



RÉGION
Nouvelle-Aquitaine

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



SRADDET

*Ensemble, imaginons
la Nouvelle-Aquitaine*

Liste des règles
générales envisagées
Version du 17/12



nouvelle-aquitaine.fr

Investissons aujourd'hui, dessinons demain



Règles générales envisagées

SRADDET Nouvelle-Aquitaine

Document de travail – version du 17 décembre 2018

Les règles générales contribuent à l'atteinte des objectifs régionaux.

*Leur intérêt réside dans leur plus grande force prescriptive, puisque devront se rendre **compatibles** avec elles un certain nombre de documents de planification :*

- *Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT),*
- *Plans Locaux d'urbanisme (PLU) ou documents en tenant lieu,*
- *Chartes de Parcs Naturels Régionaux,*
- *Plans de Déplacements Urbains (PDU),*
- *Plans Climat-Air-Energie Territoriaux (PCAET).*

*Ainsi, les règles rendent la stratégie régionale **plus opérationnelle**, leur forme diffère des objectifs car elles sont plus précises, et s'adressent directement à une catégorie d'acteurs du territoire.*

Pour autant, l'exercice de conception des règles est difficile, car la notion est fortement cadrée par le législateur :

- *La règle doit respecter les compétences des autres collectivités et de l'Etat*
- *La règle ne peut pas répéter ou à l'inverse outrepasser la loi*
- *La règle ne peut pas imposer une charge financière d'investissement ou de fonctionnement récurrente*

Aussi, sous réserve de validité juridique, sont listées ci-après la trentaine de règles envisagées à ce stade après travail des directions sectorielles et concertation avec les acteurs régionaux.

NB : pour mémoire, tous les objectifs ne font pas l'objet de règles.



Règle n°1 (volet transversal, équilibre et égalité des territoires)

Les complémentarités inter-territoriales sont identifiées et organisées par les documents de planification.

- Objectif visé : *Mettre le partenariat et la réciprocité au cœur des relations entre territoires*, via des documents de planification fléchant les sujets de coordination et de coopération potentiellement bénéfiques entre territoires (alimentation, énergie, mobilités, équipements...).

Règle n°2 (gestion économe de l'espace, équilibre et égalité des territoires)

Les SCoT, et en l'absence les PLU(i), proposent l'organisation et la hiérarchisation de l'armature territoriale, intégrant l'appareil commercial, les équipements et les services en lien avec les territoires voisins. Cette armature est construite en cohérence avec l'armature régionale.

- Objectif visé : *Conforter les villes et les bourgs dans l'animation de leurs espaces de vie du quotidien*, en adaptant au mieux l'offre commerciale, d'équipements et de services aux besoins actuels et projetés, à l'échelle des bassins de vie. L'enjeu sous-jacent est la limitation de l'étalement urbain et des situations de concurrence. L'armature régionale définit en amont la maille des villes et bourgs les plus structurants dans une vision d'équilibre des territoires.

Règle n°3 (gestion économe de l'espace)

Les territoires organisent prioritairement leur développement urbain dans l'enveloppe urbaine existante.

- Objectif visé : *Réduire de 50% la consommation d'espace*, pour préserver les espaces agricoles et naturels, mais aussi *Reconquérir les centres-bourgs et les centres-villes*, en limitant l'étalement l'urbain (recentrage du développement dans le tissu urbain existant).

Règle n°4 (gestion économe de l'espace)

Les territoires font des friches des espaces de réinvestissement privilégiés.

- Objectif visé : *Réduire de 50% la consommation d'espace*, en favorisant la reconquête des friches (notamment en cœur de ville ou de bourg).



Règle n°5 (gestion économe de l'espace, équilibre et égalité des territoires)

Les territoires organisent essentiellement le développement des surfaces commerciales dans les centralités et les zones commerciales existantes.

- Objectif visé : *Reconquérir les centres-bourgs et les centres-villes, lieux essentiels au lien social, mais aussi Réduire de 50% la consommation d'espace, en limitant fortement le développement de l'offre commerciale de périphérie, au bénéfice des centralités.*

Règle n°6 (gestion économe de l'espace, équilibre et égalité des territoires)

Les administrations, équipements structurants et services au public sont prioritairement implantés et maintenus dans les centres-villes et les centres-bourgs.

- Objectif visé : *Reconquérir les centres-bourgs et les centres-villes, lieux essentiels au lien social, en évitant que les employeurs publics, les équipements et autres services générateurs de flux ne s'installent en périphérie ou à l'extérieur des villes et bourgs.*

Règle n°7 (gestion économe de l'espace, équilibre et égalité des territoires)

Des diagnostics et stratégies intégrés sont conçus pour conforter et revitaliser les centres-villes et centres-bourgs

- Objectif visé : *Reconquérir les centres-bourgs et les centres-villes, lieux essentiels au lien social, en demandant aux documents de planification de réaliser un diagnostic de la vitalité de leurs centres, suivi d'un projet global visant à penser de manière combinée les solutions à apporter aux maux identifiés : mobilité, services, commerce, logement, espace public...*

Règle n°8 (équilibre et égalité des territoires)

Les territoires favorisent, au sein des enveloppes urbaines existantes, l'intensification du développement urbain à proximité des points d'arrêts desservis par une offre structurante en transport collectif.

- Objectif visé : *Assurer la cohérence entre l'urbanisation, l'offre de mobilité et les réseaux et équipements existants, par une concentration des fonctions urbaines synonyme de proximité pour les habitants, d'efficacité des politiques publiques, de soutien aux centralités, et de développement des mobilités alternatives à l'automobile.*



Règle n°9 (infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports, équilibre et égalité des territoires)

Les réseaux de transport publics locaux sont organisés en cohérence avec le réseau structurant défini par la Région et dans la recherche d'une optimisation des connexions entre les lignes de transport.

- Objectif visé : *Consolider la gouvernance et la coopération pour offrir une mobilité « sans couture »*, en demandant aux réseaux de transports publics locaux de s'articuler avec le réseau régional structurant (trains et cars principalement), en termes de complémentarité du maillage et de bonne connexion des lignes.

Règle n°10 (infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports)

Dans le cas de plans de déplacements urbains (PDU) limitrophes, chacun des PDU inclut un diagnostic des interfaces transport entre les territoires concernés.

- Objectif visé : *Consolider la gouvernance et la coopération pour offrir une mobilité « sans couture »*, en identifiant les dysfonctionnements potentiels dans l'organisation de la mobilité locale, et ce afin d'amorcer un travail conjoint sur les interfaces entre territoires.

Règle n°11 (infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports)

Le développement des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), existants ou en projet, s'accompagne d'une identification des espaces dédiés à l'intermodalité.

- Objectif visé : *Réinventer les gares et pôles d'échanges*, en préservant le foncier nécessaire au maintien et au développement de la fonction de connexion entre modes et réseaux de transports de voyageurs.

Règle n°12 (infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports)

Les autorités organisatrices de la mobilité recherchent la compatibilité de leurs outils de distribution de billets et d'informations voyageurs avec ceux portés par le syndicat mixte intermodal régional.

- Objectif visé : *Consolider la gouvernance et la coopération pour offrir une mobilité « sans couture »*, à travers la bonne intégration de cet enjeu de coordination de la billettique et des systèmes d'information dans les Plans de Déplacements Urbains.



Règle n°13 (infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports)

Les stratégies locales de déplacements intègrent tous les services de mobilité, y compris ceux ne dépendant pas des autorités organisatrices (covoiturage, auto-partage, services librement organisés...).

- Objectif visé : *Mettre en œuvre un panel de solutions de mobilité sur l'ensemble du territoire régional et en particulier sur les territoires fragiles mal desservis, en élargissant les PDU ou documents de planification à des offres qui méritent d'être considérées comme faisant partie de l'offre globale au service des voyageurs.*

Règle n°14 (infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports)

L'amélioration de l'accès aux sites touristiques nécessite l'identification de ceux pouvant faire l'objet d'une desserte alternative à l'automobile et pour lesquels des produits tarifaires combinés intégrant le transport vers/depuis ces sites pourraient être développés.

- Objectif visé : *Développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture solo, en favorisant l'accessibilité autre qu'automobile des secteurs touristiques, en particulier les plus fréquentés (le littoral...). Avec pour conséquence une diminution de la congestion mais aussi la préservation de l'attractivité de ces territoires.*

Règle n°15 (infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports)

Un réseau dédié aux modes actifs est élaboré par les territoires, en cohérence et complémentarité avec les schémas de planification des itinéraires cyclables régionaux, nationaux, ou européens.

- Objectif visé : *Développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture solo, en planifiant à l'échelle des Schémas de cohérence territoriale, et à l'échelle des Plans locaux d'urbanisme, un maillage de pistes cyclables et piétonnes. Articulé avec les véloroutes et voies vertes, ce réseau visera la continuité, la sécurité et la fluidité des déplacements par modes actifs (marche et vélo).*



Règle n°16 (infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports)

Les plans de déplacements urbains (PDU) développent les zones de circulation apaisée pour faciliter l'accès aux pôles d'échanges multimodaux (PEM) et aux équipements publics par les modes actifs.

- Objectif visé : *Développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture solo, mais aussi Réinventer les gares et les pôles d'échange, en favorisant l'usage de la marche et du vélo, ainsi que le rabattement des voyageurs vers les modes collectifs à travers un meilleur accès aux pôles d'échanges multimodaux.*

Règle n°17 (infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports, pollution de l'air)

Dans les zones congestionnées, les aménagements d'infrastructures routières structurantes privilégieront l'affectation de voies pour les lignes express de transports collectifs et pour le covoiturage.

- Objectif visé : *Développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture solo et Résorber le nœud routier de la métropole, avec la mise en place d'offres de transport alternatives qui soient plus attractives du point de vue du temps de parcours, contribuant à réduire le trafic automobile.*

Règle n°18 (infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports)

Le développement d'une chaîne logistique durable nécessite d'une part l'identification et la protection des zones logistiques et de distribution des marchandises, et d'autre part de garantir leur bon fonctionnement.

- Objectif visé : *Structurer la chaîne logistique des marchandises, en sauvegardant les emprises nécessaires aux fonctions logistiques, notamment en zone urbaine, tout en intégrant davantage les équipements qui leur sont liés dans leur milieu (nuisances, accès...).*

Règle n°19 (infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports)

Le développement des plateformes multimodales nécessite l'identification d'emprises foncières à préserver en y intégrant les enjeux d'accessibilité ferroviaire et routière.

- Objectif visé : *Structurer la chaîne logistique des marchandises, et Réduire les trafics poids lourds en transit international, en pérennisant les capacités de développement des infrastructures indispensables au report modal des marchandises de la route vers le fer et le maritime (ports maritimes et fluviaux, aéroports, chantiers de transport combiné, gares de triage, cours de marchandises).*



Règle n°20 (protection et restauration de la biodiversité)

Les documents de planification doivent lors de l'identification des continuités écologiques de leur territoire (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques) à leur échelle :

- 1- intégrer en tant que réservoirs de biodiversité ou corridors écologiques, les espaces obligatoires prévus dans les Orientations Nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques,**
 - 2- prendre en compte les enjeux régionaux de continuités écologiques définis dans la synthèse de l'état des lieux, en caractérisant les continuités de leur territoire sur la base des sous trames précisées et cartographiées à l'échelle 1/150 000 dans l'objectif 41 et, justifier de leur prise en compte.**
- Objectif visé : *Préserver et restaurer les continuités écologiques*, en assurant une bonne appropriation de la trame écologique régionale par les acteurs des territoires, et une bonne intégration/déclinaison dans leurs stratégies de développement.

Règle n°21 (protection et restauration de la biodiversité)

Les projets d'aménagements (bâtiment, infrastructure, équipement, etc.) sont à éviter dans les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques définis localement ou à défaut dans ceux cartographiés dans l'atlas régional au 1/ 150 000 dans l'objectif 41.

- Objectif visé : *Préserver et restaurer les continuités écologiques*, en demandant aux projets susceptibles de perturber les espèces naturelles d'éviter au maximum les zones d'intérêt écologique identifiées. La préservation des paysages est un autre effet visé par la règle.

Règle n°22 (protection et restauration de la biodiversité)

Les documents de planification qui identifient des secteurs voués à l'urbanisation devront y prévoir des principes d'aménagement visant à préserver la fonctionnalité des écosystèmes, la biodiversité et le paysage.

- Objectif visé : *Préserver et restaurer la biodiversité pour enrayer son déclin, Préserver et restaurer la qualité des paysages et leur diversité*, en prévoyant pour les projets d'urbanisation des principes d'aménagement limitant les impacts paysagers et les obstacles à la biodiversité (organisation du bâti, traitement des espaces non bâtis...).



Règle n°23 (protection et restauration de la biodiversité)

La préservation de la nature en ville et des continuités écologiques sera recherchée par la définition d'un coefficient de biotope pouvant être sectorisé et adapté aux enjeux en présence.

- Objectif visé : *Préserver et restaurer la biodiversité pour enrayer son déclin, Développer la Nature et l'agriculture en ville*, en définissant dans les documents d'urbanisme un indicateur de mesure de la place de la nature. La création de ce coefficient permettrait aux acteurs du territoire de bénéficier d'informations sur l'évolution de la nature en ville dans le temps, et ce afin qu'ils puissent se fixer des ambitions chiffrées de préservation voire d'amélioration.

Règle n°24 (Prévention et gestion des déchets)

Les documents d'urbanisme prévoient les emplacements nécessaires aux installations de transit, de tri, de préparation, de valorisation et d'élimination des déchets, dès lors que les besoins sont identifiés et transmis à l'autorité chargée de la procédure.

- Objectif visé : *Adapter la capacité et la localisation des installations de traitement des déchets*, en assurant un maillage efficace du territoire en équipements de gestion des déchets, notamment les déchets d'emballage, les biodéchets, les déchets du secteur des bâtiments et travaux publics.

Règle n°25 (Changement climatique)

Les documents de planification et d'urbanisme devront intégrer la ressource en eau en qualité et en quantité en favorisant les économies d'eau, la réduction des ruissellements, la récupération des eaux pluviales, la réutilisation des eaux grises et la préservation des zones tampons.

- Objectif visé : *Garantir la ressource en eau en quantité et qualité, Valoriser les eaux pluviales et les eaux grises dans l'aménagement*, en promouvant des dispositions d'urbanisme telles que la limitation de l'imperméabilisation, la préservation des zones tampons et le développement de systèmes de récupération des eaux.



Règle n°26 (Changement climatique, pollution de l'air, maîtrise et valorisation de l'énergie)

L'isolation thermique par l'extérieur (ITE) des bâtiments est facilitée.

- Objectif visé : *Réduire les consommations d'énergie des et dans les bâtiments*, en demandant aux dispositions des règlements d'urbanisme de favoriser les travaux d'isolation thermique par l'extérieur des bâtiments (règles d'emprise au sol, de hauteur, d'implantation et de revêtement des bâtiments).

Règle n°27 (Changement climatique, pollution de l'air, maîtrise et valorisation de l'énergie)

Le principe de l'orientation bioclimatique est intégré dans tout projet d'urbanisme et pour toute nouvelle construction, réhabilitation ou extension d'une construction existante.

- Objectif visé : *Réduire les consommations d'énergie des et dans les bâtiments*, en favorisant dans les documents d'urbanisme les principes, simples et sans coût, de « bioclimatie » (orientation des bâtiments optimale pour suivre la course du soleil).

Règle n°28 (Changement climatique, pollution de l'air, maîtrise et valorisation de l'énergie)

L'intégration des équipements d'énergie renouvelable solaires dans la construction est facilitée et encouragée.

- Objectif visé : *Valoriser toutes les ressources locales pour multiplier et diversifier les unités de production d'énergie renouvelable*, via des dispositions des documents d'urbanisme incitatives (comme le bonus de constructibilité) pour l'implantation d'installations solaires.

Règle n°29 (Changement climatique, pollution de l'air, maîtrise et valorisation de l'énergie)

L'optimisation des installations solaires thermiques et photovoltaïques sur les bâtiments est améliorée par une inclinaison adaptée de la toiture.

- Objectif visé : *Valoriser toutes les ressources locales pour multiplier et diversifier les unités de production d'énergie renouvelable*, grâce à des règlements d'urbanisme optimisant l'inclinaison des toitures. En effet, cet aspect des constructions conditionne largement le rendement annuel des installations solaires.



Règle n°30 (Changement climatique, pollution de l'air, maîtrise et valorisation de l'énergie)

Les unités de production d'électricité photovoltaïque sont développées prioritairement sur les surfaces artificialisées non bâties, offrant une multifonctionnalité à ces espaces.

- Objectif visé : *Valoriser toutes les ressources locales pour multiplier et diversifier les unités de production d'énergie renouvelable, mais aussi Réduire de 50% la consommation d'espace, en privilégiant l'implantation d'installations photovoltaïques dans les espaces déjà artificialisés. Cela passe par l'identification des surfaces à potentiel (notamment les aires de stationnement automobile) dans les documents d'urbanisme.*

Règle n°31 (Changement climatique, pollution de l'air, maîtrise et valorisation de l'énergie)

L'installation des réseaux de chaleur et de froid couplés à des unités de production d'énergie renouvelable est facilitée.

- Objectif visé : *Développer les réseaux de chaleur, à toutes les échelles territoriales, en accompagnement de la densification urbaine, pour améliorer l'exemplarité énergétique des villes et des bourgs. Les documents d'urbanisme y contribuent par la compacité du développement urbain, mais aussi par la sauvegarde d'emprises nécessaires aux équipements de production et de distribution de la chaleur.*

Règle n°32 (Changement climatique, pollution de l'air, maîtrise et valorisation de l'énergie)

L'implantation des infrastructures de production, distribution et fourniture en énergie renouvelable (Biogaz, hydrogène, électricité) pour les véhicules de transport de marchandises et de passagers est planifiée et organisée à l'échelle des intercommunalités, en collaboration avec la Région et l'Etat.

- Objectif visé : *Développer les infrastructures de diffusion et de production d'énergie renouvelable pour les nouvelles motorisations, en localisant dans les documents d'urbanisme les lieux potentiels d'implantation, et ce afin de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre issues du secteur des transports.*

Règle n°33 (Changement climatique, pollution de l'air, maîtrise et valorisation de l'énergie)

Le rafraîchissement passif est mis en œuvre dans les systèmes urbains denses.

- Objectif visé : *Réduire la vulnérabilité des territoires par la prise en compte dans les documents de planification et d'urbanisme des risques climatiques, à travers des politiques d'aménagement rendant la forte chaleur plus supportable en ville (déméralisation, végétalisation et usage de matériaux réfléchissants).*



Règle n°34 (Changement climatique)

Les documents de planification et d'urbanisme anticipent les évolutions de la bande côtière et réduisent les risques côtiers.

- *Objectif visé : Réduire la vulnérabilité des territoires / Définir et appliquer les stratégies locales d'adaptation et de prévention des risques / Reconquérir et renaturer les espaces naturels littoraux et rétro littoraux / Diversifier et adapter l'activité des secteurs touristiques face aux impacts du changement climatique, en demandant aux documents de planification des territoires concernés par l'érosion ou la submersion d'anticiper ces risques à horizon 2050 à minima (notamment à partir des données et stratégies existantes), et de définir en conséquence un projet de territoire permettant de s'y adapter au mieux.*

DOCUMENT DE TRAVAIL