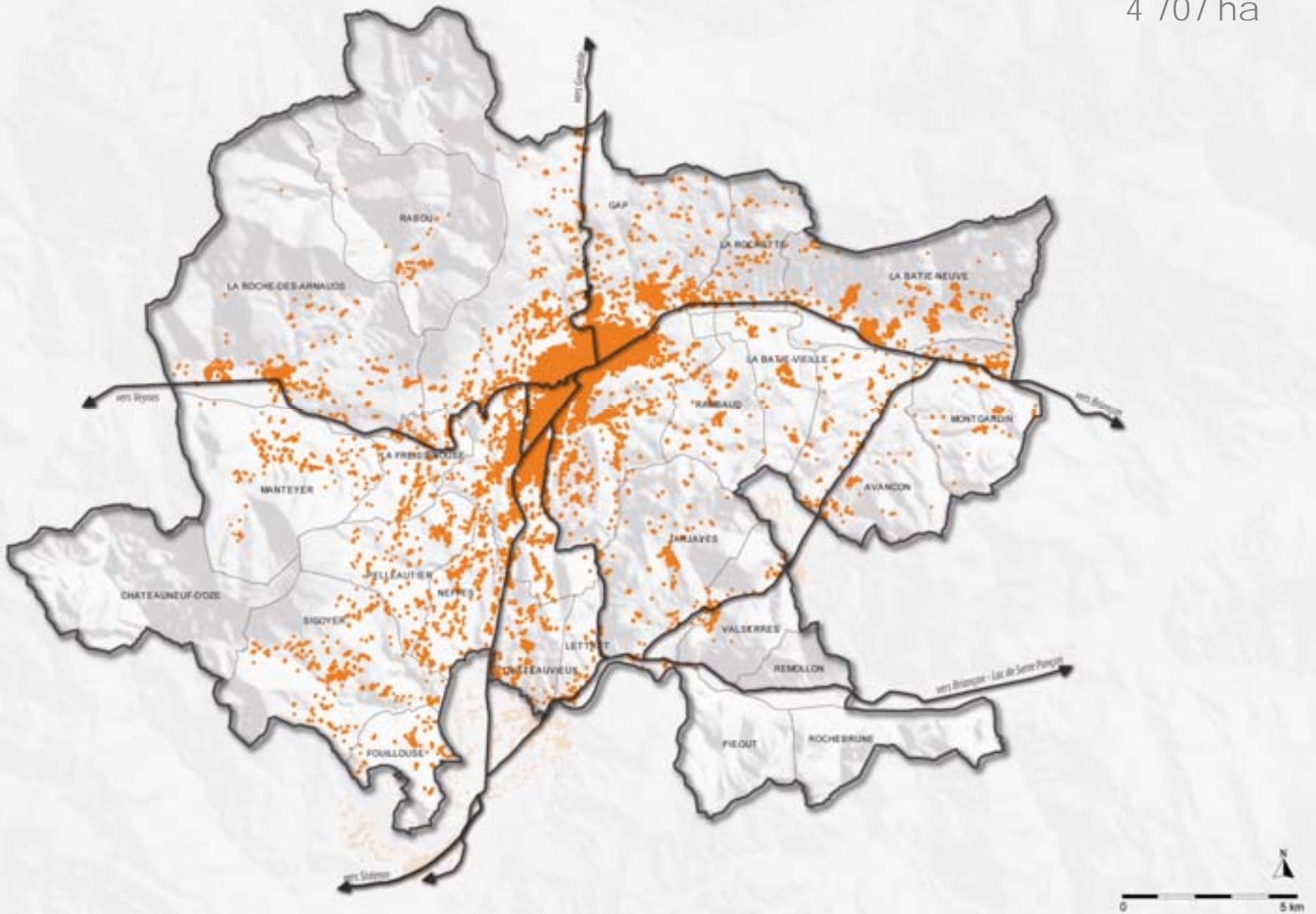
Espaces sous influence urbaine en 1990

4 311 ha



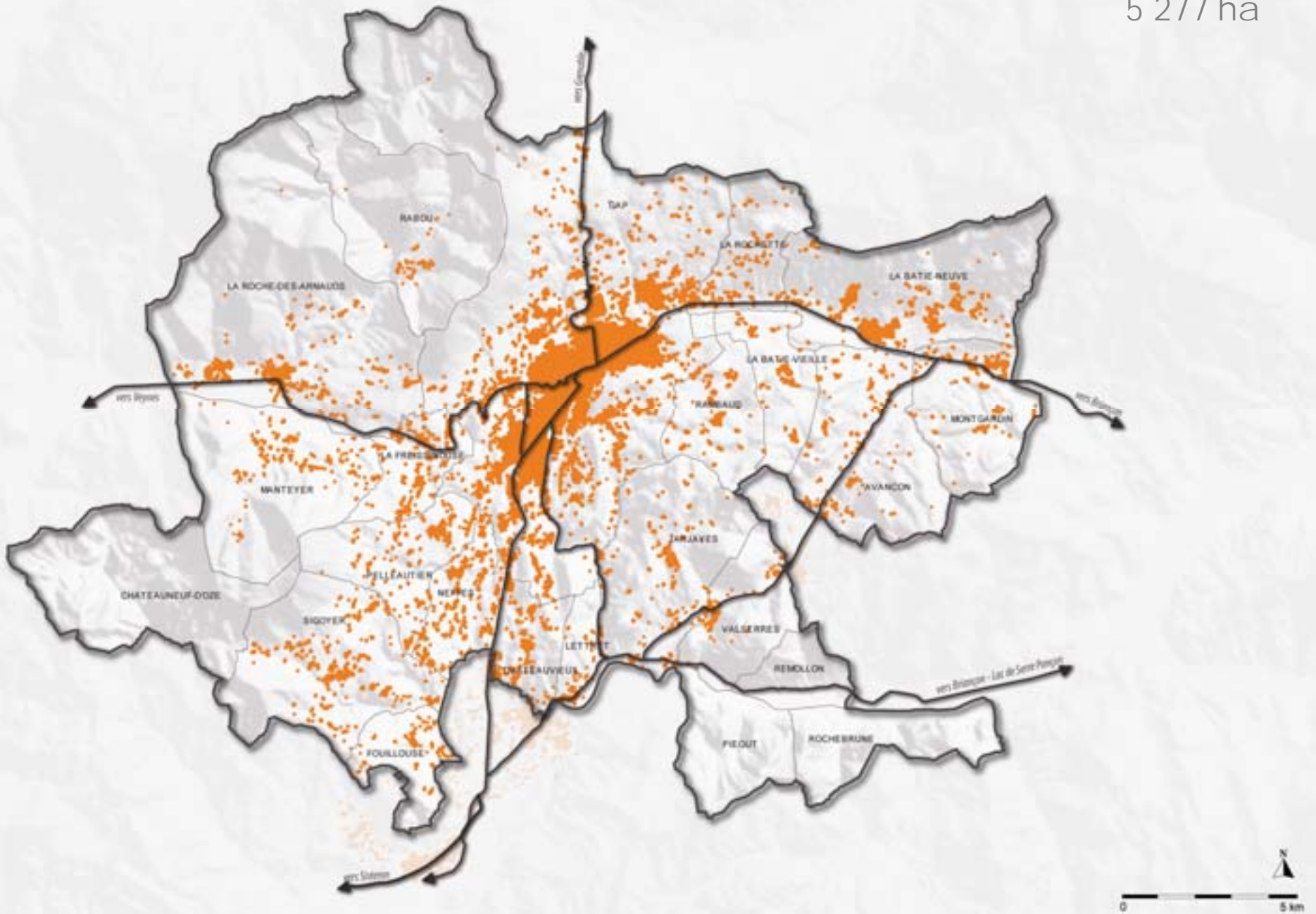
Espaces sous influence urbaine en 1999

4 707 ha



Espaces sous influence urbaine en 2003

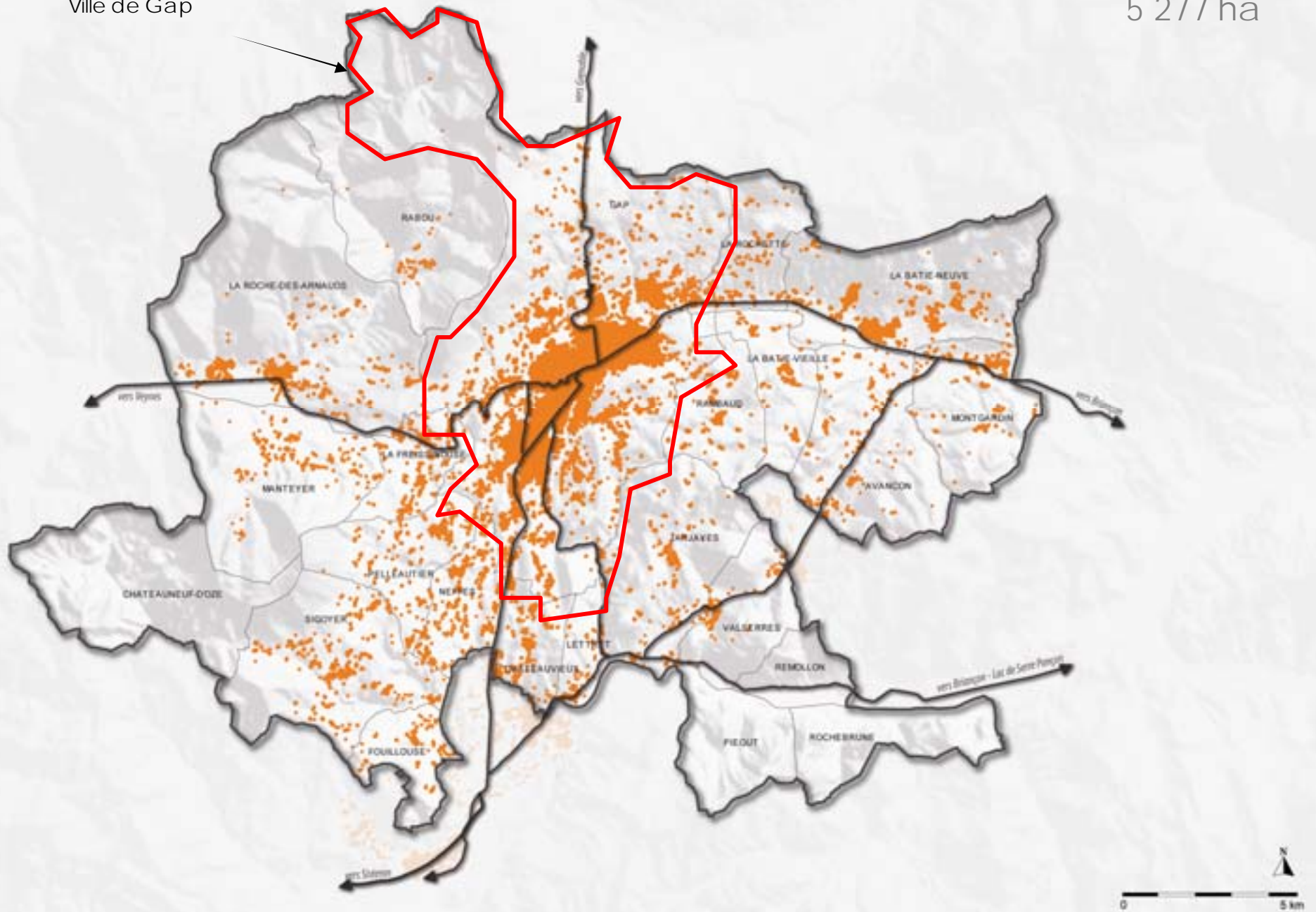
5 277 ha



Espaces sous influence urbaine en 2003

Ville de Gap

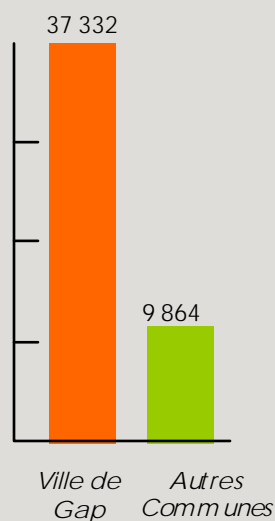
5 277 ha



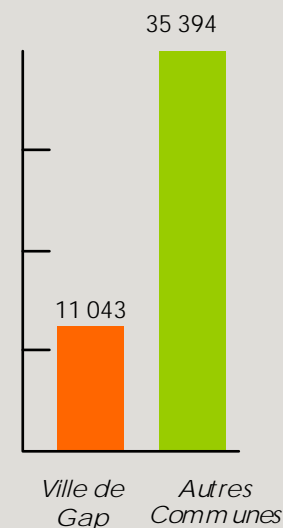
Le Gapençais, un territoire attractif à l'origine de la croissance démographique et résidentielle...

- > Une croissance démographique qui se maintient depuis 1999 avec un taux de croissance annuel de 0,79% à l'échelle de l'aire urbaine (moyenne régionale = 0,86% entre 1999 et 2006)
- > Gap reste le pôle majeur en accueillant 80% de la population de l'aire urbaine (37332 habitants en 2006 sur 47955)
- > La population moyenne des autres communes est inférieure à 500 habitants, soit 60 fois plus petites que la ville de Gap en termes de population

Répartition de la population* totale de l'aire urbaine

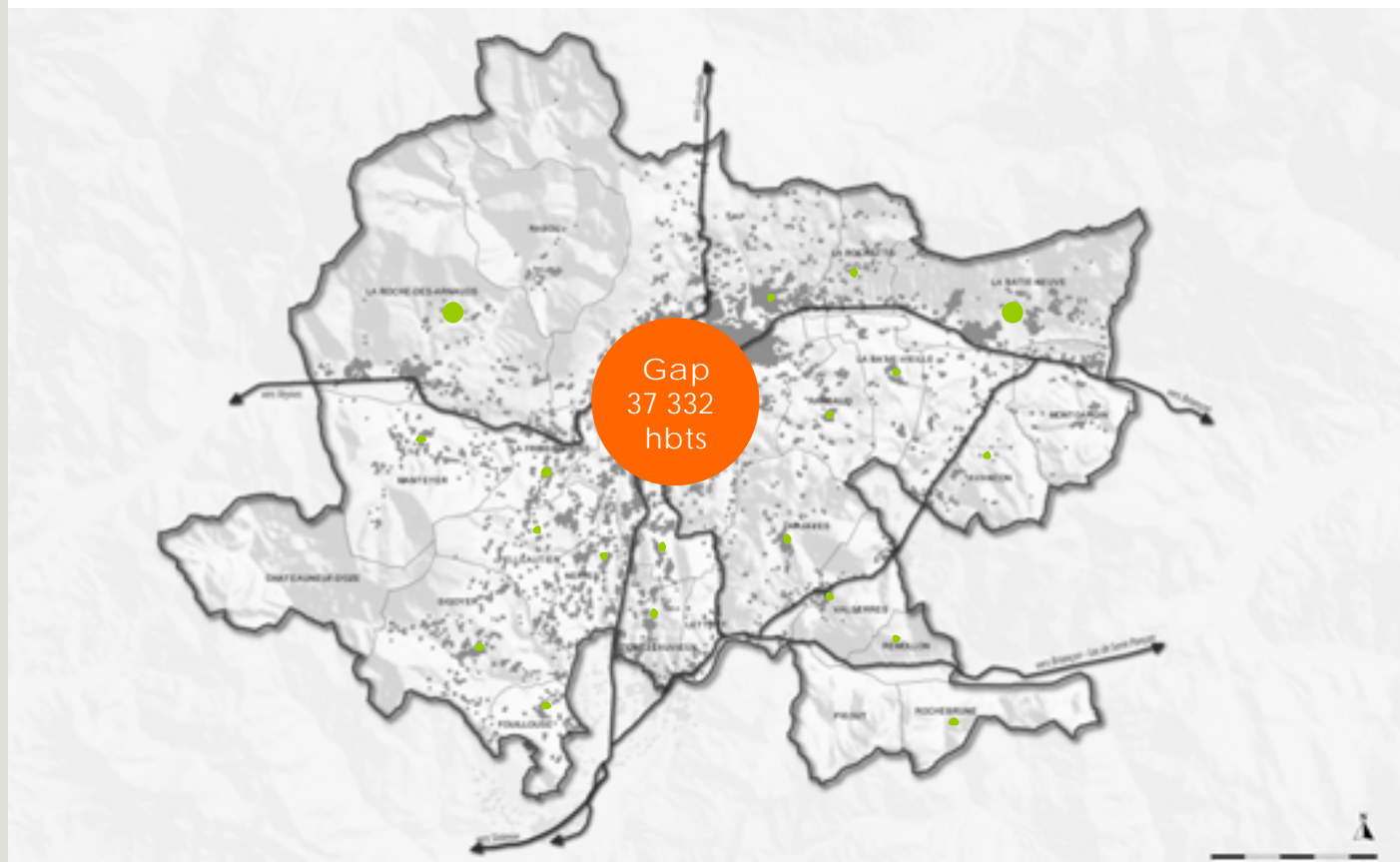


Répartition de la superficie totale de l'aire urbaine en ha



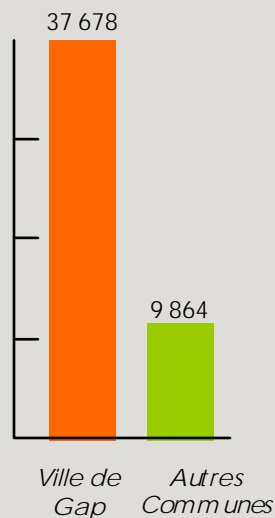
* Population municipale en 2006

Répartition de la population

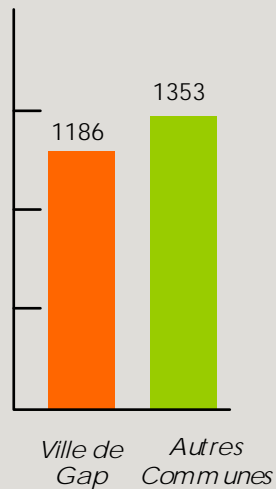


Une croissance démographique qui profite de plus en plus aux territoires limitrophes...

Répartition de la population* totale de l'aire urbaine



Répartition de la croissance de la population de l'aire urbaine entre 1999 et 2006



* Population municipale en 2006

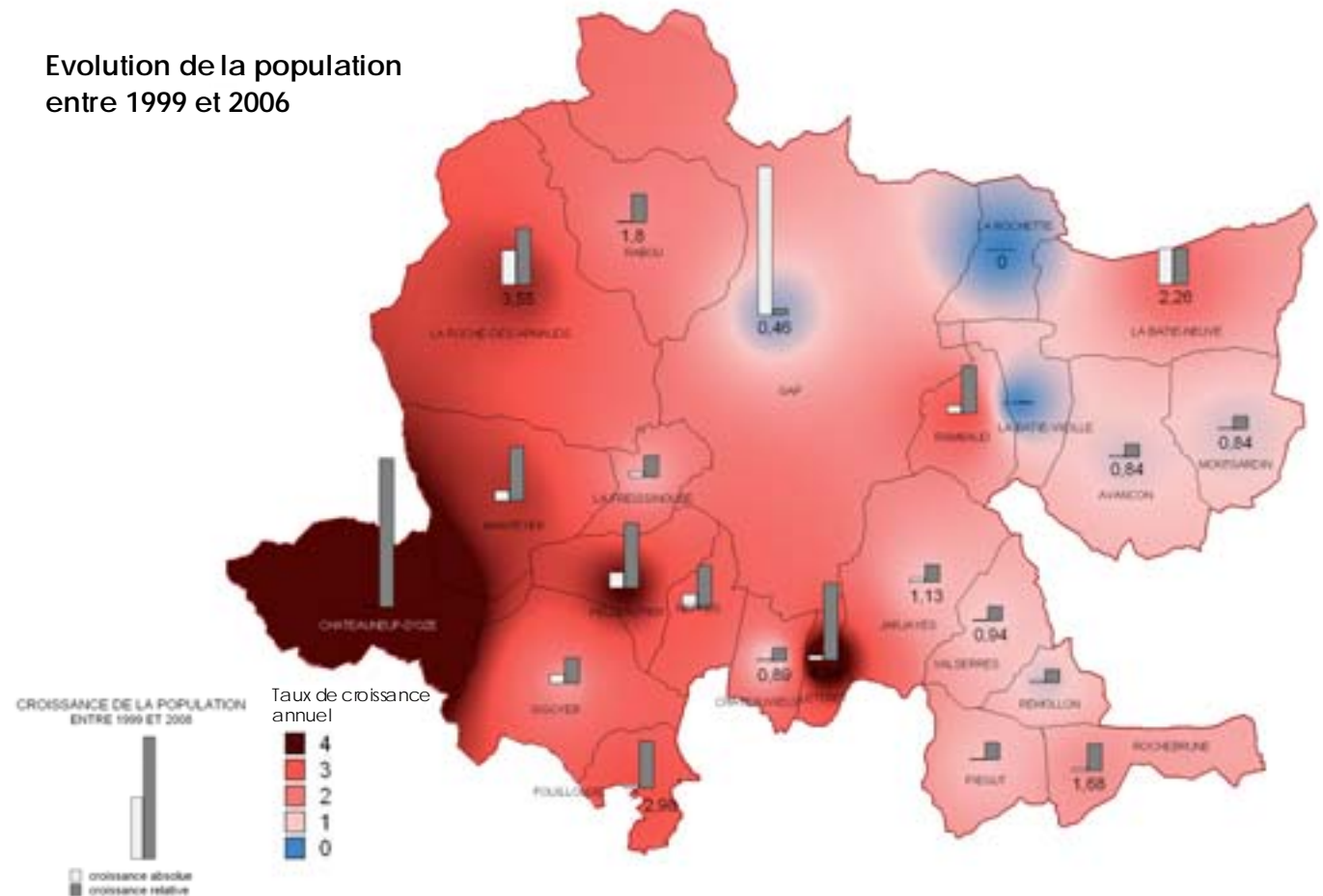
> Un inversement de situation constaté depuis 1999

> Une croissance démographique dynamisée par un solde migratoire élevé dans les communes périphériques

> Un rythme de croissance démographique en baisse pour la ville de Gap (taux de croissance annuel de 0,46) qui profite de plus en plus aux communes périphériques

> Un desserrement de la population en marche... (la ville de Gap accueille désormais moins de 50% des nouvelles populations)

Evolution de la population entre 1999 et 2006

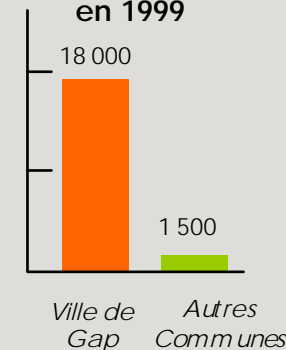


Les principaux services et les pôles d'emplois restent quand à eux toujours sur la ville de Gap...

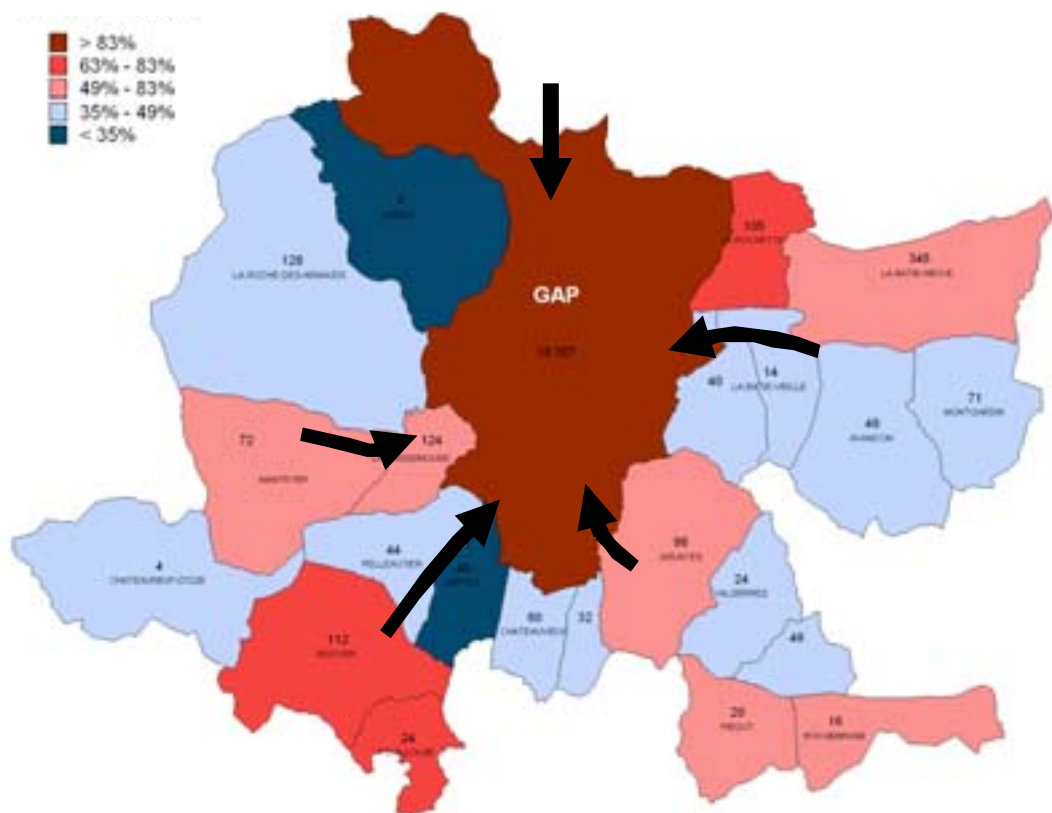
> Un territoire qui reste fortement polarisé par la ville de Gap (90% des emplois de l'aire urbaine se trouvent à Gap)

> Des communes qui restent dépendantes du centre urbain de Gap, de ses emplois et de ses services générant inévitablement des déplacements...

Nombre d'emplois en 1999

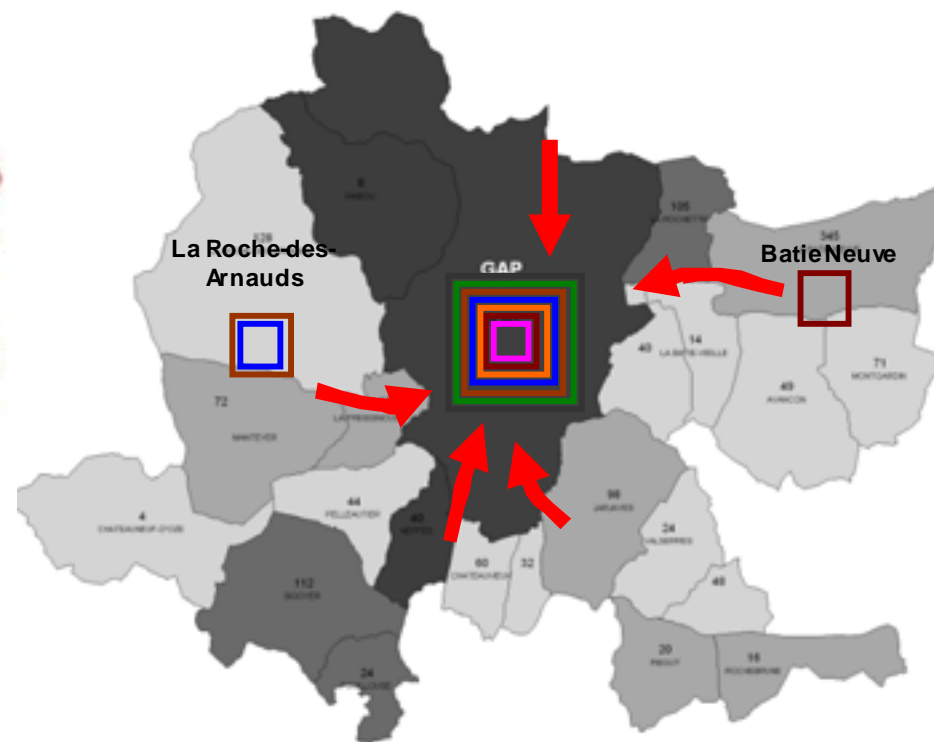


Indicateur de concentration d'emplois en 1999



Source: INSEE

Offre en services et équipements de l'aire urbaine de Gap



Source: Agence d'urbanisme de la région grenobloise

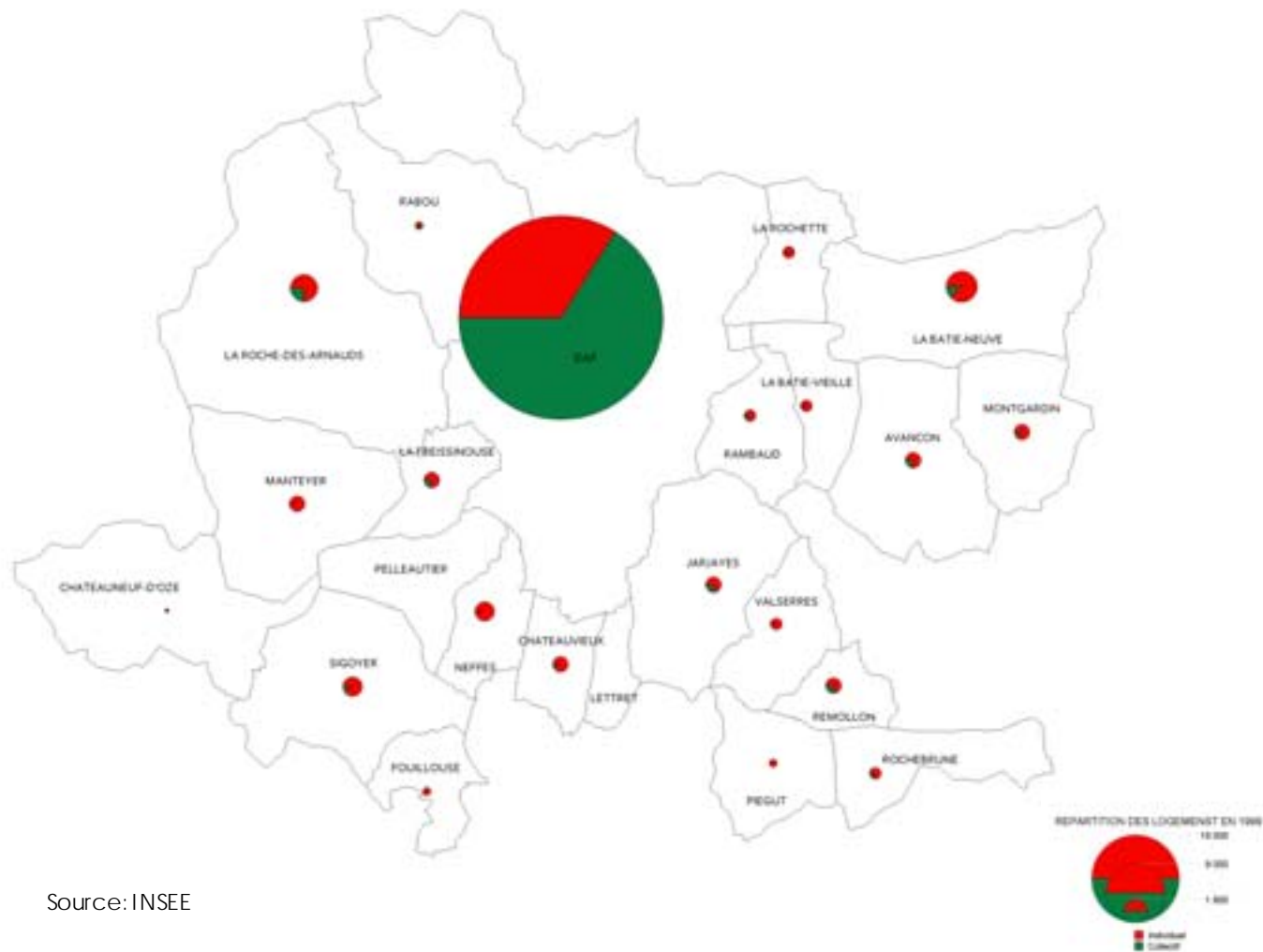
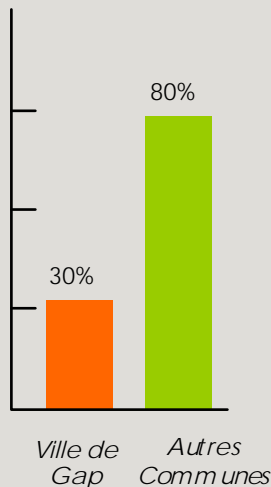
Les principaux services et les pôles d'emploi restent quand à eux toujours sur la ville de Gap...

> Une production de logements fortement orientée vers la maison individuelle

> La ville de Gap est la seule commune à offrir une diversité en termes de formes urbaines (de la maison individuelle au collectif) et de typologie de logements (logements privés, logements aidés, etc...) susceptibles de satisfaire l'ensemble des parcours résidentiels

Répartition du nombre de logements par type

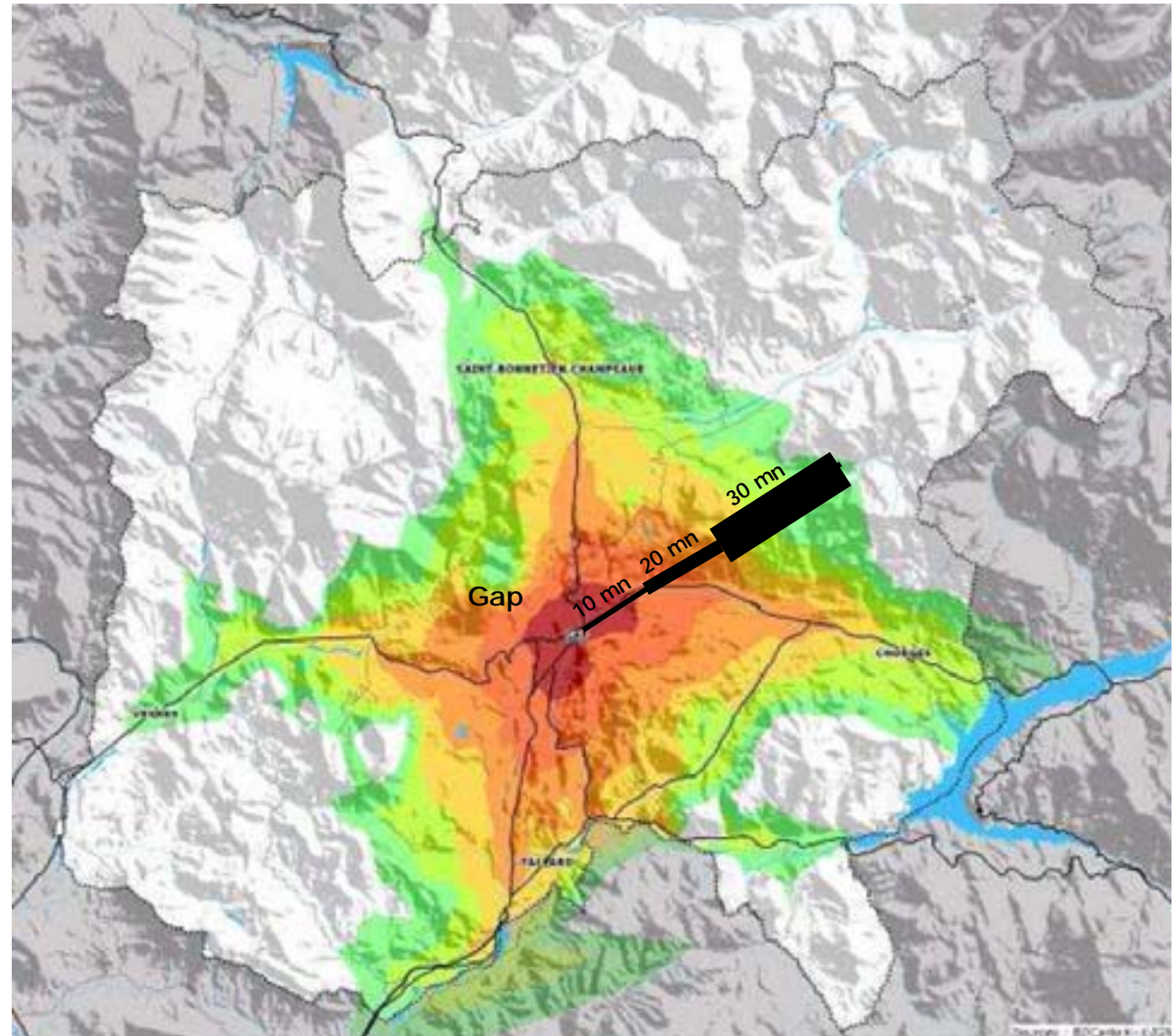
Part de la maison individuelle libre dans le parc de logement en 1999



Source: INSEE

Des modes de développement qui encouragent le processus de périurbanisation ...

> Les populations s'installent de plus en plus loin dans les zones les moins denses de l'aire urbaine



Source: Agence d'urbanisme de la région grenobloise

Analyse de l'habitat par forme urbaine au regard de la consommation d'espace

Méthodologie proposée

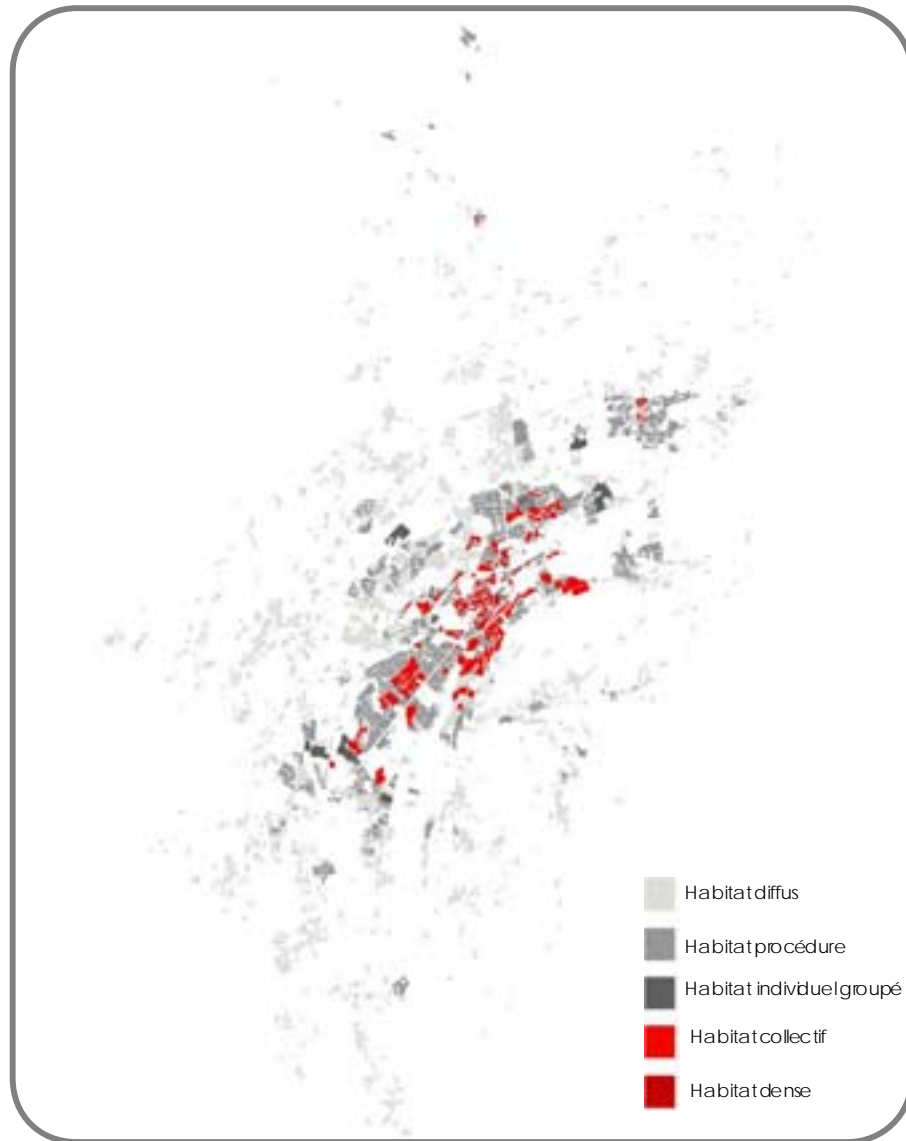
Du moins dense

au plus dense

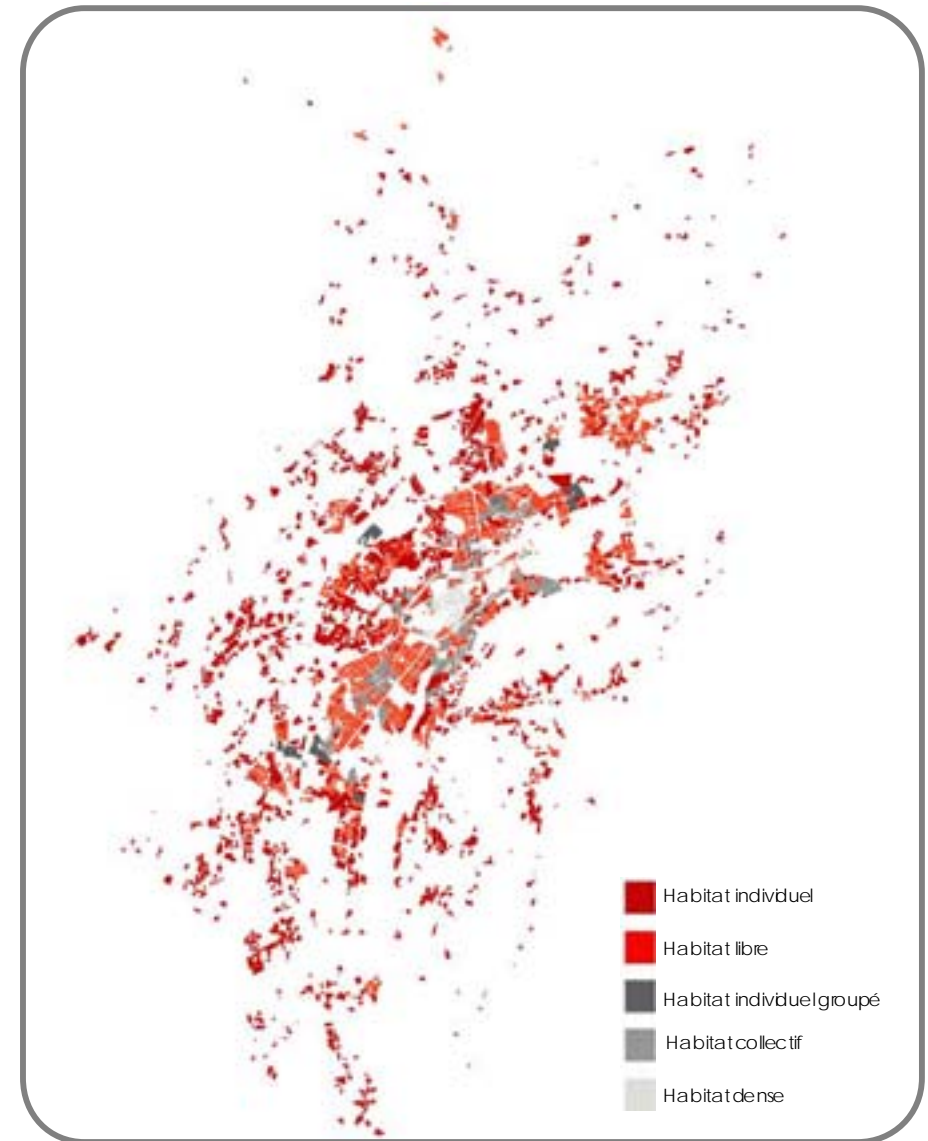


Analyse de l'habitat par forme urbaine de la ville de Gap au regard de la consommation d'espace

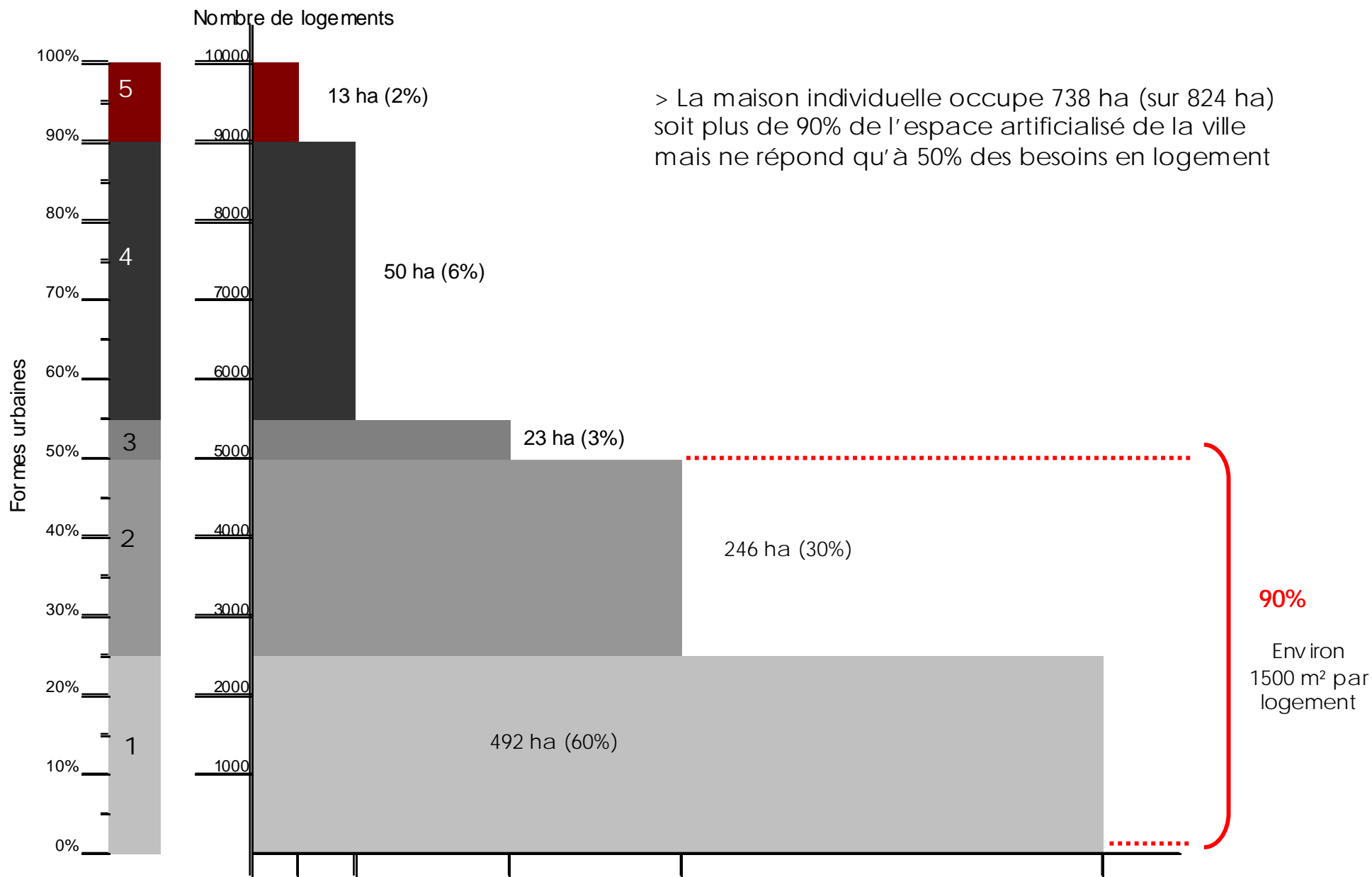
Espaces artificialisés en 2003 par type d'habitat (en négatif)



Espaces artificialisés en 2003 par type d'habitat



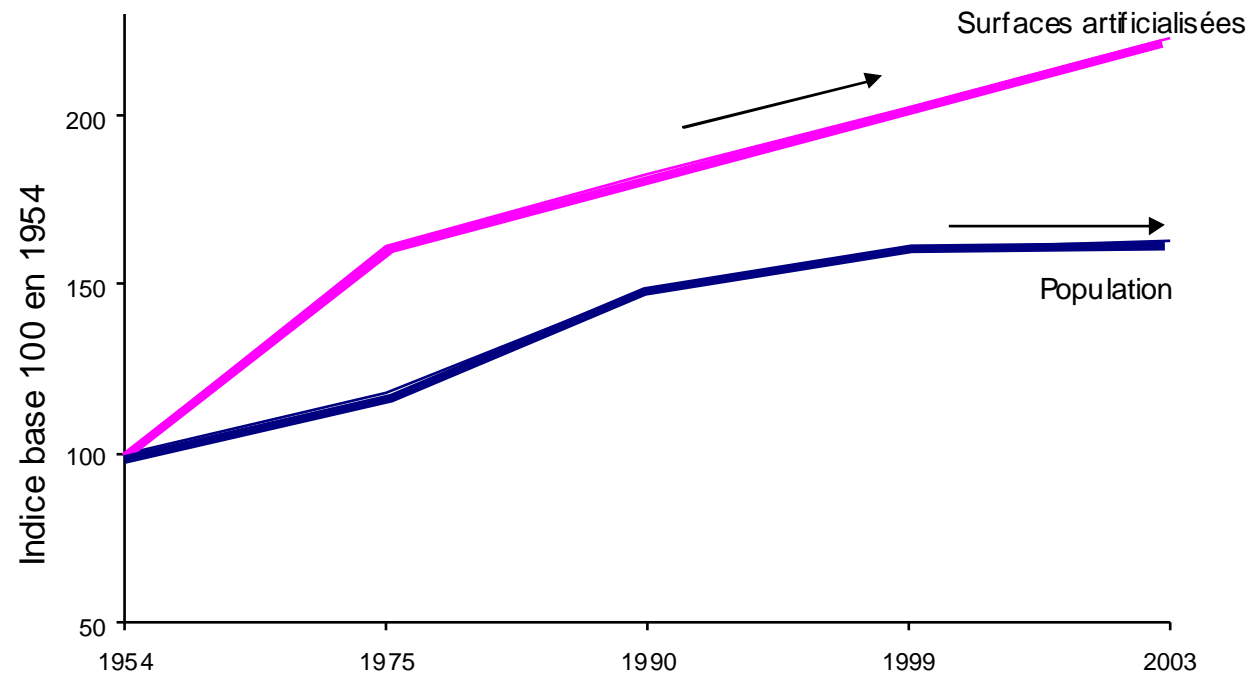
Analyse de l'habitat par forme urbaine au regard de la consommation d'espace



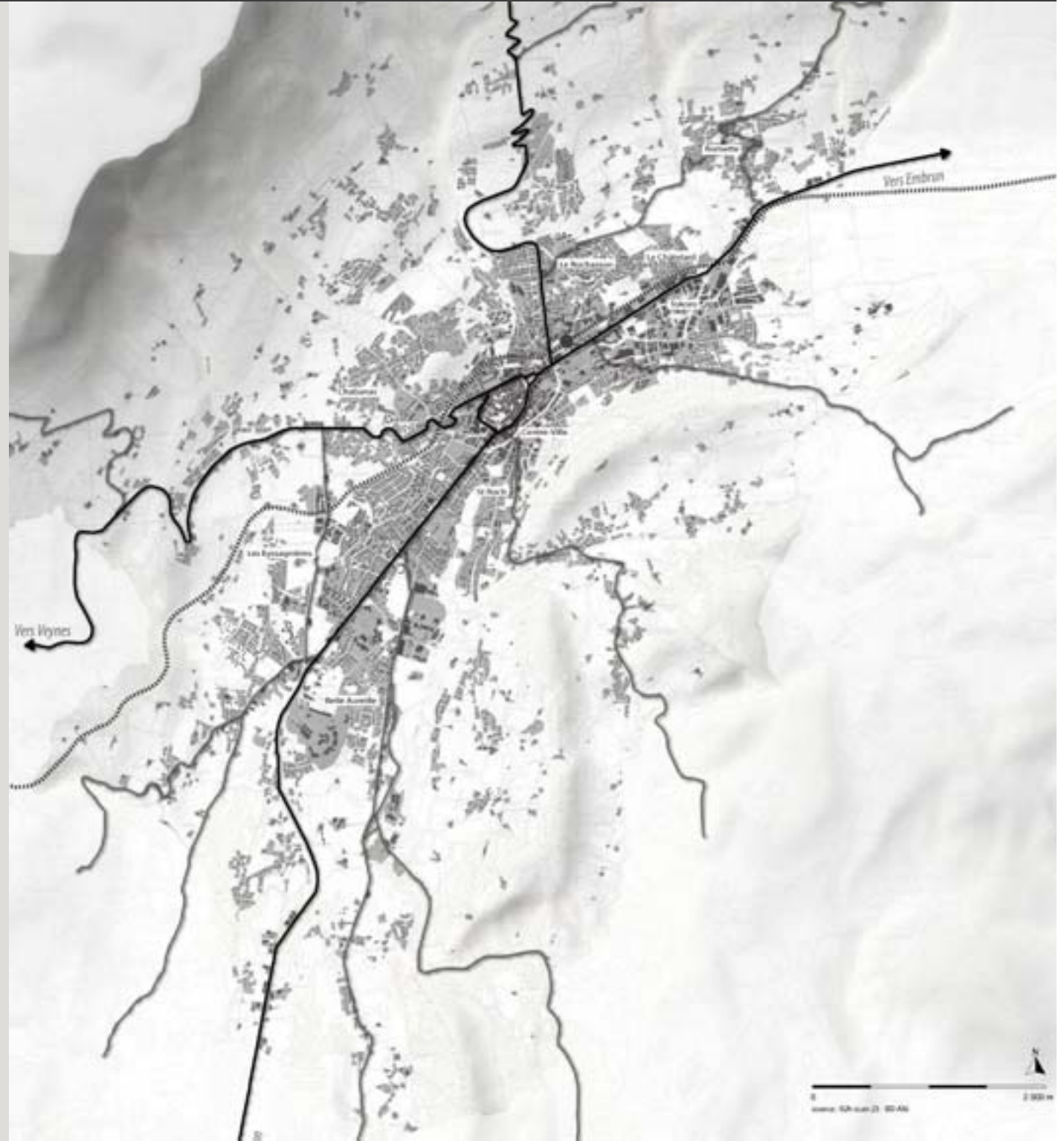
Une progression des surfaces artificialisées plus forte que l'évolution de la population depuis 1954

> Des modes d'urbanisation plus consommateur d'espaces qui ne cessent de creuser l'écart entre les surfaces artificialisées et la population.

> Le nombre de m² sous influence urbaine par habitant est passé de 475 à 650 m² entre 1954 et 2003.



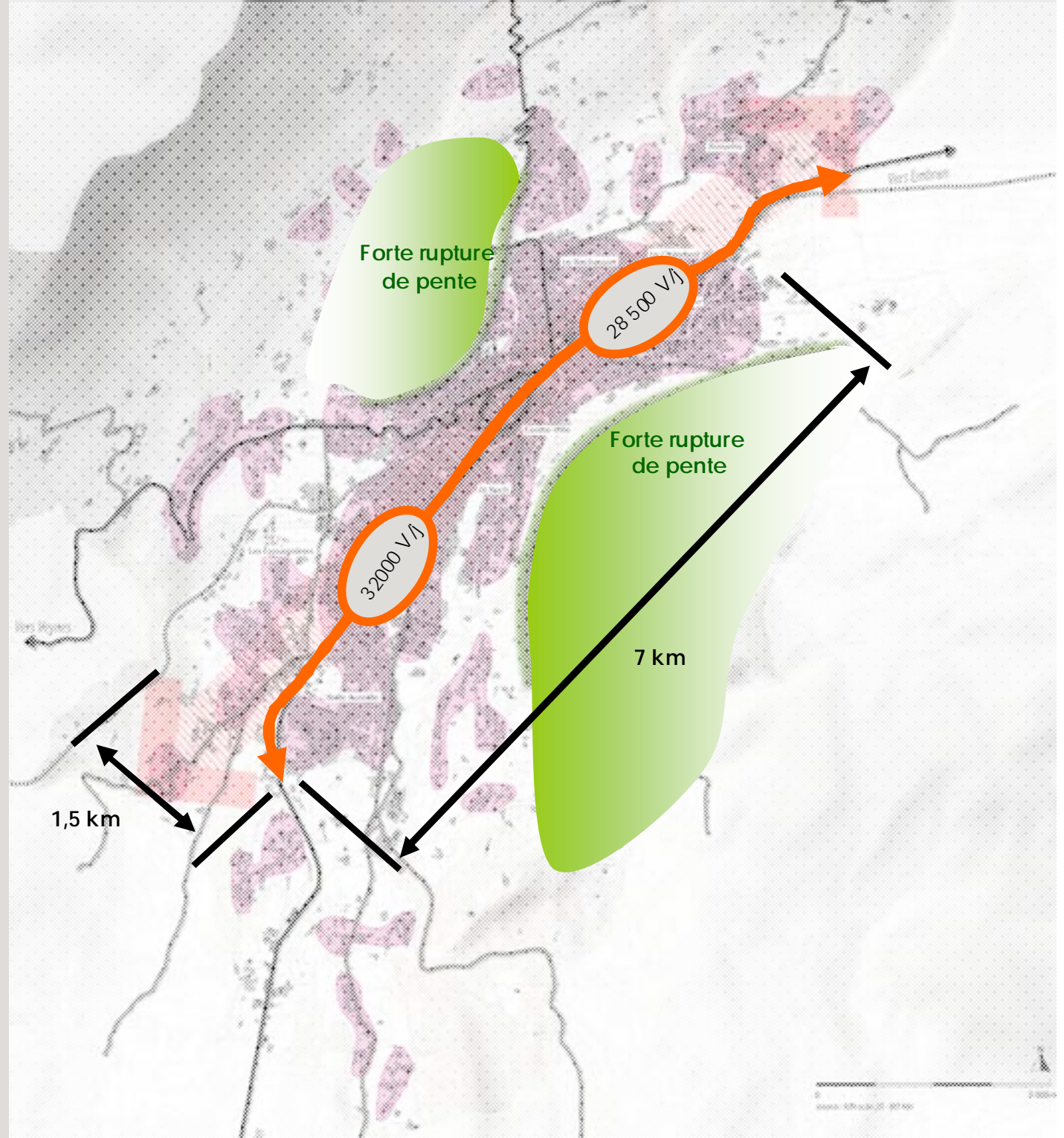
Un étalement urbain
qui renforce les
problématiques de
déplacement ...



Un étalement urbain qui renforce les problématiques de déplacement ...

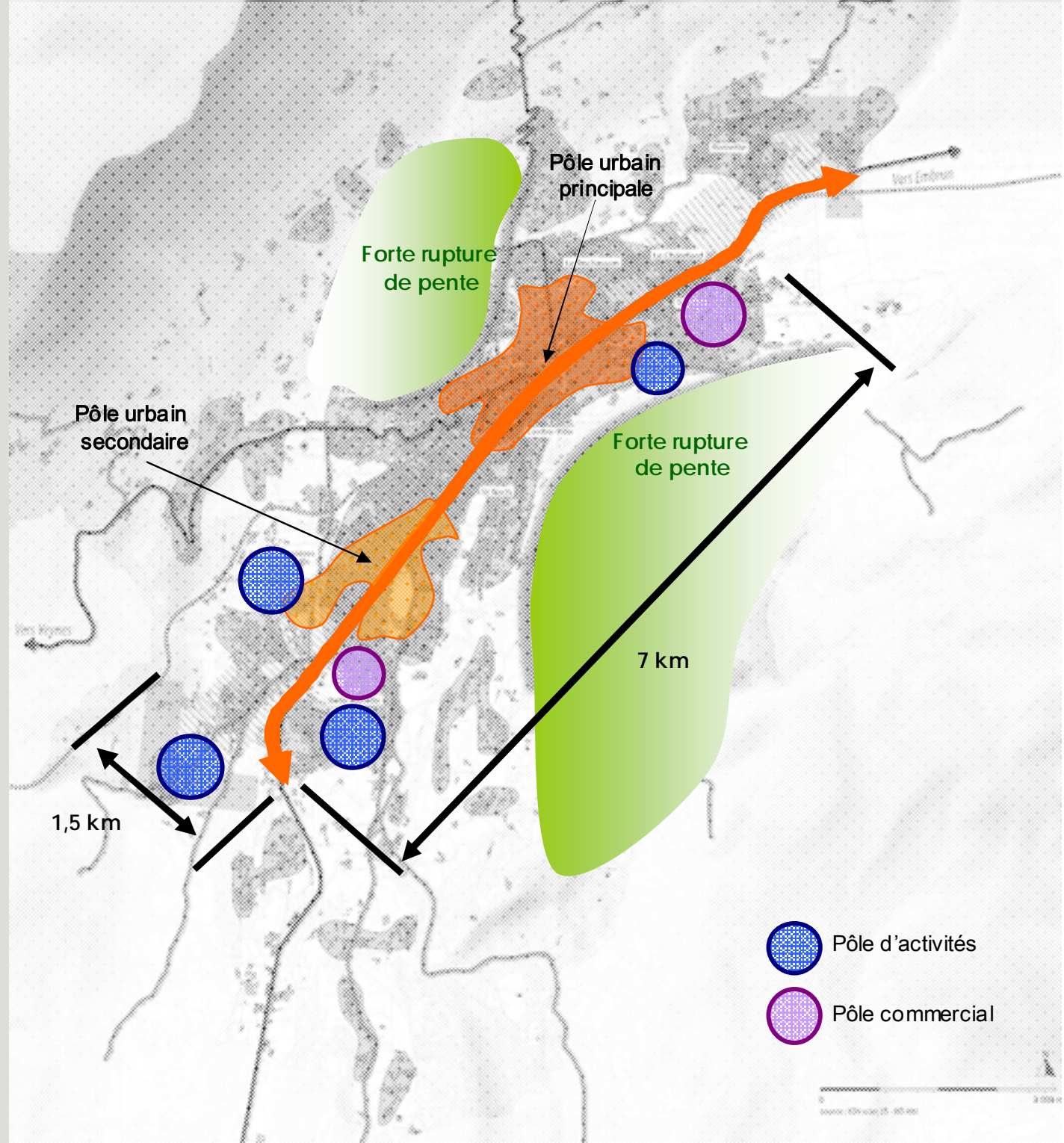
> Un développement urbain géographiquement contraint qui a conduit à une structuration linéaire de la tâche urbaine, sans épaisseur

> Un axe principale support de l'urbanisation et d'une grande partie du trafic



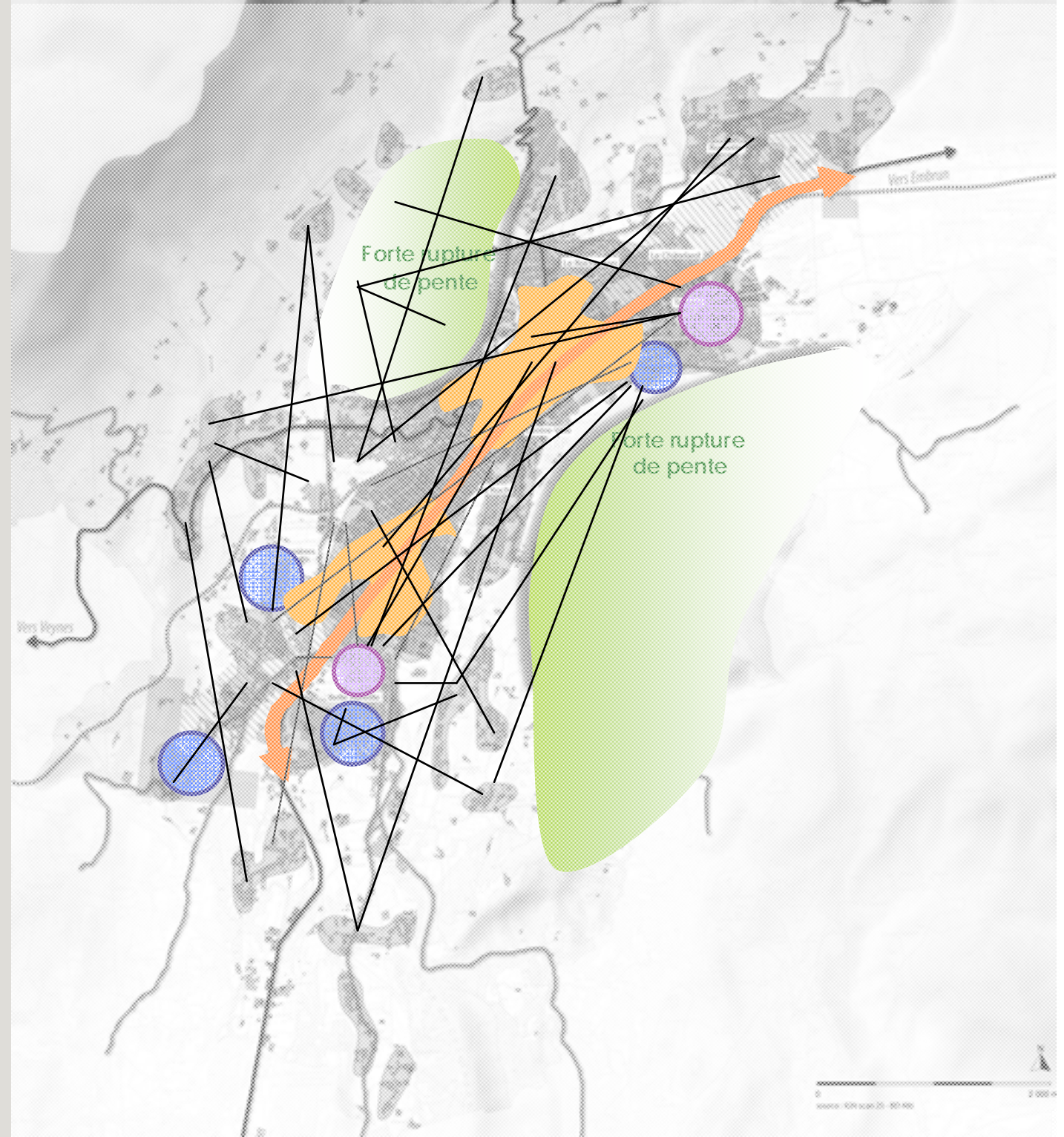
Un étalement urbain qui renforce les problématiques de déplacement ...

- > Deux pôles de centralité principaux situés à 1 km l'un de l'autre
- > Une dispersion des fonctions urbaines entre le Nord-est (activités majoritaires) et le Sud-ouest (fonction résidentielle dominante)
- > Une concentration de l'activité commerciale au centre-ville et au Nord-Est de la ville
- > Des distances importantes (souvent supérieures à 1 km) entre les quartiers résidentiels et les principaux pôles



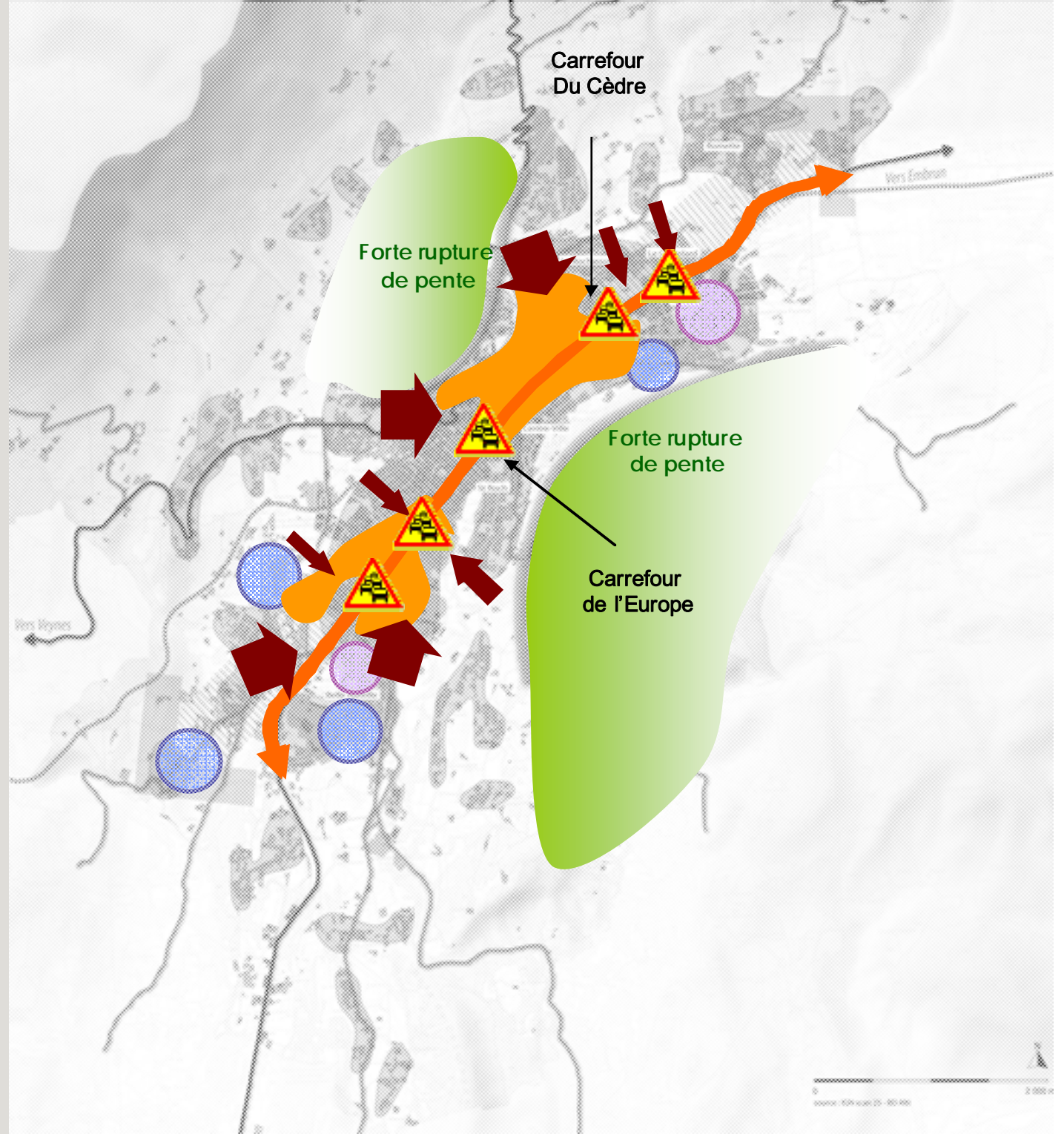
Un étalement urbain qui renforce les problématiques de déplacement ...

- > Une organisation spatiale génératrice de déplacements effectués majoritairement en voiture particulière
- > Une dispersion des fonctions urbaines ne favorisant pas le recours aux transports en commun et aux modes doux
- > Part modale pour l'accès au travail des salariés des 30 entreprises implantées dans les ZA de Tokoro, des Essagnières et des Fauvins
 - VP = 90%
 - Modes doux (10%)
 - TC = 0%



Un étalement urbain qui renforce les problématiques de déplacement ...

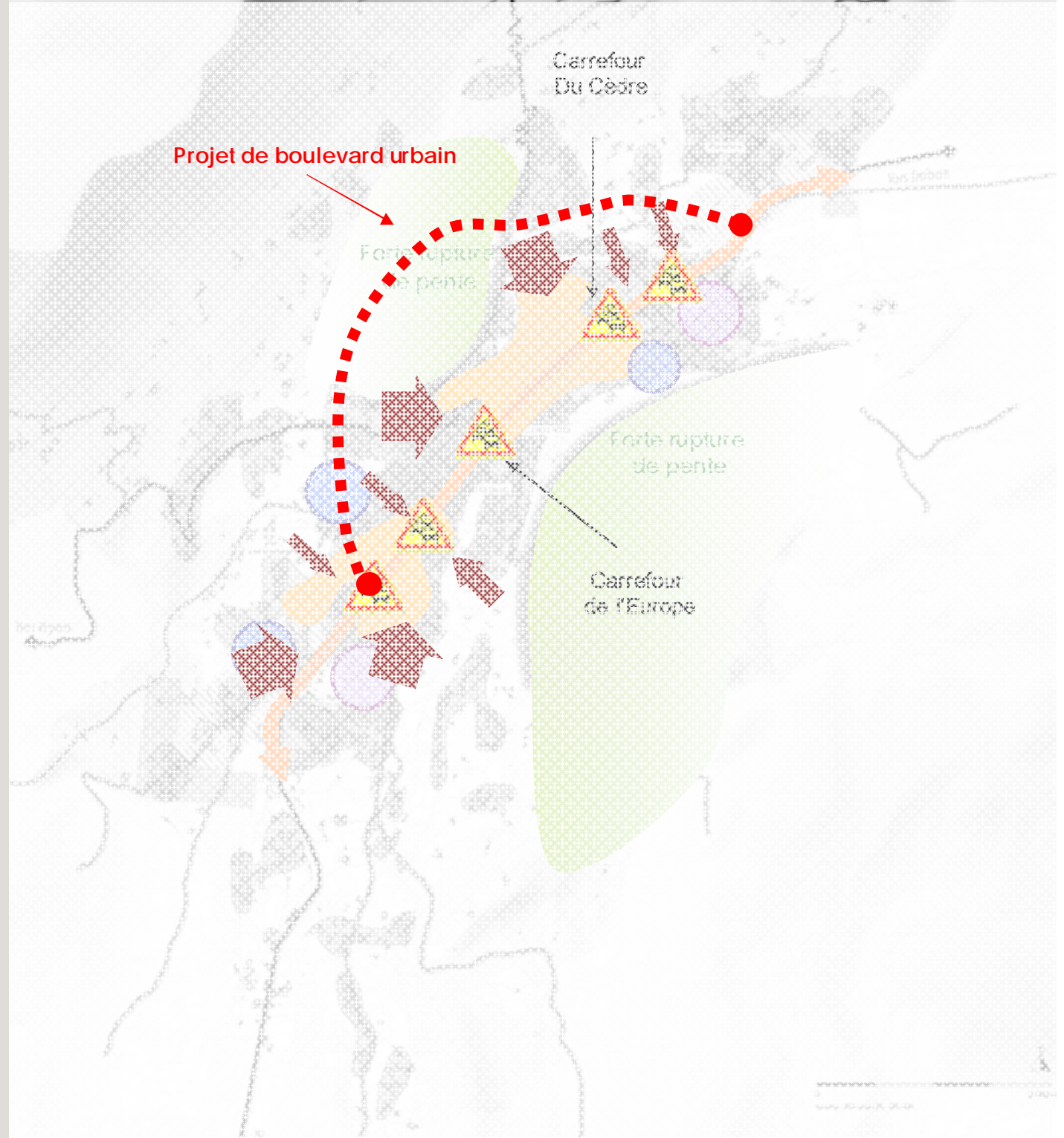
- > Une absence de hiérarchisation des flux
- > Des points de congestion fréquents aux heures de pointe liés à la difficulté d'insertion des flux provenant des axes secondaires et à la saturation de deux nœuds routiers incontournables



Un étalement urbain qui renforce les problématiques de déplacement ...

Prise en compte du projet de boulevard urbain

> Un nouveau schéma de circulation susceptible d'améliorer la situation en fond de vallée



II. Evaluation des politiques publiques en termes d'urbanisme au regard des objectifs du Grenelle de l'environnement (étalement urbain et la mobilité)



La traduction de ces objectifs en termes d'urbanisme et d'aménagement du territoire

- > Localiser de manière pertinente les zones d'urbanisation afin de renforcer les liens entre l'urbanisme et les transports
- > Concevoir des espaces urbains associant mixité (diversité des formes urbaines et de la typologie des logements, diversité des fonctions) et densité afin de limiter le nombre et la distance des déplacements
- > Limiter l'étalement urbain afin de rapprocher les populations des services et des équipements
- > Proposer des modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière, efficaces et crédibles

Méthodologie proposée



Etape 1:

Définition d'un périmètre pertinent, en fonction de l'accessibilité et de la proximité des équipements et des services



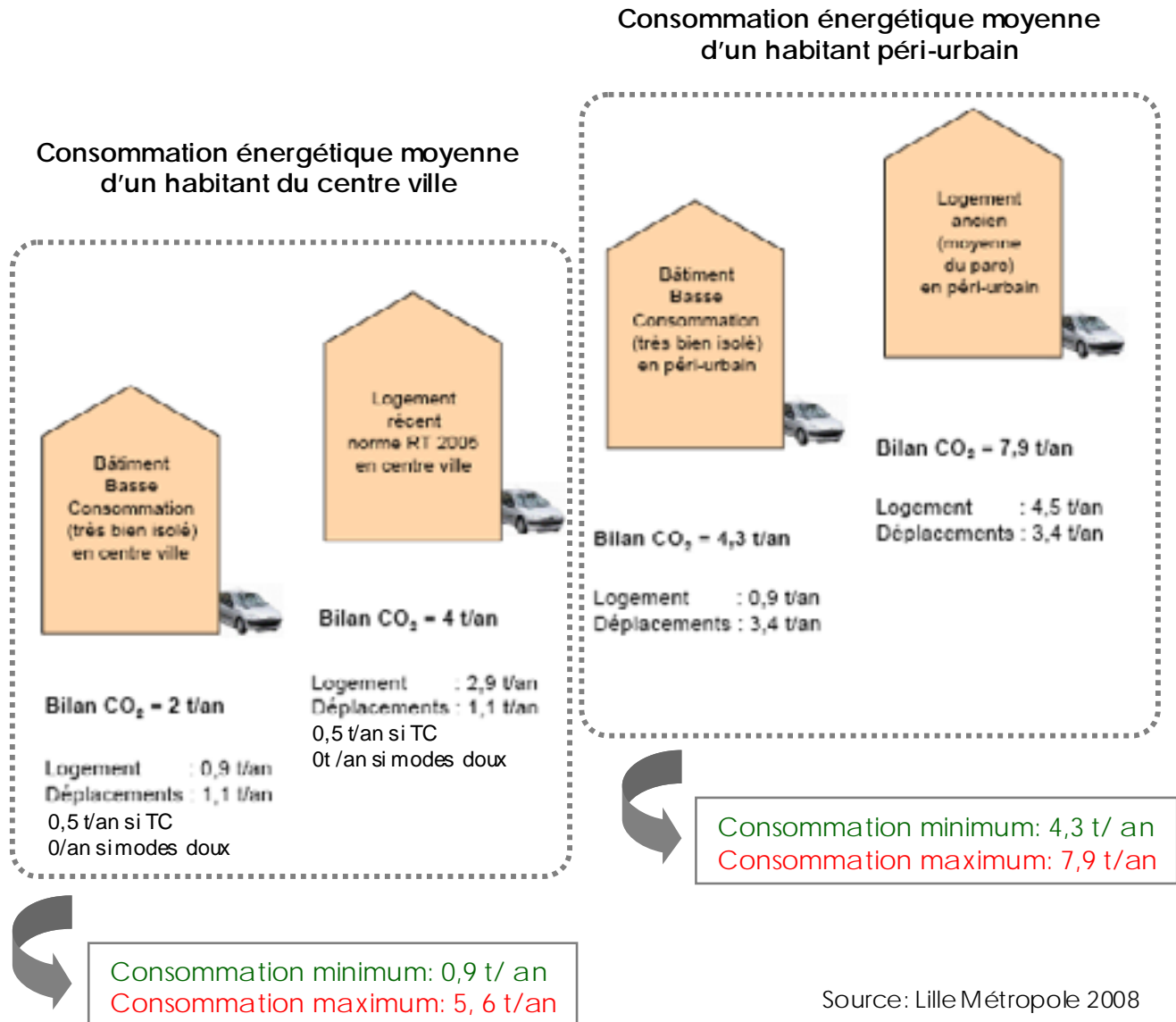
Etape 2:

Définition d'indicateurs permettant l'évaluation des politiques publiques de la ville en matière de lutte contre l'étalement urbain et de mobilité, au regard des objectifs du Grenelle de l'environnement

Etape 1:

Définition d'un périmètre pertinent en fonction de l'accessibilité, de la proximité des équipements et des services

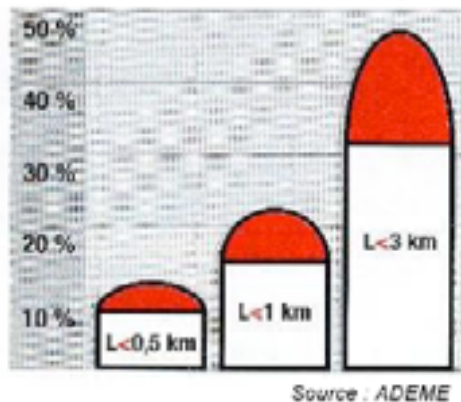
- > La réduction de la consommation énergétique des bâtiments ne peut à elle seule répondre aux objectifs fixés par l'Etat
- > La localisation pertinente, la densité des logements et des activités sont aussi des moyens incontournables pour répondre à ces objectifs...



Etape 1:

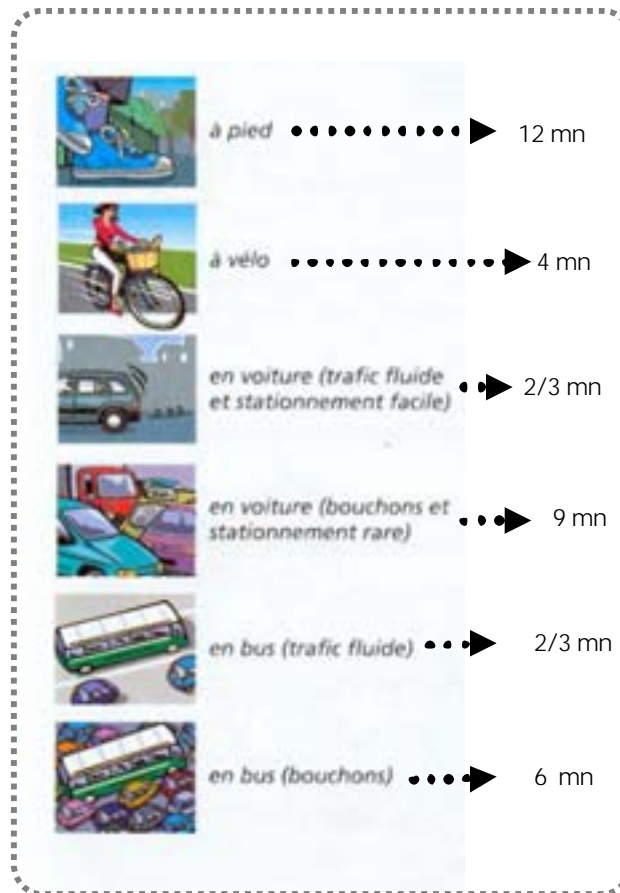
Définition d'un périmètre pertinent en fonction de l'accessibilité, de la proximité des équipements et des services

Répartition des trajets en voiture selon leur longueur

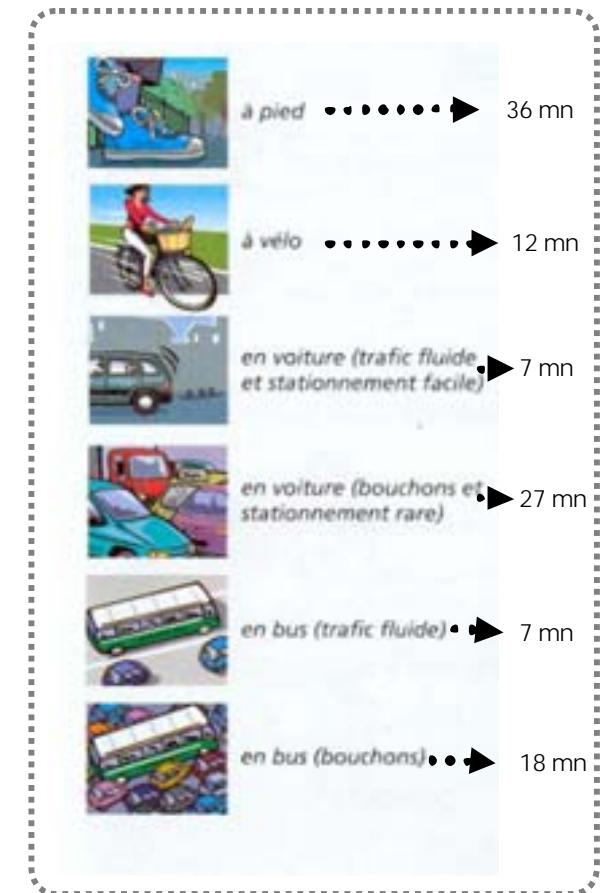


- > Appréciation des distances au regard des différents modes de déplacement
- > Les modes alternatifs à la voiture individuelle (marche à pied, vélo, TC) sont concurrentiels sur les courtes distances
- > Les temps de trajets deviennent plus aléatoires en cas de congestion du trafic et de saturation du parc de stationnement

Pour 1 km



Pour 3 km

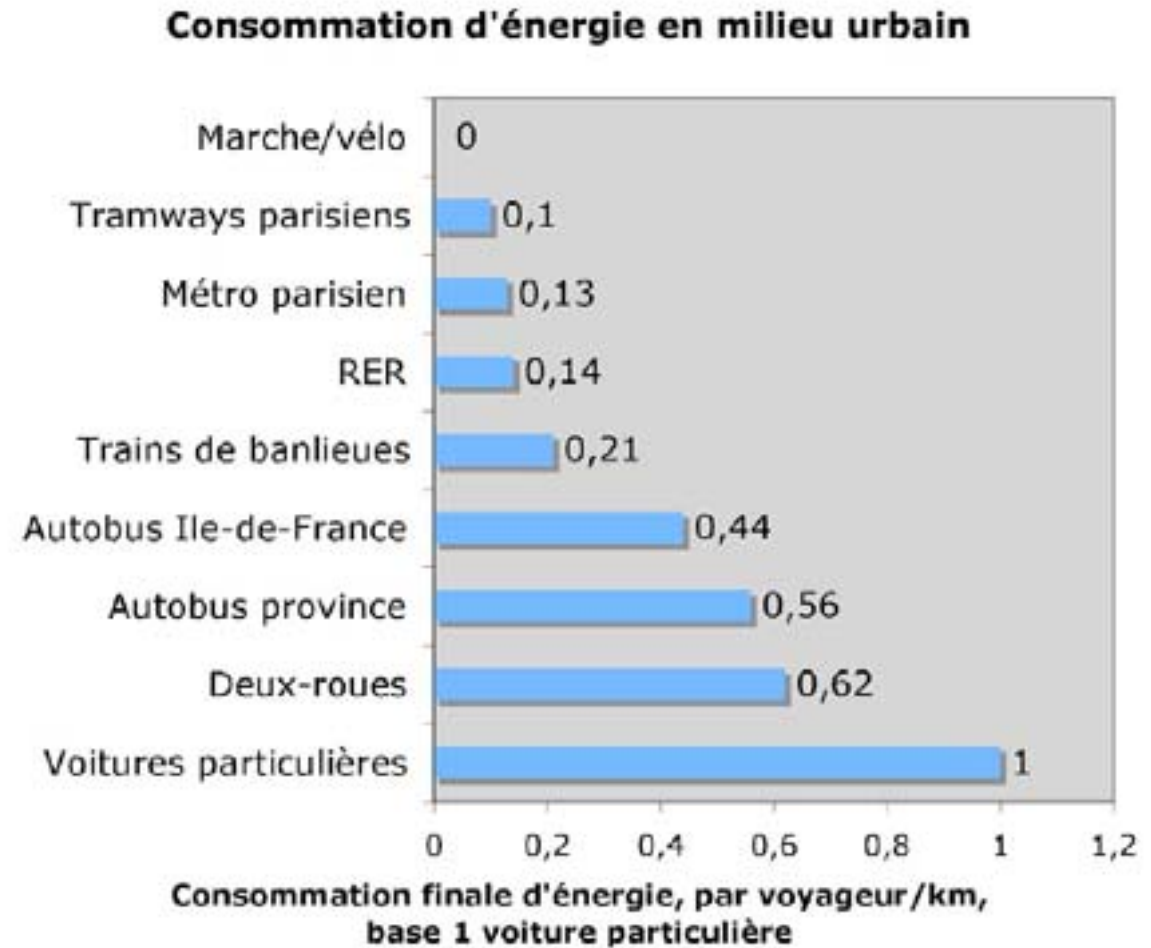


Source: GART

Etape 1:

Définition d'un périmètre pertinent en fonction de l'accessibilité, de la proximité des équipements et des services

> En favorisant les modes doux et les transports collectifs, les politiques urbaines sont susceptibles de faire économiser de nombreux kilomètres (et donc de l'énergie et des émissions de CO²) effectués en voiture particulière...



Etape 1:

Définition d'un périmètre pertinent en fonction de l'accessibilité, de la proximité des équipements et des services

> Des équipements majoritairement concentrés dans les centres urbains dans un périmètre de 1 kilomètre facilement accessibles à pied...

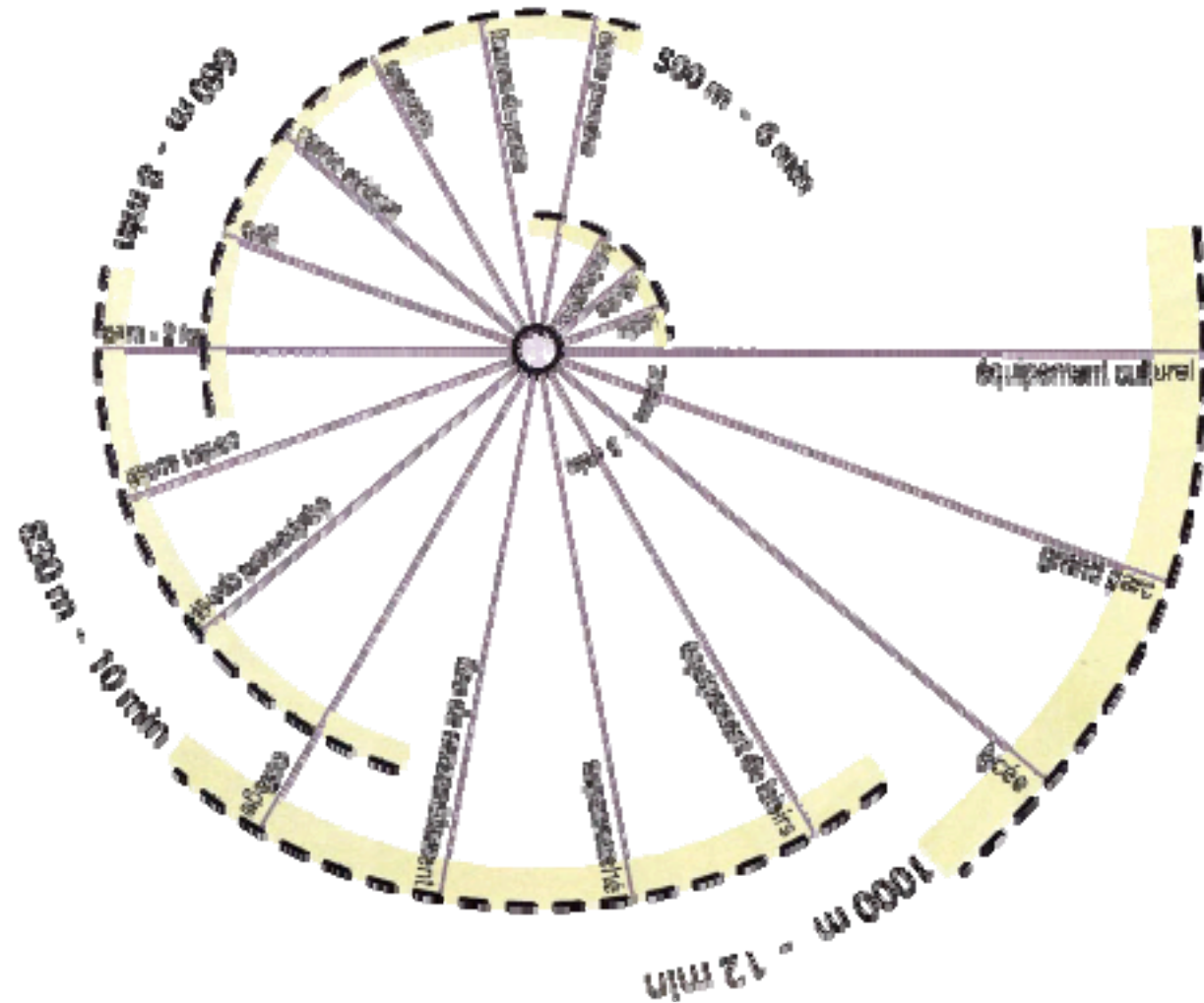
> Localisation des principaux équipements générateurs de flux:

- Etablissements scolaires
- Crèches
- Supermarché et zones commerciales

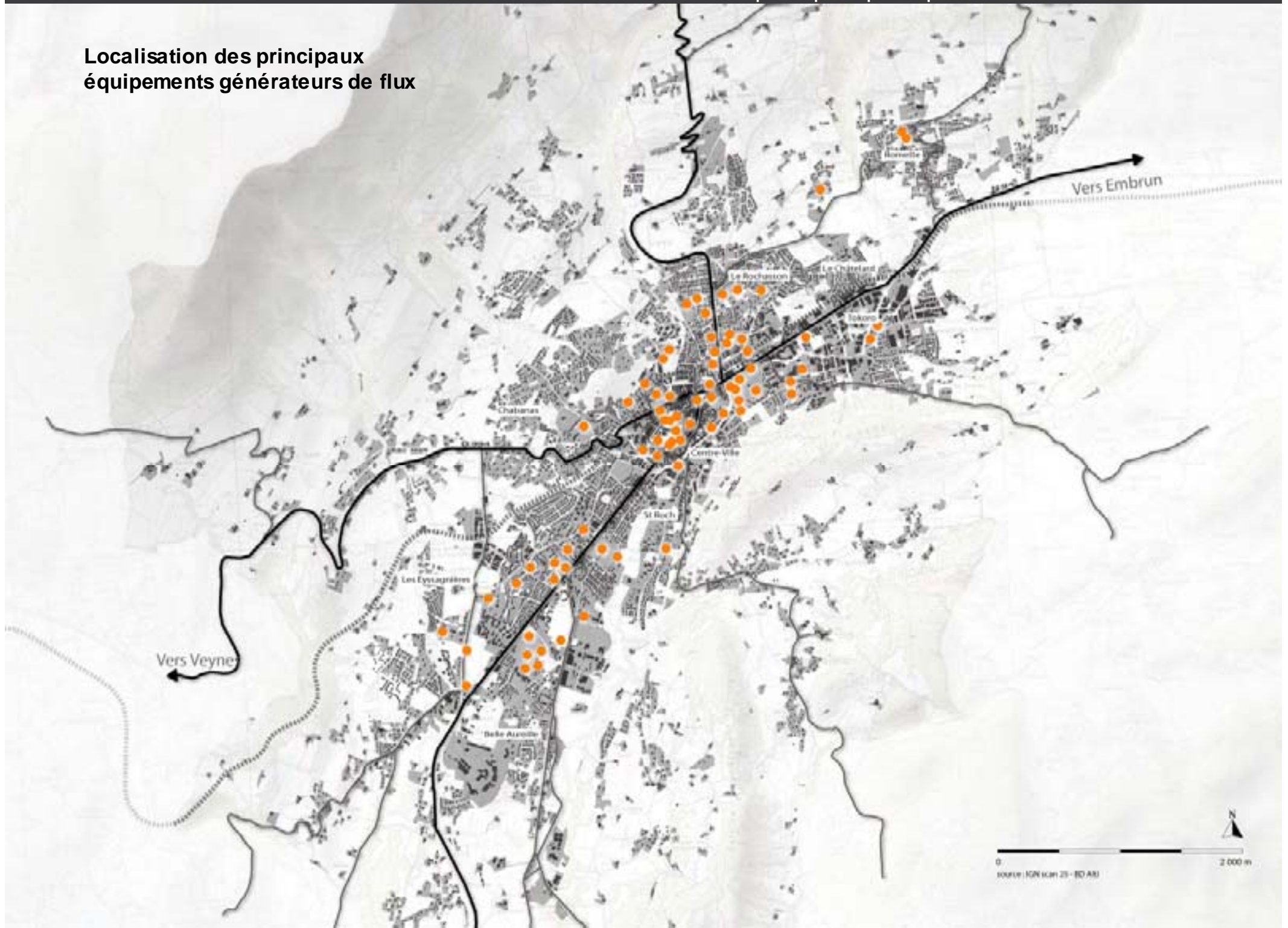
Les services et équipements du quotidien

- Services administratifs
- Etablissements de santé
- Equipements culturels
- Equipements sportifs

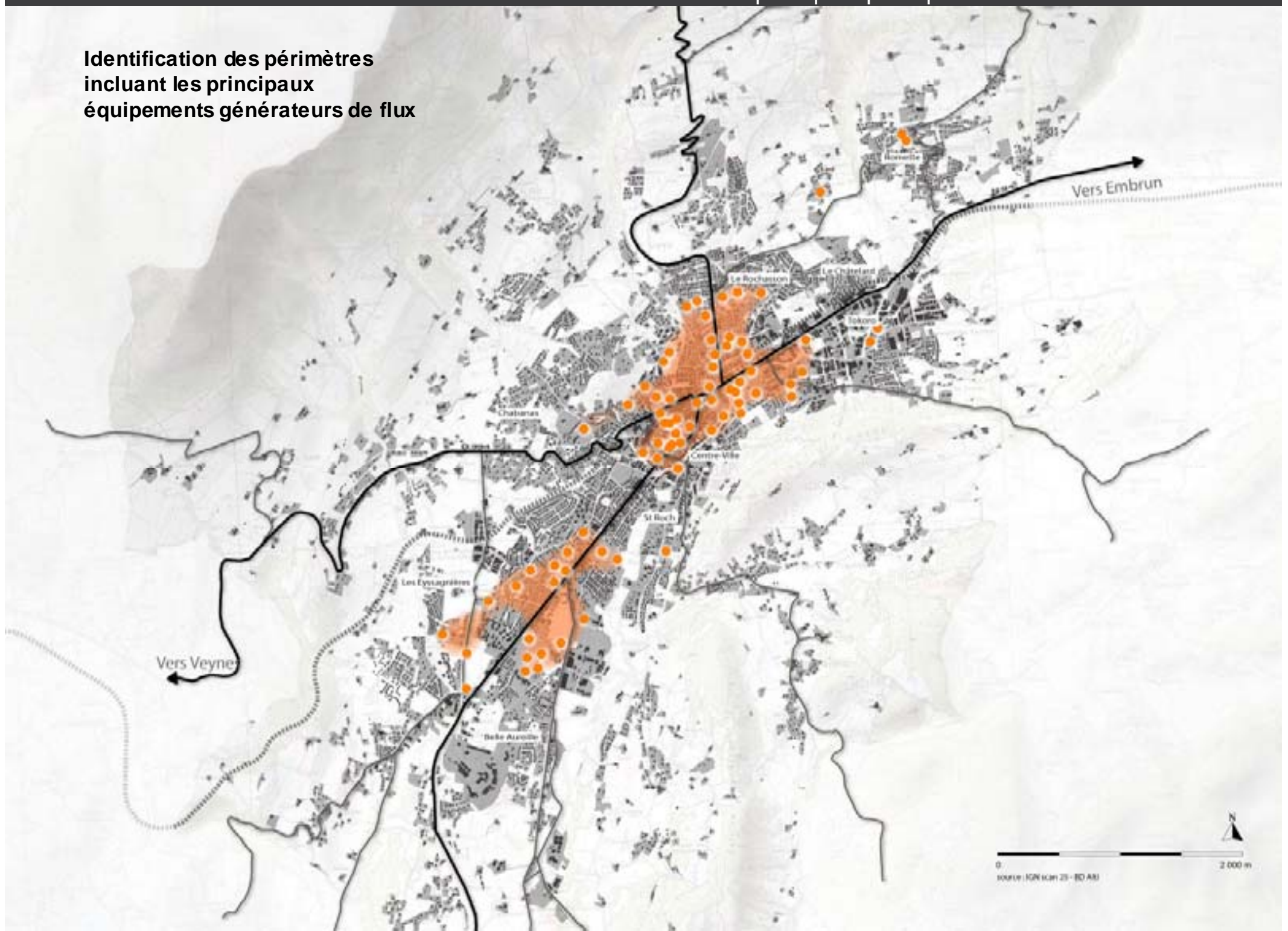
Les services et équipements occasionnels



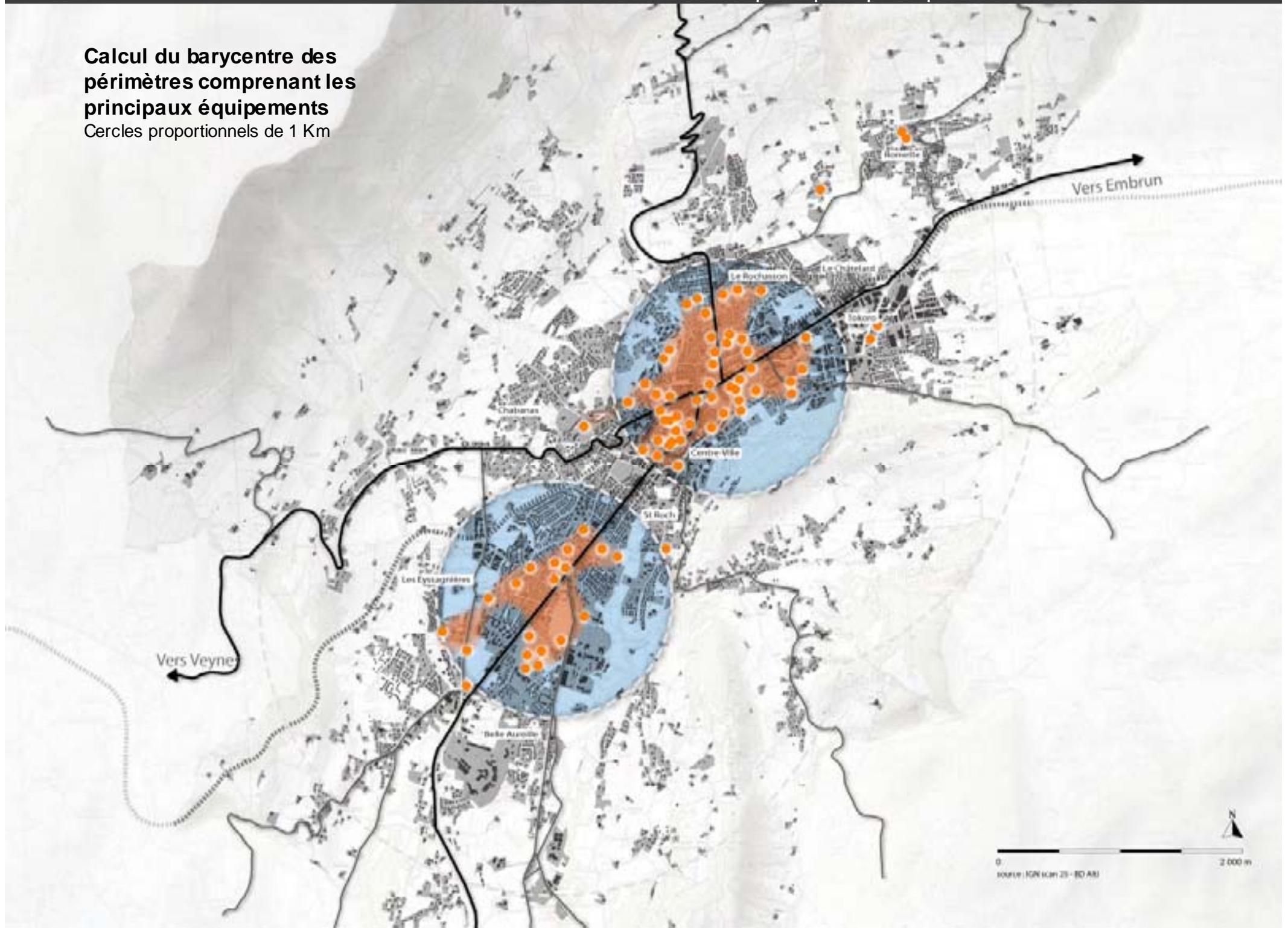
Localisation des principaux équipements générateurs de flux



Identification des périmètres
incluant les principaux
équipements générateurs de flux



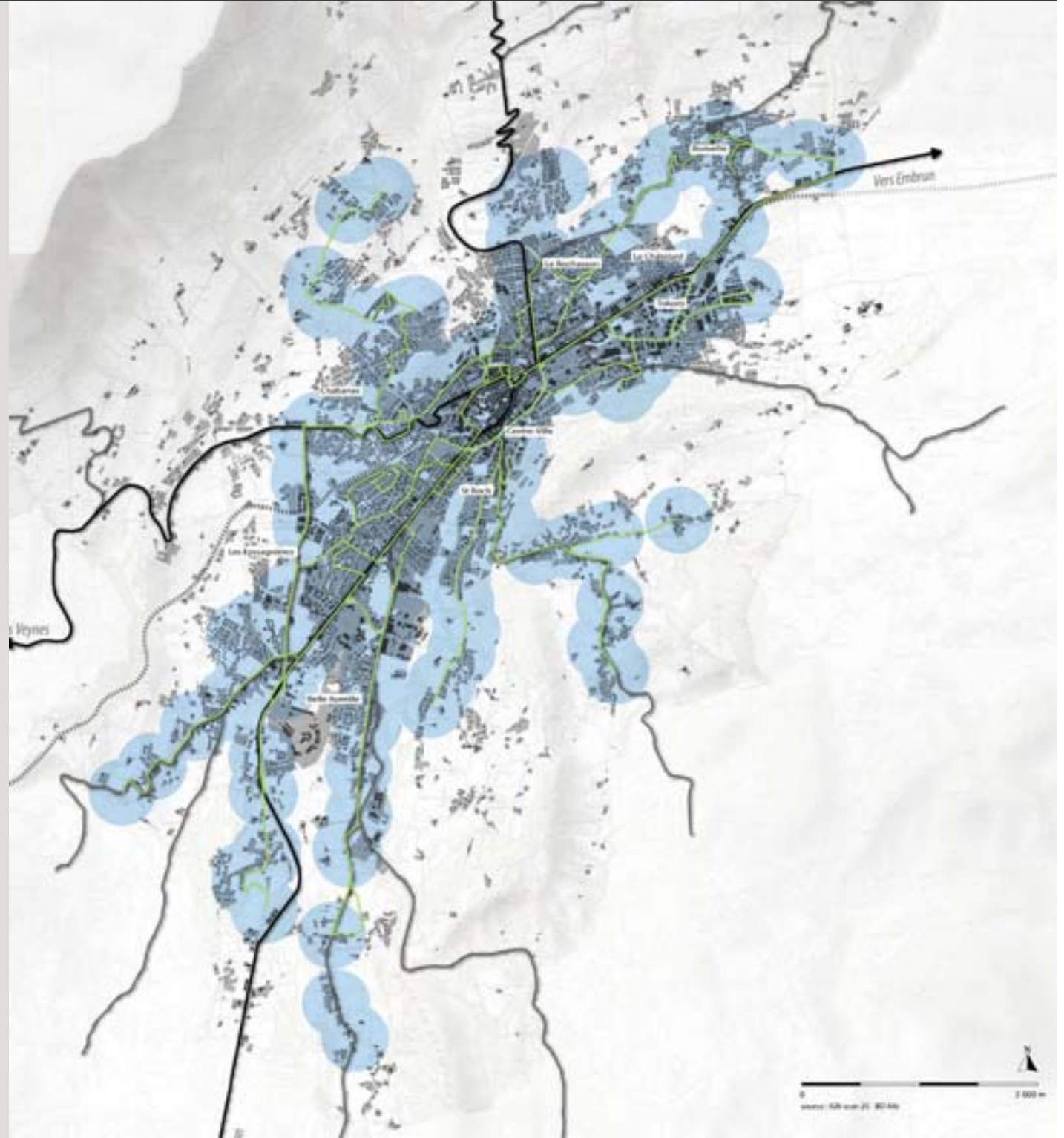
**Calcul du barycentre des
périmètres comprenant les
principaux équipements**
Cercles proportionnels de 1 Km



Etape 1:

Définition d'un périmètre pertinent en fonction de l'accessibilité, de la proximité des équipements et des services

> Identification du périmètre de proximité aux équipements en fonction de l'accessible en transport en commun (rayon de 300 mètres autour des arrêts de bus)



Etape 1:

Définition d'un périmètre pertinent en fonction de l'accessibilité, de la proximité des équipements et des services

> Critères mis en place pour évaluer le niveau de desserte en TC, en fonction des habitudes de déplacement de la population active

- Régularité et fréquence aux heures de pointe en semaine (30 minutes maximum)
- Service continu entre 7h et 19h30
- Accès en moins de 15 minutes au centre ville
- Desserte entre 12h et 14h (2 trajets minimum)

> Les lignes 1 et 2 sont les seules pertinentes à ce jour susceptibles de répondre aux déplacements domicile-travail

Ligne	Service continu entre 7h et 19h30	Régularité et fréquence aux heures de pointe	Accès en moins 15 minutes au centre ville	Desserte entre 12 h et 14h	Niveau de desserte
Ligne 1	Bon	Bon	Bon	Bon	Bon
Ligne 2	Bon	Bon	Bon	Bon	Bon
Ligne 3	Incomplet	Bon	Bon	Bon	Incomplet
Ligne 4	Insuffisant	Insuffisant	Bon	Incomplet	Insuffisant
Ligne 5	Insuffisant	Insuffisant	Bon	Insuffisant	Insuffisant
Ligne 6	Incomplet	Insuffisant	Bon	Incomplet	Insuffisant
Ligne 7	Insuffisant	Insuffisant	Bon	Bon	Insuffisant
Ligne 8	Incomplet	Insuffisant	Bon	Insuffisant	Insuffisant
Ligne 9	Insuffisant	Insuffisant	Bon	Insuffisant	Insuffisant

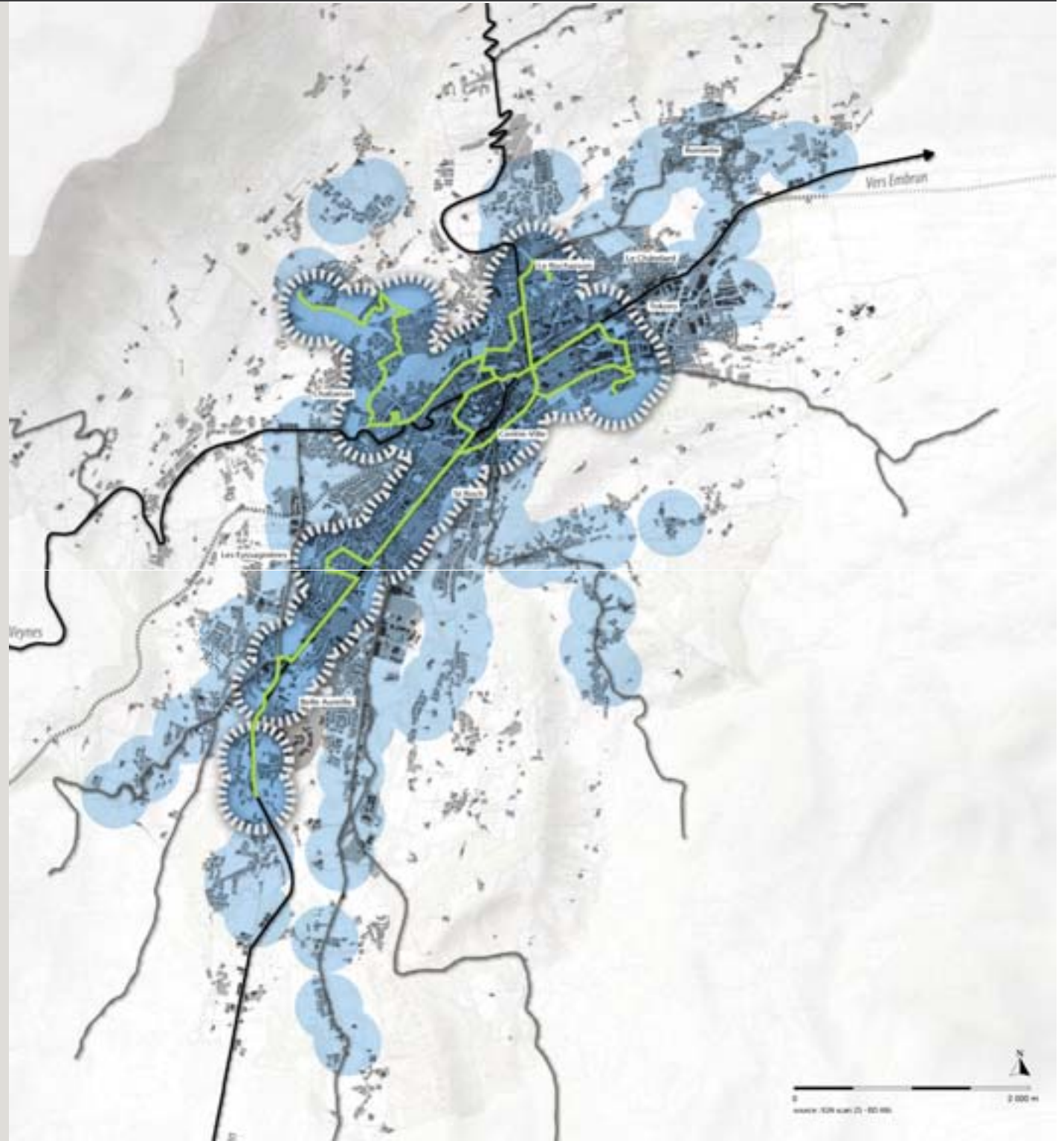
Niveau de desserte

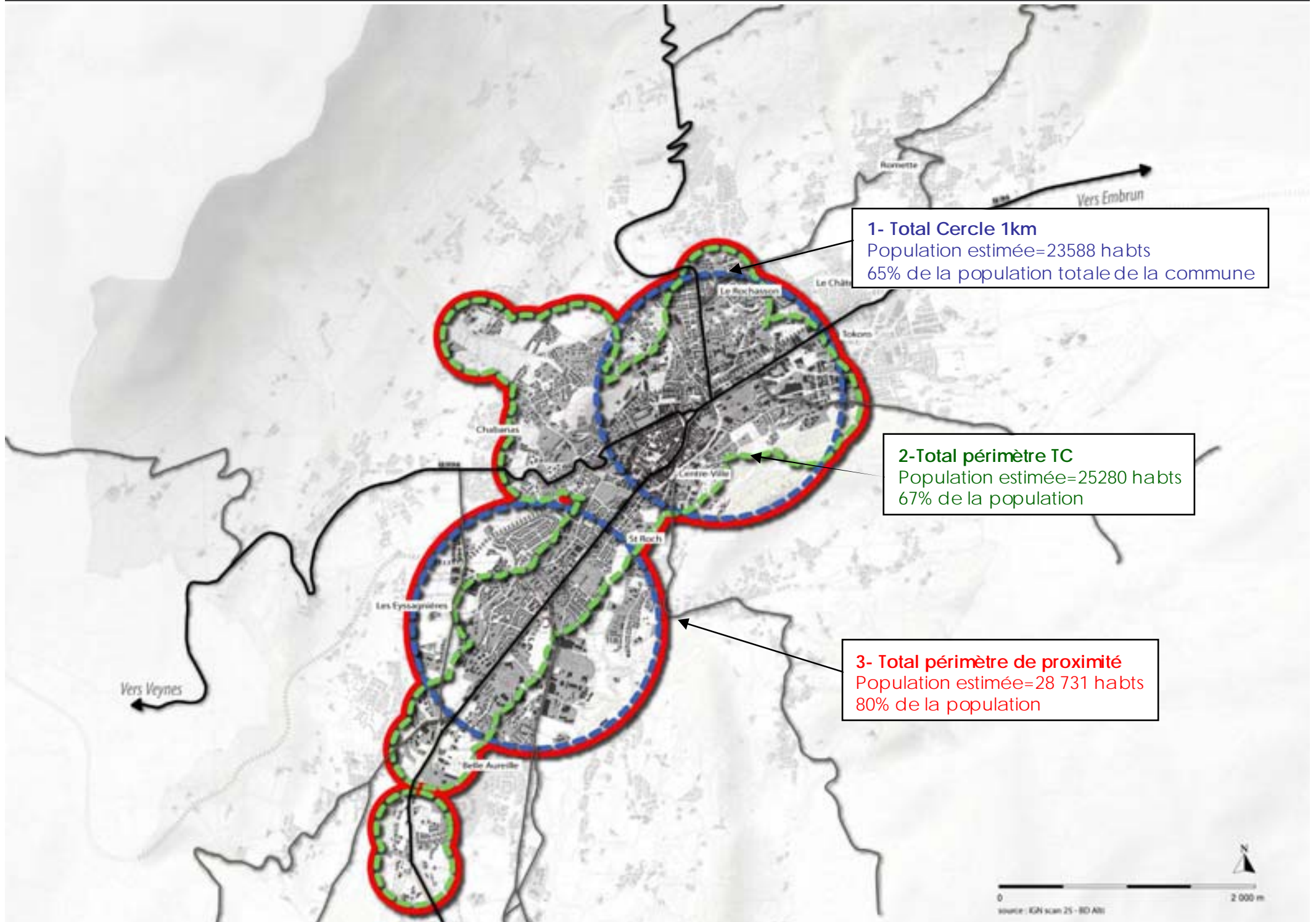
- Bon
- Incomplet
- Insuffisant

Etape 1:

Définition d'un périmètre pertinent en fonction de l'accessibilité, de la proximité des équipements et des services

> Identification du périmètre de proximité aux équipements accessible en transport en commun





1- Total Cercle 1km
Population estimée=23588 habts
65% de la population totale de la commune

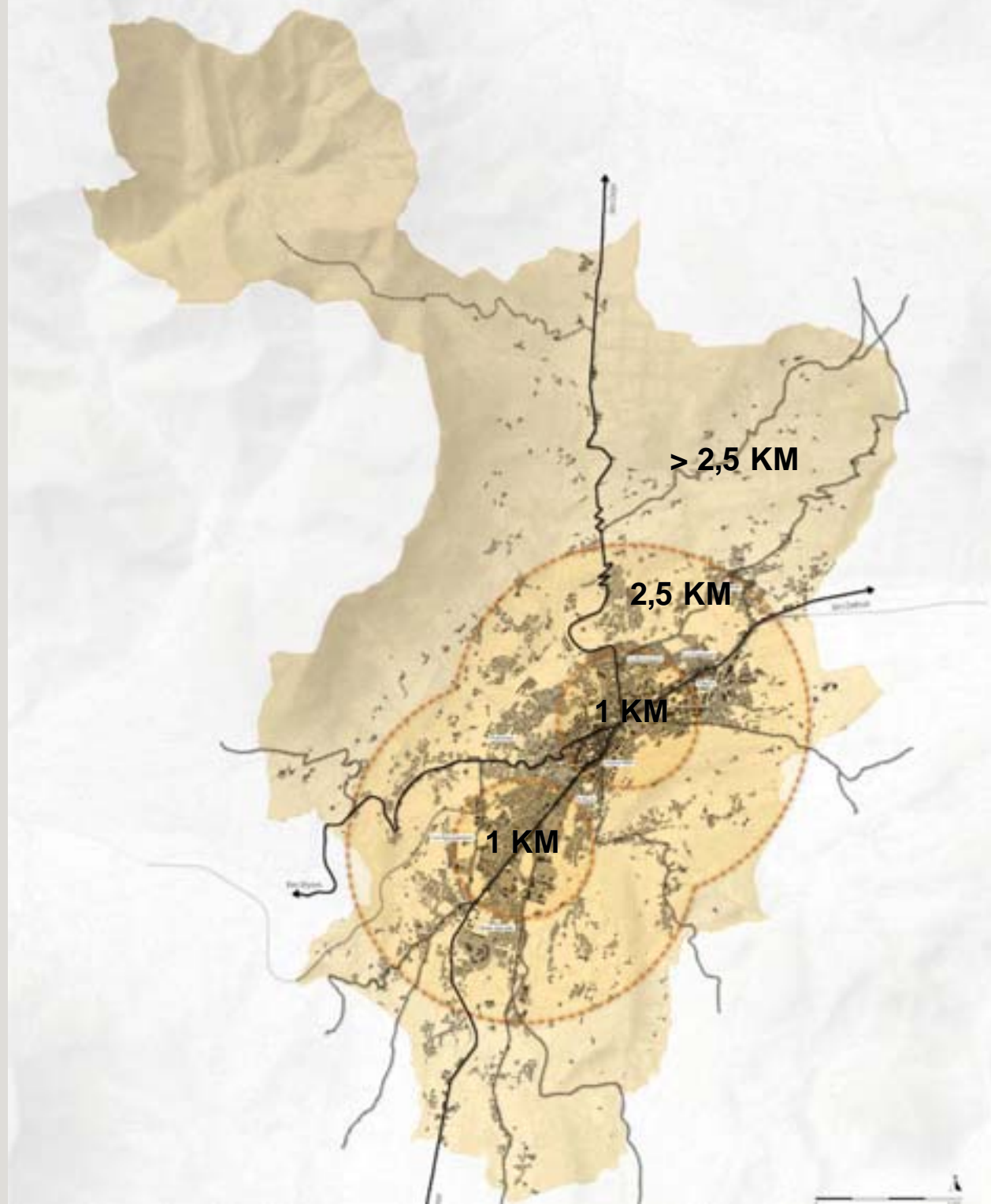
2- Total périmètre TC
Population estimée=25280 habts
67% de la population

3- Total périmètre de proximité
Population estimée=28 731 habts
80% de la population

Etape 2:

Evaluation des politiques publiques en matière de lutte contre l'étalement urbain et de développement des mobilités alternatives à la voiture particulière

> Mesure de l'évolution de l'étalement urbain en fonction de l'éloignement aux équipements et aux services



Etape 2:

Evaluation des politiques publiques en matière de lutte contre l'étalement urbain et de développement des mobilités alternatives à la voiture particulière

> Proposition d'indicateurs de suivi de l'étalement urbain et de la mobilité

Objectifs	Indicateur
Limiter l'étalement urbain	Consommation moyenne d'espace par logement
	Nombre de M ² muté par nouvel habitant
	Consommation moyenne d'espace par emploi
	Nombre de M ² muté par nouvel emploi
	Densité de population
	Surfaces cumulées des terrains attachées aux nouvelles construction
Rapprocher les populations des services et des équipements	Nombre de m ² artificialisés en zone de proximité 1
	Nombre de m ² artificialisés en zone de proximité 2
	Nombre de m ² artificialisés en zone de proximité 3
Renforcer la mixité urbaine (typologie et fonction)	Part des habitants de la zone de proximité 1
	Concentration d'actifs par Iris ou zone de proximité
	Mixité urbaine
Développer une offre alternative à la voiture particulière	Niveau de desserte en transport en commun
	Nombre annuel d'usagers des TC
	Nombre de Km prioritaires pour les TC
	Vitesse commerciale en heure de pointe
	Part des TC et modes doux pour les déplacements domicile-travail
	Nombre de place de stationnement en P+R
	Taux d'occupation des P+R
	Sécurisation de la pratique du vélo
	Evolution du trafic automobile

Etape 2:

Evaluation des politiques publiques en matière de lutte contre l'étalement urbain et de développement des mobilités alternatives à la voiture particulière

> Proposition d'indicateurs de suivi de l'étalement urbain et de la mobilité

Exemple de fiche renseignée d'un indicateur

Sécurisation de la pratique du vélo

Définition	Encouragement de la pratique du vélo par la sécurisation des itinéraires
Interprétation	Augmentation du nombre d'infrastructures permettant de sécuriser les itinéraires
Référence	Etat des lieux
Objectif	Augmentation / Le plus possible
Source	Service voirie
Mode de calcul	Nombre de kilomètres de voirie aménagée pour les cycles
Fréquence	A définir

Etape 2:

Evaluation des politiques publiques en matière de lutte contre l'étalement urbain et de développement des mobilités alternatives à la voiture particulière

> Proposition de tableau de bord de suivi des indicateurs

Objectif	Indicateur	Résultat T0	année ref	Objectifs	Evaluation T0	Evaluation T1
Limiter l'étalement urbain	Consommation moyenne d'espace par logement		2003	diminution		
	Nombre de M ² muté par nouvel habitant	-	-	diminution	-	-
	Consommation moyenne d'espace par emploi		2003	diminution		
	Nombre de M ² muté par nouvel emploi	-	-	diminution	-	-
	Densité de population					
	Surfaces cumulées des terrains attachées aux nouvelles construction		2003	diminution		
Rapprocher les populations des services et des équipements	Nombre de m ² artificialisés en zone de proximité 1			augmentation		
	Nombre de m ² artificialisés en zone de proximité 2			stabilisation		
	Nombre de m ² artificialisés en zone de proximité 3			stabilisation		
Renforcer la mixité urbaine (typologie et fonction)	Part des habitants de la zone de proximité 1			augmentation		
	Concentration d'actifs par Iris ou zone de proximité	-	-	augmentation	-	-
	Mixité urbaine	-	-	augmentation	-	-
Développer une offre alternative à la voiture particulière	Niveau de desserte en transport en commun			augmentation		
	Nombre annuel d'usagers des TC	-	-	augmentation	-	-
	Nombre de Km prioritaires pour les TC	0		augmentation		
	Vitesse commerciale en heure de pointe	-	-	augmentation	-	-
	Part des TC et modes doux pour les déplacements domicile-travail			augmentation		
	Nombre de place de stationnement en P+R	-	-	-		
	Taux d'occupation des P+R	-		augmentation		
	Sécurisation de la pratique du vélo			augmentation		
	Evolution du trafic automobile			diminution		

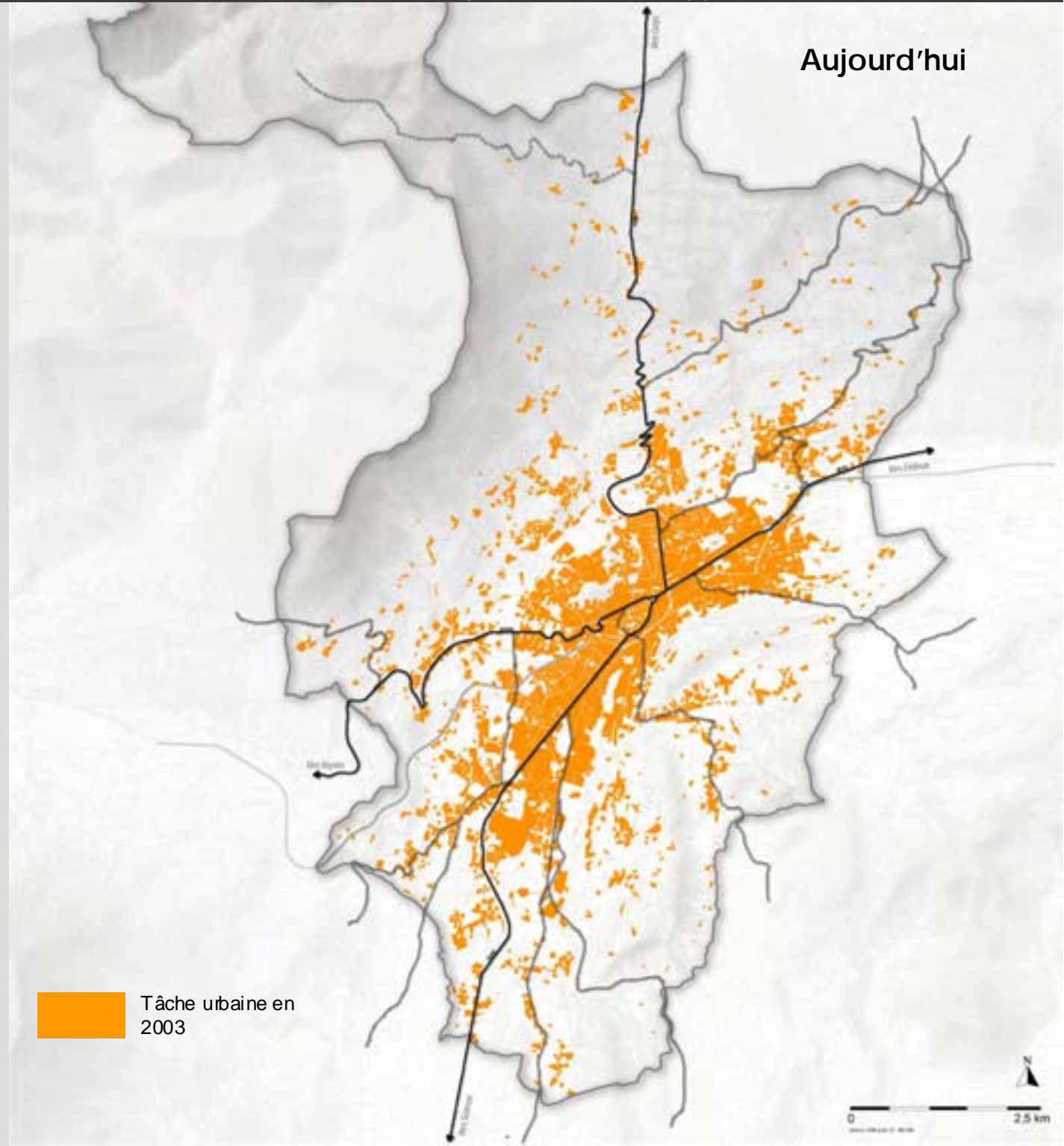
III. Les risques d'un développement au « fil de l'eau »



Evaluation des tendances à l'œuvre

- > Evaluation des capacités de développement du POS actuel
- > Pertinence de la localisation des zones à urbaniser

Evolution possible de la tâche urbaine au regard des zones à urbaniser du POS actuel



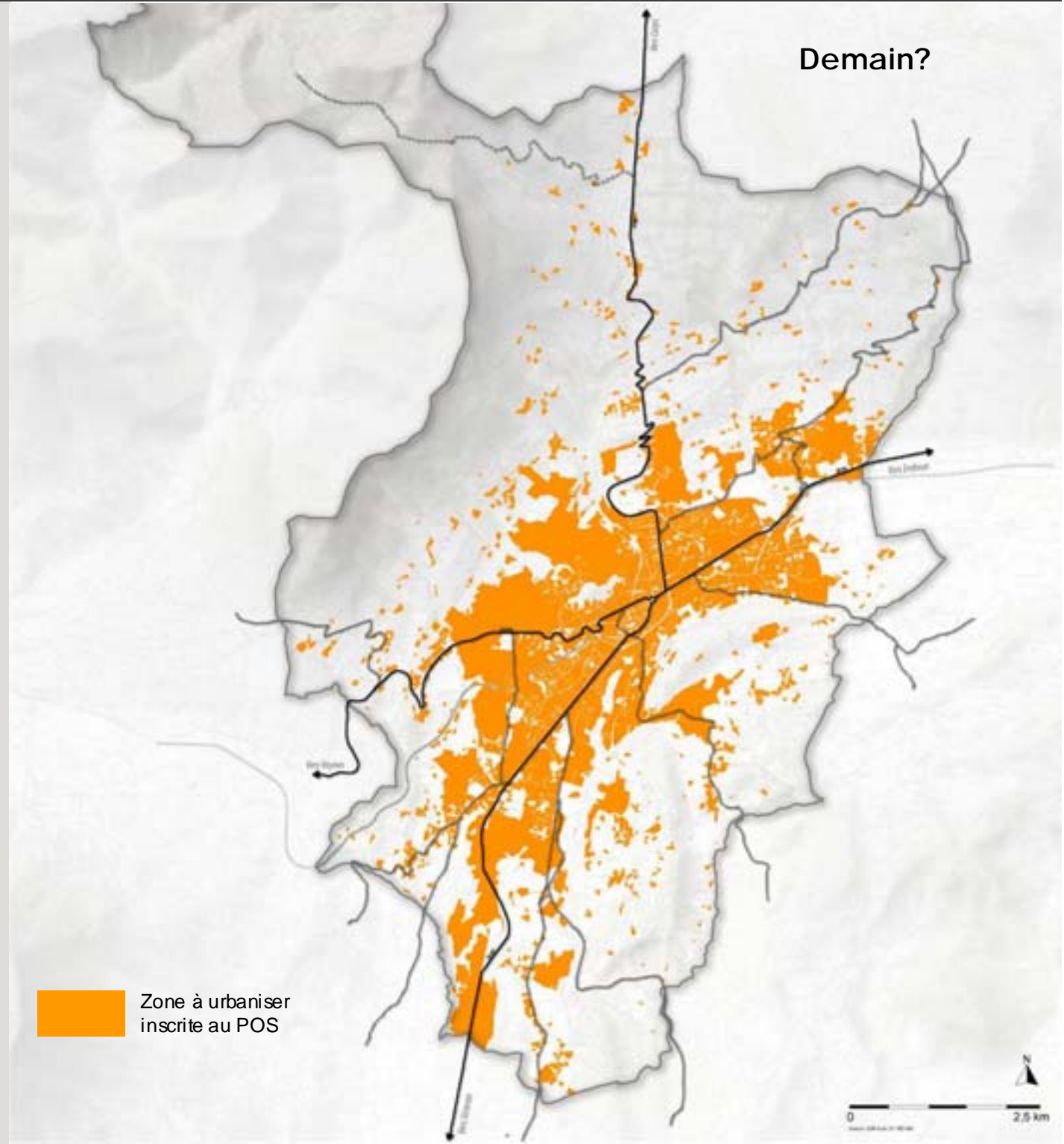
Evolution possible de la tâche urbaine au regard des zones à urbaniser du POS actuel

> 665 ha* potentiellement urbanisable soit 70% des surfaces urbanisées actuelles

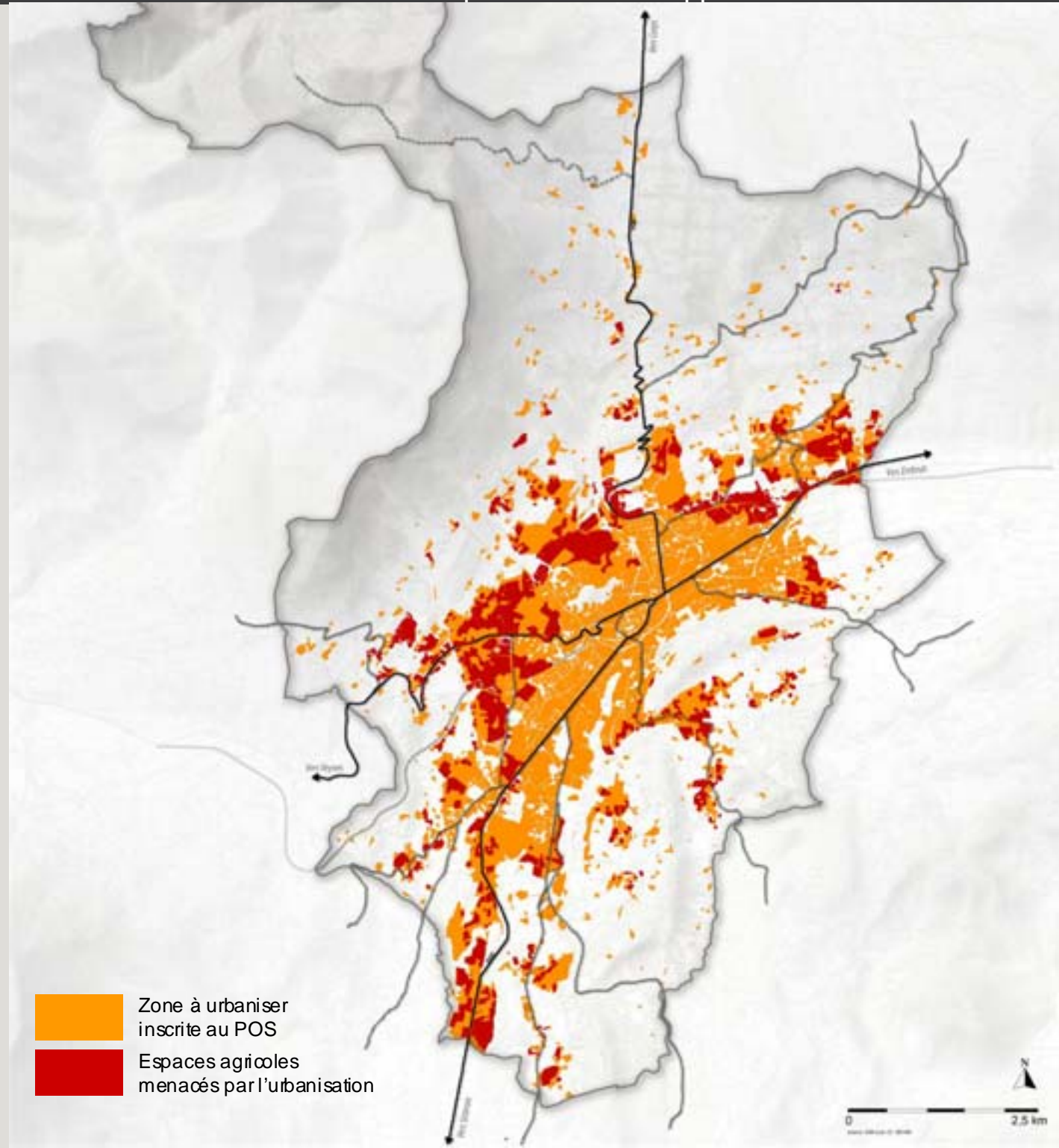
> Des surfaces surestimées au regard des projections de population (4200 habitants supplémentaires à horizon 2030 selon le modèle omphale de l'INSEE)

> Une capacité d'accueil susceptible d'accueillir 19000 habitants supplémentaires en reconduisant les mêmes densités observées aujourd'hui

* Source : Étude NAF



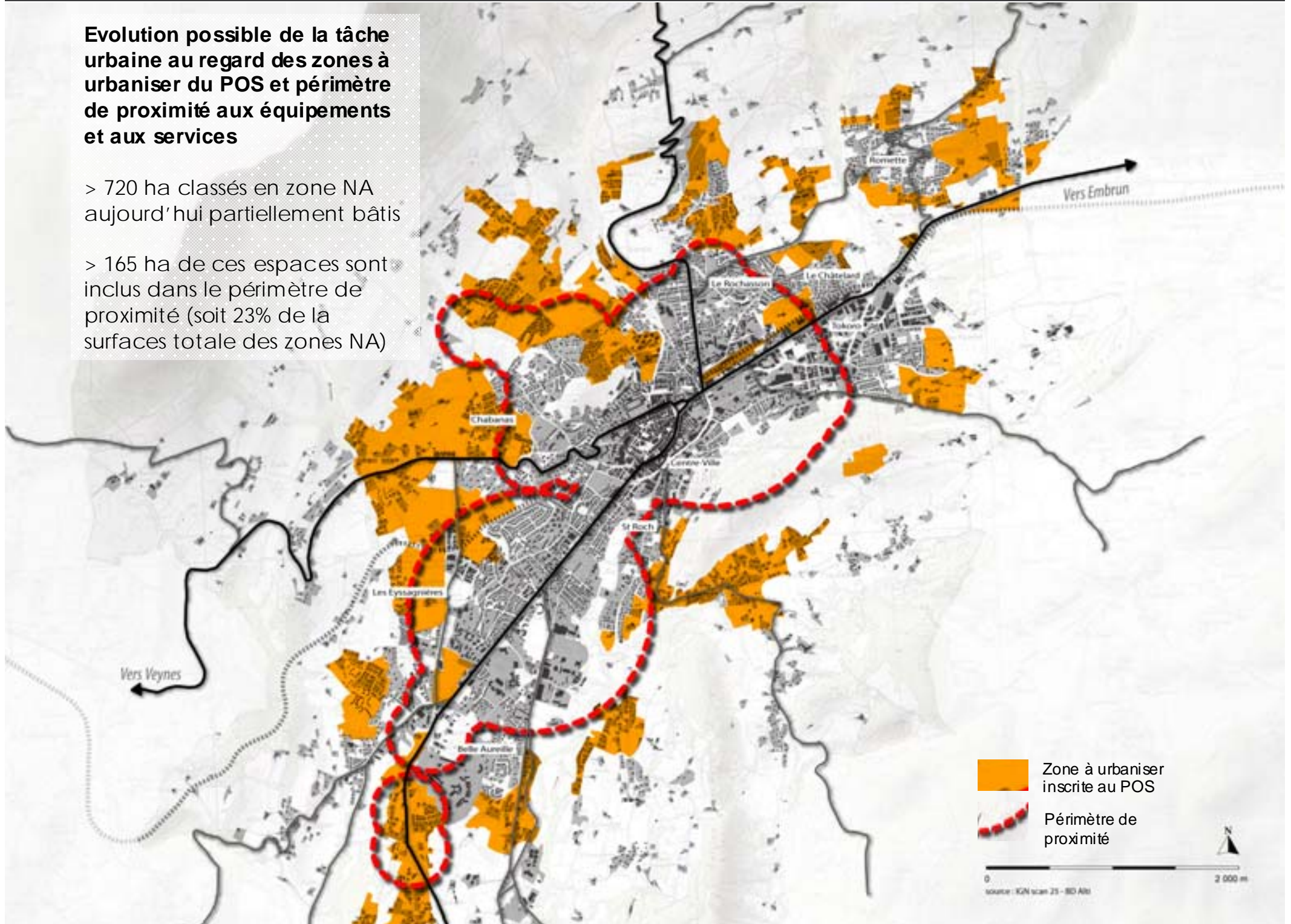
Evolution possible de la tâche urbaine au regard des zones à urbaniser du POS et conflits d'usage potentiels avec les zones agricoles





Evolution possible de la tâche urbaine au regard des zones à urbaniser du POS et périmètre de proximité aux équipements et aux services

> 720 ha classés en zone NA aujourd'hui partiellement bâtis

> 165 ha de ces espaces sont inclus dans le périmètre de proximité (soit 23% de la surfaces totale des zones NA)



 Zone à urbaniser inscrite au POS

 Périmètre de proximité

0 2 000 m
source : IGN scan 25 - BD Alti

Evaluation du scénario « fil de l'eau »

> Un risque de poursuite des tendances actuelles en matière d'urbanisation

- Des surfaces urbanisables surdimensionnées compte tenu des perspectives de croissance de la population;
- Une localisation des espaces de développement urbain situés majoritairement en marge des périmètres de proximité (desserte en TC, équipements et services) qui ne valoriseront que partiellement les investissements de la commune en matière de transport public;
- Une poursuite de l'étalement urbain risquant d'accroître le nombre et la distance des déplacements ainsi que les nuisances associées (émissions de CO², pollution, nuisances sonores);
- Des conditions de circulation qui risquent inévitablement de se dégrader (environ 5000 déplacements quotidiens supplémentaires en voiture particulière générés par la population locale)

Objetif	Indicateur	Résultat T0	année ref	Objectifs	Evaluation T0	Evaluation T1
Limiter l'étalement urbain	Consommation moyenne d'espace par logement		2003	diminution		
	Nombre de M ² muté par nouvel habitant	-	-	diminution	-	-
	Consommation moyenne d'espace par emploi		2003	diminution		
	Nombre de M ² muté par nouvel emploi	-	-	diminution	-	-
	Densité de population					
	Surfaces cumulées des terrains attachées aux nouvelles constructions		2003	le moins possible		
Rapprocher les populations des services et des équipements	Nombre de m ² artificialisés en zone de proximité 1			augmentation		
	Nombre de m ² artificialisés en zone de proximité 2			stabilisation		
	Nombre de m ² artificialisés en zone de proximité 3			stabilisation		
Renforcer la mixité urbaine (typologie et fonction)	Part des habitants de la zone de proximité 1			augmentation		
	Concentration d'actifs par Iris ou zone de proximité	-	-	augmentation	-	-
	Mixité urbaine	-	-	augmentation	-	-
Développer une offre alternative à la voiture particulière	Niveau de desserte en transport en commun			augmentation		
	Nombre annuel d'usagers des TC	-	-	augmentation	-	-
	Nombre de Km prioritaires pour les TC	0		augmentation		
	Vitesse commerciale en heure de pointe	-	-	augmentation	-	-
	Part des TC et modes doux pour les déplacements domicile-travail			augmentation		
	Nombre de place de stationnement en P+R	-	-	-		
	Taux d'occupation des P+R	-		augmentation		
	Sécurisation de la pratique du vélo			augmentation		
Evolution du trafic automobile			diminution			

V. Un projet urbain privilégiant un urbanisme des courtes distances ?



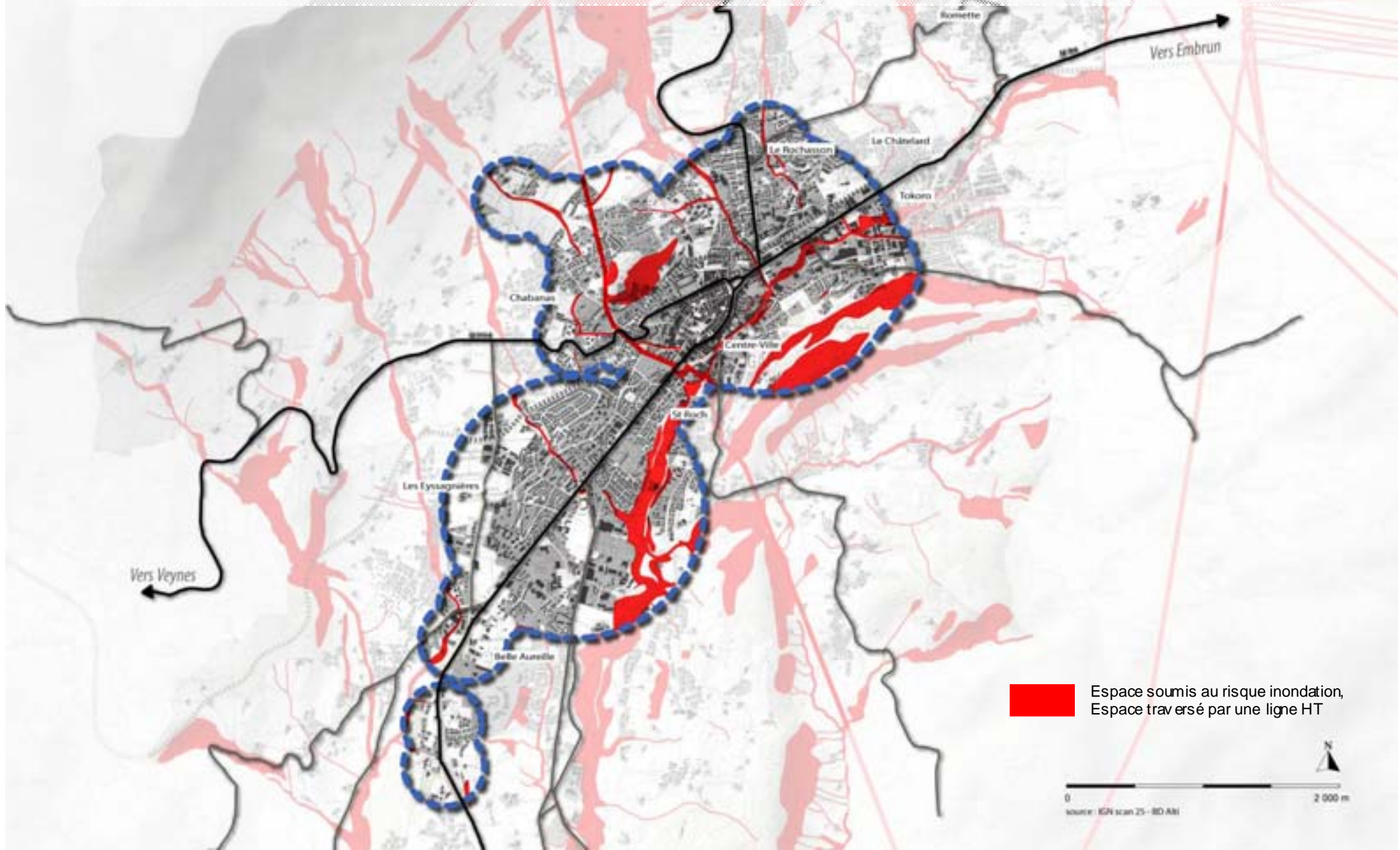
Objectifs cadres des scénarios de développement

- > Prioriser le développement dans les secteurs de proximité (équipements, services, TC)
- > Optimiser le tissu urbain existant compris dans ces secteurs (division parcellaire, identification des espaces mutables - dents creuses, friches urbaines, ...)
- > Identifier des espaces d'extension maîtrisés
- > Concevoir des espaces urbains associant mixité et densité (diversité des formes urbaines et de la typologie des logements, diversité des fonctions) afin de limiter le nombre et la distance des déplacements

Identifier des secteurs de réinvestissement urbain et d'extension

Etape 1

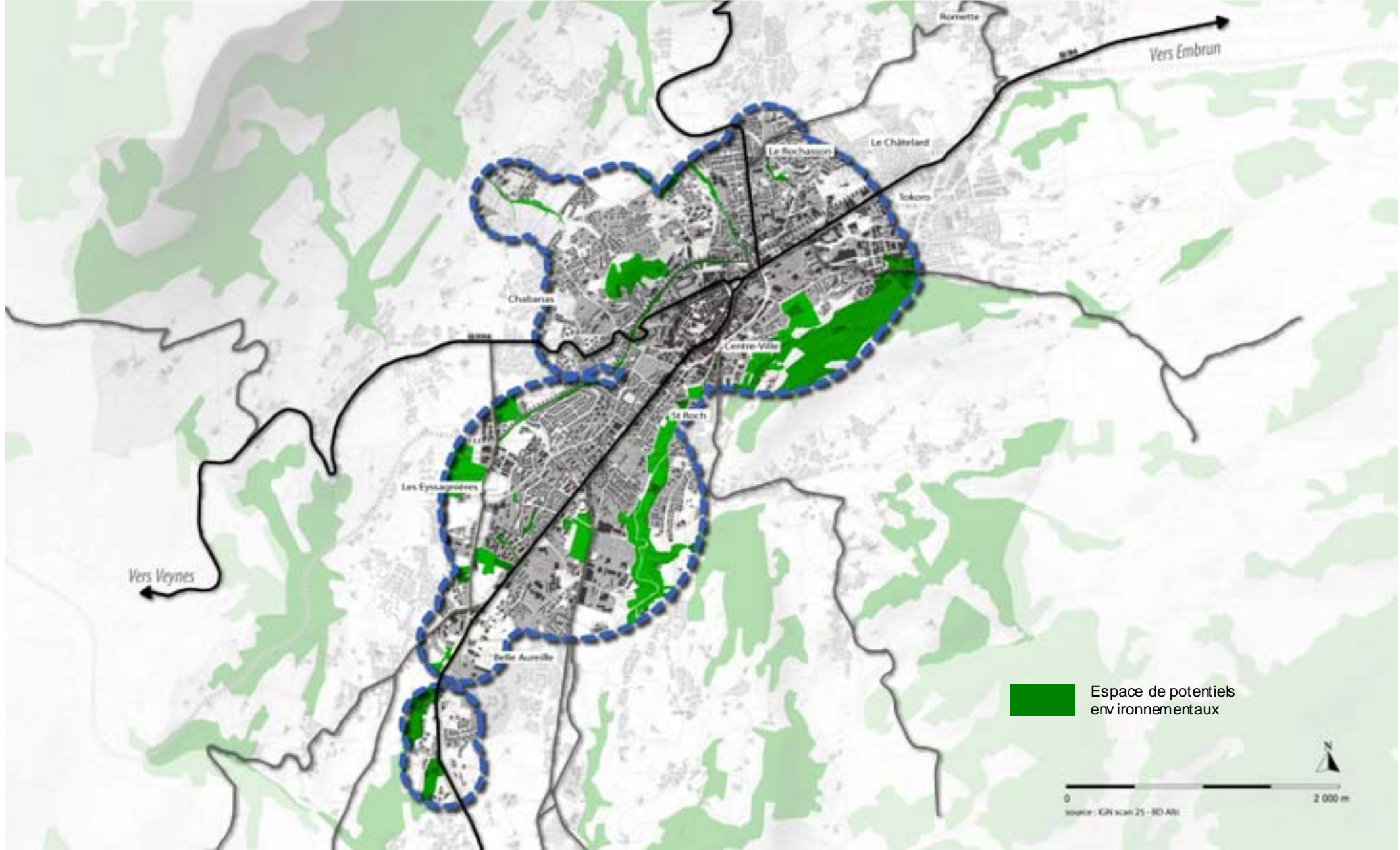
- > Localisation des espaces soumis au risque inondation,
- > Localisation des espaces traversés par des lignes à haute tension.



Identifier des secteurs de réinvestissement urbain et d'extension

Etape 2:

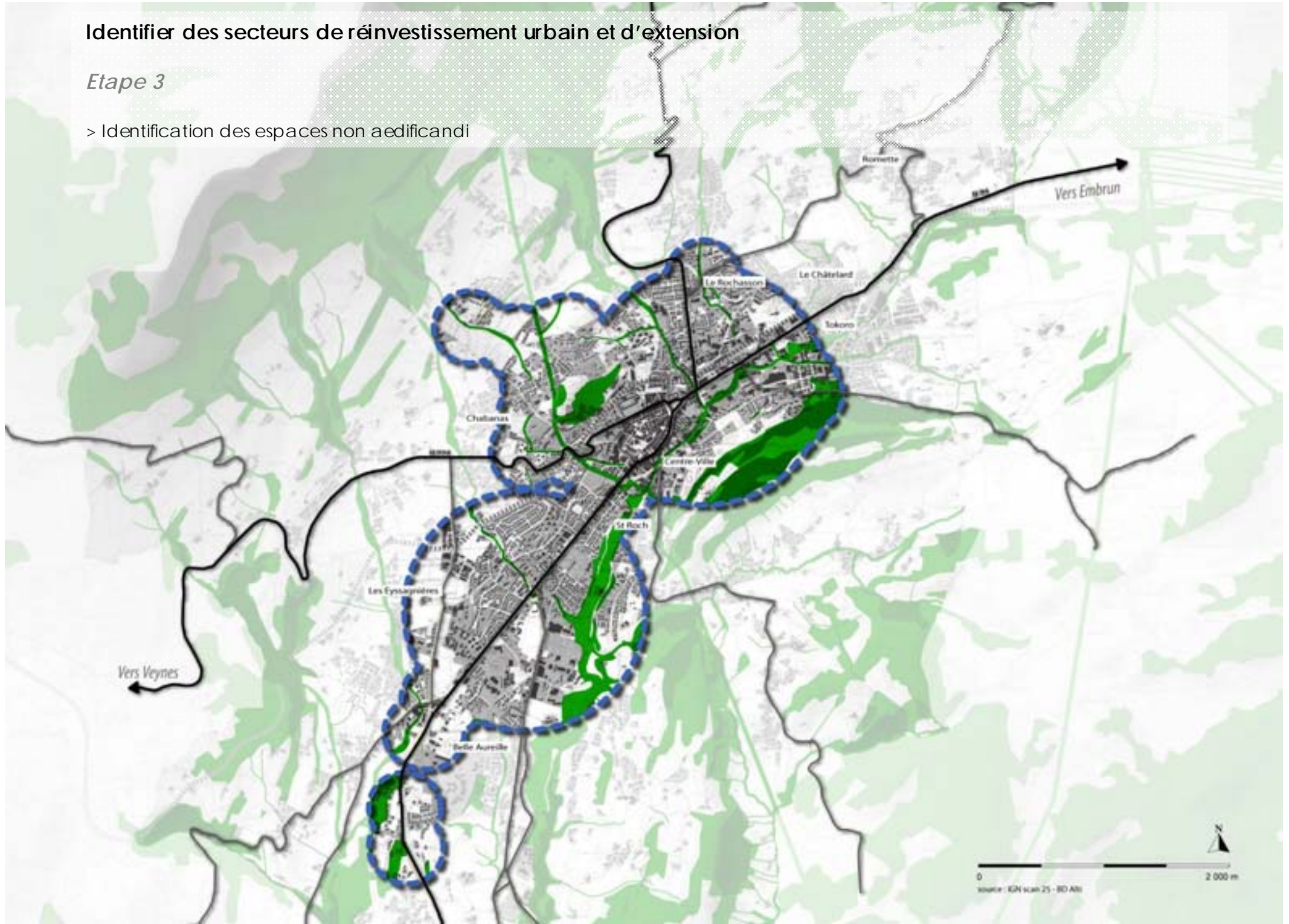
> Identification des espaces de potentiels environnementaux (accueil habitat prioritaire, corridor biologique, etc...)



Identifier des secteurs de réinvestissement urbain et d'extension

Etape 3

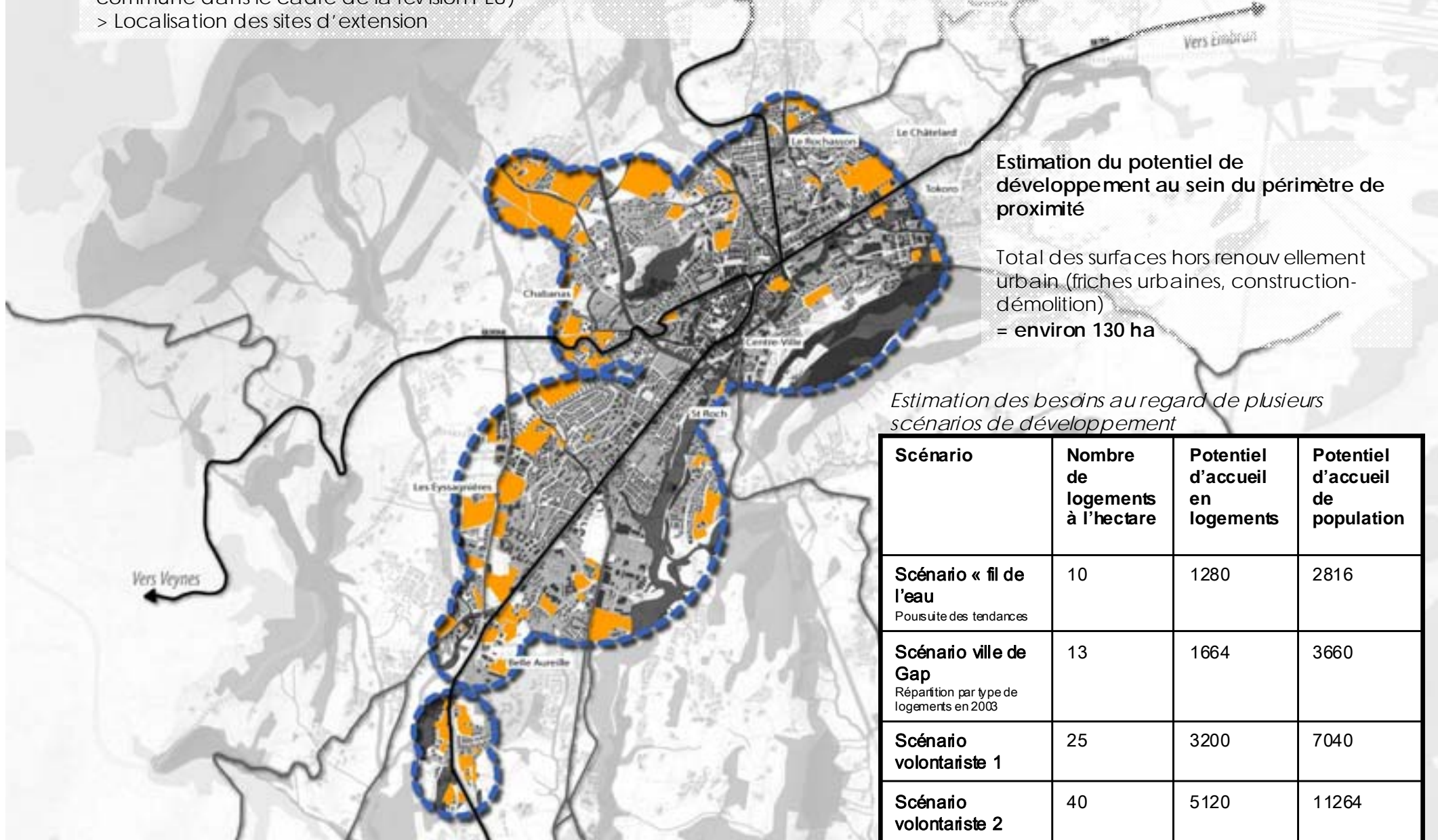
> Identification des espaces non aedificandi



Identifier des secteurs de réinvestissement urbain et d'extension

Etape 4

- > Identification des espaces de réinvestissement urbain (localisation des espaces mutables – travail fin à mener à l'échelle de la commune dans le cadre de la révision PLU)
- > Localisation des sites d'extension



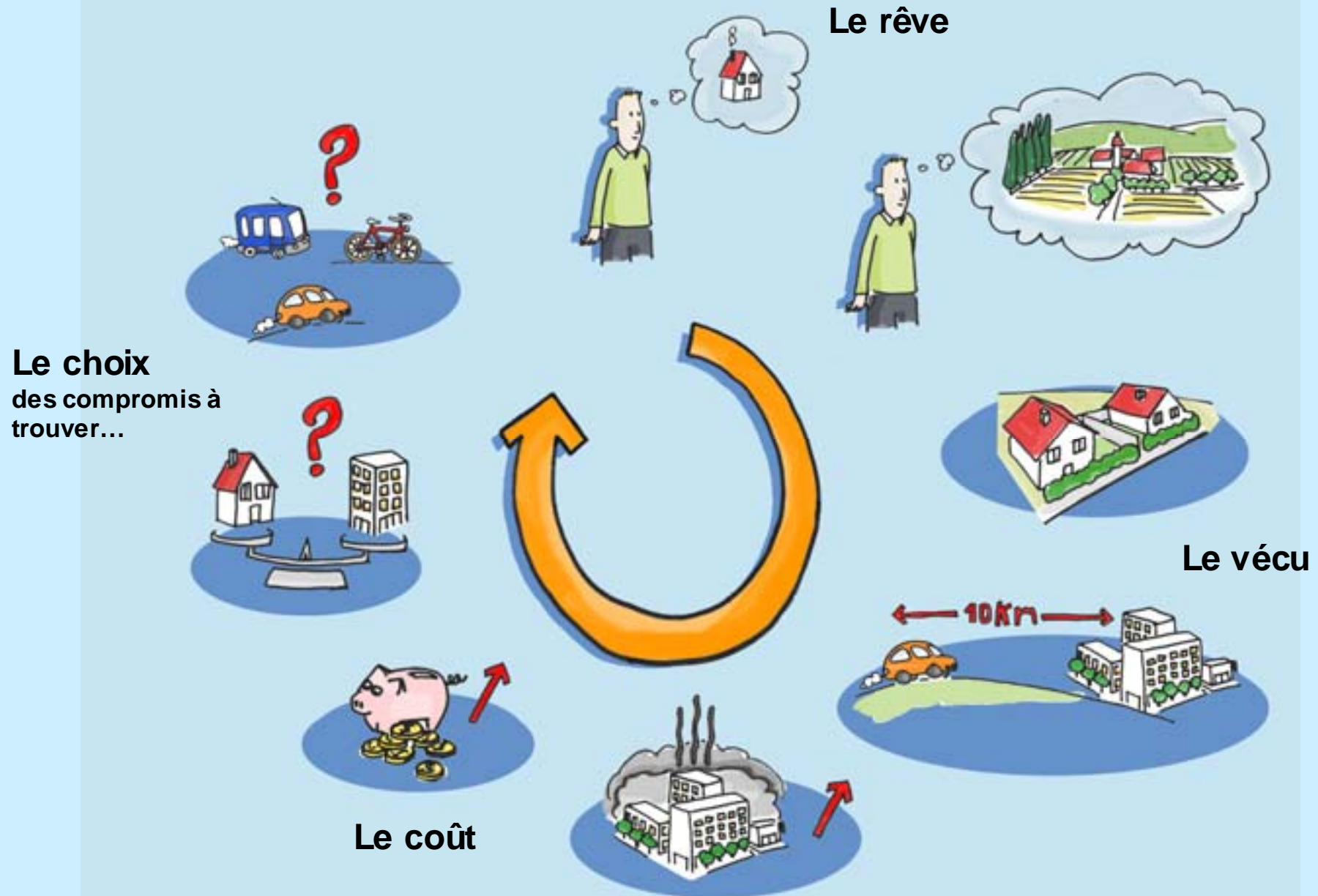
Estimation du potentiel de développement au sein du périmètre de proximité

Total des surfaces hors renouvellement urbain (friches urbaines, construction-démolition)
= environ 130 ha

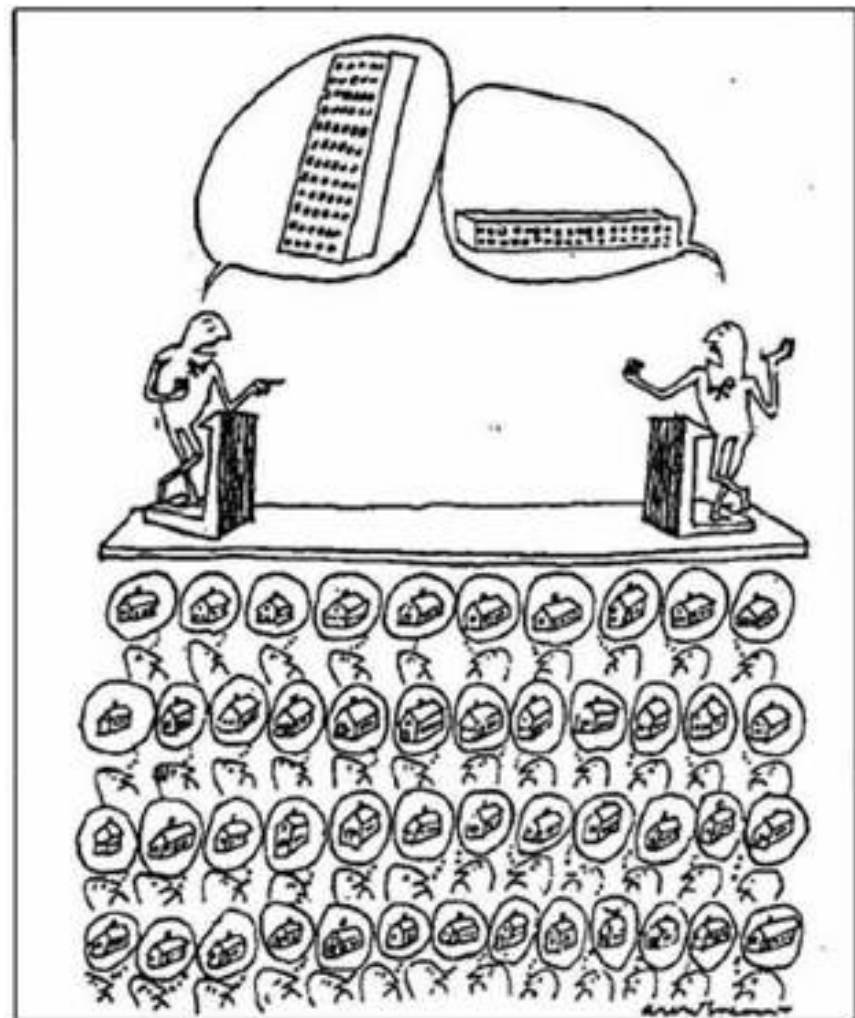
Estimation des besoins au regard de plusieurs scénarios de développement

Scénario	Nombre de logements à l'hectare	Potentiel d'accueil en logements	Potentiel d'accueil de population
Scénario « fil de l'eau » Poursuite des tendances	10	1280	2816
Scénario ville de Gap Répartition par type de logements en 2003	13	1664	3660
Scénario volontariste 1	25	3200	7040
Scénario volontariste 2	40	5120	11264

CONCLUSION



Présenter des alternatives aux modes
d'habiter caricaturaux



Prochaine étape...















