



La démarche menée dans l'agglomération de Tours

Lyon - 8 novembre 2013



Ville de Notre Dame d'Oé

atu.

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

Certu



GRAND LYON

Plan

- ❑ La démarche SCOT et le contexte du territoire
- ❑ L'analyse des centralités
- ❑ La prise en compte de l'étoile ferroviaire dans le développement du territoire
- ❑ Les objectifs du SCOT et le projet adopté
- ❑ Exemple : Notre Dame d'Oé

La démarche SCoT et le contexte du territoire

Lyon - 8 novembre 2013



Certu



GRAND LYON

Démarche SCoT et contexte

Le calendrier

Validation périmètre : 2002

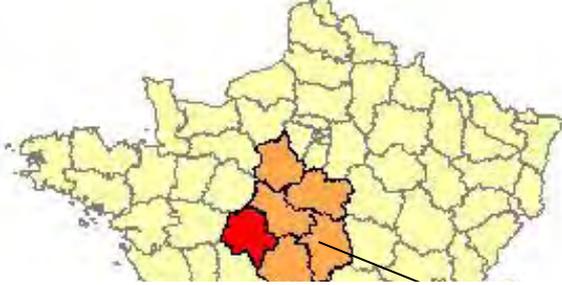
Diagnostic en 2 phases, suite aux élections de mars 2008 :

- Phase 1 : des commissions (« valoriser, résider, travailler, rayonner »). Les déplacements sont traités de manière transversale.
- Phase 2 : création commission « déplacements/infrastructures »

PADD : 2010 (*pré-PADD*) à fin 2011

DOO (*Document Orientations et Objectifs*) : 2012

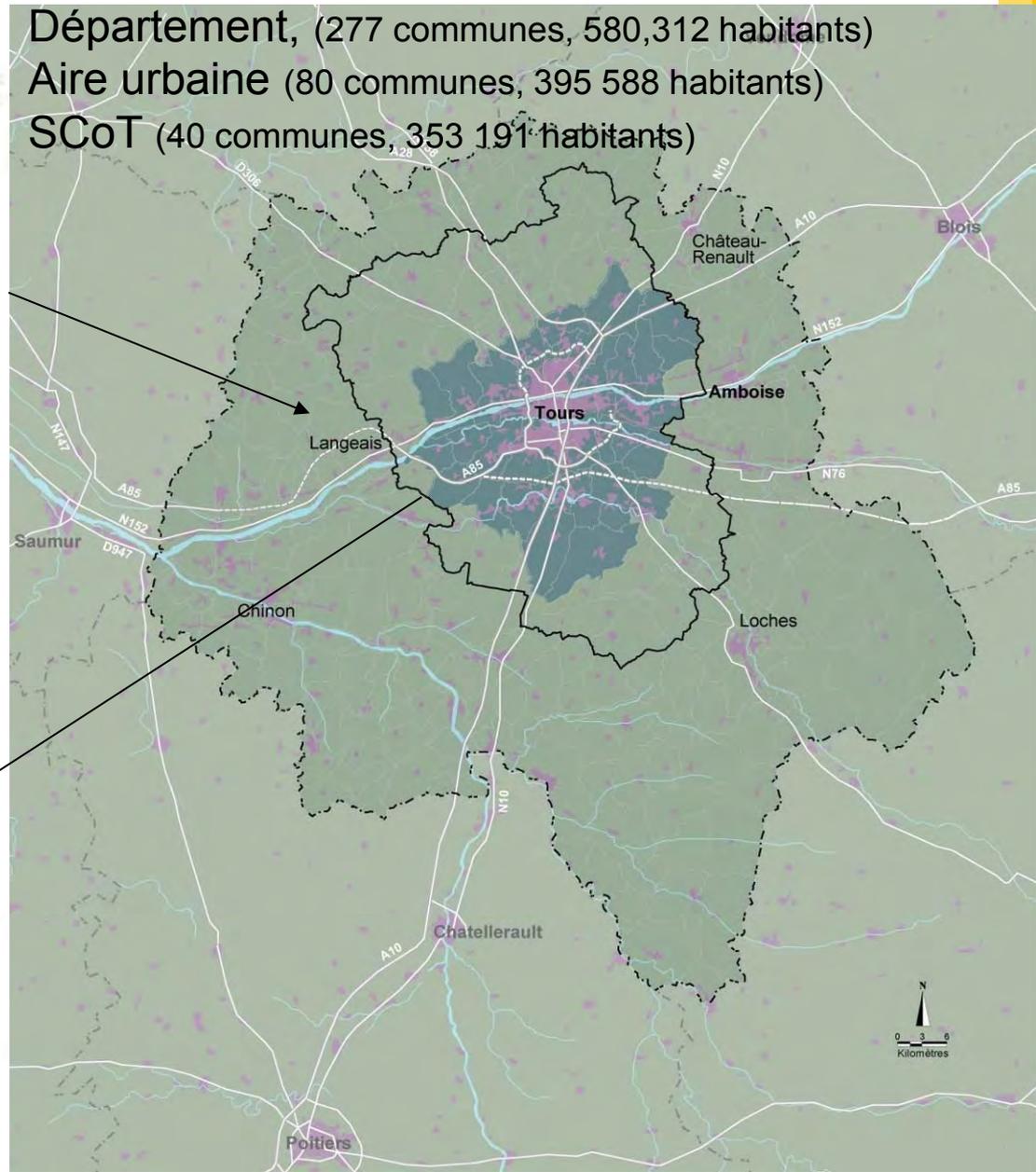
Approbation : 27 septembre 2013



Département, (277 communes, 580,312 habitants)
 Aire urbaine (80 communes, 395 588 habitants)
 SCoT (40 communes, 353 191 habitants)

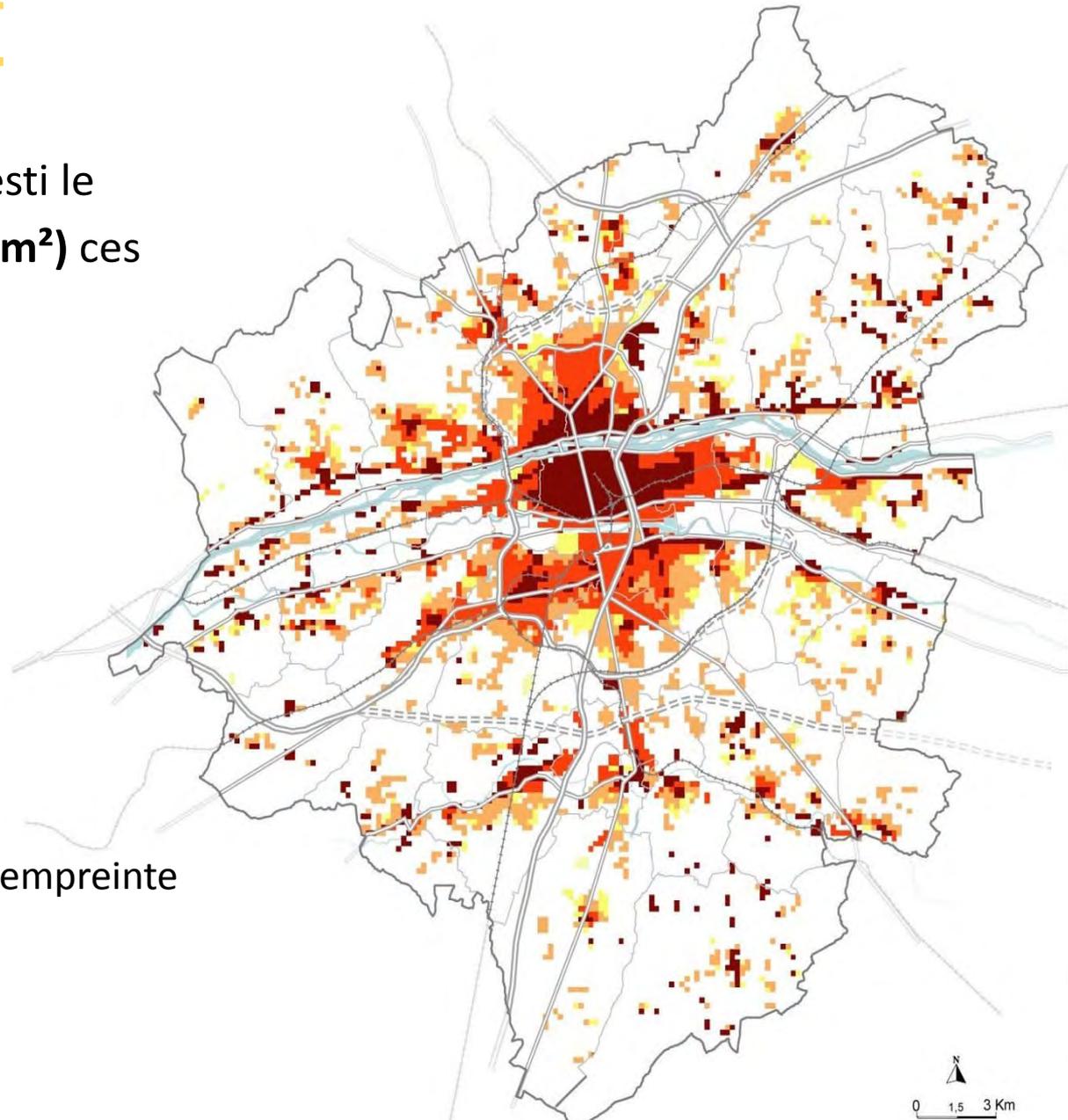


SITCAT	
Périmètre d'étude : le PTU	
<i>Etudes techniques nécessaires à la révision du Plan de Déplacements Urbains Janvier 2012</i>	
EPCI	
	CA Tour(s) Plus
	CC du Vouvrillon
	CC de l'Est Tourangeau
	CC du Val de l'Indre
	PTU



Démarche SCo

Comment avons nous investi le territoire (d'environ 800 km²) ces 50 dernières années ?



2010 : 200 km² urbanisés (empreinte urbaine + infrastructures)



Démarche

Un mode de développement de plus en plus consommateur d'espace

X 4

En 30 ans:

La surface urbanisée a doublé pour accueillir 24% de population en +

Hectares

Population

100



1954 : 326 m² / hab.

100

197

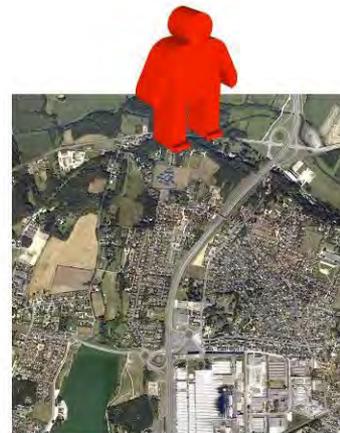


1975 : 397 m² / hab.

165

X 2

380



2005 : 603 m² / hab.

205

Démarche SCoT et

En terme de forme d'urbanisation

Habitat = 82 % de l'empreinte urbaine

Habitat pavillonnaire = 65 % de l'empreinte urbaine

-  collectif, individuel très dense
-  petit collectif, individuel dense
-  pavillonnaire

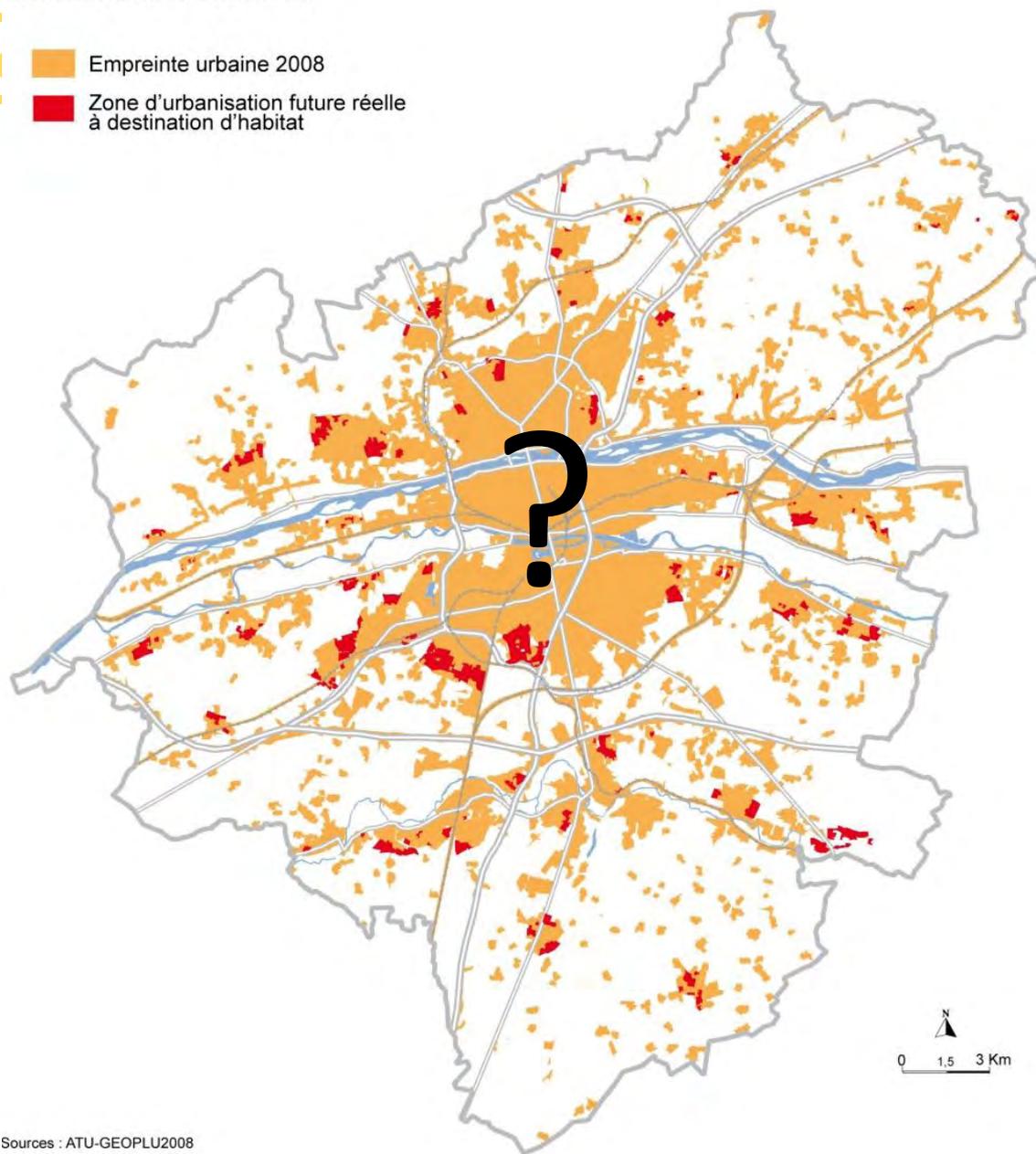


Démarche SCoT

...et future tels que le prévoit les documents d'urbanisme

Zone d'urbanisation future à destination d'habitat

- Empreinte urbaine 2008
- Zone d'urbanisation future réelle à destination d'habitat



Sources : ATU-GEOPLU2008

L'analyse des centralités

Lyon - 8 novembre 2013



Certu



GRAND LYON

Les centralités

La question fondamentale du SCOT :
quel développement (où, comment, combien) pour les centralités de demain ?

Prise en compte de 6 fonctions urbaines

Commerces, Équipements, Espaces publics, Nœuds d'infrastructures de transport,
Activités économiques (emploi), Habitat (densité)

Évaluation de :

- la polarité du lieu = fréquentation, rayonnement de l'ensemble des 6 fonctions urbaines
- +
• et de la mixité du lieu = diversité des fonctions urbaines à 250 m

= centralité

Les centralités

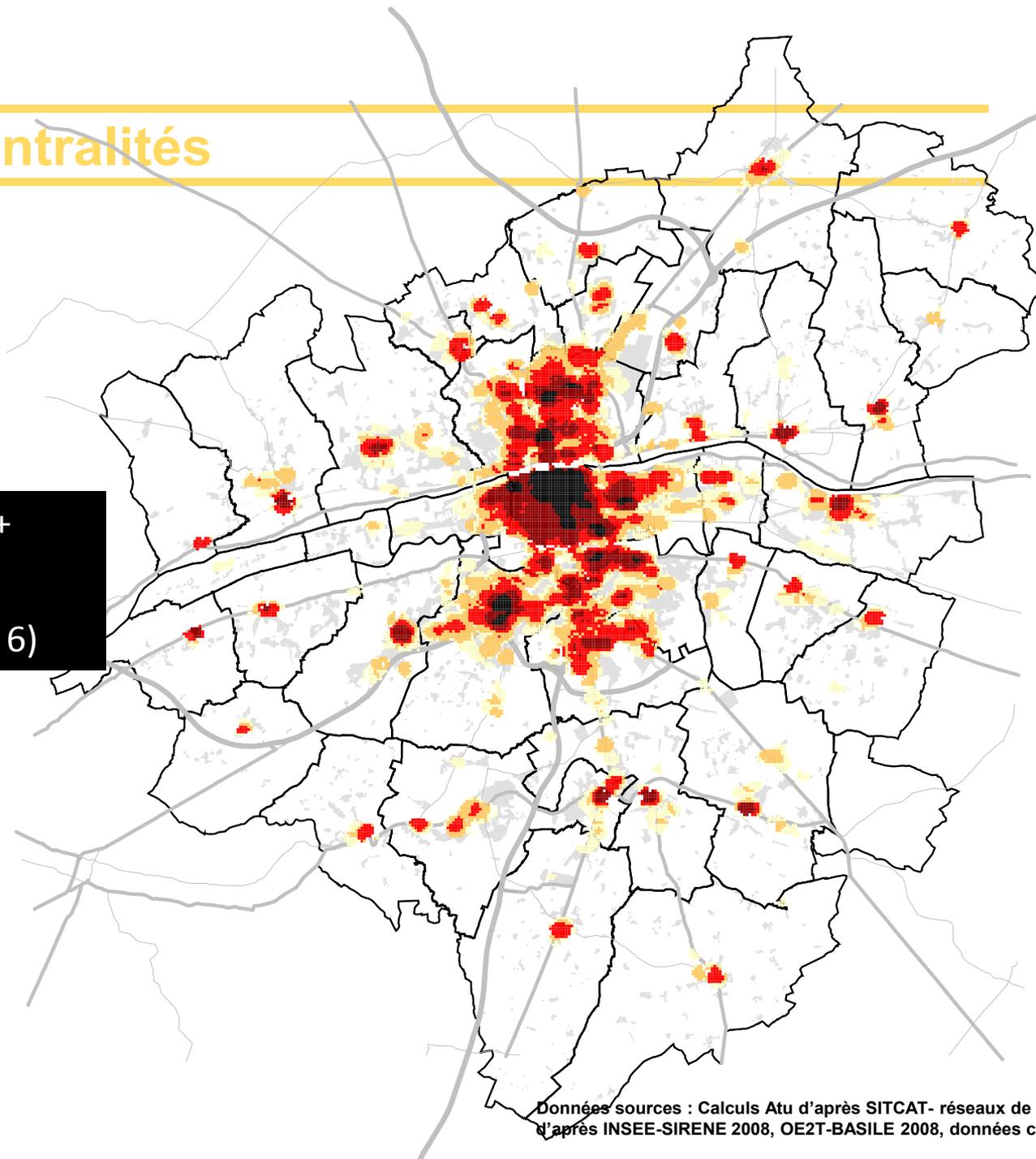
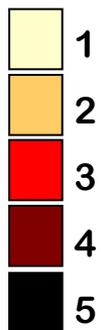
LA RESULTANTE

Commerces, équipements, espaces publics, TC, emplois, habitat

Polarité, Mixité, Centralité

Les centralités

Polarité (1 à 6) +
Mixité (1 à 6)
= 1 à 12 / 2 (1 à 6)



La prise en compte de l'étoile ferroviaire dans le développement du territoire

Lyon - 8 novembre 2013



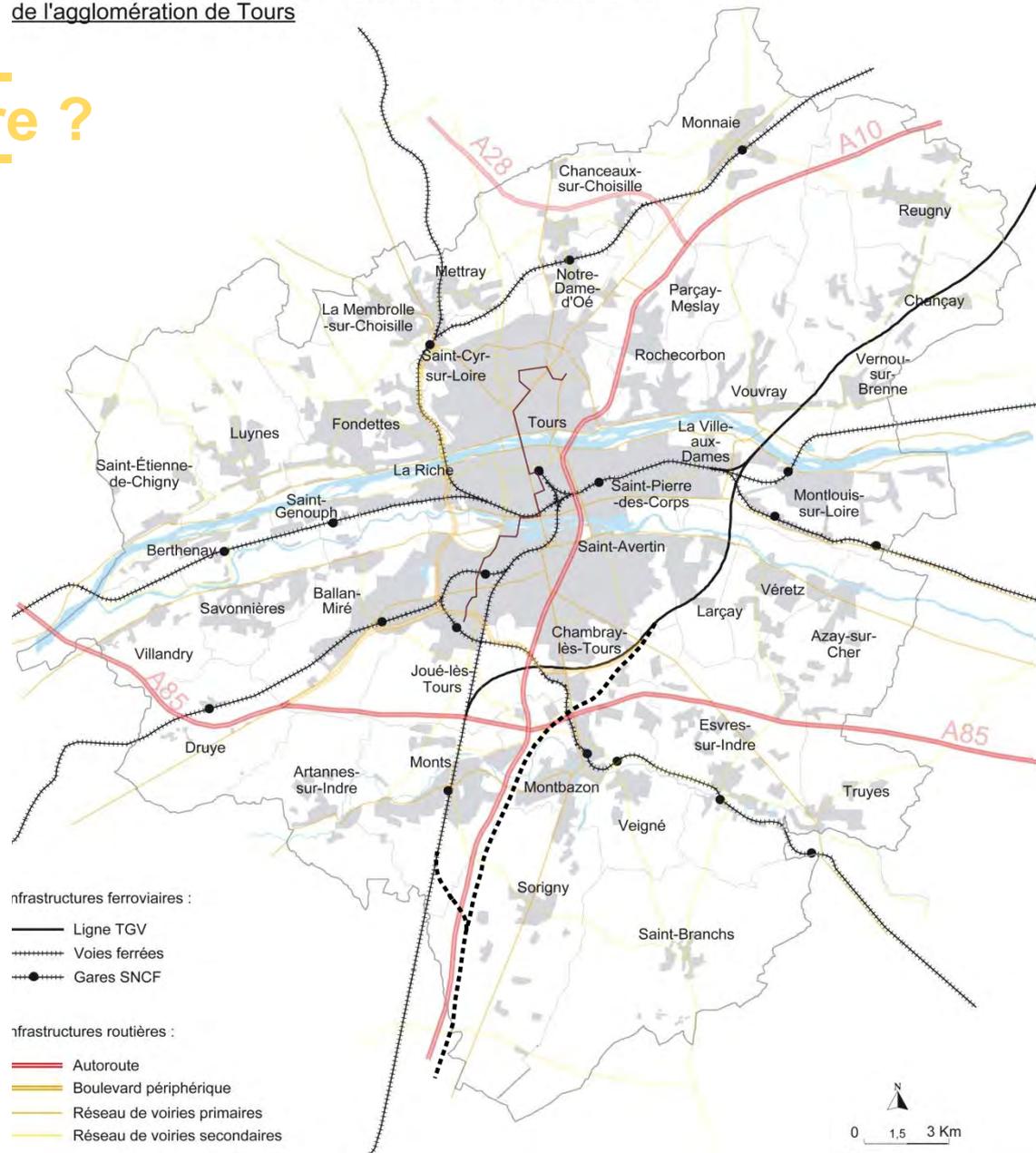
Certu



GRAND LYON

Pourquoi le ferroviaire ?

- 8 branches ferroviaires (*qualité inégale*)
+ LGV (*jusqu'à Tours*)
- 2 gares TGV + 16 gares TER...et quelques haltes ferroviaires en réflexion
- 3 coupures naturelles : Loire, Cher et Indre
- T1 en service depuis septembre 2013
- LGV SEA (*mise en service prévue en 2016-2017*)



Diagnostic de « proximité »

VOLET « URBANISTIQUE »

⇒ Souvent, des projets d'extensions urbaines en contradiction avec la localisation de la gare

VOLET « DESSERTE »

⇒ Une accessibilité principalement routière

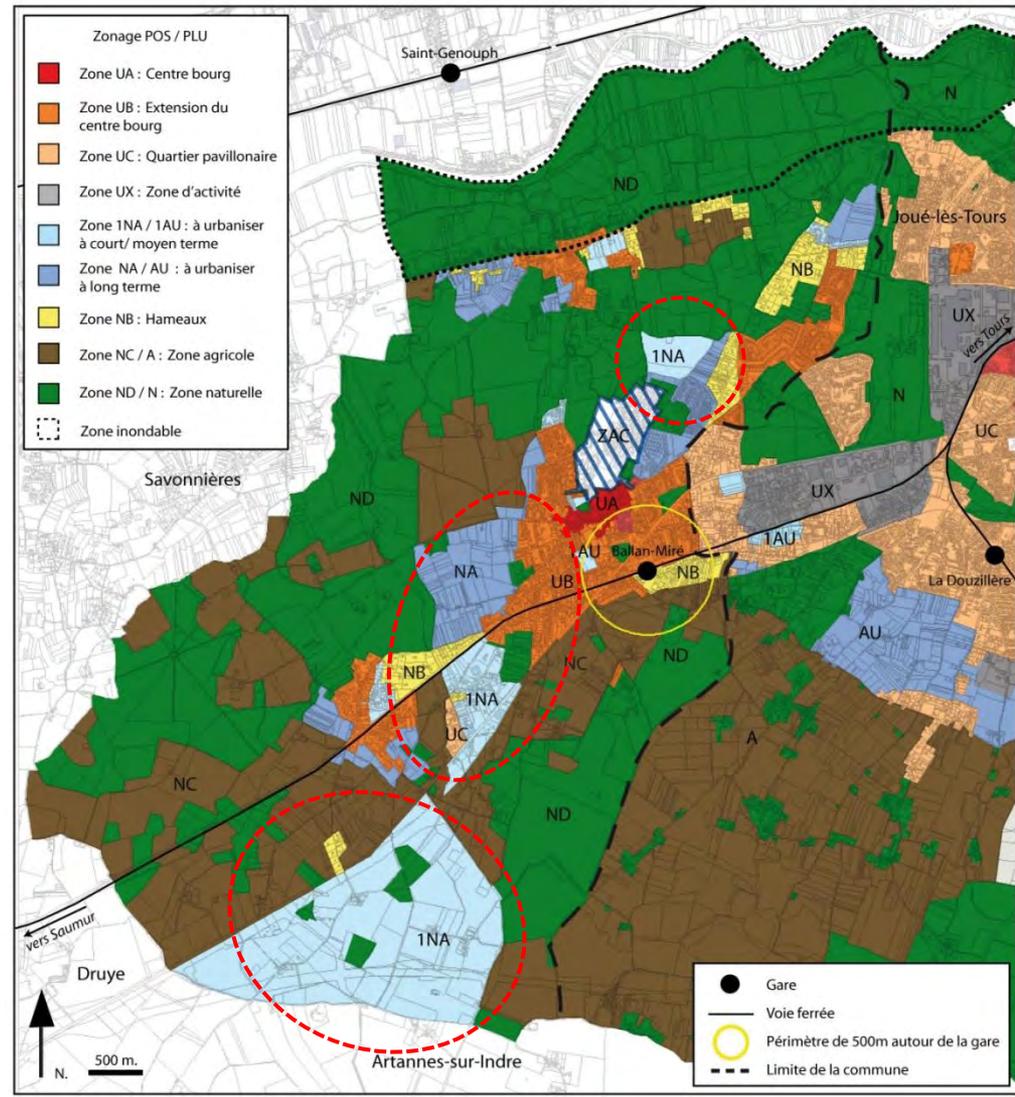
⇒ Très peu d'intermodalité

VOLET « HUMAIN »

⇒ Une « présence humaine » à renforcer



Principaux zonages de Ballan-Miré, POS de 1996 et de Joué-lès-Tours Ouest, PLU de 2006



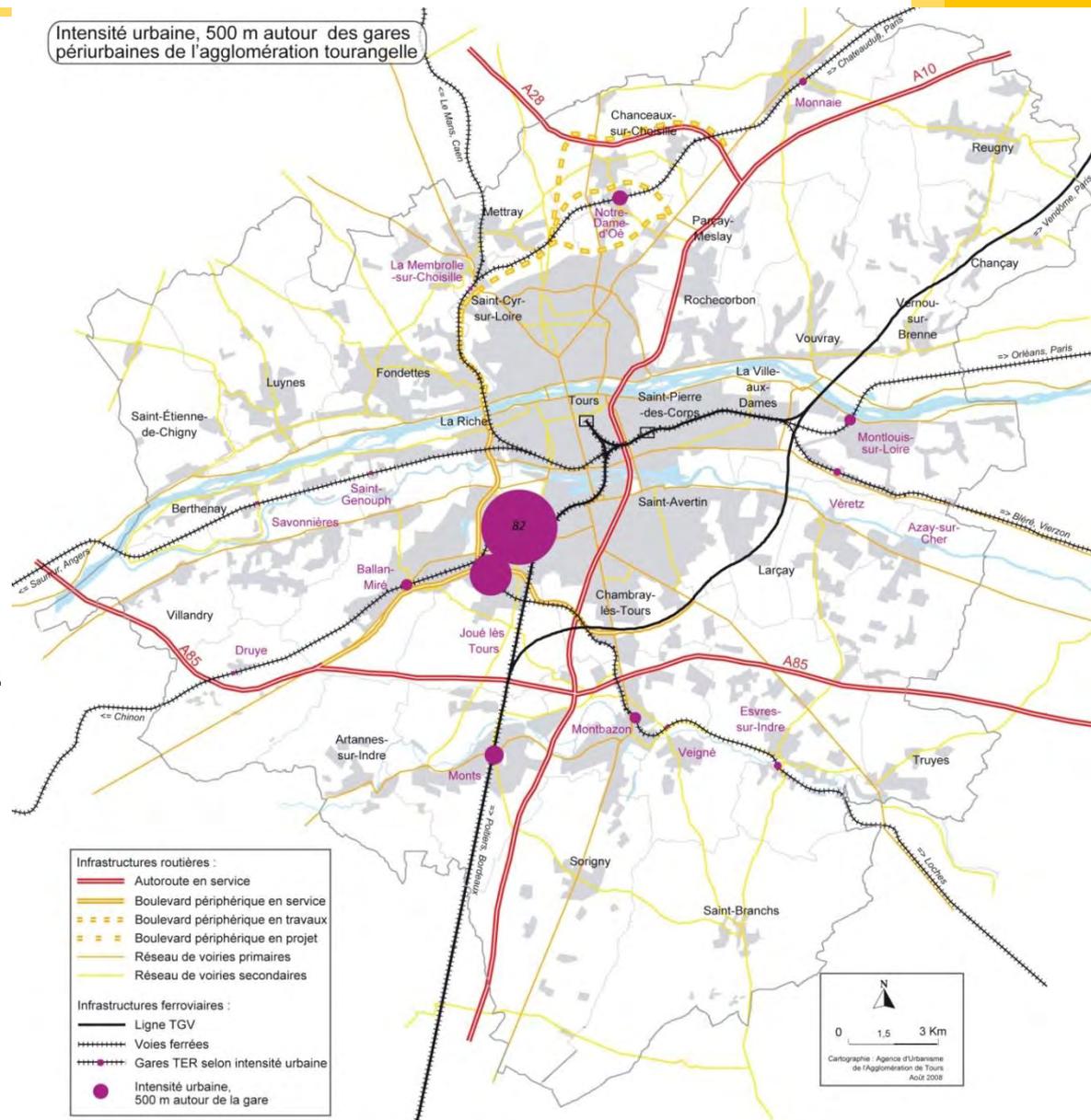
Diagnostic de « proximité »

DONNÉES D'INTENSITÉ URBAINE* DE CHAQUE GARE (RAYON 500 M)

~ 12 000 habitants (pop SCOT :
340 000 h)

~ 4 200 emplois (150 000
dans le SCOT)

=> De très fortes disparités entre les
gares (de 2 à 82 !)



*Intensité urbaine = $\frac{\text{habitants} + \text{emplois} + \text{scolaires}}{\text{surface en ha}}$

Diagnostic « d'attractivité »

Objectif : déterminer la zone de « chalandise » de chaque gare TER

9 critères utilisés pour l'analyse *(pas de classement par ordre de priorité)*

- Comparaison des temps de trajet en voiture et en train, entre chaque gare et la gare de Tours
- Les destinations principales des actifs de la commune sur laquelle se trouve la gare *(RGP 99)*
- La localisation de la gare par rapport aux principaux flux *(ex : flux dominant vers le centre de l'agglomération)*
- La desserte ferroviaire de la gare *(nombre de trains par jour)*
- La proximité d'autres gares et leur attractivité
- La localisation de la gare par rapport au centre de la commune *(et l'accueil en gare)*
- Les infrastructures permettant d'accéder à la gare *(tous modes)*
- La présence de « coupures » pour accéder à la gare *(cours d'eau, voies rapides,...)*
- La desserte par d'autres réseaux TC permettant de rejoindre le centre de la commune ou les zones d'emplois voisines
- **Et la connaissance du territoire....!**

Diagnostic « d'attractivité »

Des périmètres sous influence des gares TER

Chaque gare TER possède un périmètre dans lequel les habitants sont susceptibles de se rabattre.

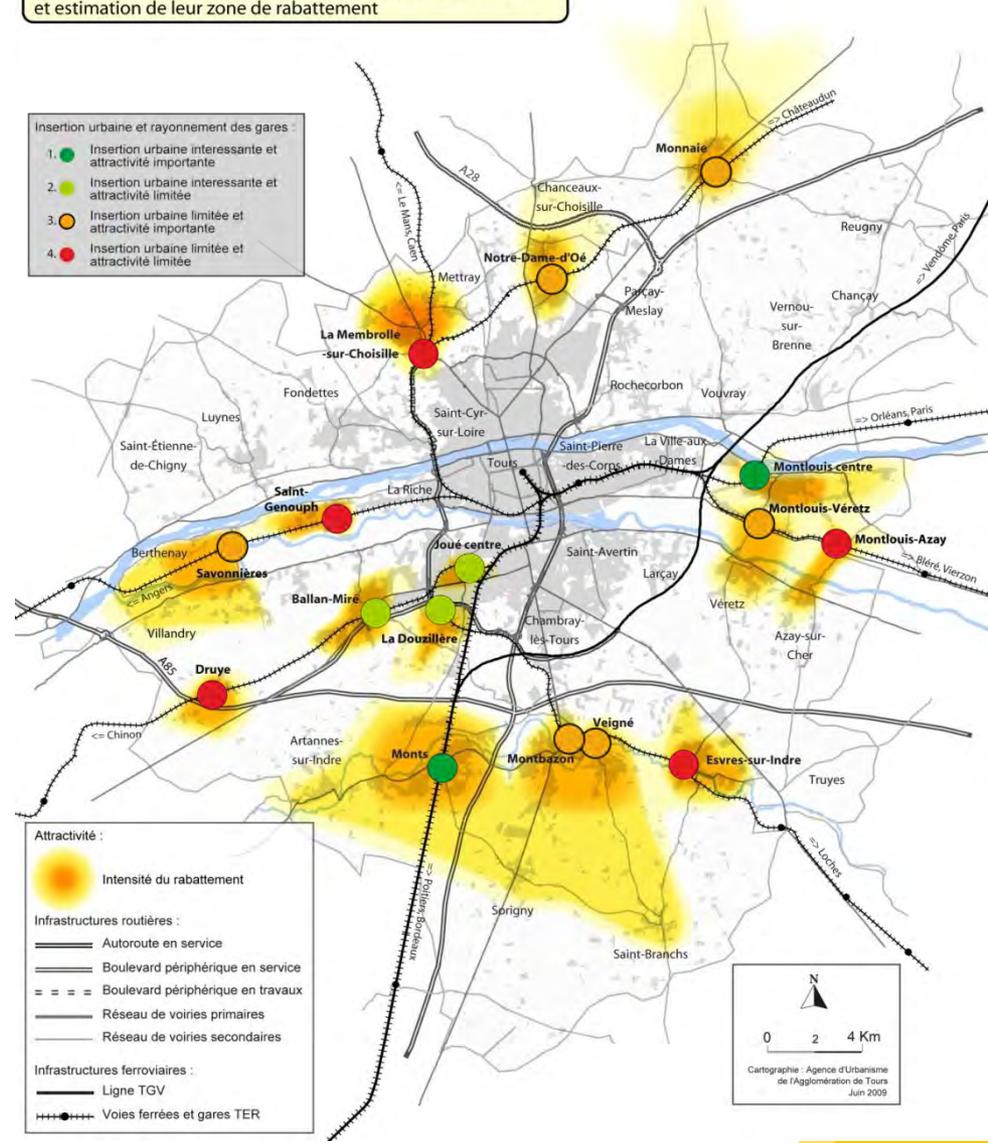
Une typologie des gares établie à partir des documents d'urbanisme en vigueur

Chaque gare TER est ainsi classée selon son insertion dans le tissu urbain de la commune et selon son accessibilité actuelle

~ 30% du territoire du SCOT est « couvert »

~ 22% des habitants résident dans ces périmètres

Typologie des gares TER du SCOT de l'agglomération tourangelle et estimation de leur zone de rabattement



Suite à ce travail...

La constitution d'un groupe de travail dédié spécifiquement à l'analyse des branches ferroviaires

- RFF
- SNCF (Direction du développement)
- Région Centre
- Conseil Général 37
- SITCAT (**AOTU**)
- SMAT (**SCOT**)
- ATU (*agence d'urbanisme*)

=> Pilotage assuré par les 2 co-présidents de la commission « infrastructures / déplacements » du SCOT

Suite à ce travail...

Une analyse par branches ferroviaires « emboîtées »

- ❑ Pour chaque gare (r=1 000 m) :
 - Présentation du potentiel urbain actuel et projeté (en lien avec les réflexions en cours dans le SCOT)
 - Présentation des contraintes agronaturelles
 - Présentation de l'offre et de la fréquentation en transport (en 2010)

- ❑ Pour chaque branche :
 - Mise en perspective des interrogations et des points de difficultés
 - Information sur les projets en cours

=> Un document de synthèse et d'enjeux

Suite à ce travail...

Les réflexions du groupe de travail ont incité l'engagement de 2 études :

1. Schéma directeur du patrimoine ferroviaire Tours/Saint-Pierre-des-Corps
(MO : RFF/SNCF)
2. Étude prospective relative à l'étoile ferroviaire de Tours **(MO: Région Centre)**

Suite à ce travail...

Étude prospective relative à l'étoile ferroviaire de Tours (MO: Région Centre)

Coûts des scénarios : investissement (aménagements, MR, foncier) et exploitation (base annuelle)

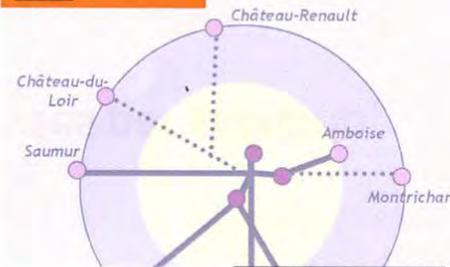
=> 5 scénarios de développement

Fil de l'eau



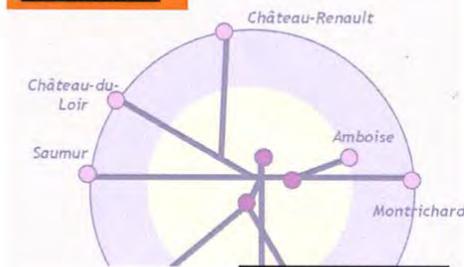
investissement	220 M€
exploitation et péages	100 M€

Ciblé



	base	option PdC
investissement	570 M€	600 M€
exploitation et péages	140 M€	

Maximaliste



	base	option PdC
investissement	610 M€	640 M€
exploitation et péages	160 M€	

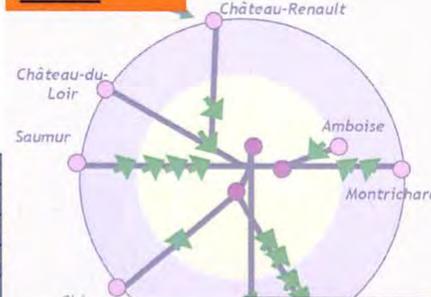
Disciplines sollicitées : voie, signalisation, électrification, ouvrage d'art

Estimations réalisées sur la base de ratios et avec une précision de +0/-30 % - arrondies à la dizaine de millions d'euros

Frais pris en compte :

HYPOTHESES	
30% PRI OUVRAGE D'ART	30,00%
13% MOE OUVRAGE D'ART	13,00%
15% PRI FERROVIAIRE	15,00%
12% MOE1 FERROVIAIRE SANS CONTRAINTE EXPLOIT	12,00%
15% MOE2 FERROVIAIRE A AJOUTER SOUS CONTRAINTE D'EXPLOITATION	15,00%
3% MOA	3,00%

Maximaliste vitesse



	base	option PdC
investissement	600 M€	620 M€
exploitation et péages	160 M€	

Périurbain



investissement	430 M€
exploitation et péages	130 M€

Objectifs du SCoT et projet adopté

Lyon - 8 novembre 2013



Certu



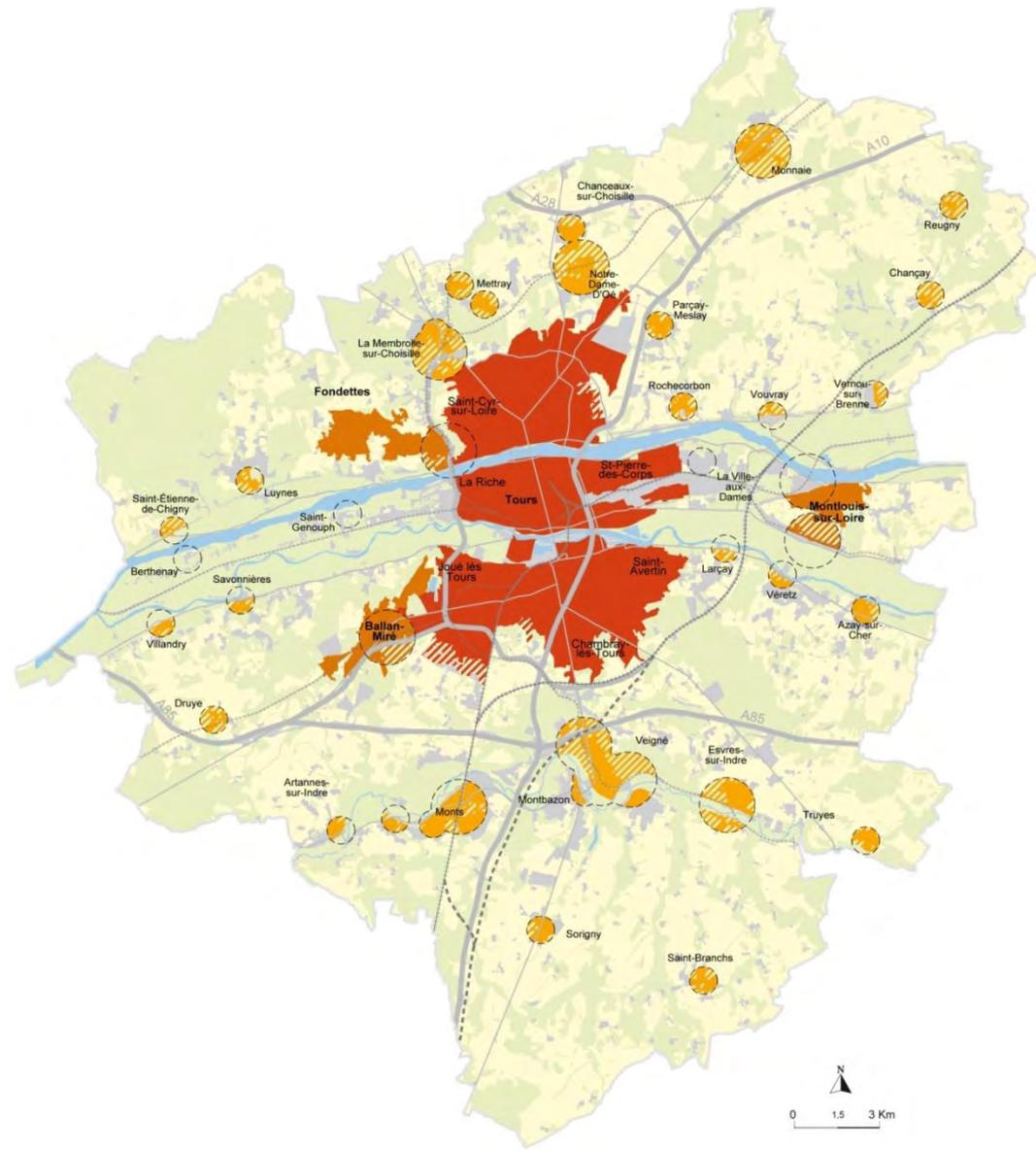
GRAND LYON

SCOT : objectifs et projet

Projet de développement urbain

Objectifs de logements d'ici 2030 :
44 000 logements dans les secteurs
préférentiels de développement

-  Cœur métropolitain
-  Pôle relais
-  Centre-bourg et centralité périurbaine
-  Rayon 1000 m autour des gares
(à développer)



SCOT : objectifs et projet

Interroger les zones d'extension urbaine*
(ZUF, ZAD, ZAC et sites économiques uniquement hors empreinte urbaine)

Habitat et tissu mixte

Prévus aujourd'hui : 1480 ha

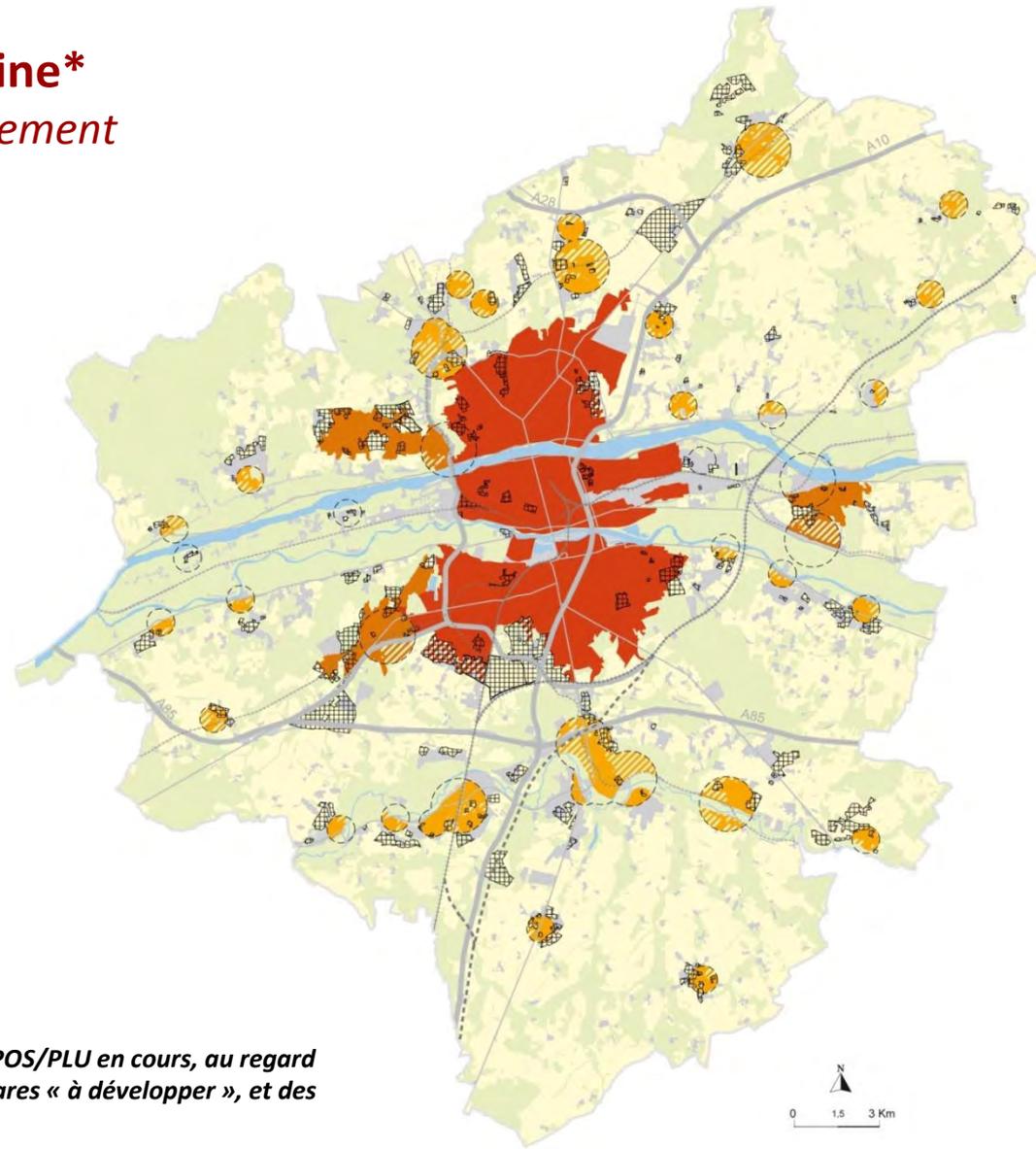
Envisagés dans le SCOT : 730 ha

dans les secteurs privilégiés d'extension (gares et centre-bourgs)

Zones d'activités

Prévues aujourd'hui : 1150 ha

Envisagées dans le SCOT : ??? ha



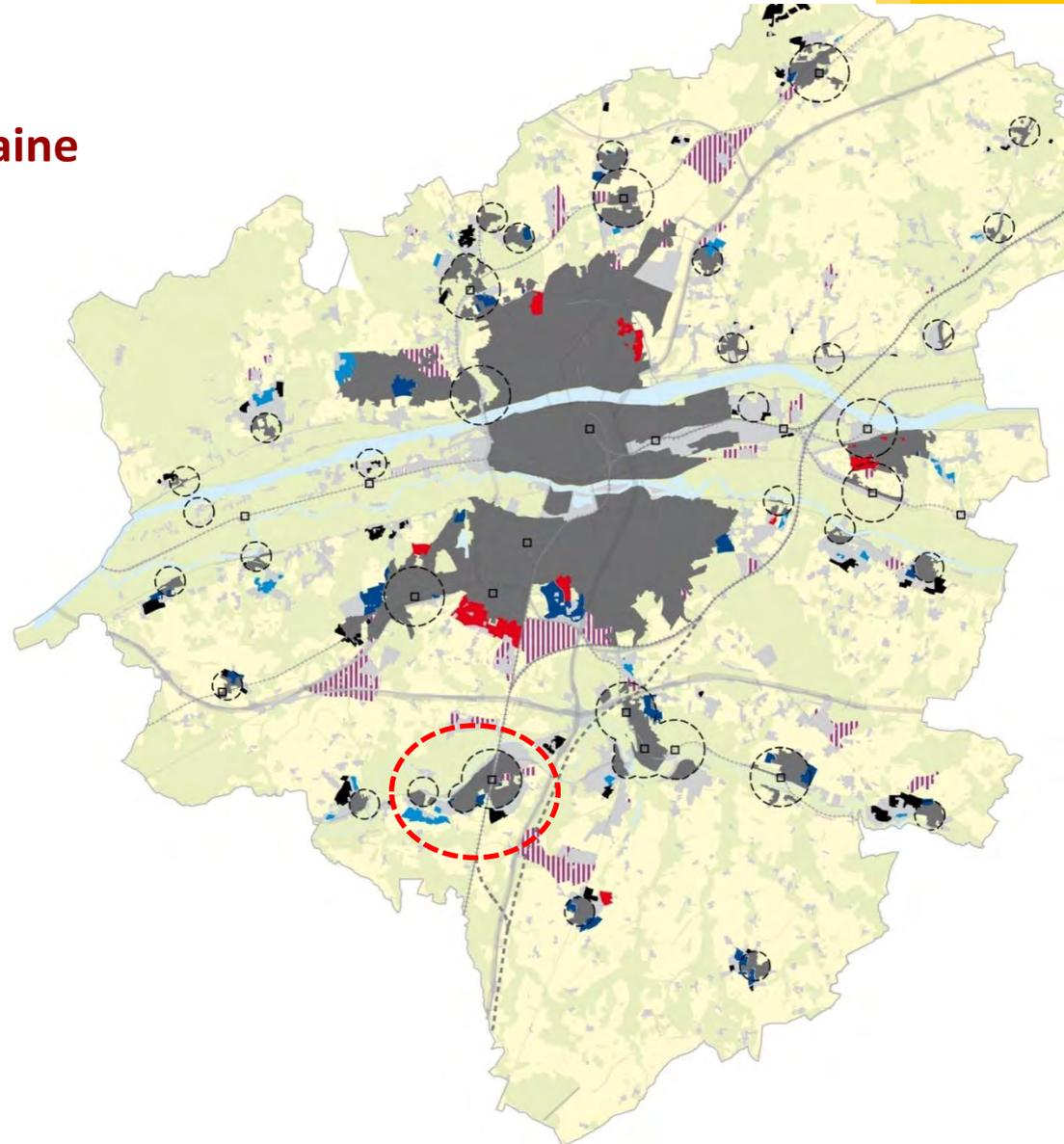
**Remettre en question les zones d'extension urbaine inscrites dans les POS/PLU en cours, au regard de la nouvelle typologie urbaine définie dans le SCOT, des périmètres gares « à développer », et des caractéristiques du socle agricole.*

SCOT : objectifs et projet

Interroger les zones d'extension urbaine (Habitat + tissu mixte + zone d'activités)

Compatibilité des zones avec le
projet du SCOT
Habitat, tissu mixte et zone
d'activités :

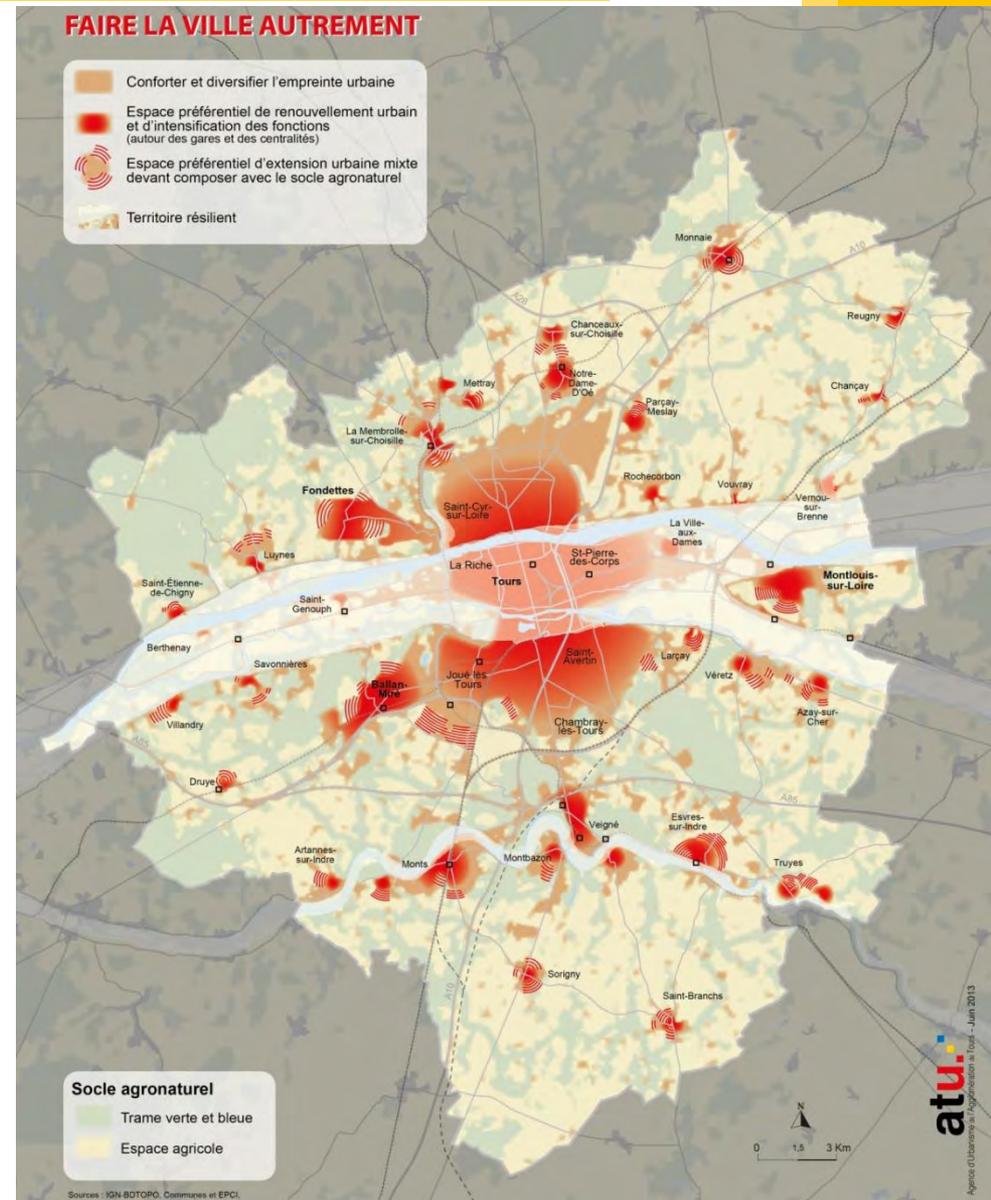
-  Opération en cours ou déjà prévue
-  Zone d'extension compatible
-  Zone d'extension compatible en diminuant la superficie
-  Zone d'extension incompatible
-  Zone d'activités économiques



SCOT : objectifs et projet

Les centralités dans le projet du SCOT

Identification de secteurs
« préférentiels » pour le
développement urbain (intensité et
de mixité)



Notre-Dame-d'Océ Secteurs « Centre/gare » & « la Borde »

Lyon - 8 novembre 2013



Ville de Notre Dame d'Océ

Certu



GRAND LYON

Contexte de la commune



Contexte de la commune

Démographie

- 4 007 habitants (RG 2012)
- 7,7 km²

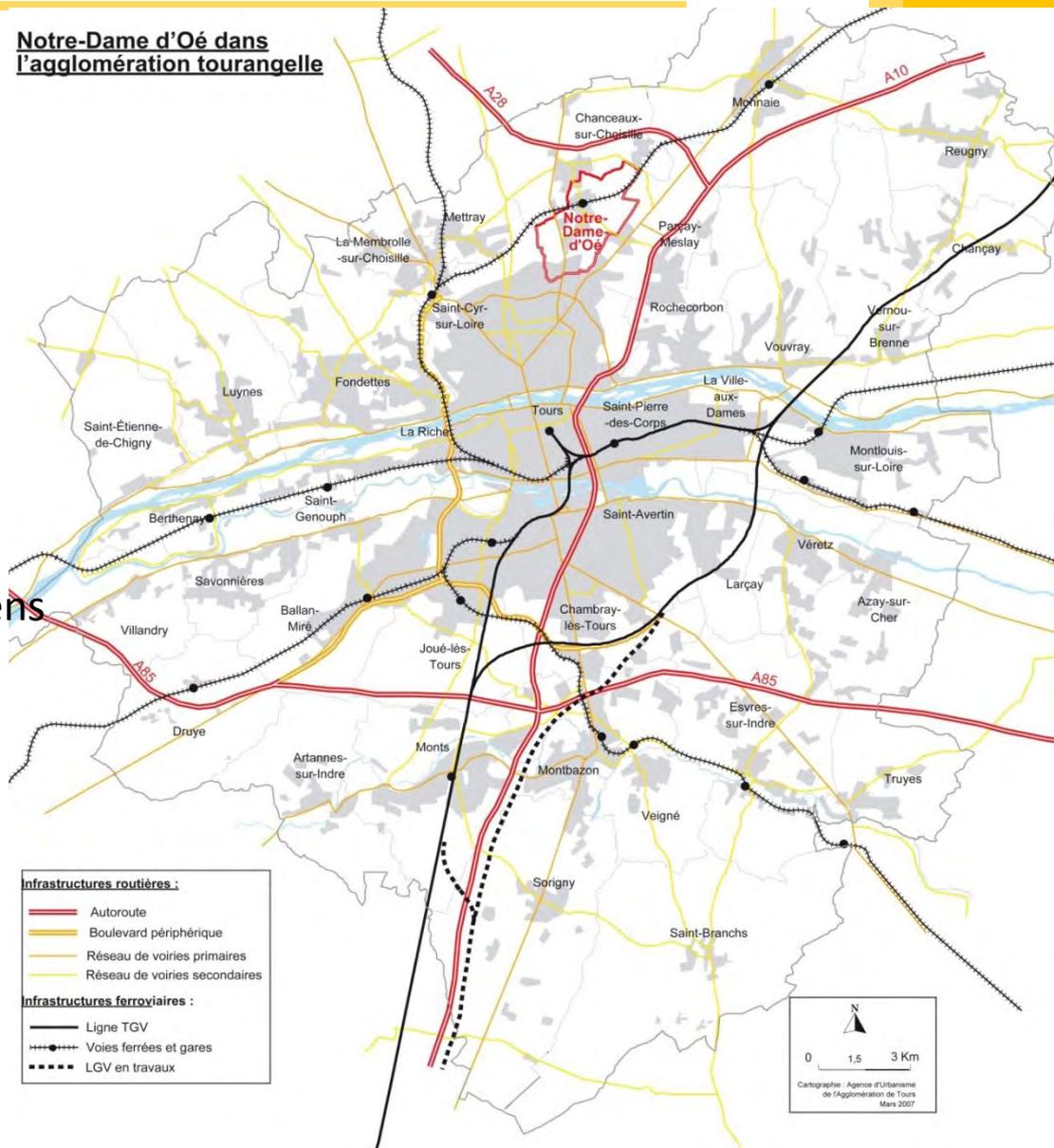
↳ 520 hab/km²

Desserte ferroviaire actuelle

- Fréquence : 2 trains par jour et par sens
- Temps parcours : 14' (vers Tours et 16' depuis Tours)

↳ Voie unique
Pas de croisement
Vitesse max : 110 km/h

Notre-Dame d'Oé dans l'agglomération tourangelle

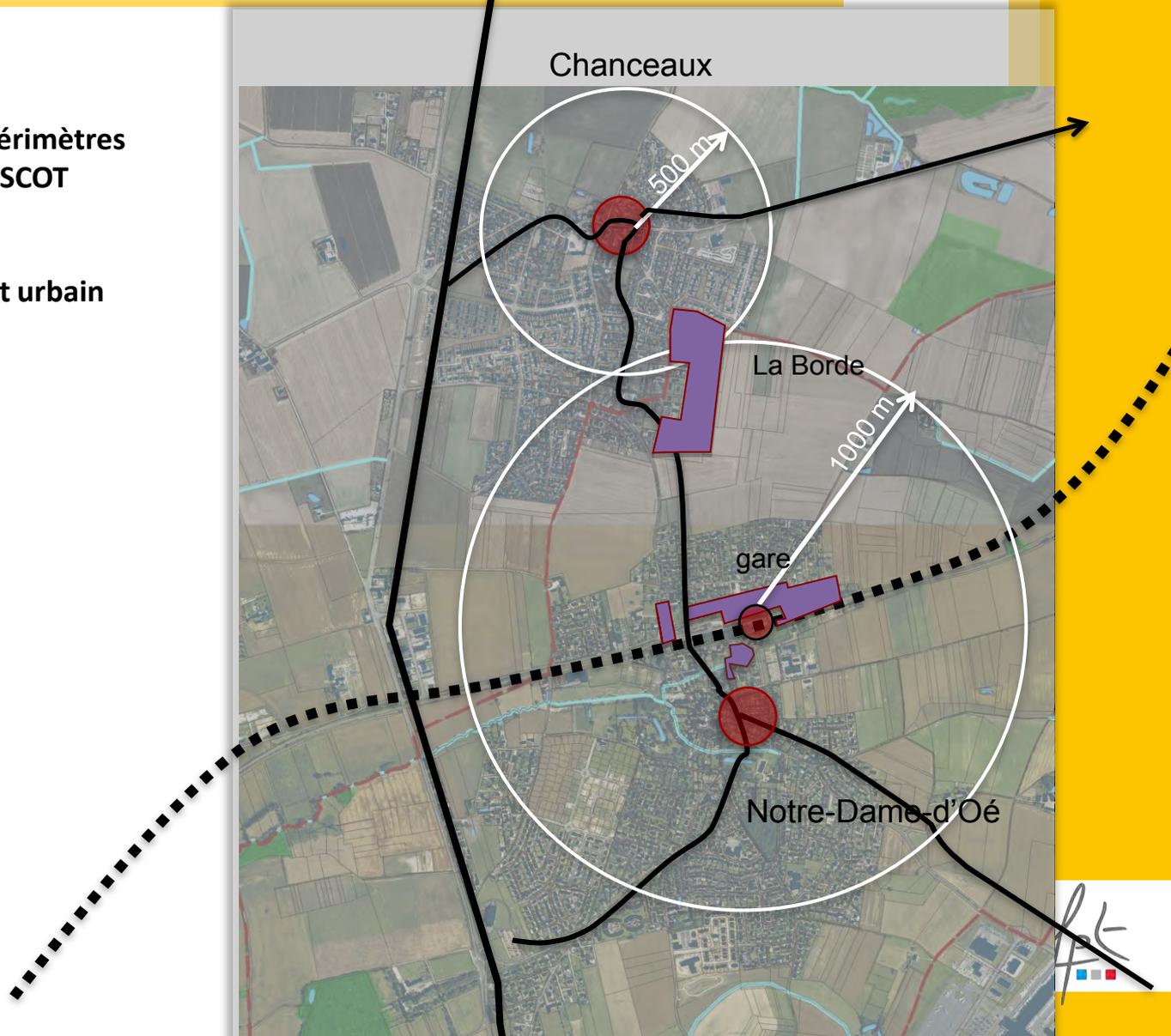


Contexte de la commune

2 quartiers en devenir dans les périmètres privilégiés de développement du SCOT



- le secteur gare : renouvellement urbain
- la Borde : extension urbaine

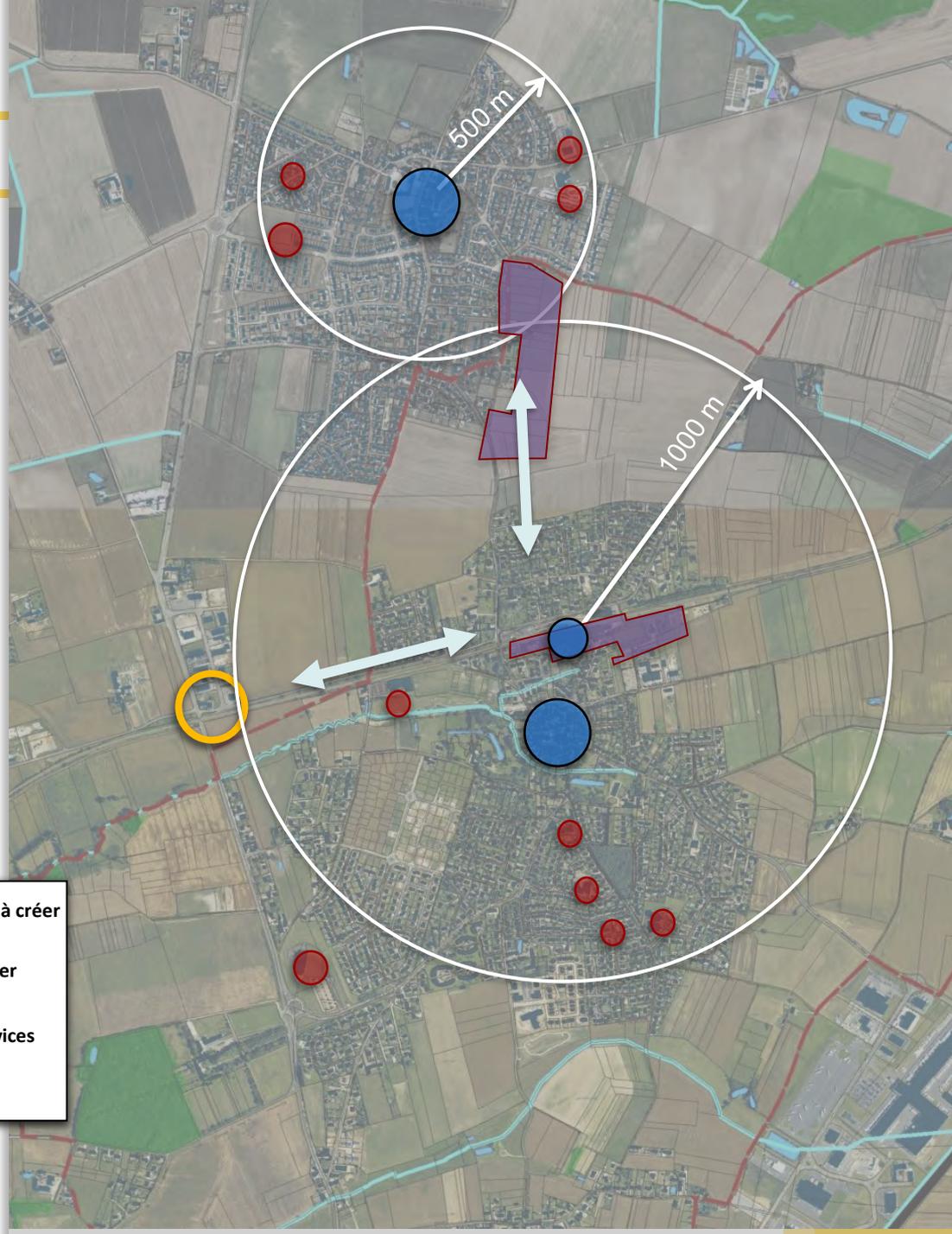
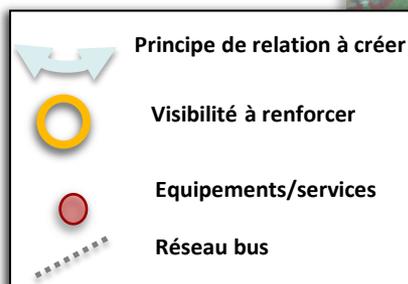


Diagnostic / Enjeux



Diagnostic / Enjeux

Deux quartiers situés à proximité des commerces, services et équipements



Diagnostic / Enjeux

Schéma d'orientation global du secteur de la Borde

- Conserver une « coulée verte »
- Gestion de l'eau du plateau
- Continuité agricole
- Identité des deux bourgs
- Maintien des perspectives
- Créer des liaisons avec les quartiers existants



Enjeux

Le lien du quartier avec les voies existantes, le maintien du caractère calme du lieu



Diagnostic / Enjeux

La gare du Bi-pôle Notre-Dame-d'Oé/Chanceaux

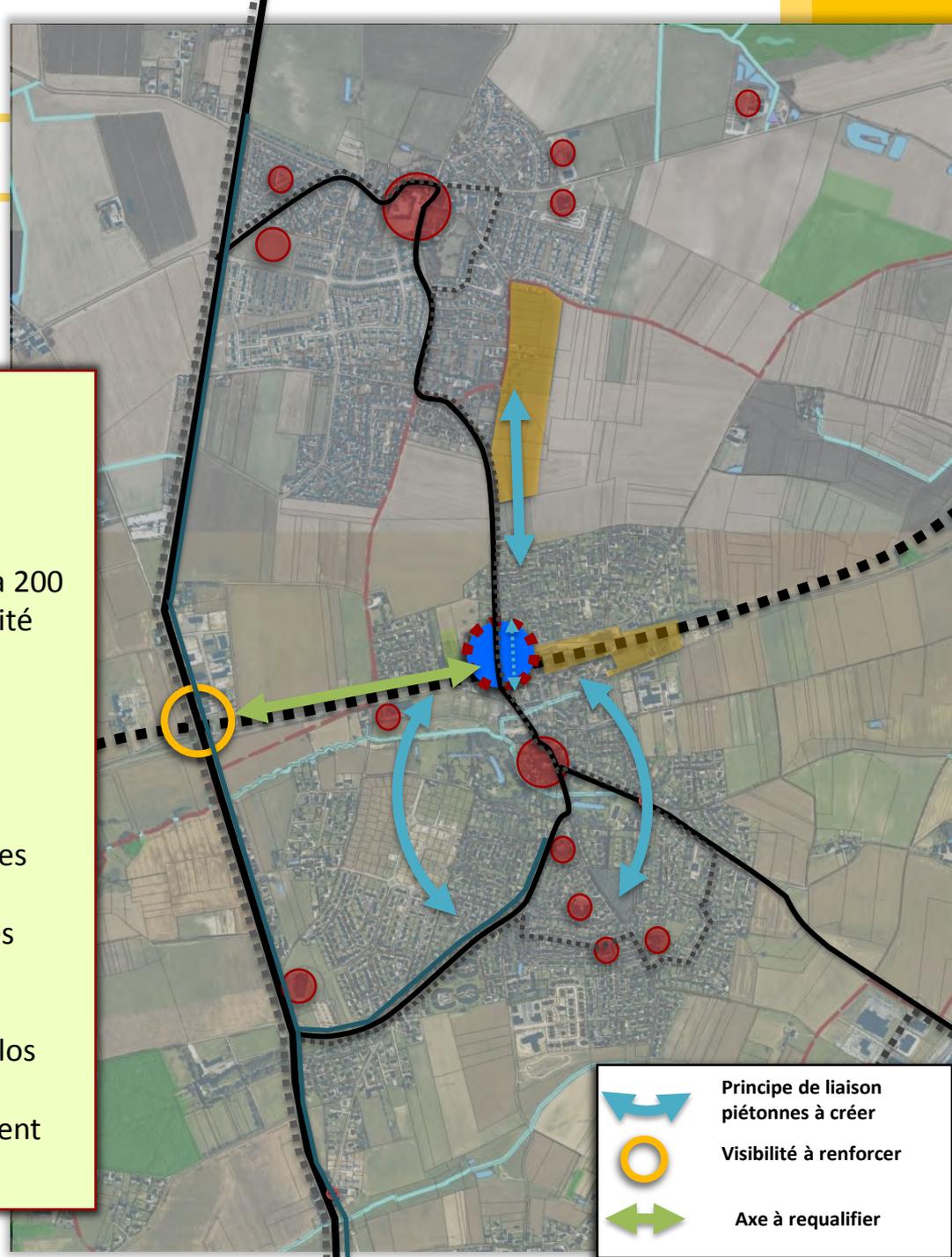
Enjeux : L'épanouissement de la gare

La programmation du pôle gare pour un Bi-pôle d'environ 9 000 habitants

- l'aménagement d'un pôle stationnement pour 150 à 200 VL et 30 à 50 vélos (prévoir augmentation de la capacité sur emprise à réserver aujourd'hui, estimée à environ 3000 m² au sol si parking étagé ou 5 000 m² au sol)
- quelle programmation de services ? (au regard des autres polarités). A intégrer au pôle stationnement ?
- la visibilité de la gare
- la halte ferroviaire et son positionnement sur les voies

L'accessibilité et la visibilité du pôle gare pour tous les modes de déplacements (vélos/piétons/voitures) :

- le réaménagement des voies existantes
- favoriser les modes des déplacements piétons et vélos
- une signalisation plus lisible
- à long terme : laisser la possibilité d'un franchissement de la gare



Concertation



Concertation

La découverte de certaines réalités

Commentaires

- La proximité de Chanceaux et de ses écoles pour les habitants de la Borde: le trajet se fait facilement à pied ...
- Les besoins selon les différents temps de vie :
jeunes ménages, familles, personnes âgées...
- Les grandes parcelles représentent une « assurance de tranquillité » mais elles consomment l'espace agricole



Traduction dans le projet

- Un accès piéton direct à l'école de Chanceaux,
- Une voie cyclable Chanceaux/NDO
- Un programme diversifié :
 - typologies bâties variées,
 - diversité des tailles de logements
 - accession ou location (30% env.)
- Une implantation des logements qui assurent de l'intimité

Concertation

Commentaires

- La nécessité de développer les transports collectifs (aller travailler) et les circulations douces (déplacement de proximité)
- Les espaces publics : des lieux de rencontre pour grands et petits
- Le stationnement : regroupé ou garages collectifs pour avoir moins de circulation dans la rue



Traduction dans le projet

- Une mise en réseau des circulations piétonnes et cycles : accessibilité à la gare, aux centres, aux écoles
- Un « parc inondable » conçu comme un espace d'usage
- Un stationnement qui se décline sous différentes formes
 - associé au bâti ou sur cour privative
 - en sous sol
 - garage groupé ou placette



Les projets de la Borde et du secteur gare



Projet La Borde (extension urbaine)

Schéma d'orientation

Organisation de l'espace

-  Axe de composition
-  Accès principal au quartier
-  Espace public
-  Liaison
-  Ouvrage "parc" (gestion des eaux pluviales)
-  Espace public
-  Perspective

Densité et formes bâties

-  Petit collectif, habitat intermédiaire
-  Maison en bande, en grappe
-  Typologie variée
-  Extension à long terme



Projet La Borde (extension)

Hypothèse 1 : 7,5 ha

Parti d'aménagement : une urbanisation en grappe avec 5-6 formes "d'habiter"

Typologies de logements

- Petits collectifs/intermédiaires dans le parc => 70
- Ilot d'habitat individuel (parcelles - 500m²) => 25
- Ilot d'habitat individuel (parcelles 500/700 m²)=> 10
- Ilot mixte : petits et grands volumes => 25

Nombre de logements : 130 à 150

Densité : environ 17-20 logements/ha

Shon totale prévisionnelle : 10.000 -12.000 m²

-  Axe principal
-  Desserte secondaire
-  Desserte pour riverains
-  Maille cycles/piétons



Projet La Borde (extension urbaine)

Hypothèse 1 : 7,5 ha

Vue vers le Nord/Ouest



Toit gris pâle : bâti existant
Toit gris foncé : bâti proposé

Projet La Borde (extensio

Hypothèse 2 : 7,3 ha

Une densité déclinée le long d'un axe structurant porteur de qualité urbaine et d'ouverture vers le grand paysage

Typologies de logements

- Petits collectifs dans un espace arboré => 30
- Maisons en bande ou groupées autour d'espaces communs => 45
- Maisons individuelles ou accolées sur parcelles de 350 à 700 m² => 45

Nombre de logements : 120 à 145

Densité : 16-20 logements/ha

Shon totale prévisionnelle : 9.500-12.000 m²

-  Axe principal
-  Desserte secondaire
-  Desserte pour riverains
-  Maille cycles/piétons



Projet La Borde (extension urbaine)

Hypothèse 2 : 7,3 ha

Vue vers le Nord/Ouest



Toit gris pâle : bâti existant
Toit gris foncé : bâti proposé

Projet Gare (renouvellement urbain)

Schéma d'orientation



Projet Gare (renouvellement urbain)



Hypothèse 1 : un cœur d'îlot ouvert sur le secteur "gare"

Secteur "gare" :

- organisation en peigne R+2+attique,
- réhabilitation du hangar SNCF
- construction à l'Ouest (juste avant le parking relais)

Secteur 1AUx

- logements intermédiaires dans la volumétrie de la maison existante (R+1+ attique/combles)

Cœur d'îlot centre :

- une vaste ouverture met en relation le cœur d'îlot et la gare Nord,
- typologie variée, dominante de logements intermédiaires
- avenir de la mairie (?)

Secteur AU :

- logements intermédiaires
- réserve pour agrandissement à terme du cimetière

	Espace public
	Parc public
	Espace privé

Surface totale : 4,78 ha



Projet Gare (renouvellement urbain)

Hypothèse 1 : un cœur d'îlot ouvert sur le secteur "gare"

Vue vers le Sud

Toit gris pâle : bâti existant
Toit gris foncé : bâti proposé



Projet Gare (renouvellement urbain)

Hypothèse 2 : un cœur d'îlot organisé autour d'un espace public "parc"



Secteur "gare"

- organisation en peigne (R+2+attique),
- réhabilitation du hangar SNCF
- le parking relais "paysager" conçu dans la continuité du parc existant.

Secteur AU

- maisons en bandes organisées autour d'un espace commun.

Secteur 1AUx

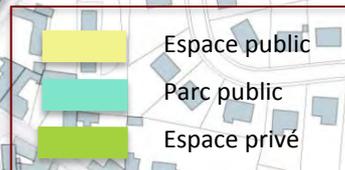
- logements intermédiaires dans la volumétrie de la maison existante (R+1+ attique/combles)

Cœur d'îlot centre :

- bâti modulé et organisé autour de placettes semi privatives,
- typologie : petites maisons, logements en bande,
- avenir de la mairie ?
- parc en cœur d'îlot (gestion du pluvial)

Gare sud

- reconstruction en limite de la place de la gare et conservation d'une partie du boisement



Surface totale : 4,78 ha



Projet Gare (renouvellement urbain)

Hypothèse 2 : un cœur d'îlot organisé autour d'un espace public "parc"

Vue vers le Sud

Toit gris pâle : bâti existant
Toit gris foncé : bâti proposé



Illustrations « les Terrasses d'Oé »



Illustrations « les Demoiselles d'Oé »



ICI, PROCHAINEMENT

Les Demoiselles
D'Oé
Notre-Dame-d'Oé

ÉLIGIBLE LOI DUFLOT
18% d'économies d'impôts

Maisons évolutives
Du 3 au 4 pièces sur mesure

À partir de 169 000 €

Notaire : Maître BLEIN - Cabinet d'Architecture Philippe GOUAZE

www.exeo-promotion.fr
www.facebook.com/exeopromotion

02 38 62 47 48

PTZ+ BBC

BÉNÉFICIEZ DU PRÊT TOURS+
Prêt IMM0%

EXEO | CRÉATEUR IMMOBILIER.
promotion

Merci pour
votre attention