

SERM

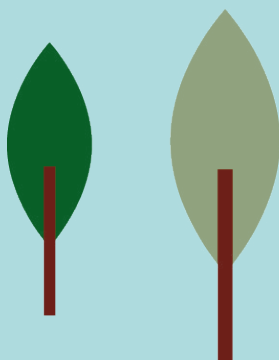
Service Express
Régional Métropolitain
de Touraine

atu

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours



Référentiel de la Planification territoriale et urbaine



Mai 2026

RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

RÉGION
CENTRE
VAL DE LOIRE

TOURAINE
LE DÉPARTEMENT

Tours
métropole
Val de Loire

Syndicat
des Mobilités
de Touraine

SNCF
GARES
à l'ÉCOLE

SNCF
RÉSEAU

CHINON
VIENNE
VAL DE LOIRE

GATINE
RACAN

Touraine-Est
Val de Loire

AUTOUR DE
CHENONCEAUX
LA RÉGION DE
L'ARTISANAT CRÉATIF

Touraine Vallée
de l'Indre

TERROIR
DES
VENDEOIS

VAL
D'AMBOISE

SAINT-PIERRE
DES
CHARENTAIS

LOCHES
SUD
TOURAINE

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
CASTELRENAUDAIS

Communauté de Communes
Touraine Ouest
Val de Loire

Agglopolys
Communauté
d'agglomération
de Blois

SAUMUR
VAL DE LOIRE
AGGLOMÉRATION

VINCI
AUTOMOBILES

atu.

Sommaire

EDITO

PARTIE 1 DÉPLOIEMENT DU SERM ET PLANIFICATION : UNE APPROCHE STRATÉGIQUE 5

Planification territoriale et urbaine, de quoi parle-t-on ?	6
De l'ambition au projet : imbrication des objectifs et des échelles	9
Etat des lieux de la planification à l'échelle du SERM de Touraine	10
L'opportunité d'une réflexion stratégique pour un renouvellement des armatures	13

PARTIE 2 ENCADREMENTS DIFFÉRENCIÉS DES ESPACES 15

Approche différenciée des tissus : entre sites de projet et espaces à préserver	16
Espace n°1 // Tissus mixtes constitués	18
Espace n°2 // Tissus mixtes diffus	24
Espace n°3 // Tissus résidentiels constitués	30
Espace n°4 // Tissus résidentiels diffus	36
Espace n°5 // Zones d'activités économiques	42
Espace n°6 // Espaces agricoles et naturels	48

PARTIE 3 LES FICHES OUTILS 55

La planification territoriale, une vaste boîte à outils	56
Les fiches outils	57

L'accès à une mobilité du quotidien performante, équitable et décarbonée constitue aujourd'hui un enjeu majeur d'aménagement du territoire. Dans cette perspective, la loi du 27 décembre 2023 a ouvert la possibilité de créer des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), conçus comme de véritables catalyseurs de cohésion sociale, de transition écologique et de rééquilibrage territorial.

Leur vocation dépasse le seul cadre du transport. Ils engagent une dynamique de projet territorial, en articulant mobilité, urbanisme et qualité de vie.

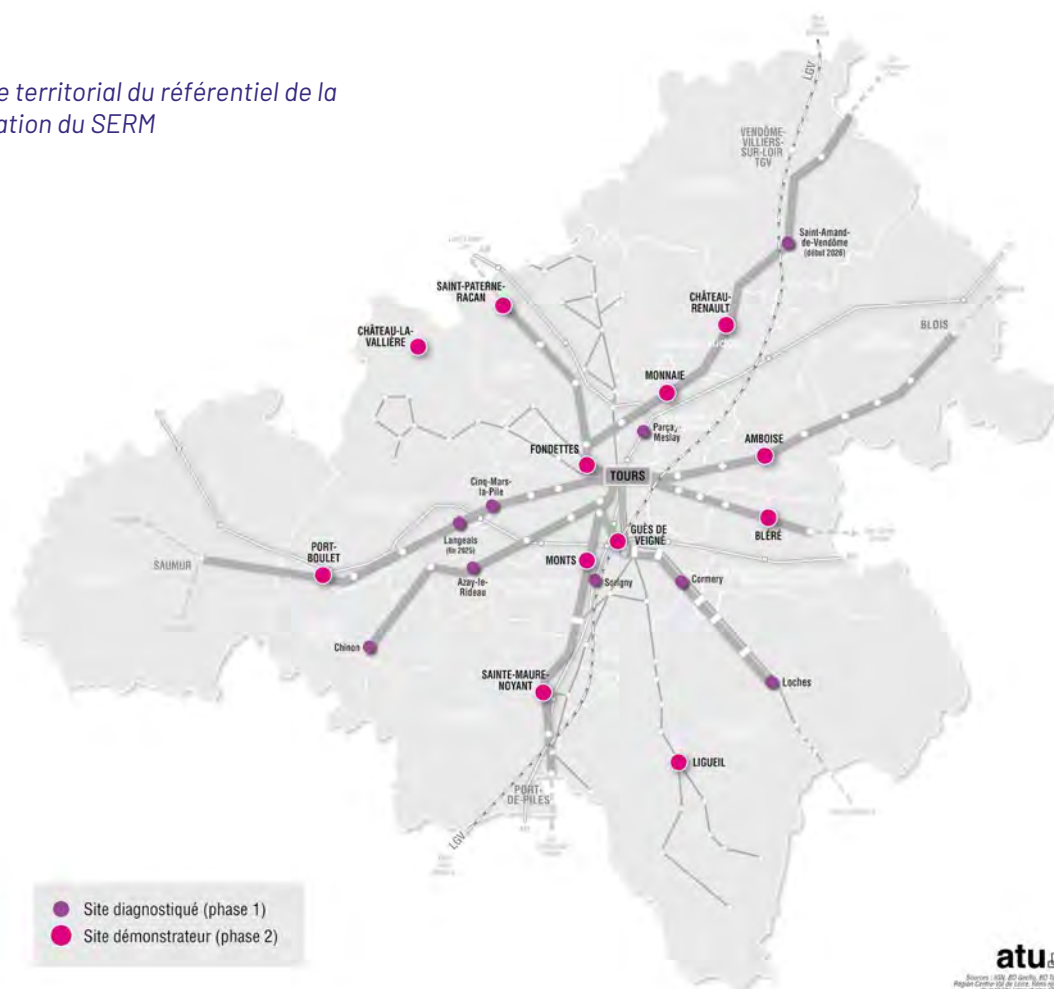
Les avancées dans la mise en place du SERM de Touraine s'inscrivent pleinement dans cette ambition. En reconnectant les espaces périurbains et ruraux à la centralité métropolitaine, il vise à offrir une alternative fiable à la voiture individuelle et à accompagner l'émergence de pôles de vie attractifs autour des haltes et gares ferroviaires et routières. Ces lieux, appelés à devenir de véritables pôles multimodaux, doivent accueillir une mixité d'usages – logements, activités, commerces, services et espaces publics de qualité – tout en soutenant la sobriété foncière et la transition vers des mobilités actives et partagées.

Dans ce contexte, la réussite du SERM ne peut être envisagée sans une anticipation dans les documents de planification (en particulier les SCoT, les PLUi et les PLU).

Ces documents constituent le cadre stratégique et opérationnel permettant de préparer le foncier, d'organiser une densification maîtrisée, de renforcer les centralités et ainsi, plus globalement, de favoriser la cohérence entre politiques d'urbanisme et de transport. Désormais, l'enjeu pour la planification est d'inscrire les projets de haltes, de gares et pôles d'échanges multimodaux dans une vision globale, partagée avec l'ensemble des acteurs locaux. En d'autres termes, il s'agit d'intégrer le SERM comme un levier de développement équilibré au profit de l'ensemble du territoire et des habitants.

Le présent référentiel vise à accompagner cette intégration au sein des documents de planification. Il propose des repères, des principes et des méthodes pour articuler la planification urbaine avec le déploiement du SERM de Touraine, afin que chaque nouvelle infrastructure puisse devenir un vecteur de dynamisme local, un pilier de la cohésion territoriale et s'intégrer harmonieusement dans un contexte pré-existant.

Contexte territorial du référentiel de la planification du SERM





Partie

1

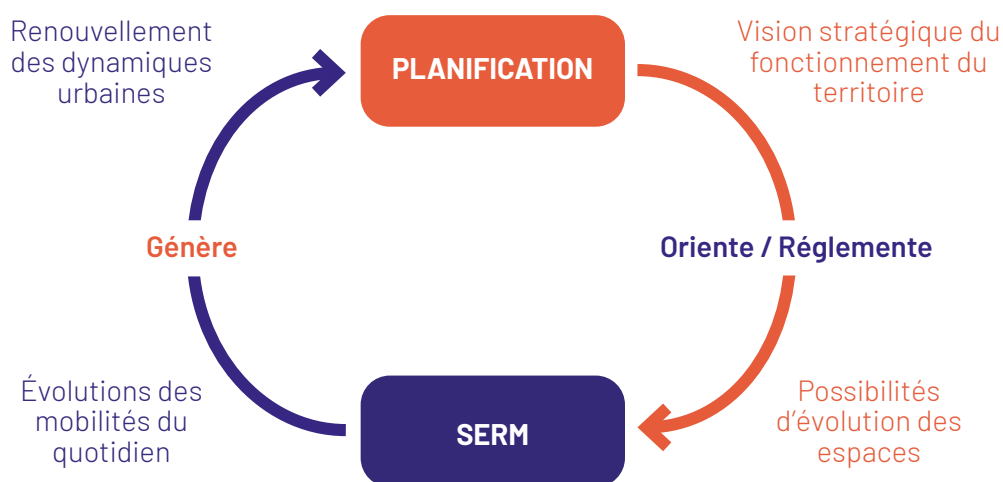
DÉPLOIEMENT DU SERM ET PLANIFICATION : APPROCHE STRATÉGIQUE

PLANIFICATION TERRITORIALE ET URBAINE, DE QUOI PARLE-T-ON ?

La planification urbaine et territoriale constitue un maillon essentiel de l'action des collectivités territoriales au service de la prospective, de l'anticipation et de l'organisation des territoires urbains, périurbains et ruraux. Elle repose sur des documents cadres composant des outils stratégiques et réglementaires qui permettent, sur un temps plus ou moins long, de traduire des ambitions politiques en actions concrètes. Socles de la mise en œuvre des projets de territoire, ces outils permettent de coordonner les acteurs locaux, d'articuler les politiques sectorielles et d'anticiper les transformations des espaces à court, moyen et long termes. Au regard de la portée éminemment transversale du SERM, de sa vocation à fédérer autour d'un véritable « projet de territoire », ces documents apparaissent essentiels pour accompagner le déploiement de cette nouvelle stratégie de mobilité aux nombreuses implications pour l'aménagement des territoires de la Touraine.

LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION, DES OUTILS POUR PENSER ET GUIDER LE TERRITOIRE

| Schéma de synthèse des interactions entre SERM et planification territoriale



Les documents de planification sont des instruments formalisés par le Code de l'urbanisme qui orientent l'évolution des territoires, en intégrant des objectifs de développement économique, social, environnemental et d'aménagement spatial.

Leur rôle n'est pas seulement de fixer des règles d'urbanisme : ils servent également à coordonner les politiques publiques, à encadrer et sécuriser juridiquement les projets. A ce titre, ils peuvent faciliter la mise en œuvre des grands projets de mobilité tel que le SERM.

L'organisation des différents documents de planification se base sur une hiérarchie de normes, permettant une progressive « territorialisation » des objectifs et des actions selon différentes échelles et logiques :

- Au niveau régional, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) fixe les grandes orientations d'aménagement et de développement durables sur l'ensemble du territoire régional. Il permet notamment une expression contextualisée des grands objectifs fixés par la politique nationale d'aménagement du territoire.

- Au niveau des bassins de vie (composés de plusieurs intercommunalités), le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) définit les grandes stratégies d'aménagement, de mobilité, de logement et de développement économique à l'échelle d'un bassin de vie ou d'un ensemble d'intercommunalités.
- Au niveau local, le Plan Local d'Urbanisme communal (PLU) ou intercommunal (PLUi) complète et traduit ces orientations à l'échelle fine et les concrétise par l'établissement de règles et d'orientations en matière d'occupation du sol et d'organisation urbaine. Ils sont opposables aux projets et demandes d'urbanisme.

Cette hiérarchie montre que chaque document s'insère dans un cadre plus large : les orientations régionales affinent les trajectoires nationales, les orientations intercommunales viennent exprimer les décisions et stratégies locales, tandis que les choix réglementaires doivent être cohérents avec les stratégies supérieures.

Si les documents tels que les SCoT et les PLU sont centraux pour l'aménagement du territoire et constituent les objets principaux du présent référentiel, la planification territoriale ne se limite pas aux aspects strictement urbanistiques. Elle comprend de nombreux documents sectoriels, tels que :

- Le PCAET (Plan Climat-Air-Énergie Territorial) qui fixe des objectifs de transition énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- Le PLH (Programme Local de l'Habitat) qui structure l'offre de logement et l'équilibre social du territoire.

- Le PDM (Plan de Mobilités), ex-PDU (Plan de Déplacements Urbains) qui organise la mobilité et les transports collectifs.

Pour autant, le présent guide se concentre sur les SCoT et les PLU / PLUi, qui sont les documents les plus directement mobilisables pour articuler le déploiement du réseau SERM et le traitement des enjeux urbains. Ces documents permettent de traduire les ambitions du projet en orientations concrètes pour articuler le développement urbain et la mobilité et plus généralement pour sécuriser la mise en œuvre du projet de territoire SERM de Touraine sur le terrain.

SERM ET PROJET DE TERRITOIRE, DES ENJEUX RENOUVELÉS POUR LA PLANIFICATION TERRITORIALE ET URBAINE

Comme rappelé précédemment, le déploiement du SERM ne se limite pas aux seuls enjeux de transports et de mobilités. L'organisation d'un tel réseau est susceptible de produire des effets majeurs, directs comme indirects, sur l'organisation des territoires, les dynamiques urbaines et foncières, ainsi que sur l'ensemble des champs d'intervention des documents de planification et d'urbanisme.

Réfléchir à l'impact du déploiement du SERM sur la planification locale consiste, en premier lieu, à mesurer les effets transversaux qu'il est susceptible de générer. En améliorant l'accessibilité et l'attractivité des territoires desservis, le SERM transforme, crée et optimise les réseaux de mobilité existants, tout en influençant profondément les choix d'aménagement, de localisation des fonctions

urbaines et de développement territorial.

À ce titre, l'intégration du SERM dans les documents de planification apparaît comme un levier essentiel pour accompagner ces transformations, les maîtriser et en maximiser les bénéfices collectifs. Les documents de planification offrent alors un cadre privilégié pour aborder de manière cohérente et transversale les nombreuses thématiques impactées par la mise en place d'un SERM.

Les effets du déploiement du SERM, la création ou l'augmentation de service des haltes, gare ou du pôle d'échange multimodal (PEM) vont avoir de nombreux effets à l'échelle du bassin de mobilité, des communes et des quartiers de PEM parmi lesquels :



[1] Effets sur la gestion foncière et la consommation d'espace

En renforçant l'accessibilité de certains secteurs, le SERM peut modifier les équilibres fonciers et les logiques de localisation résidentielle et économique. Les arrêts deviennent des points de concentration des dynamiques urbaines, faisant émerger ou accentuant les enjeux fonciers.

Sans encadrement par la planification, ces dynamiques peuvent conduire à une pression sur les fonciers disponibles ou encore sur les espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) attenants. À l'inverse, bien intégrée aux documents d'urbanisme, sa mise en place peut constituer un levier puissant pour orienter le développement vers une optimisation des tissus existants, par exemple par un renouvellement urbain adapté, une reconversion des friches, une densification maîtrisée.

L'objectif sera d'inscrire la stratégie dans la logique de sobriété foncière.



[2] Effets sur l'organisation des centralités et la mixité des fonctions

Le SERM peut contribuer à la redéfinition de la hiérarchie des «centralités» locales. Les gares et arrêts, existants ou nouveaux, sont appelés à jouer un rôle accru de pôles de vie et de services, à l'échelle communale, intercommunale ou (inter) départementale.

Cette évolution pose des enjeux importants en matière de mixité fonctionnelle mais aussi sociale: accueil de nouveaux logements, implantation de commerces et de services de proximité, localisation d'équipements et d'activités économiques, etc.

Les documents de planification permettent d'accompagner cette recomposition des centralités, en évitant les phénomènes de spécialisation excessive, de concurrence déséquilibrée entre pôles et de ségrégation socio-spatiale.

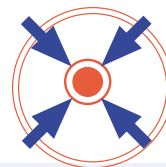


[3] Effets sur les mobilités du quotidien et l'intermodalité

Le SERM vise à accompagner une transformation en profondeur des pratiques de mobilité en développant des alternatives solides à l'usage de la voiture individuelle. Toutefois, son efficacité reposera sur la qualité des conditions d'accès aux gares et arrêts et sur l'articulation avec les autres modes de déplacement.

La planification pourra être pertinente pour accompagner l'organisation concrète de ces chaînes de déplacement du quotidien, notamment par la maîtrise foncière qu'ils permettent : création de continuités piétonnes et cyclables, aménagement de pôles d'échanges multimodaux ou plus généralement articulation des choix stratégiques avec les réseaux de transports en commun.

Ces choix conditionnent directement l'usage du SERM mais aussi ses effets sur la réduction des émissions, la santé publique et la qualité de vie des habitants.



[4] Effets sur l'attractivité économique et territoriale

En améliorant l'accessibilité, la fiabilité et les temps de déplacement, le SERM renforce l'attractivité globale des territoires desservis, à différentes échelles. Il constitue un facteur de compétitivité pour les entreprises, de valorisation pour l'économie résidentielle et de renforcement des liens entre pôles urbains dans le cadre des déplacements pendulaires.

Ces effets dépassent le seul périmètre des gares : ils influencent les stratégies de développement économique, d'accueil d'activités et d'équilibre territorial (voir 2).

La planification pourra permettre de tirer parti de cette attractivité renforcée, en l'orientant vers un développement économique cohérent avec les capacités d'accueil du territoire.



[5] Effets sur les formes urbaines et le cadre de vie

L'intensification des usages et des fonctions autour des gares et des arrêts du SERM est susceptible d'entraîner des transformations morphologiques parfois significatives (voir 1). Les formes urbaines et bâties, les aménagements publics et privés et plus généralement le rapport au paysage et au cadre de vie peuvent être impactés.

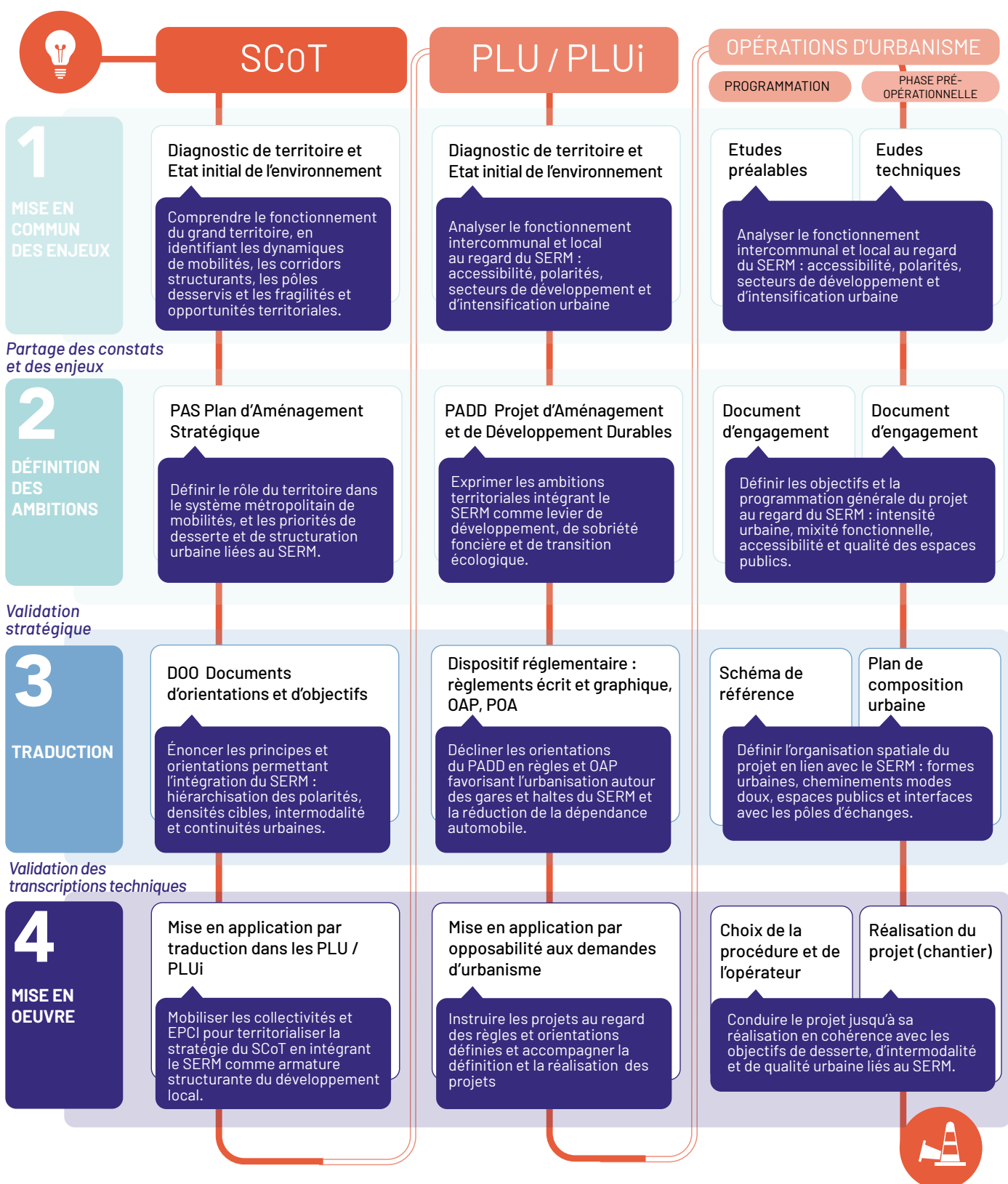
- Les sites concernés présentent tous des enjeux urbains spécifiques, qui appellent un positionnement stratégique et politique quant à l'équilibre à trouver entre les dynamiques d'évolution (densification, renouvellement, mutabilité urbaine) et la préservation des caractéristiques pré-existantes (patrimoine, qualité paysagère, atténuation des changements, maintien du cadre de vie). Cette équilibre sera essentiel pour assurer l'acceptabilité et de la réception des projets du SERM.

Parallèlement aux effets positifs du SERM, des externalités négatives pourraient apparaître mais être largement limitées et encadrées par une anticipation en amont. Une approche de planification globale permet justement d'identifier et d'évaluer, d'anticiper et de traiter ces problématiques avant la mise en service.

Dans ce contexte, les documents d'urbanisme peuvent jouer un rôle stratégique pour encadrer l'ampleur des évolutions possibles, garantir une insertion architecturale et paysagère de qualité et faire des abords du SERM des lieux de vie attractifs, lisibles et confortables pour les habitants comme pour les usagers. Le cadre de vie s'affirme ainsi comme un enjeu central de l'acceptabilité sociale et de la réussite du projet.

DE L'AMBITION AU PROJET : IMBRICATION DES OBJECTIFS ET DES ÉCHELLES

Ces différents documents sont établis à des échelles variées, avec des implications méthodologiques, géographiques et thématiques diverses. Leur parcours de conception ou d'évolution répond à une logique similaire dans laquelle l'intégration de la dimension SERM peut pleinement être intégrée.



ÉTAT DES LIEUX DE LA PLANIFICATION À L'ÉCHELLE DU SERM DE TOURAINE

LE SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES (SRADDET)

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est le document de planification stratégique à l'échelle régionale. Il fixe, dans une logique de transversalité, les grandes orientations en matière d'aménagement du territoire, de mobilités, de transition écologique et énergétique, de lutte contre l'artificialisation des sols et d'équilibre entre les territoires. Le SRADDET est prescriptif : ses objectifs et orientations générales s'imposent aux documents infra-régionaux, en particulier les SCoT (ou en leur absence aux PLU(i)).

LES ENJEUX DU SRADDET POUR LE DÉPLOIEMENT DU SERM

Le SRADDET peut jouer un rôle important à de nombreux titres, parmi lesquels il peut être cité ses capacités à :

- Articuler les enjeux de mobilité avec ceux de sobriété foncière, de densification ciblée et de hiérarchisation des polarités urbaines et locales ;
- Définir les grands axes de mobilité structurants à l'échelle régionale et les ambitions générales en matière de transport collectif ;
- Poser les principes généraux en matière de report modal, de réduction de la dépendance automobile et de développement des mobilités décarbonées.

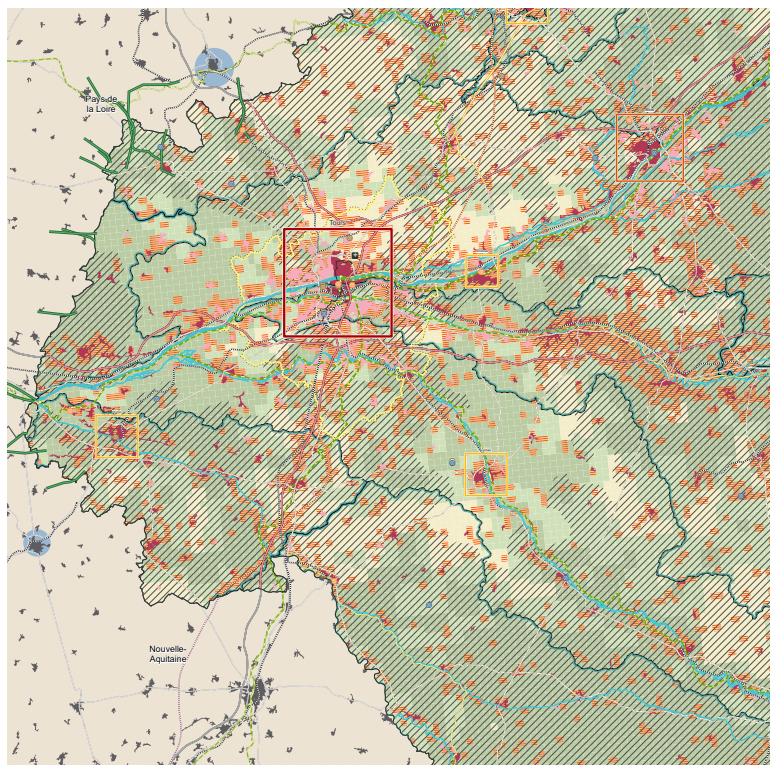
Le SRADDET est en mesure de constituer un premier niveau à privilégier pour assurer le cadrage stratégique permettant de légitimer et d'orienter le déploiement d'un SERM, tout en fixant un cadre commun aux territoires traversés, en particulier dans le cadre de la coordination des évolutions des différents SCoT du territoire (voir ci-après).

2 SRADDET

> SRADDET Centre Val de Loire

> SRADDET Pays de la Loire

Extrait du SRADDET du Centre Val de Loire



LE CAS DU SERM DE TOURAINE : L'ENJEU D'UNE ARTICULATION INTERRÉGIONALE

Par son caractère inter-régional, entre les régions Centre Val de Loire et Pays de la Loire, le SERM de Touraine couvre un périmètre plus vaste que le seul SRADDET du Centre Val-de-Loire, en incluant un EPCI de la région Pays de la Loire (Communauté d'Agglomération du Saumurois).

Ainsi, le projet présente cette particularité de s'inscrire à cheval sur deux régions, et donc sur deux SRADDET distincts, ce qui est susceptible de complexifier l'articulation stratégique. Cette situation renforce les enjeux de cohérence stratégique et de dialogue inter-régional. Les deux documents, bien que porteurs d'objectifs convergents en matière de mobilités durables et de transition écologique, disposent de trajectoires, de calendriers et de modalités d'évolution qui leur sont propres.

L'intégration du SERM suppose donc une lecture croisée des orientations des deux SRADDET, une attention particulière vis-à-vis de leur compatibilité avec les SCoT et les PLU(i) concernés, et, le cas échéant, l'anticipation de procédures d'évolution pour mieux accompagner l'articulation des stratégies régionales avec le projet de SERM.

LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCoT)

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) constitue le document pivot entre la stratégie régionale et les politiques locales d'urbanisme. Élaboré à l'échelle de grands territoires de projet (généralement plusieurs EPCI), il vise à assurer la cohérence entre développement urbain et économique, mobilités, habitat, protection des espaces naturels, agricoles et paysagers. Il s'impose aux PLU et PLUi, qui doivent être compatibles avec ses orientations.

LES ENJEUX DU SCoT POUR LE DÉPLOIEMENT DU SERM

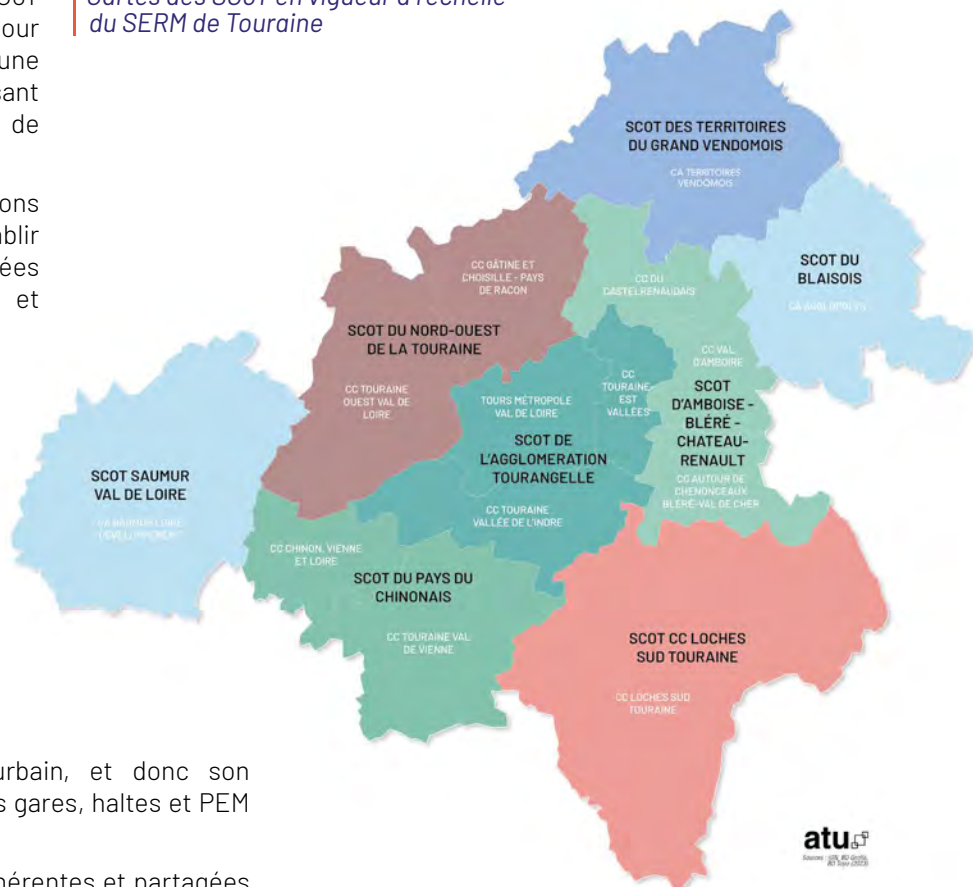
Dans le cadre du SERM, le SCoT constitue un outil privilégié pour intégrer les enjeux de mobilités dans une stratégie territoriale globale, croisant les thématiques et les champs de l'aménagement du territoire.

Il permet d'aller au delà d'orientations trop générales pour réellement établir un cap et des orientations adaptées aux réalités, enjeux, spécificités et dynamiques locales.

En particulier, en tant que document support de l'expression des armatures et de l'organisation territoriale, il permet de :

- Définir la hiérarchie des polarités urbaines et rurales notamment au regard des niveaux de dessertes renouvelées par le déploiement du SERM ;
- Organiser le développement urbain, et donc son articulation avec la proximité des gares, haltes et PEM du SERM ;
- Fixer des ambitions urbaines cohérentes et partagées entre les collectivités locales : principes de densité, de mixité fonctionnelle et de sobriété foncière.

Cartes des SCoT en vigueur à l'échelle
du SERM de Touraine



8 SCoT

- > SCoT Loches Sud Touraine (37)
- > SCoT Nord Ouest de la Touraine (37)
- > SCoT du Pays Chinonais (37)
- > SCoT d'Amboise, Bléré et Château-Renault (37)
- > SCoT de l'Agglomération Tourangelle (37)
- > SCoT du Blaisois (41)
- > SCoT des Territoires du Grand Vendômois (41)
- > SCoT Saumur Val de Loire (37)

C'est ainsi en particulier grâce aux SCoT que le SERM peut être appréhendé avec toute son implication stratégique. Il permet ainsi de passer d'une logique de réseau de transport à une véritable stratégie d'aménagement orientée par le déploiement du SERM.

COUVERTURE DU TERRITOIRE DE SERM DE TOURAINES PAR LES SCOT

Le territoire concerné par le SERM de Touraine est intégralement couvert par des SCoT, portés par différentes structures (PETR, syndicats mixtes, Communauté de communes). Cette couverture complète constitue un atout majeur pour assurer la cohérence du projet à l'échelle inter-territoriale.

Une coordination à l'échelle de l'ensemble des SCoT concernés apparaît comme un levier stratégique pertinent.

Les démarches d'interSCoT, en particulier, offrent un cadre adapté pour partager un diagnostic commun, définir des orientations convergentes et assurer une cohérence territoriale minimale autour du SERM, en amont de leur déclinaison dans les documents locaux d'urbanisme.

ET LES DOCUMENTS EN TENANT LIEU

Les documents locaux d'urbanisme (PLUi, PLU communaux, cartes communales ou communes relevant du RNU) relèvent de périmètres encore plus fins. Le SERM traverse ainsi de nombreux EPCI et communes, correspondant à une pluralité de documents d'urbanisme et autant de régimes d'application du droit des sols. Cette hétérogénéité multiplie les cadres réglementaires applicables et complexifie la cohérence d'ensemble des choix d'aménagement (d'où l'importance de coordination par les SCoT).

LES ENJEUX DU DÉPLOIEMENT DU SERM POUR LES PLU(I)

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) et le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) constituent les documents opérationnels de l'urbanisme réglementaire.

Ils traduisent les orientations stratégiques en règles opposables aux autorisations d'urbanisme. Ils définissent notamment :

- les usages du sol (notamment au travers d'un zonage) ;
- les formes urbaines et la qualité des constructions ;
- les capacités de densification et de renouvellement ;
- les règles de stationnement et d'accessibilité...

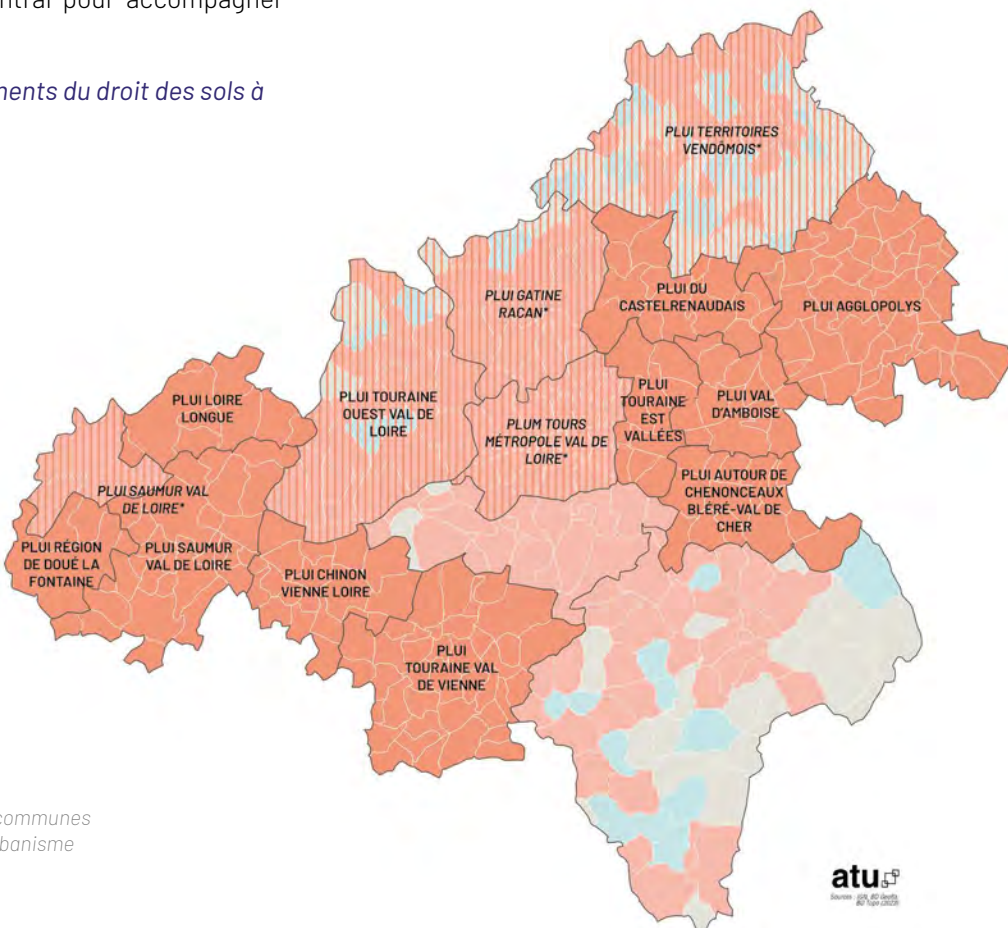
Le PLU constituera un levier central pour accompagner

concrètement le SERM. C'est à ce niveau que peuvent être :

- maîtrisés les fonciers en vue du déploiement des infrastructures et équipements ;
- encadrées les évolutions urbaines autour des haltes (l'intensification et la mixité des fonctions...);
- adaptées les règles de stationnement et d'implantation et plus généralement organisées les connexions avec les mobilités douces et les pôles d'échanges.

Le PLU(i) permet ainsi de transformer l'opportunité offerte par le SERM en projet urbain de qualité, adapté aux contextes locaux.

Carte des PLU / PLUi et encadrements du droit des sols à l'échelle du SERM de Touraine



En l'absence de document d'urbanisme les communes sont encadrées au Règlement National d'Urbanisme (RNU) établi dans le Code de l'urbanisme

COUVERTURE DES PLU ET PLUI À L'ÉCHELLE DU SERM DE TOURAIN

À l'échelle du SERM de Touraine, les territoires concernés présentent des situations contrastées en matière de documents d'urbanisme.

Ce panorama souligne l'enjeu de ce référentiel partagé, permettant à chaque collectivité, quel que soit son niveau d'avancement, d'identifier les leviers mobilisables pour intégrer le SERM dans son document de planification.

Il souligne également l'importance que doivent jouer les documents de planification «cadres» (les SRADDET et les SCoT) afin d'assurer une coordination harmonieuse des stratégies territoriales, tant sur les plans politiques que techniques.

L'OPPORTUNITÉ D'UNE RÉFLEXION STRATÉGIQUE POUR UN RENOUVELLEMENT DES ARMATURES

Si l'intégration du déploiement du Service Express Régional Métropolitain (SERM) va bien au-delà de sa dimension strictement infrastructurelle et de ses enjeux en matière de transports et mobilité, c'est qu'il constitue un levier majeur de transformation des dynamiques territoriales. L'arrivée ou le renforcement des réseaux et axes de mobilité est susceptible de réinterroger en profondeur les armatures territoriales locales, en modifiant, certes le rapport à l'accessibilité, mais aussi les hiérarchies des centralités et les logiques d'évolution et de développement de l'urbain.

LA POSSIBILITÉ D'UNE RÉFLEXION RENOUVELÉE DES ARMATURES LOCALES

Le SERM peut contribuer à modifier les organisations et armatures locales puisqu'il peut :

- Reconfigurer les polarités existantes ou renforcer certaines centralités autour des gares et pôles d'échanges ;
- Faire émerger de nouvelles centralités de proximité ;
- Rééquilibrer les dynamiques entre le centre métropolitain, les cœurs d'agglomération, les centralités plus rurales ainsi que les espaces périurbains et ruraux.

Ces évolutions potentielles impliquent une réflexion stratégique et politique qui dépasse le seul champ technique du transport et des infrastructures.

Elles appellent un repositionnement des documents de planification, en particulier :

- Le SCoT, dans son rôle d'organisation de l'armature territoriale et de définition des équilibres entre développement, mobilité et préservation des espaces ;
- Le PADD des PLUi, qui traduit politiquement le projet de territoire à l'échelle intercommunale, en articulant habitat, développement économique, mobilités et transition écologique.

Ainsi, l'intégration du SERM ne peut être envisagée comme une simple insertion d'infrastructure, mais comme un vecteur de projet territorial, nécessitant des arbitrages politiques sur les priorités de développement, de densification, de préservation ou encore de redistribution des fonctions urbaines.

UNE TYPOLOGIE DE SITES COMME OUTIL D'AIDE À LA DÉCISION STRATÉGIQUE

La démarche du SERM de Touraine a très rapidement introduit une réflexion et un diagnostic urbain autour de sites de projet représentatifs.

Dans le cadre de ces études, une typologie des sites a pu émerger, résultant du croisement de deux grandes dimensions :



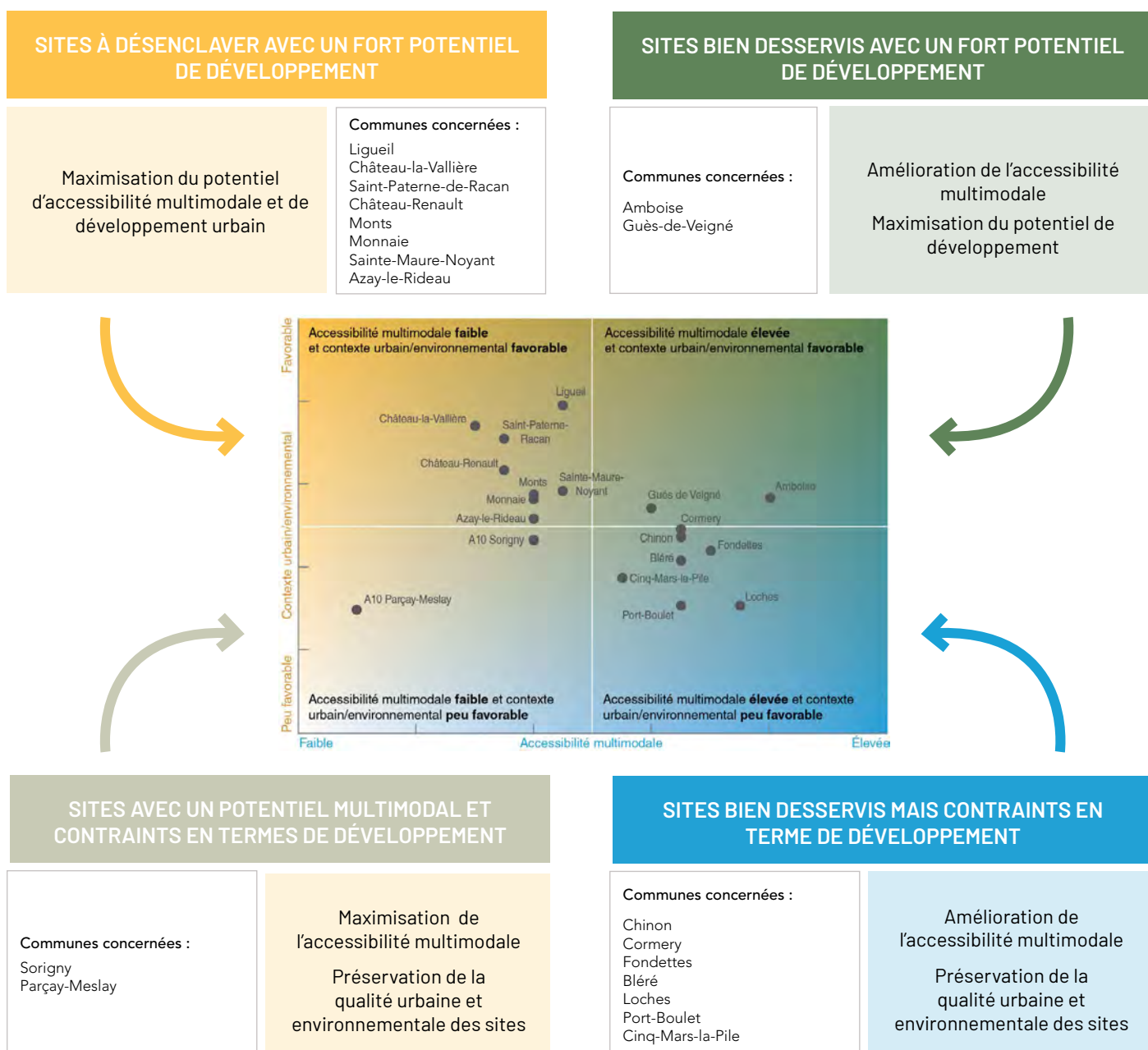
Le contexte urbain et environnemental

- Capacité de mutation, de densification ou de développement ;
- Contraintes patrimoniales, paysagères et environnementales ;
- Contraintes liées aux risques (naturels et anthropiques).



Le niveau d'accessibilité multimodale

- Niveau des connexions ferroviaires et les autres modes de transports en commun ;
- Niveau en capacité d'intermodalité (articulation entre ferroviaire, bus, modes actifs, stationnement, etc.) ;
- Intégration dans les réseaux existants.



UNE TYPOLOGIE DE SITES COMME OUTIL D'AIDE À LA DÉCISION STRATÉGIQUE

Cette typologie constitue une lecture technique et objectivée des sites. Elle ne présente pas de portée réglementaire ou prescriptive. Elle vise à constituer un outil d'aide à la décision, destiné à éclairer les positionnements stratégiques des collectivités dans leurs documents de planification.

Cette typologie appelle à mettre en évidence que l'intégration du SERM ne produit pas d'effets uniformes. Ainsi, les choix stratégiques et leurs traductions réglementaires dépendent des capacités locales de transformation et des ambitions politiques du territoire.

C'est précisément dans le cadre des SCoT et des PADD des PLUi que ces arbitrages peuvent être formalisés :

- Faut-il renforcer certaines centralités ?
- Où orienter prioritairement la densification / intensification ?
- Quels sites préserver face aux contraintes environnementales ?
- Comment articuler accessibilité renforcée et sobriété foncière ?

La typologie proposée constitue ainsi un support stratégique, permettant de croiser les enjeux de mobilité avec ceux de développement urbain, de transition écologique et de cohésion territoriale.



Partie

2

L'ENCADREMENT DES ESPACES : DES TRAITEMENTS DIFFÉRENCIÉS

APPROCHE DIFFÉRENCIÉE DES TISSUS : ENTRE SITES DE PROJET ET ESPACES À PRÉSERVER

La création ou le renforcement d'une halte ou d'une gare SERM sur un territoire ne produit pas mécaniquement un « effet de projet ». Sans cadre clair, elle peut au contraire générer des dynamiques contradictoires : étalement urbain, spéculation foncière, banalisation des paysages, atteinte au cadre de vie ou au contraire sous-exploitation du potentiel d'optimisation urbaine et de l'accessibilité.

UNE GRANDE VARIÉTÉ DE SITUATIONS

La création ou le renforcement d'un point d'accès au SERM sur un territoire ne produit pas mécaniquement un « effet de projet ».

Sans cadre clair, elle peut au contraire générer des dynamiques contradictoires : étalement pavillonnaire, spéculation foncière, banalisation des paysages, ou au contraire sous-exploitation du potentiel d'accessibilité. Afin d'éviter ces écueils, les documents de planification apparaissent comme des outils stratégiques pour définir puis accompagner les évolutions des espaces proches des PEM du SERM.

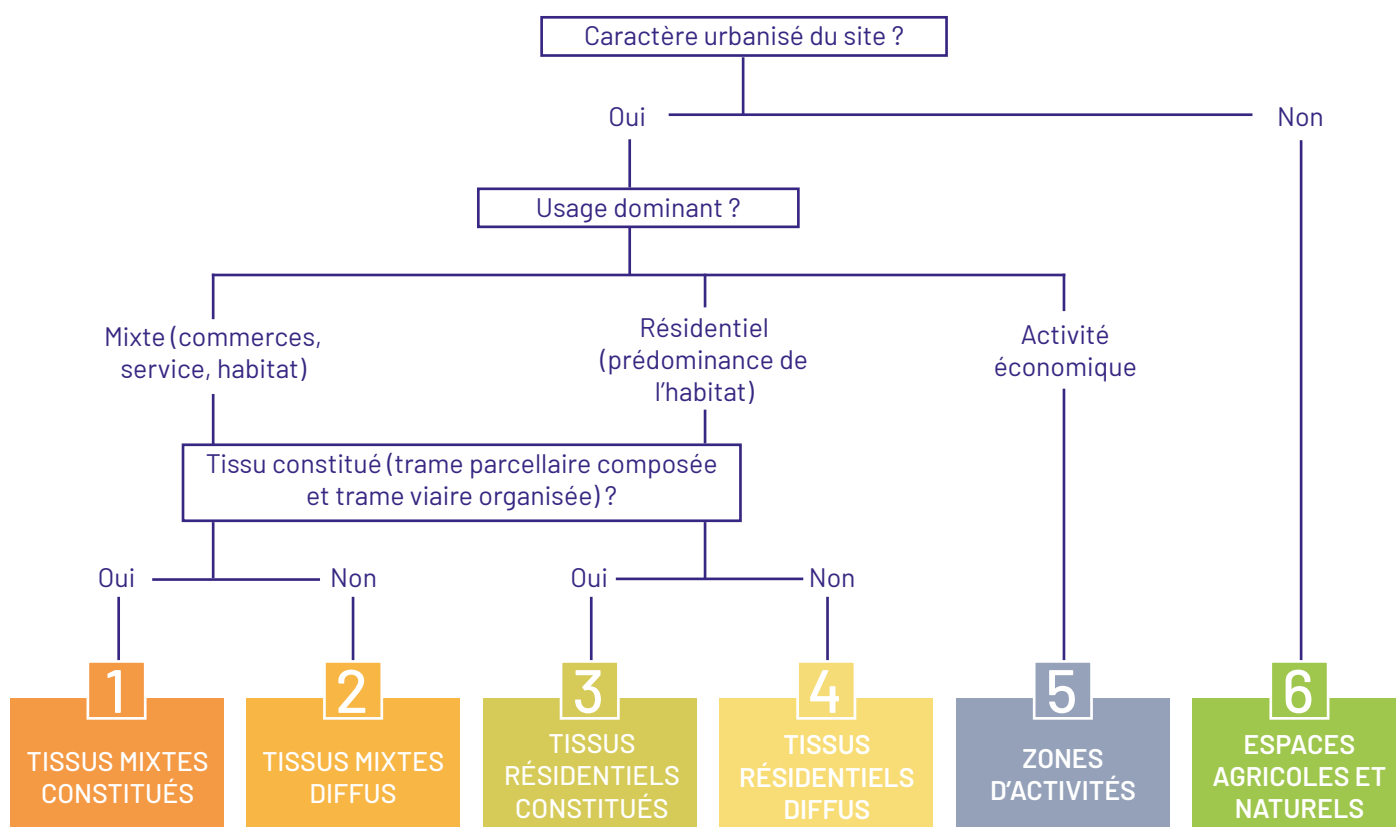
L'objectif des PLU(i) est alors d'organiser une réponse différenciée au regard des réalités et des spécificités de chaque espace en particulier vis à vis :

- de la nature du tissu urbain ou paysager existant ;
- du niveau de service de la desserte (gare ferroviaire structurante, halte de proximité, BHNS, TC sur autoroute) ;
- du rôle stratégique que la collectivité souhaite donner à ce secteur dans son projet de territoire ;
- et des aspirations locales que seule une concertation publique peut faire émerger.

La partie ci-après vise à flécher les enjeux et les possibles réponses que les documents d'urbanisme peuvent accompagner au regard de 6 tissus types, définis de sorte à être représentatifs et caractéristiques des principaux espaces situés à proximité des PEM, mis en valeur dans le cadre du SERM de Touraine.

LES DIFFÉRENTS TYPES D'ESPACES ÉTABLIS DANS LE RÉFÉRENTIEL

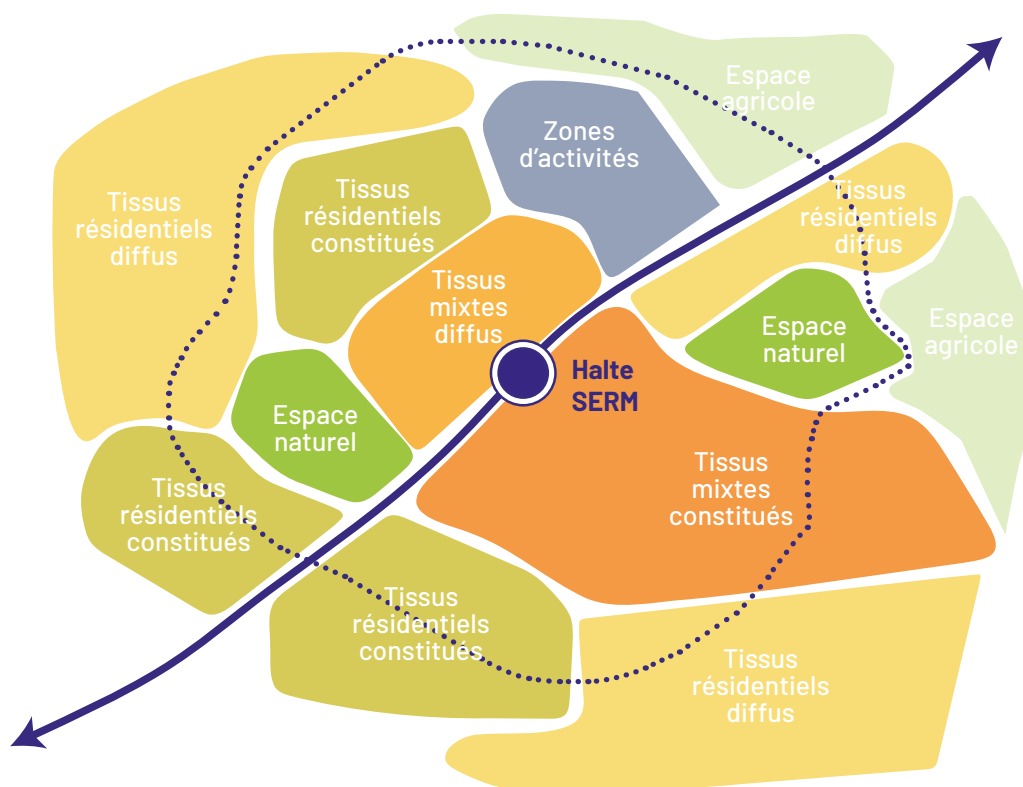
Méthode de caractérisation des types de tissus utilisés dans le référentiel



EXEMPLE D'ORGANISATION SPATIALE DES ESPACES AUTOUR D'UN MÊME PEM

Compte tenu de la complexité variable de la composition des trames urbaines autour des haltes du SERM, un même site peut être concerné par différents types d'espaces traités ci-après.

Schéma simplifié de l'articulation des différents tissus autour d'un même PEM



LA COMPOSITION DU RÉFÉRENTIEL DES ESPACES

Pour chacun de ces types d'espace, l'analyse des enjeux et des recommandations induites est formulée autour de quatre thématiques.

Là encore, l'objectif n'est pas de produire un modèle unique, mais bien d'offrir une grille d'aide à la décision pour construire un PLU(i) cohérent et stratégiquement aligné avec le projet de SERM.

Les éléments évoqués ci-après posent un cadre préliminaire de réflexion permettant d'alimenter les débats locaux que le SERM pourra soulever.

La partie 3 du présent document propose des fiches outils constituant des compléments « techniques » pour approfondir l'usage des différents outils des PLU et SCoT.

THÉMATIQUE 1 BIODIVERSITÉ, ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE NATUREL

THÉMATIQUE 2 TRAJECTOIRE URBAINE (MIXITÉ DE FONCTIONS, HABITAT, MIXITÉ SOCIALE)

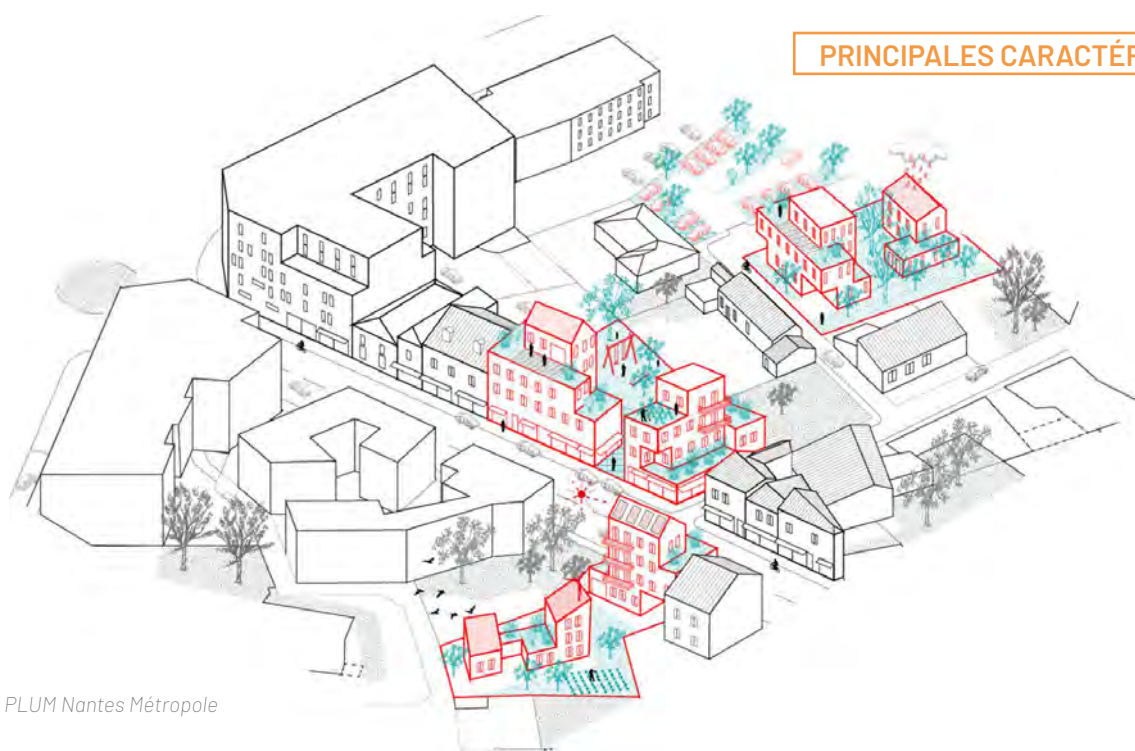
THÉMATIQUE 3 FORMES URBAINES, ARCHITECTURE ET PATRIMOINE

THÉMATIQUE 4 DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ

TISSUS MIXTES CONSTITUÉS

Les tissus urbains mixtes constitués correspondent à des secteurs déjà urbanisés et structurés, dans lesquels coexistent de manière relativement équilibrée des fonctions de centralité urbaine : habitat, commerces, services, équipements et activités économiques. A une échelle plus large, ils forment souvent le socle des centralités locales existantes et reconnues dans les pratiques du quotidien comme les centres-villes, les centres-bourgs, ainsi que les quartiers péri-centraux (comme par exemple les quartiers des anciens faubourgs). Ces tissus sont souvent issus d'une urbanisation ancienne, concentrant ainsi les édifices aux qualités architecturales et patrimoniales les plus notables. Néanmoins, des strates d'urbanisation ultérieures ont pu leur conférer une morphologie plus hétérogène, suivant les cas de figure.

Leur intérêt au regard du SERM tient à leur capacité à accueillir une fréquentation accrue, à soutenir l'intermodalité du quotidien et à absorber une part du développement urbain sans nécessairement recourir à une extension importante de l'urbanisation.



PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Illustration : PLUM Nantes Métropole

- Mixité fonctionnelle existante, parfois déséquilibrée ;
- Densités bâties moyennes à élevées ;
- Forte fréquentation piétonne potentielle ;
- Présence fréquente de patrimoine, de bâti ancien ainsi que d'ambiances urbaines identitaires ;
- Pression foncière déjà perceptible ;
- Capacité de renouvellement par mutation parcellaire ou requalification.



IMPACTS ET ENJEUX INDUITS PAR L'IMPLANTATION D'UN POINT D'ACCÈS AU SERM

L'arrivée ou le renforcement d'une halte dans le cadre du SERM est susceptible d'agir comme un accélérateur des dynamiques urbaines pré-existantes. Cette évolution est notamment susceptible d'augmenter l'attractivité résidentielle, de renforcer le potentiel commercial, de générer une pression foncière accrue ou encore de renforcer l'émergence d'opérations de construction en densification ou en renouvellement urbain.

Compte tenu de cette attractivité renforcée, le principal enjeu concerne la maîtrise du degré d'intensification urbaine et des effets seconds pouvant être induits comme la spéculation immobilière et foncière susceptibles d'entraîner une atténuation de la mixité sociale (gentrification progressive).

Elle peut également induire des atteintes au cadre de vie (densification inadaptée, atteinte à la qualité des espaces publics, destruction d'éléments patrimoniaux ou identitaires, etc).

Le SERM peut permettre de conforter ces espaces en tant que polarités de référence à l'échelle locale, intercommunale ou métropolitaine. Cette fonction stratégique nécessitera un pilotage renforcé dans les documents de planification passant par une identification dès la définition du projet de territoire.



LES ENJEUX POUR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

LES ENJEUX TRANSVERSAUX

Dans les tissus mixtes constitués, les documents de planification doivent ainsi organiser et maîtriser l'intensification des lieux, en cohérence avec le rôle structurant de la halte au sein du SERM.

Ces secteurs ont vocation à accueillir prioritairement le développement urbain (afin de limiter les consommations d'espaces naturels, agricoles et forestiers) grâce à la mobilisation du foncier disponible, par le renouvellement du bâti ainsi qu'une optimisation des capacités et usages des constructions existantes.

Par l'amélioration de l'accessibilité qui renforce l'attractivité résidentielle et économique, les documents d'urbanisme doivent encadrer les dynamiques foncières afin de garantir

la qualité urbaine, la capacité des équipements et des réseaux, ainsi que la cohérence des formes bâties nouvelles générées. La mixité fonctionnelle et sociale constitueront des objectifs centraux. La proximité de la halte doit conforter une centralité vivante, pouvant combiner habitat, services, commerces, équipements et emplois, tout en évitant les phénomènes de spécialisation ou d'exclusion.

Enfin, l'articulation entre urbanisme et mobilité doit être pleinement intégrée aux documents : traitement et connexion des abords de la halte, organisation des mobilités actives, gestion du stationnement et hiérarchisation des circulations doivent ensemble participer à un projet urbain cohérent et connecté.

LES ENJEUX SPÉCIFIQUES A LA TYPOLOGIE DES SITES DU SERM

	1 SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	2 SITES À DÉSENCLAVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	3 SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	4 SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
ENJEUX INITIAUX DES TISSUS	Polarités déjà attractives et insérées dans des dynamiques urbaines fortes.	Tissu mixte existant mais mal connecté, parfois en marge des grands flux ou fragmenté par des coupures urbaines	Centralités denses et matures, avec peu de réserves foncières mobilisables.	Polarités fonctionnelles importantes mais marquées par des contraintes physiques ou environnementales.
ENJEUX RENOUVELÉS AVEC LE DÉPLOIEMENT DU SERM	Changement d'échelle de fréquentation, affirmation d'un quartier de gare actif, accélération du renouvellement urbain voir recomposition de la hiérarchie des centralités	Effet levier structurant : transformation possible en pôle d'équilibre à l'échelle élargie.	Pression accrue sur un tissu déjà dense, avec risque de saturation des espaces publics.	Attractivité renforcée mais capacité d'évolution limitée par les contraintes.
POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET/OU DE RENOUVELLEMENT	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible
OBJECTIFS POUR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	Encadrer la densification Hiérarchiser les fonctions Préserver les usages structurants du centre Accompagner l'intermodalité et la qualité urbaine	Identifier un périmètre d'intensification prioritaire Orienter la densification et sécuriser les capacités foncières Améliorer les liaisons intermodales et piétonnes	Maîtriser la pression foncière Préserver les équilibres urbains Privilégier l'amélioration qualitative plutôt qu'une densification forte	Adapter les règles aux contraintes locales Favoriser des opérations ciblées Améliorer les liaisons intermodales et piétonnes

THÉMATIQUE 1 BIODIVERSITÉ, ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE NATUREL

Les tissus mixtes constitués correspondant à des espaces déjà densément urbanisés, les enjeux de biodiversité et de paysage relèvent principalement de la qualité du cadre de vie, de la biodiversité ordinaire et du fonctionnement environnemental urbain (la « nature en ville »).

Dans ces secteurs, l'enjeu principal n'est donc pas spécifiquement la préservation de milieux naturels majeurs, mais bien la limitation d'une artificialisation nouvelle trop importante, la valorisation des espaces végétalisés existants et la requalification environnementale des espaces publics, en lien avec l'intensification des usages induits par le SERM.

S'il peut induire une pression nouvelle, le déploiement du SERM peut aussi constituer une opportunité pour :

- renforcer la place du végétal en ville ;
- améliorer la gestion des eaux pluviales ;
- lutter contre les îlots de chaleur urbains ;
- améliorer les ambiances paysagères autour des haltes.

Les objectifs environnementaux doivent donc être proportionnés et intégrés aux projets urbains. Ils doivent être pensés comme des leviers d'amélioration qualitative, sans freiner inutilement les capacités d'évolution de ces tissus stratégiques.

DES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Préserver et renforcer les cœurs d'îlots végétalisés existants	• Les protections paysagères et environnementales au titre du L.151-23 27 : « cœur d'îlots protégés », « trames jardins à maintenir », etc ; • Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâti 25 : limitation de l'imperméabilisation (part de pleine terre à maintenir, coefficient de biotope par surface) ; • OAP thématiques 7 « trame verte et bleue / nature en ville ».	●	●	●	●
Préserver voire reconstituer les supports écologiques et la trame naturelle des tissus mixtes constitués	• Les protections paysagères et environnementales au titre du L.151-23 27 : « Trame verte urbaine à maintenir » ; • Les règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâti 25 : obligations de plantations, de replantation, etc. ; • Les Espaces Boisés Classés 28 ; • Les Emplacements réservés 21 pour la création d'espaces verts publics (ex : parcs, venelles vertes, liaisons plantées, etc.).	●	●	●	●
Encadrer la densification et éviter une imperméabilisation excessive	• Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâti 25 : limitation de l'imperméabilisation (part de pleine terre à maintenir, coefficient de biotope par surface) ; • Règles de gestion intégrée des eaux pluviales ; • Règles d'implantations 11 et de volumétrie 12 : éloignement maximale par rapport aux voies, emprises au sol maximale.	●	●	●	●
Maintenir voire améliorer la qualité paysagère et climatique des tissus, des espaces libres et des publics autour de la halte	• OAP thématiques 7 « trame verte et bleue / nature en ville », « cœur de ville », « aménagement des quartiers gare », « qualité des espaces publics », etc. ; • Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâti 25.	●	●	●	●
		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		●	●	●	●
		Prioritaire	Important	Limité	Faible

THÉMATIQUE 2 TRAJECTOIRE URBAINE (MIXITÉ DE FONCTIONS, HABITAT, MIXITÉ SOCIALE)

Les tissus mixtes constitués correspondent généralement aux secteurs urbains les plus complets, structurés et connectés des territoires concernés par le SERM. Ils associent de façon pérenne les fonctions structurantes que sont l'habitat, les commerces, les services, les équipements et les emplois. En matière de trajectoire urbaine, ces espaces ont vocation à maintenir voire amplifier leur rôle «moteur» dans les armatures territoriales locales.

Ils constituent les lieux prioritaires de mixité fonctionnelle et sociale, capables d'accueillir une évolution des usages et une augmentation de population sans remise en cause de leur équilibre global de fonctionnement.

Les enjeux principaux portent ainsi sur :

- La consolidation de la mixité des fonctions, en particulier des fonctions de proximité ;
- L'accueil d'une offre de logements diversifiée, adaptée aux différents parcours résidentiels ;
- Le renforcement de la mixité sociale ;
- La lisibilité de la vocation de centralité à l'échelle du bassin de vie.

À proximité des haltes SERM, les tissus mixtes constitués doivent incarner des pôles de vie du quotidien, supports privilégiés du report modal et de l'intensification des usages, dans une logique de sobriété foncière.

DES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Conforter une polarité de gare ou de centralité de proximité articulée au SERM	- PAS / PADD 1 ; - DOO du SCoT 2 ; - Zonage réglementaire 8 ; - OAP sectorielles 17 et autres encadrements renforcés des projets 18 19 : de quartier de gare, petites opérations en densification / renouvellement.	●	●	●	●
Favoriser la diversification de l'offre de logement	- Le DAACL 3 ; - Les règles des destinations et sous-destinations 9 ; - Les obligations de mixité fonctionnelle 15 ; - OAP sectorielles 17 et autres encadrements renforcés des projets 18 19 : partie «orientations programmatiques» ; - Protection des linéaires commerciaux 16 .	●	●	●	●
Organiser une intensification résidentielle compatible avec la desserte et la qualité d'usage	- Obligations de densité minimale à proximité des gares 10 ; - Les règles d'implantation 11 et de volumétrie 12 ; - Bonus de constructibilité conditionnés à la desserte SERM 14 .	●	●	●	●
Maintenir ou développer une offre de logement diversifiée, incluant une dimension sociale	- POA Habitat 5 ; - Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17 , OAP sans règlement 18 , Secteurs de plans masse 19 ; - Servitudes de mixité sociale 23 et Emplacements réservés de logements sociaux 22 .	●	●	●	●
Hierarchiser les secteurs de mutation et phaser les évolutions autour de la halte	- Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17 , OAP sans règlement 18 , Secteurs de plans masse 19 ; - Le périmètre d'attente de projet (PAPAG) 20 .	●	●	●	●
 Bléré		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERME DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		● Prioritaire	● Important	● Limité	● Faible

THÉMATIQUE 3 FORMES URBAINES, ARCHITECTURE ET PATRIMOINE

Les tissus mixtes constitués correspondent à des formes urbaines déjà largement structurées. Ils sont caractérisés par une densité élevée, une trame viaire lisible et une diversité typologique issue des différentes strates urbaines successives, bien que souvent dominées par des constructions anciennes.

Ils concentrent ainsi fréquemment des éléments patrimoniaux (bâtiments anciens, patrimoines vernaculaires) et présentent des ambiances minérales (alignements bâtis, espaces publics structurants) qui participent fortement à l'identité locale. À proximité des haltes SERM, l'enjeu majeur consiste à accompagner l'évolution urbaine sans altérer la cohérence morphologique

existante ni banaliser le patrimoine et les ambiances urbaines.

La densification et l'intensification des usages doivent s'inscrire dans la continuité des formes urbaines, par le renouvellement, la recomposition ponctuelle ou encore la revalorisation des constructions existantes (notamment des rez-de-chaussée).

Le PLU(i) joue un rôle central pour :

- Encadrer les gabarits et les formes bâties ;
- Préserver et valoriser le patrimoine existant ;
- Garantir la qualité architecturale et paysagère des évolutions susceptibles d'intervenir.

LES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Encadrer la densification par des formes urbaines cohérentes avec le tissu existant	• Les règles d'implantation 11 et de volumétrie 12 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19	●	●	●	●
Préserver les séquences bâties et les éléments patrimoniaux structurant l'identité du quartier	• Éléments de patrimoine bâti 26 et paysager 27 ; • Règles d'aspect extérieur des constructions 24 ; • OAP thématiques 7 patrimoniales	●	●	●	●
Travailler les transitions entre secteurs de forte intensité et tissus plus sensibles	• Les règles d'implantation 11 et de volumétrie 12 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19	●	●	●	●
Valoriser les rez-de-chaussée, les angles et les espaces en façade sur les parcours de gare	• Encadrement des rez-de-chaussée commerciaux 15 et protection des linéaires commerciaux 16 ; • Règles d'aspect extérieur des constructions 24 ; • Éléments de patrimoine bâti 26	●	●	●	●
Accompagner le renouvellement urbain sur les emprises mutables ou sous-utilisées	• Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • Le périmètre d'attente de projet (PAPAG) 20	●	●	●	●
 Loches		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERME DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		●	●	●	●
		Prioritaire	Important	Limité	Faible

THÉMATIQUE 4 DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ

Les tissus mixtes constitués sont généralement les espaces les plus favorables au développement des mobilités durables, en raison de la proximité des fonctions, de la densité d'usages et de la présence d'espaces publics structurants mentionnés précédemment. Ils constituent à ce titre les espaces prioritaires de rabattement et de diffusion autour des points d'accès au SERM.

L'enjeu principal réside dès lors dans la réorganisation du partage de l'espace public afin de :

- Renforcer/conforter l'accessibilité piétonne et cyclable;
- Améliorer les continuités douces vers les haltes ;
- Réduire la dépendance à l'usage individuel de l'automobile ;
- Organiser l'intermodalité sur les sites.

Les documents d'urbanisme doivent permettre d'inscrire durablement ces évolutions, en cohérence avec la forme urbaine existante et sans dégrader le cadre de vie des riverains du PEM.

LES OBJECTIFS À POURSUIVRE		LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
			1	2	3	4
Renforcer les continuités piétonnes vers la halte et développer les liaisons cyclables (portée structurante) pour un accès renforcé vers la halte Organiser l'intermodalité (bus, vélo, stationnement) Encadrer le stationnement pour limiter la saturation Sécuriser les traversées et réduire les conflits d'usage	• Le POA Déplacement 4 ; • Les OAP sectorielles 17 et autres encadrements renforcés des projets 18 19 : parties « Voirie », « liaisons douces », « aménagements publics » ; • Les voies et sentiers à conserver, à modifier ou à créer 29 ; • Les Emplacements réservés 21 . • Les OAP sectorielles 17 et autres encadrements renforcés des projets 18 19 : spécifiques à l'aménagement des pôles d'échange et haltes et/ou des espaces attenants ; • Règles d'encadrement du stationnement 13 ; • Les Emplacements réservés 17 pour assurer la création de nouveaux équipements (PEM, parking relais, etc.). • Les règles de stationnement 13 : plafonds, obligation de mutualisation, normes différenciées, etc. • Les OAP sectorielles 17 et autres encadrements renforcés des projets 18 19 : partie(s) « plan de circulation », « organisation des voies », « mobilité » ; • Les voies et sentiers à conserver, à modifier ou à créer 29 ; • Règles relatives aux conditions d'accès.	SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT SITES À DÉSENCLEAVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	Prioritaire Important Limité Faible			

Château-la-Vallière

TISSUS MIXTES DIFFUS

Les tissus mixtes diffus désignent des secteurs urbanisés de manière peu denses et faiblement structurés, où coexistent plusieurs fonctions (habitat, petites activités économiques, commerces ponctuels, équipements isolés) sans organisation urbaine clairement lisible ni centralité affirmée.

Ils se développent généralement en périphérie des pôles urbains – notamment le long d'axes routiers structurants, autour d'anciens noyaux villageois ou par extensions successives de l'urbanisation. Certains abords de gare peu structurés peuvent également relever de cette catégorie.

La mixité fonctionnelle y est présente mais fragmentée : elle résulte davantage d'opportunités foncières ou de logiques sectorielles que d'un projet urbain d'ensemble.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

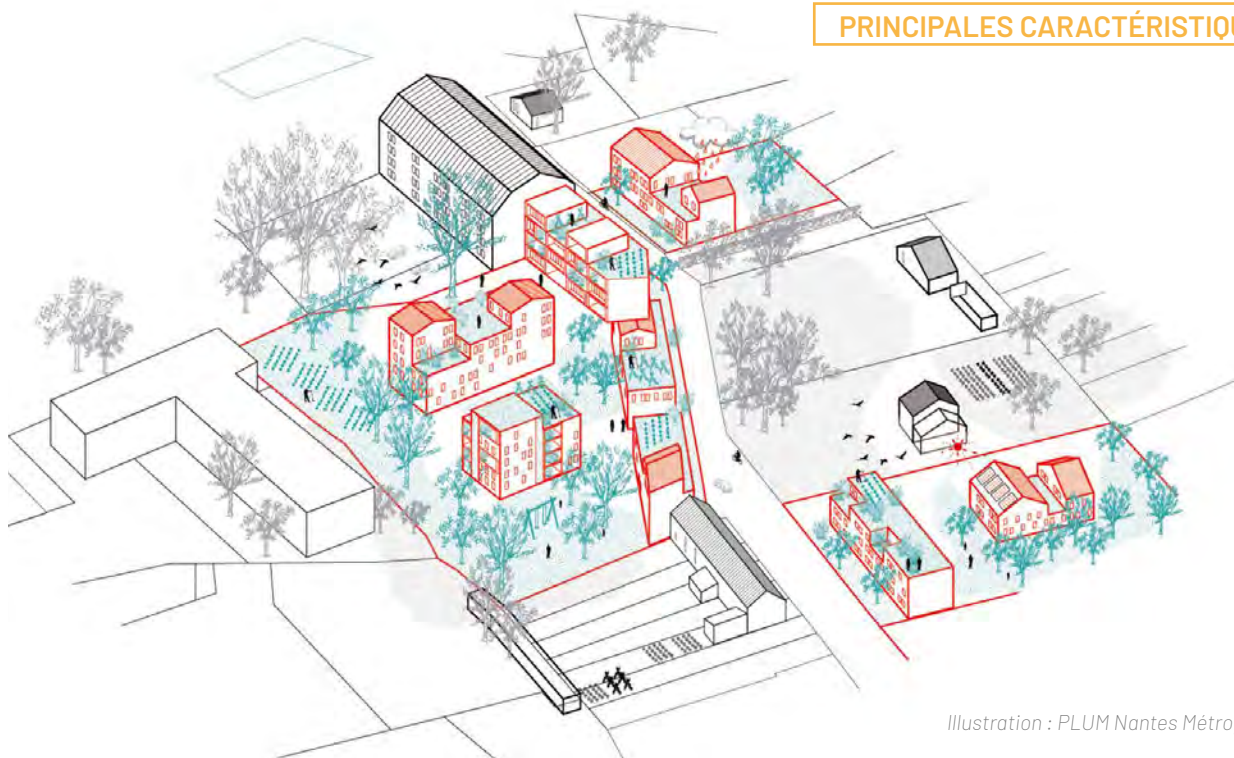


Illustration : PLUM Nantes Métropole

- Densités faibles à intermédiaires ;
- Mixité fonctionnelle fragmentée ;
- Urbanisation linéaire ou par poches ;
- Forte dépendance à la voiture ;
- Espaces publics peu structurants ;
- Interfaces sensibles avec les espaces agricoles ou naturels.



IMPACTS ET ENJEUX INDUITS PAR L'IMPLANTATION D'UN POINT D'ACCÈS AU SERM

Dans ces tissus, l'implantation d'une halte SERM constitue un levier de structuration majeure susceptible de transformer en profondeur le fonctionnement du secteur.

Contrairement aux tissus mixtes constitués, le SERM ne se contente pas de renforcer l'existant, il peut jouer un rôle fondateur en contribuant à :

- Organiser et hiérarchiser un tissu urbain aujourd'hui dispersé ;
- Faire émerger une centralité de proximité autour de la halte ;

- Réduire la dépendance à l'automobile en proposant une alternative crédible pour les déplacements du quotidien.

Le SERM représente ici à la fois une opportunité et un risque. Sans stratégie claire, il pourrait accentuer les logiques de dispersion alors que correctement encadré, il devient un outil de transformation progressive vers un urbanisme plus structuré et qualitatif. Les enjeux sont particulièrement élevés sur ces tissus.



LES ENJEUX POUR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

LES ENJEUX TRANSVERSAUX

La mise en service d'une halte dans ces quartiers introduit une forte accessibilité dans un espace qui ne possède ni structure viaire lisible ni véritable centre. L'enjeu principal pour la planification n'est donc pas seulement d'encadrer le développement, mais d'éviter que cette accessibilité nouvelle n'alimente les logiques existantes de dispersion.

Plusieurs tensions aux effets structurants peuvent alors apparaître :

- En matière d'accessibilité : sans cadrage spatial, l'amélioration des déplacements tend à valoriser l'ensemble du secteur de manière homogène et à prolonger l'urbanisation linéaire plutôt qu'à faire émerger un lieu identifiable ;
- En terme de concurrence entre fonction de quartier et rôle de pôle de rabattement : la halte peut devenir soit un espace de vie de proximité, soit un simple parking de captage générant des flux automobiles supplémentaires ;

- Pour l'équilibre entre mutations urbaines et banalisation morphologique : la transformation des grandes parcelles et des fronts routiers peut produire un morceau de ville structuré, mais aussi une juxtaposition d'opérations indépendantes sans cohérence ;
- Sur l'équilibre entre densification / concentration urbaine et enjeux de préservation : la valorisation foncière autour de la halte peut à la fois permettre une intensification locale et exercer une pression diffuse sur les franges pavillonnaires ou agricoles.

L'enjeu pour les documents de planification consiste donc à rendre spatialement lisible la hiérarchie du territoire : faire apparaître un cœur identifiable autour de la halte tout en stabilisant le reste du tissu, afin que l'accessibilité nouvelle produise en effet de renforcement des centralités plutôt qu'un vecteur d'étalement urbain.

LES ENJEUX SPÉCIFIQUES A LA TYPOLOGIE DES SITES DU SERM

	1 SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	2 SITES À DÉSENCLAVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	3 SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	4 SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
ENJEUX INITIAUX DES TISSUS	Tissu déjà accessible mais encore très automobile, sans véritable centralité constituée.	Tissu diffus, peu lisible, souvent enclavé ou mal connecté aux réseaux de transport structurants.	Tissu diffus stabilisé, avec peu de réserves foncières et une forte sensibilité du cadre de vie.	Tissu diffus présentant des contraintes environnementales, foncières ou paysagères fortes.
ENJEUX RENOUVELÉS AVEC LE DÉPLOIEMENT DU SERM	Renforcement de l'accessibilité et opportunité de structuration urbaine progressive.	Changement profond du statut du secteur, création d'un pôle structurant autour de la halte.	Optimisation des déplacements existants, sans objectif de restructuration urbaine	Amélioration ciblée de l'accessibilité sans transformation lourde du tissu.
POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET/OU DE RENOUVELLEMENT	 Fort Modéré Limité Faible	 Fort Modéré Limité Faible	 Fort Modéré Limité Faible	 Fort Modéré Limité Faible
OBJECTIFS POUR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	Orienter les évolutions vers un cœur de pôle, renforcer la mixité et la qualité urbaine.	Structurer une centralité, organiser les usages, éviter l'étalement et les développements opportunistes.	Limiter les effets d'aubaine foncière et préserver le fonctionnement résidentiel existant.	Encadrer strictement les évolutions, préserver les continuités écologiques et paysagères.

THÉMATIQUE 1 BIODIVERSITÉ, ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE NATUREL

Les tissus mixtes diffus se caractérisent par une urbanisation peu dense, discontinue et faiblement structurée, où coexistent habitat, activités, équipements et infrastructures, souvent en interface directe avec des espaces agricoles ou naturels.

Sur le plan environnemental et paysager, ces secteurs concentrent des enjeux plus élevés que les tissus constitués : présence fréquente de continuités écologiques fonctionnelles, sols encore largement perméables, paysages ouverts ou semi-ouverts contribuant à l'identité des territoires.

Le SERM peut constituer un levier structurant, à condition d'éviter les effets d'appel à l'urbanisation diffuse.

Les enjeux portent donc prioritairement sur :

- la maîtrise de l'extension urbaine ;
- la préservation des continuités écologiques et paysagères ;
- l'organisation des espaces déjà urbanisés autour des points d'accès au réseau ;
- la limitation des impacts environnementaux liés à l'intensification des usages.

Les objectifs environnementaux doivent ici jouer un rôle d'encadrement fort, afin de transformer ces secteurs vers des formes plus cohérentes et plus sobres, sans accentuer la fragmentation des milieux.

DES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Préserver les supports écologiques et paysagers qui structurent le tissu mixte diffus	• PAS / PADD 1 ; • Zonage réglementaire 8 ; • Éléments de patrimoine bâti 26 et paysager 27 ; • Espaces boisés classés lorsque pertinent 28 .	●	●	●	●
Limitier l'imperméabilisation diffuse et encadrer les mutations foncières autour de la halte	• Règles d'encadrement des espaces non bâtis 17 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • Les règles d'implantation 11 et de volumétrie 12 ; • Gestion intégrée des eaux pluviales.	●	●	●	●
Traiter qualitativement les franges urbaines, les lisières et les inter-faces avec les espaces ouverts	• OAP sectorielles 17 ou thématiques 7 : paysage, franges urbaines, nature en ville ; • Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 .	●	●	●	●
Préserver la qualité paysagère ordinaire des séquences bâties, jardins et vides structurants	• Éléments de patrimoine bâti 26 et paysager 27 ; • OAP thématiques 7 : nature en ville ; • Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 .	●	●	●	●
Intégrer la gestion de l'eau et le confort climatique comme composantes de la structuration autour de la halte	• Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • POA Climat et Énergie 6 ; • Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 .	●	●	●	●
		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		● Prioritaire	● Important	● Limité	● Faible

THÉMATIQUE 2 TRAJECTOIRE URBAINE (MIXITÉ DE FONCTIONS, HABITAT, MIXITÉ SOCIALE)

Les tissus mixtes diffus correspondent à des secteurs urbains hétérogènes, associant habitat, activités, commerces et services, sans structuration forte de centralité. Ils se situent souvent en interface entre quartiers résidentiels, zones d'activités, axes structurants ou franges urbaines.

Dans la trajectoire territoriale, ces espaces ont vocation à évoluer vers une mixité plus lisible et mieux organisée, sans chercher à reproduire le fonctionnement des centralités constituées. Ils constituent des espaces de transition, capables d'accueillir une évolution progressive des usages et des fonctions.

Les enjeux principaux portent sur la clarification de la vocation dominante (habitat, activités compatibles, services), le renforcement ciblé de fonctions de proximité (lorsque le contexte s'y prête), l'adaptation de l'offre de logements, en cohérence avec les besoins locaux, la contribution à la mixité sociale, à une échelle maîtrisée.

À proximité des haltes SERM, les tissus mixtes diffus peuvent jouer un rôle d'accompagnement des centralités, en accueillant des fonctions complémentaires et une offre résidentielle diversifiée, dans une logique de sobriété foncière.

DES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Structurer une polarité de proximité ou un micropôle autour de la halte, lorsque le contexte s'y prête	- PAS / PADD 1 ; - DOO du SCot 2, dont DAACL 3 ; - Zonage réglementaire 8 ; - OAP sectorielles 17 et autres encadrements renforcés des projets 18 19 : de quartier de gare, petites opérations en densification / renouvellement.	●	●	●	●
Encourager une mixité fonctionnelle minimale et lisible, sans fragiliser les équilibres existants	- Règles de destinations et sous-destinations 9 ; - Mixité fonctionnelle obligatoire dans certains secteurs 15 ; - Protection ou encadrement des linéaires actifs et commerciaux 16 .	●	●	●	●
Organiser une diversification résidentielle compatible avec la desserte, la forme urbaine et les capacités locales	- POA Habitat 5 ; - OAP sectorielles 17 et autres encadrements renforcés des projets 18 19 ; - Les règles d'implantation 11 et de volumétrie 12 ; - Obligations de densité minimale à proximité des gares lorsque pertinentes 9	●	●	●	●
Maintenir ou développer une offre de logements diversifiée, y compris sociale, à une échelle maîtrisée	- POA Habitat 5 ; - Servitudes de mixité sociale 23 et Emplacements réservés de logements sociaux 22 - Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ;	●	●	●	●
Prioriser le renouvellement et la recomposition des emprises mutables plutôt que l'extension diffuse	- Zonage réglementaire 8 ; - Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; - Le périmètre d'attente de projet (PAPAG) 20 .	●	●	●	●
		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERME DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		●	●	●	●
		Prioritaire	Important	Limité	Faible



Dans les tissus mixtes diffus, la halte introduit une intensité nouvelle dans un espace initialement structuré par la route et l'implantation isolée des bâtiments. L'enjeu principal est d'éviter une simple accumulation d'opérations produisant de la densité sans véritable forme urbaine.

La mutation pose d'abord une question de lisibilité : sans cadre morphologique, l'évolution prolonge le paysage d'objets bâtis plutôt que l'émergence d'une rue ou d'un centre identifiable. Elle soulève aussi la gestion des transitions d'échelle, le passage vers des formes plus denses pouvant créer des ruptures brutales avec le tissu pavillonnaire.

Elle interroge également la préservation du patrimoine ordinaire et des repères locaux, souvent fragilisés par la pression foncière, ainsi que la relation entre bâti et espace public : selon l'implantation des constructions, la halte devient soit un simple point d'accès, soit un véritable lieu de vie.

L'enjeu global est de transformer un assemblage d'implantations dispersées en un tissu urbain identifiable sans effacer ses repères existants.

LES OBJECTIFS À POURSUIVRE		LES OUTILS À MOBILISER		PRIORITÉS			
				1	2	3	4
Encadrer la densification par des formes urbaines cohérentes avec le tissu diffus existant	- Les règles d'implantation 11 et de volumétrie 12 ; - Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17 , OAP sans règlement 18 , Secteurs de plans masse 19 .						
Concentrer la compacité et la qualité urbaine à proximité immédiate de la halte ou des parcours structurants	- Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17 , OAP sans règlement 18 , Secteurs de plans masse 19 : de quartier de gare ; - Les règles d'implantation 11 et de volumétrie 12 ; - Bonus de constructibilité conditionnés à la desserte SERM lorsque pertinents 14 .						
Préserver les séquences bâties, paysagères et les repères ordinaires qui structurent l'identité locale	- Éléments de patrimoine bâti 26 et paysager 27 ; - Les Règles d'aspect extérieur 24 ; - OAP thématiques 7 «patrimoniales».						
Travailler les transitions entre le cœur de halte, les tissus résidentiels et les franges plus ouvertes	- Les règles d'implantation 11 et de volumétrie 12 ; - Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17 , OAP sans règlement 18 , Secteurs de plans masse 19 .						
Éviter les formes opportunistes de second rideau, de densification diffuse ou de juxtaposition d'opérations sans cohérence	- Les règles d'implantation 11 et de volumétrie 12 ; - Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâti 25 ; - Zonage réglementaire 8 .						
		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEAVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERME DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT		
		Prioritaire	Important	Limité	Faible		

THÉMATIQUE 4 DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ

Les tissus mixtes diffus présentent une dépendance plus forte à l'automobile, liée à la dispersion des fonctions et à la faiblesse des continuités piétonnes et cyclables.

L'accessibilité multimodale y est souvent incomplète, malgré une relative proximité des haltes SERM. L'enjeu majeur est d'améliorer progressivement les alternatives à la voiture, sans remettre en cause la structure diffuse du tissu.

Il s'agit prioritairement de :

- renforcer les liaisons vers les haltes ;
- sécuriser les cheminements doux ;
- organiser les déplacements internes de manière plus lisible.

Les documents d'urbanisme doivent permettre une montée en qualité des mobilités, adaptée aux contraintes de ces tissus.

LES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Renforcer les continuités piétonnes et cyclables vers la halte et les polarités proches	• POA Déplacement 4 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • Les Emplacements réservés 21 ; • Les voies et sentiers à conserver, à modifier ou à créer 29.	●	●	●	●
Organiser l'intermodalité autour de la halte sans faire dominer la logique de rabattement automobile	• Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • POA Déplacement 4 ; • Les Emplacements réservés 21.	●	●	●	●
Encadrer le stationnement pour soutenir le report modal sans saturer le quartier	• Règles de stationnement 13 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • POA Déplacement 4.	●	●	●	●
Sécuriser les traversées, les accès et réduire les conflits d'usage sur les parcours de halte	• Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • Les voies et sentiers à conserver, à modifier ou à créer 29 ; • Règles relatives aux accès et voiries ; • POA Déplacement 4.	●	●	●	●
Hiérarchiser les accès et faire en sorte que les projets nouveaux n'aggravent pas les difficultés de desserte locale	• Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • Règles de stationnement 13.	●	●	●	●
 Guès-de-Veigné		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		●	●	●	●
		Prioritaire	Important	Limité	Faible

TISSUS RÉSIDENTIELS CONSTITUÉS

Les tissus résidentiels constitués regroupent des secteurs à dominante d'habitat, déjà urbanisés, stabilisés et lisibles, dont la vocation résidentielle est clairement affirmée. Ils correspondent le plus souvent à des quartiers pavillonnaires anciens, des ensembles de logements collectifs de taille intermédiaire, ou des extensions urbaines structurées, développées selon des logiques d'aménagement relativement cohérentes.

Ces tissus présentent une faible mixité fonctionnelle, les fonctions commerciales, de services ou d'équipements étant généralement localisées en périphérie immédiate ou au sein de polarités spécifiques.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

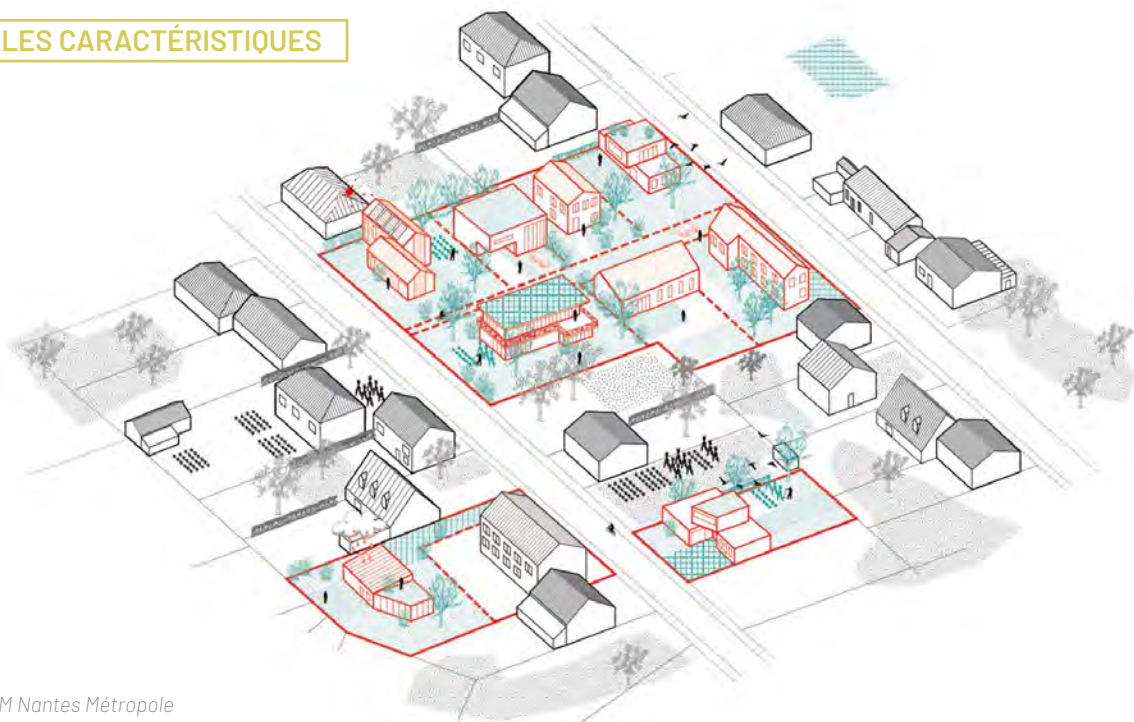


Illustration : PLUM Nantes Métropole

- Dominante d'habitat individuel (voir petits collectifs);
- Densité modérée à faible ;
- Morphologie stabilisée et homogène ;
- Faible mixité fonctionnelle ;
- Trame viaire existante et structurée mais peu évolutive ;
- Cadre paysager structurant (jardins, alignements, haies).



IMPACTS ET ENJEUX INDUITS PAR L'IMPLANTATION D'UN POINT D'ACCÈS AU SERM

L'implantation ou le renforcement d'une halte SERM à proximité d'un tissu résidentiel constitué est susceptible d'améliorer significativement l'accessibilité de la zone et peut alors accroître l'attractivité résidentielle du secteur.

Cette amélioration ne transforme toutefois pas la vocation dominante du quartier. Elle peut en revanche générer :

- une pression foncière accrue ;
- des dynamiques de division parcellaire ;
- une évolution des besoins en stationnement ;

- une demande de diversification de l'offre de logements.

Le principal enjeu consiste donc à organiser une évolution encadrée, permettant de tirer parti de l'accessibilité renforcée sans remettre en cause les équilibres morphologiques et paysagers existants.

L'arrivée du SERM pose également la question du report modal. La proximité de la halte pourra alors réduire la dépendance automobile, sous réserve d'un maillage piéton et cyclable adapté.



LES ENJEUX POUR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

LES ENJEUX TRANSVERSAUX

Pour les tissus résidentiels constitués, les documents de planification doivent poursuivre une logique d'évolution maîtrisée, compatible avec la sobriété foncière et la qualité du cadre de vie.

Les enjeux transversaux structurants sont les suivants :

- Encadrer les processus de densification spontanée (divisions parcellaires, constructions en second rang) ;
- Définir des règles morphologiques garantissant l'insertion urbaine ;
- Adapter les normes de stationnement à la proximité de la halte ;

- Préserver les éléments paysagers structurants (jardins, alignements, haies) ;
- Maintenir la vocation principalement résidentielle ;
- Favoriser une diversification modérée de l'offre de logements lorsque le contexte le permet.

Le SERM peut ici être un levier d'optimisation interne, mais conduire à une transformation trop radicale du caractère de ces espaces.

LES ENJEUX SPÉCIFIQUES A LA TYPOLOGIE DES SITES DU SERM

	1 SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	2 SITES À DÉSENCLAVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	3 SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	4 SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
ENJEUX INITIAUX DES TISSUS	Quartiers déjà accessibles mais fortement dépendants de la voiture.	Quartiers résidentiels enclavés ou mal connectés, souvent éloignés des pôles d'emplois.	Quartiers résidentiels stabilisés, à forte sensibilité paysagère ou sociale.	Quartiers soumis à des contraintes environnementales ou foncières.
ENJEUX RENOUVELÉS AVEC LE DÉPLOIEMENT DU SERM	Optimisation des déplacements du quotidien et report modal.	Amélioration majeure de l'accessibilité et désenclavement fonctionnel.	Amélioration du confort de déplacement sans modification du tissu.	Amélioration ciblée des connexions sans transformation urbaine lourde.
POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET/OU DE RENOUVELLEMENT	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible
OBJECTIFS POUR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	Maîtriser la densification Préserver le cadre paysager	Encadrer la densification, Organiser les mobilités douces et adapter le stationnement	Prioriser la qualité urbaine Limiter l'artificialisation des sols Optimiser l'existant	Stabiliser la morphologie urbaine Préserver les paysages Ajuster l'offre de mobilité

THÉMATIQUE 1 BIODIVERSITÉ, ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE NATUREL

Les tissus résidentiels constitués correspondent à des quartiers d'habitat déjà structurés, souvent à dominante pavillonnaire ou collective de faible à moyenne densité, disposant d'espaces végétalisés privés et publics relativement importants.

Sur la thématique biodiversité, environnement et paysage, les enjeux portent principalement sur la qualité environnementale du cadre de vie, la préservation de la biodiversité ordinaire et l'adaptation au changement climatique.

Ces secteurs jouent un rôle clé dans la régulation climatique locale (îlots de fraîcheur), la gestion des eaux pluviales et le maintien de continuités écologiques fines.

L'arrivée ou le renforcement du SERM peut induire une pression à la densification. Les objectifs environnementaux doivent donc accompagner cette évolution en :

- encadrant les formes urbaines ;
- maintenant des espaces de respiration ;
- améliorant les ambiances paysagères et les espaces publics ;
- évitant la dégradation des conditions de vie des habitants.

Les tissus résidentiels constitués appellent ainsi des interventions qualitatives, intégrées aux projets de renouvellement urbain et aux abords des haltes SERM.

DES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Préserver et renforcer les cœurs d'îlots végétalisés existants	• Les protections paysagères et environnementales au titre du L.151-23 27 : «cœur d'îlots protégés», «trames jardins à maintenir», etc. ; • Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 : limitation de l'imperméabilisation (part de pleine terre à maintenir, coefficient de biotope par surface) ; • OAP thématiques 7 : «TVB», «nature en ville», etc.	●	●	●	●
Encadrer la densification et éviter une imperméabilisation excessive	• Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 : limitation de l'imperméabilisation (part de pleine terre à maintenir, coefficient de biotope par surface) ; • Règles de gestion intégrée des eaux pluviales ; • Règles d'implantations 11 et de volumétrie 12 : éloignement maximale par rapport aux voies, emprises au sol maximale.	●	●	●	●
Maintenir voire améliorer la qualité paysagère et climatique des tissus, des espaces libres et des publics autour de la halte	• OAP thématiques 7 «trame verte et bleue / nature en ville», , «qualité des espaces publics», etc. ; • Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 ; • Les règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 : obligations de plantations, de replantation, etc. ; • Les Espaces Boisés Classés 28 ; • Les Emplacements réservés 21 pour la création d'espaces verts publics.	●	●	●	●
Traiter qualitativement les franges urbaines sensibles	• OAP thématiques 7 «trame verte et bleue / nature en ville», «paysages», «franges urbaines», etc. ; • Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 : obligations de plantations en frange urbaine, encadrements des clôtures, etc.	●	●	●	●
		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		●	●	●	●
		Prioritaire	Important	Limité	Faible

THÉMATIQUE 2 **TRAJECTOIRE URBAINE** (MIXITÉ DE FONCTIONS, HABITAT, MIXITÉ SOCIALE)

Les tissus résidentiels constitués correspondent à des quartiers majoritairement dédiés à l'habitat, bien identifiés dans la structure urbaine, disposant d'une offre résidentielle stable et d'un niveau d'équipements et de services de proximité variable.

Dans la trajectoire territoriale, ces espaces ont vocation à :

- pérenniser leur fonction résidentielle ;
- accompagner une évolution maîtrisée de l'offre de logements ;
- contribuer aux objectifs de mixité sociale, sans remise en cause de l'équilibre existant ni introduction de fonctions incompatibles.

Le PLU(i) constitue l'outil privilégié pour encadrer les usages, ajuster les capacités résidentielles et permettre l'intégration de services de proximité compatibles avec l'habitat. À proximité des haltes SERM, ces tissus peuvent accueillir une diversification résidentielle ciblée, en appui des centralités, dans une logique de sobriété foncière.

DES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Permettre une diversification mesurée de l'offre de logements	• POA Habitat 5 ; • Zonage réglementaire 8 ; • OAP sectorielles 17 et autres encadrements renforcés des projets 18 19 : de quartiers de gare, petites opérations en densification / renouvellement.	●	●	●	●
Favoriser une densification modérée à proximité de la halte sans banaliser le quartier	• Obligations de densité minimale à proximité des gares 10 ; • Les règles d'implantation 11 et de volumétrie 12.	●	●	●	●
Soutenir une mixité sociale adaptée aux capacités d'accueil du tissu	• POA Habitat 5 ; • Servitudes de mixité sociale 23 et Emplacements réservés de logements sociaux 22 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19.	●	●	●	●
Conforter les services et équipements de proximité utiles au quotidien	• PAS / PADD 1 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • Les Emplacements réservés 17.	●	●	●	●
Hierarchiser les secteurs à faire évoluer et ceux à préserver	• Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • Le périmètre d'attente de projet (PAPAG) 20.	●	●	●	●
		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERME DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		● Prioritaire	● Important	● Limité	● Faible



Bléré

Les tissus résidentiels constitués correspondent à des quartiers d'habitat déjà stabilisés, majoritairement à dominante pavillonnaire ou collective de faible à moyenne densité, disposant d'une trame viaire régulière et d'un cadre paysager structurant. Leur identité repose moins sur un patrimoine monumental que sur la qualité d'ensemble des formes urbaines, des alignements bâtis et des espaces verts.

À proximité des haltes SERM, l'enjeu principal consiste à accompagner l'évolution de ces quartiers sans en rompre l'équilibre, en privilégiant une densification mesurée, ciblée et qualitative. Il s'agit de préserver la qualité résidentielle,

tout en permettant une adaptation progressive des formes urbaines aux enjeux de transition écologique et de mobilité.

Le PLU(i) est un levier essentiel pour :

- encadrer les gabarits et implantations ;
- préserver les caractéristiques paysagères et architecturales ;
- éviter la banalisation des tissus pavillonnaires.

LES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Encadrer les formes de densification pour préserver la cohérence du tissu	• Les règles d'implantation 11 et de volumétrie 12 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19.	●	●	●	●
Protéger les ambiances résidentielles et les séquences paysagères de rue	• Éléments de patrimoine bâti 26 et paysager 27 ; • Règles d'aspect extérieur 25 ; • Voies et sentiers protégés.	●	●	●	●
Travailler les transitions entre secteurs proches de la halte et secteurs plus calmes	• Règles de volumétrie 12 et d'implantation 11 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19.	●	●	●	●
Accompagner le renouvellement sur les emprises mutables sans rupture d'échelle	• Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • Le périmètre d'attente de projet (PAPAG) 20.	●	●	●	●
Préserver le patrimoine ordinaire participant à l'identité du quartier	• Éléments de patrimoine bâti 26 et paysager 27 ; • OAP thématiques 7 «patrimoniales».	●	●	●	●
		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERME DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		●	●	●	●
		Prioritaire	Important	Limité	Faible

Monnaie

THÉMATIQUE 4 DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ

Les tissus résidentiels constitués sont caractérisés par des déplacements majoritairement internes ou de rabattement, avec une dépendance encore importante à l'automobile, notamment pour les déplacements domicile-travail. Toutefois, leur proximité avec les haltes SERM offre un potentiel significatif de report modal, à condition d'améliorer l'accessibilité et la lisibilité des cheminements.

L'enjeu est d'organiser des mobilités plus sobres, compatibles avec la vocation résidentielle des quartiers, en renforçant :

- les liaisons piétonnes et cyclables,
- la sécurité des déplacements,
- la continuité vers les haltes et les pôles de proximité.

Les documents d'urbanisme doivent permettre une évolution progressive des pratiques, sans générer de nuisances pour les habitants.

LES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Renforcer les continuités piétonnes vers la halte et développer les liaisons cyclables pour un accès renforcé vers la halte	• Les Emplacements réservés 17 ; • Le POA Déplacement 4 ; • OAP sectorielles 17 : parties « Voirie », « liaisons douce », « aménagements publics » ; • Les Emplacements réservés 21 ; • Les voies et sentiers à conserver, à modifier ou à créer 29 .	●	●	●	●
Maîtriser le stationnement autour de la halte en évitant l'effet "parking relais diffus"	• Les règles de stationnement 13 : plafonds, obligation de mutualisation, normes différenciées, etc.	●	●	●	●
Hiérarchiser les voiries, notamment en cas de choix de développement développant la fréquence des pratiques	• OAP sectorielles 17 : partie(s) « plan de circulation », « organisation des voies », « mobilité » ; • Règles relatives aux conditions d'accès.	●	●	●	●
Sécuriser les traversées et réduire les conflits d'usage	• OAP sectorielles 17 : partie(s) « plan de circulation », « organisation des voies », « mobilité » ; • Les voies et sentiers à conserver, à modifier ou à créer 29 ; • Règles relatives aux conditions d'accès.	●	●	●	●
 Château-la-Vallière		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		● Prioritaire	● Important	● Limité	● Faible

TISSUS RÉSIDENTIELS DIFFUS

Les tissus résidentiels diffus correspondent à des secteurs d'habitat peu denses, faiblement structurés et majoritairement pavillonnaires, souvent issus d'un développement progressif et non planifié de l'urbanisation. Ils se situent généralement en périphérie des pôles urbains, dans des contextes ruraux ou périurbains, en interface directe avec les espaces agricoles, naturels ou forestiers.

Ces tissus présentent une quasi-absence de mixité fonctionnelle, les fonctions économiques, commerciales et de services étant largement extérieurs au secteur.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

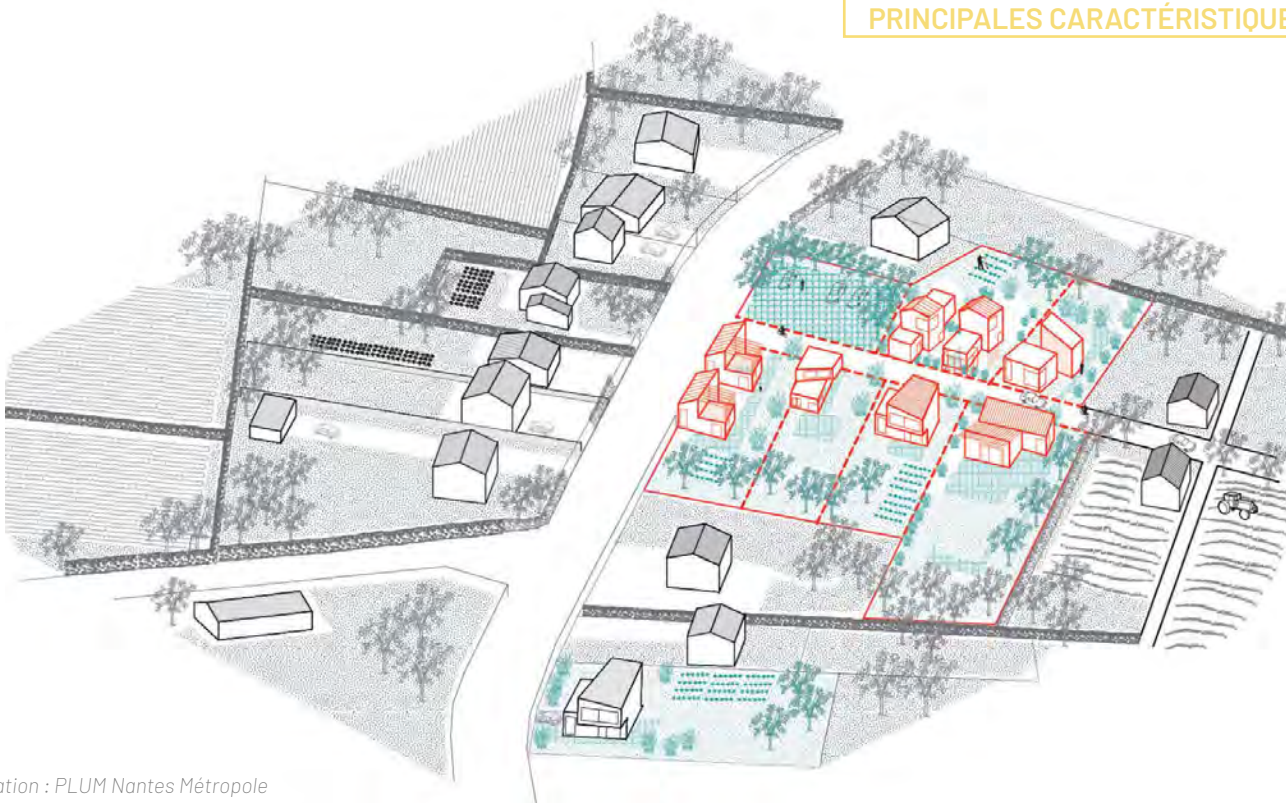


Illustration : PLUM Nantes Métropole

- Densités très faibles ;
- Habitat pavillonnaire ou isolé ;
- Faible structuration urbaine ;
- Absence de mixité fonctionnelle ;
- Forte dépendance à la voiture ;
- Sensibilité paysagère et environnementale.



IMPACTS ET ENJEUX INDUITS PAR L'IMPLANTATION D'UN POINT D'ACCÈS AU SERM

Dans les tissus résidentiels diffus, l'implantation d'une halte Serm ne constituera pas nécessairement un levier de transformation urbaine à grande échelle.

Le Serm joue avant tout un rôle d'offre de mobilité alternative, permettant de connecter ces secteurs peu denses aux pôles urbains, sans remettre en cause leur vocation résidentielle diffuse.

Le risque majeur susceptible d'émerger réside dans un effet d'appel à l'urbanisation : une amélioration de l'accessibilité non encadrée pourrait induire la poursuite de l'étalement urbain (donc la consommation d'espaces agricoles ou naturels) ou une mutation excessive des espaces urbains.



LES ENJEUX POUR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

LES ENJEUX TRANSVERSAUX

L'enjeu central pour les documents de planification est de dissocier clairement amélioration de la mobilité et développement urbain.

Dans ces tissus, le SERM doit s'accompagner de règles fortes visant à :

- stabiliser l'enveloppe urbaine existante ;
- empêcher toute urbanisation nouvelle dispersée ;
- préserver durablement les paysages et les continuités écologiques.

L'action publique doit prioritairement porter sur l'accessibilité à la halte (rabattement, modes doux, covoiturage) plutôt que sur la production de nouveaux logements.

LES ENJEUX SPÉCIFIQUES A LA TYPOLOGIE DES SITES DU SERM

	1 SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	2 SITES À DÉSENCLAVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	3 SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	4 SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
ENJEUX INITIAUX DES TISSUS	Habitat diffus déjà relativement accessible mais très dépendant de l'automobile.	Habitat diffus enclavé, éloigné des centralités et des pôles d'emplois.	Habitat diffus stabilisé, intégré à des paysages sensibles.	Habitat diffus soumis à de fortes contraintes environnementales ou agricoles.
ENJEUX RENOUVELÉS AVEC LE DÉPLOIEMENT DU SERM	Amélioration du confort de déplacement et du report modal.	Désenclavement fonctionnel et amélioration de l'accès aux pôles urbains.	Optimisation des déplacements existants, sans transformation urbaine.	Amélioration ciblée de l'accessibilité sans modification du tissu.
POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET/OU DE RENOUVELLEMENT	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible
OBJECTIFS POUR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	Encadrer divisions, protéger franges agricoles	Fixer limites urbaines claires, éviter extension ENAF	Maintenir durablement la vocation résidentielle diffuse. Contenir la densification.	Préserver les espaces naturels et agricoles et les continuités écologiques.

Les tissus résidentiels diffus correspondent à des secteurs d'habitat peu denses, dispersés et faiblement structurés, majoritairement pavillonnaires, souvent en lisière ou en interface directe avec les espaces agricoles, naturels ou forestiers.

Ces espaces concentrent des enjeux environnementaux majeurs : sols encore largement perméables, paysages ouverts contribuant fortement à l'identité territoriale, continuités écologiques fonctionnelles mais fragiles. Ils sont en revanche particulièrement exposés aux risques de mitage, d'artificialisation progressive et de banalisation paysagère.

Dans le cadre du SERM, ces secteurs doivent faire l'objet d'une vigilance renforcée. L'enjeu n'est pas d'y accompagner une intensification, mais bien :

- de contenir l'urbanisation ;
- de préserver les paysages et les milieux naturels ;
- d'orienter les évolutions vers les pôles mieux structurés ;
- de maintenir un cadre de vie de qualité sans accentuer la dépendance à la voiture.

Les objectifs environnementaux jouent ici un rôle structurant et dissuasif, en cohérence avec les stratégies de sobriété foncière et de transition écologique.

DES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Endiguer l'extension diffuse, le mitage et limiter la densification (divisions parcellaires excessives)	• La délimitation des zones U 8 ; • Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 : limitation de l'imperméabilisation (part de pleine terre à maintenir, coefficient de biotope par surface) ; • Règles de gestion intégrée des eaux pluviales ; • Règles d'implantations 11 et de volumétrie 12 : éloignement maximale par rapport aux voies, emprises au sol maximale.	●	●	●	●
Préserver les supports écologiques et la trame naturelle des tissus diffus	• Les protections paysagères et environnementales au titre du L.151-23 27 ; • OAP thématiques 7 «trame verte et bleue / nature en ville» ; • Règles de traitement environnemental des abords non-bâtis, Les règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25.	●	●	●	●
Préserver le couvert végétal et la sensibilité paysagère (haies, arbres, bosquets, jardins, potagers, etc.)	• Les protections paysagères et environnementales au titre du L.151-23 27 ; • Les Espaces Boisés Classés 28 ; • Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 : obligations de plantations, de replantation, etc.	●	●	●	●
 Azay-le-Rideau		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		● Prioritaire	● Important	● Limité	● Faible

THÉMATIQUE 2 TRAJECTOIRE URBAINE (MIXITÉ DE FONCTIONS, HABITAT, MIXITÉ SOCIALE)

Les tissus résidentiels diffus regroupent des secteurs majoritairement dédiés à l'habitat, caractérisés par une faible densité, une organisation urbaine peu structurée et une dépendance forte aux déplacements motorisés. Ils jouent un rôle important dans l'offre résidentielle globale, mais présentent des marges de manœuvre limitées en matière d'évolution urbaine.

Dans la trajectoire territoriale, ces espaces ont principalement vocation à :

- maintenir leur fonction résidentielle ;
- limiter l'extension et l'intensification non maîtrisée ;

- accompagner des évolutions ponctuelles et qualitatives de l'habitat existant.

Le PLU(i) est l'outil central pour encadrer strictement les usages, maîtriser les droits à construire et éviter l'introduction de fonctions incompatibles avec le caractère résidentiel de ces secteurs. À proximité des haltes SERM, des ajustements ciblés peuvent être envisagés, sans remettre en cause la structure diffuse de ces tissus.

DES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Éviter l'aggravation de l'étalement urbain et de la diffusion pavillonnaire	• PAS / PADD 1 ; • DDO du SCot 2 ; • Zonage réglementaire 8.	●	●	●	●
Concentrer les évolutions sur les secteurs les plus pertinents au regard de la halte	• Zonage réglementaire 8 et phasage de l'urbanisation conditionné à la desserte SERM. • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19.	●	●	●	●
Autoriser une diversification résidentielle très ciblée lorsque la situation le justifie	• Le POA Habitat 5 ; • Règles de volumétrie 12 : hauteurs maximales, emprise au sols encadrées, etc. ; • OAP sectorielles 17 : partie « orientations programmatiques ».	●	●	●	●
Maintenir un cadre de vie résidentiel cohérent dans les secteurs à stabiliser	• Règles de destinations et sous-destinations 9 ; • Règles d'implantations 11 et de volumétrie 12 : éloignement maximale par rapport aux voies, emprises au sol maximale	●	●	●	●
Adapter les objectifs d'habitat à la capacité réelle d'accueil des sites	• Le POA Habitat 5 • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19.	●	●	●	●
 Port-Boulay		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERME DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		● Prioritaire	● Important	● Limité	● Faible

Les tissus résidentiels diffus correspondent à des secteurs d'habitat peu denses, majoritairement pavillonnaires, développés par extensions successives et souvent faiblement structurés sur le plan morphologique. La trame viaire y est discontinue, les fronts bâtis peu lisibles et les espaces non bâtis occupent une place importante.

Ces tissus présentent rarement un patrimoine bâti remarquable, mais leur qualité résidentielle repose sur le paysage, la présence de jardins, de lisières agricoles ou naturelles, et sur une faible intensité bâtie. À proximité des haltes SERM, ils sont particulièrement sensibles aux logiques de densification mal maîtrisée.

L'enjeu principal est d'éviter toute urbanisation brutale ou banalisante, en privilégiant :

- la préservation du caractère pavillonnaire et paysager ;
- une densification très limitée et ciblée ;
- une amélioration qualitative des formes urbaines existantes.

Le PLU(i) constitue l'outil central pour maîtriser strictement l'évolution de ces tissus.

LES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Préserver les formes résidentielles et paysagères qui structurent le tissu diffus	• Règles d'implantations 11 et de volumétrie 12 : éloignement maximale par rapport aux voies, emprises au sol maximale ; • Éléments de patrimoine bâti 26 et paysager 27.	●	●	●	●
Encadrer très finement les secteurs susceptibles d'évoluer à proximité de la halte	• Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • Le POA Habitat 5.	●	●	●	●
Éviter les ruptures de gabarit, d'implantation et d'occupation des parcelles	• Règles d'implantations 11 et de volumétrie 12 : éloignement maximale par rapport aux voies, emprises au sol maximale ; • Règles d'aspect extérieur des constructions 24.	●	●	●	●
Préserver les lisières, vues ouvertes et interfaces avec les espaces agricoles ou naturels	• Éléments de patrimoine bâti 26 et paysager 27 ; • Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19.	●	●	●	●
Maintenir une lecture claire du paysage bâti sans densification diffuse opportuniste	• Zonage réglementaire 8 ; • Règles d'implantations 11 et de volumétrie 12 : éloignement maximale par rapport aux voies, emprises au sol maximale ; • PAS / PADD 1.	●	●	●	●
		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERME DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		● Prioritaire	● Important	● Limité	● Faible

THÉMATIQUE 4 DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ

Les tissus résidentiels diffus sont marqués par une forte dépendance à l'automobile, liée à l'éloignement des centralités, à la discontinuité des cheminements et à la faible densité. Même à proximité des haltes SERM, les conditions de rabattement restent souvent peu attractives.

L'enjeu n'est pas de rechercher une transformation profonde des pratiques, mais d'améliorer les conditions minimales d'accessibilité multimodale, en ciblant :

- la sécurisation des cheminements piétons et cyclables;
- la lisibilité des liaisons vers les haltes ;
- la limitation des nuisances liées au trafic de transit. Les documents d'urbanisme doivent favoriser une amélioration progressive et pragmatique des mobilités, compatible avec la vocation résidentielle diffuse;
- la gestion des stationnements automobiles.

LES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Renforcer les continuités piétonnes vers la halte et développer les liaisons cyclables pour un accès renforcé vers la halte	• Les Emplacements réservés 17 ; • Le POA Déplacement 4 ; • OAP sectorielles 17 : parties « Voirie », « liaisons douce », « aménagements publics » ; • Les Emplacements réservés 17 ; • Les voies et sentiers à conserver, à modifier ou à créer 29 .	●	●	●	●
Accompagner l'intermodalité (bus, vélo, stationnement) en limitant ses effets négatifs sur un tissu diffus	• OAP sectorielles 17 : parties « Voirie », « liaisons douce », « aménagements publics » ; • Les Emplacements réservés 17 ; • Règles d'encadrement du stationnement 13 ; • POA Climat et Énergie 6 .	●	●	●	●
Encadrer le stationnement pour limiter la saturation	• Les règles de stationnement 13 : plafonds, obligation de mutualisation, normes différenciées, etc.	●	●	●	●
Sécuriser les traversées et réduire les conflits d'usage et éviter le trafic de transit parasite	• OAP sectorielles 17 : partie(s) « plan de circulation », « organisation des voies », « mobilité » ; • Les voies et sentiers à conserver, à modifier ou à créer 29 ; • Règles relatives aux conditions d'accès.	●	●	●	●
 Cormery		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		●	●	●	●
		Prioritaire	Important	Limité	Faible

ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Les tissus résidentiels diffus correspondent à des secteurs d'habitat peu denses, faiblement structurés et majoritairement pavillonnaires, souvent issus d'un développement progressif et non planifié de l'urbanisation. Ils se situent généralement en périphérie des pôles urbains, dans des contextes ruraux ou périurbains, en interface directe avec les espaces agricoles, naturels ou forestiers.

Ces tissus présentent une quasi-absence de mixité fonctionnelle, les fonctions économiques, commerciales et de services étant largement extérieures au secteur.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

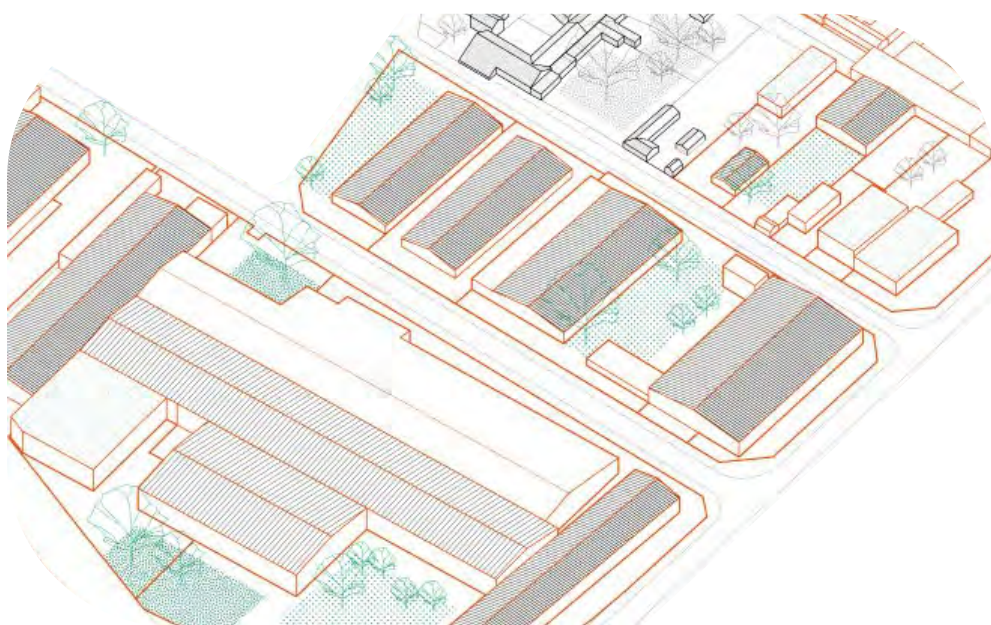


Illustration : ATU

- Fonctions économiques ou commerciales dominantes, souvent monofonctionnelles à l'échelle du secteur ;
- Organisation spatiale marquée par de grandes emprises, des voiries larges et une forte place du stationnement ;
- Qualité piétonne et cyclable fréquemment insuffisante malgré une proximité physique avec la halte
- Potentiel important de requalification, d'intensification ou de diversification selon les sites
- Enjeux de mutation économique, foncière et d'image territoriale souvent étroitement liés



IMPACTS ET ENJEUX INDUITS PAR L'IMPLANTATION D'UN POINT D'ACCÈS AU SERM

Dans les zones d'activités, la présence d'une halte SERM constitue un levier structurant majeur.

Elle peut permettre :

- un report modal significatif des déplacements domicile-travail ;
- une requalification urbaine progressive des zones les plus obsolètes ou confrontées à des enjeux d'attractivité ;
- une diversification fonctionnelle maîtrisée, notamment autour de la halte.

Le SERM peut ainsi accompagner une trajectoire de transformation allant d'une zone monofonctionnelle vers un pôle d'activités plus mixte, plus dense et mieux intégré au territoire.

Point de vigilance spécifique aux zones d'activités : Le SERM doit être utilisé comme un outil de transformation qualitative, et non comme un facteur d'extension spatiale. La réussite repose sur la requalification, la densification maîtrisée et la diversification ciblée, en priorité dans un périmètre resserré autour de la halte.



LES ENJEUX POUR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

LES ENJEUX TRANSVERSAUX

Les documents de planification doivent viser :

- la priorisation des projets dans les espaces mutables, en lien direct avec la halte ;
- la limitation de l'extension des zones d'activités au profit du recyclage foncier ;
- l'amélioration de la qualité urbaine, paysagère et environnementale pour ces espaces qui voient leur rôle de « vitrine du territoire » renforcée ;

- l'intégration à une réflexion sur l'opportunité d'une mixité fonctionnelle renforcée telle que des services, des équipements et des fonctions supports (restauration, crèches, services aux salariés, etc.).

LES ENJEUX SPÉCIFIQUES A LA TYPOLOGIE DES SITES DU SERM

	1 SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	2 SITES À DÉSENCLAVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	3 SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	4 SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
ENJEUX INITIAUX DES TISSUS	Zone d'activités déjà attractive mais encore principalement accessible en automobile.	Zone d'activités enclavée, peu accessible en modes alternatifs.	Zone d'activités aménagée, mais intégrée à un tissu environnementalement sensible.	Zone d'activités soumise à contraintes environnementales ou foncières.
ENJEUX RENOUVELÉS AVEC LE DÉPLOIEMENT DU SERM	Report modal massif et optimisation des flux.	Désenclavement fonctionnel multimodal et attractivité renforcée.	Amélioration des déplacements sans remise en cause de l'existant.	Amélioration ciblée de l'accessibilité sans transformation lourde.
POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET/OU DE RENOUVELLEMENT	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible
OBJECTIFS POUR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	Encadrer la mutation vers des formes plus intenses et mixtes lorsque pertinent, Hiérarchiser les fonctions, Améliorer l'accessibilité multimodale	Accompagner les mutations foncières et bâties Reconnecter la zone à la halte et requalifier les voiries et espaces de transition,	Maintenir la vocation économique et le cadre paysager.	Protéger les espaces contraints et cibler les interventions.

THÉMATIQUE 1 BIODIVERSITÉ, ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE NATUREL

Les zones d'activités économiques constituent des espaces fortement artificialisés, dominés par de grandes emprises bâties, des voiries dimensionnées pour le trafic motorisé (voitures et poids lourds) et d'importantes surfaces de stationnement. Les enjeux environnementaux y ont souvent été traités de manière secondaire au regard des logiques fonctionnelles.

Elles présentent généralement une faible qualité paysagère et environnementale, mais disposent en contrepartie d'un fort potentiel de transformation.

Sur les plans de la biodiversité, de l'environnement et du paysage, ces zones concentrent plusieurs problématiques :

imperméabilisation des sols et ruissellement, îlots de chaleur urbains, ruptures de continuités écologiques et paysages fonctionnels peu qualitatifs.

Le SERM peut constituer une opportunité pour engager une requalification plus profonde de ces secteurs, afin d'améliorer leur desserte mais aussi de corriger des formes d'aménagement parfois peu durables. La présence de grandes emprises et d'espaces de stationnement offre des marges pour désimperméabiliser, renaturer et recomposer des continuités paysagères, à condition que la planification fixe des objectifs lisibles.

DES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Encadrer l'imperméabilisation des parcelles : part et matériaux des espaces de stationnement	- Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 : limitation de l'imperméabilisation (part de pleine terre à maintenir, coefficient de biotope par surface) ; - Règles d'implantations 11 et de volumétrie 12 : éloignement maximale par rapport aux voies, emprises au sol maximale.	●	●	●	●
Faire de la gestion de l'eau un levier de requalification urbaine	Règles de gestion intégrée des eaux pluviales.	●	●	●	●
Améliorer la qualité paysagère des zones d'activités et d'entrée de ville	- OAP thématiques 7 «trame verte et bleue / nature en ville», «qualité des zones d'activité», «franges urbaines», «entrée de bourg» ; - Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 : obligations de plantations en frange urbaine, encadrements des clôtures, etc.	●	●	●	●
Intégrer le végétal et l'ombre dans les espaces de circulation et de stationnement	- Règles de gestion intégrée des eaux pluviales ; - Aspect extérieur des constructions 24 ; - Règles d'implantations 11 et de volumétrie 12 : éloignement maximale par rapport aux voies, emprises au sol maximale.	●	●	●	●
Préserver ou reconstituer des continuités écologiques à travers des secteurs très transformés	- OAP thématiques 7 «trame verte et bleue / nature en ville» ; - Les protections paysagères et environnementales au titre du L.151-23 27 : «Trame verte urbaine à maintenir», obligations de plantations, de replantation, etc. ; - Règles de qualité paysagère et environnementale des abords des constructions et abords non-bâtis 25 : limitation de l'imperméabilisation (part de pleine terre à maintenir, coefficient de biotope par surface).	●	●	●	●
		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEAVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
Sorigny		●	●	●	●
		Prioritaire	Important	Limité	Faible

THÉMATIQUE 2 TRAJECTOIRE URBAINE (MIXITÉ DE FONCTIONS, HABITAT, MIXITÉ SOCIALE)

Les zones d'activités économiques regroupent des espaces principalement dédiés à l'emploi productif, logistique, artisanal, tertiaire ou commercial, souvent monofonctionnels et peu mixtes.

Elles comptent parmi les espaces où le SERM peut le plus fortement infléchir les trajectoires. Selon les cas, il peut s'agir de conforter une vocation économique en améliorant la desserte des salariés, de recomposer une entrée de ville trop routière ou de faire évoluer un secteur vers une organisation plus mixte. Si leur proximité avec des haltes SERM constitue un enjeu stratégique, elle ne remet pas en cause leur vocation première.

Le PLU/PLUi est l'outil privilégié pour qualifier les vocations économiques, encadrer les usages, identifier les secteurs mutables et organiser les interfaces avec les tissus voisins.

À proximité des haltes SERM, l'enjeu porte avant tout sur la qualité fonctionnelle, l'accessibilité et la sobriété foncière, plutôt que sur une densification systématique. La planification doit arbitrer entre maintien des activités productives, diversification des fonctions, compatibilité avec l'habitat et niveau d'intensification. Tous les sites n'ont pas vocation à évoluer vers la mixité, mais tous doivent être interrogés au regard de leur accessibilité et de leur efficacité foncière.

DES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Identifier les secteurs pouvant évoluer vers davantage de mixité fonctionnelle	- Règles de destinations et sous-destinations 9 ; - Mixité fonctionnelle obligatoire dans certains secteurs 15 ; - Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17 , OAP sans règlement 18 , Secteurs de plans masse 19 .	●	●	●	●
Recomposer les zones commerciales ou d'entrée de ville les plus mutables	- Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17 , OAP sans règlement 18 , Secteurs de plans masse 19 ; - Périmètre d'attente dit PAPAG 20 ; - Zonage réglementaire 8 ; - DAACL du SCoT 3 .	●	●	●	●
Hierarchiser les fonctions à maintenir, à transformer ou à relocaliser	- PAS / PADD 1 ; - DOO du SCoT 2 ; - Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17 , OAP sans règlement 18 , Secteurs de plans masse 19 .	●	●	●	●
Prévenir des mutations foncières opportunistes incompatibles avec le projet territorial	- Zonage réglementaire 8 ; - Périmètre d'attente dit PAPAG 20 ; - Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17 , OAP sans règlement 18 , Secteurs de plans masse 19 .	●	●	●	●



Joué-les-Tours

LEGÈNDE

● Prioritaire ● Important ● Limité ● Faible

SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERME DE DÉVELOPPEMENT

SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT

Les zones d'activités économiques proches des haltes SERM constituent des espaces stratégiques de transformation, à la fois pour le développement économique ou l'introduction d'une plus grande mixité fonctionnelle. La diversité des situations implique une différenciation claire des trajectoires (voir thématique 2) et ne permet pas d'apporter des réponses uniformes.

La question morphologique sera souvent décisive dans ces secteurs, car leur organisation actuelle résulte fréquemment d'une accumulation de parcelles, de bâtiments et de voiries sans véritable projet d'ensemble.

Le SERM peut être l'occasion de réintroduire de la composition urbaine dans des espaces dominés par la logique de flux et de stationnement.

Il ne s'agira pas seulement de construire davantage par la densification mais parfois de mesurer l'opportunité d'une transformation de la structure même du site : fronts bâtis, place du piéton, rapport à la rue, mutualisation des emprises, visibilité des accès et qualité architecturale.

Dans certains cas, la recomposition peut être profonde ; dans d'autres, elle devra rester graduée pour préserver la fonctionnalité économique...

LES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Encadrer les mutations volumétriques et la recomposition des grandes emprises	- Règles d'implantations 11 et de volumétrie 12 : éloignement maximale par rapport aux voies, emprises au sol maximale ; - Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19.	●	●	●	●
Réorganiser les formes urbaines autour d'un meilleur rapport à la rue et à la halte	- Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; - Les règles d'implantation 11 et de volumétrie 12.	●	●	●	●
Améliorer la qualité architecturale et l'image urbaine, notamment des sites « entrée de ville » et ceux visibles depuis les haltes SERM	- Règles d'aspect extérieur 24 ; - Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; - Éléments de patrimoine bâti 26 et paysager 27.	●	●	●	●
Structurer des espaces publics internes, mutualiser ou recomposer les espaces de stationnement et la qualité des dessertes	- Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; - Règles de stationnement 13 (voir thématique 4).	●	●	●	●
Préserver les implantations nécessaires aux activités productives incompatibles avec une mixité des usages accrue	- Zonage réglementaire 8 ; - Règles de destinations et sous-destinations 9 ; - Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19.	●	●	●	●
 Saint-Amand-Longpré		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERME DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		●	●	●	●
		Prioritaire	Important	Limité	Faible

THÉMATIQUE 4 DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ

Les zones d'activités sont caractérisées par des flux importants, souvent concentrés aux heures de pointe, et une forte dépendance à l'automobile. Des flux peuvent également être générés sur de plages horaires très tôt le matin ou très tard le soir. Leur proximité avec les haltes SERM représente une opportunité majeure pour diversifier les modes d'accès, notamment pour les salariés.

Pour ces secteurs, les enjeux sont :

- d'améliorer le rabattement vers les haltes,
- d'organiser les circulations internes,

- de limiter les conflits entre poids lourds, véhicules légers et mobilités actives.

Les documents d'urbanisme doivent permettre une meilleure intégration des mobilités, sans remettre en cause la performance économique et fonctionnelle des sites. Ils peuvent y contribuer en réservant les emprises, en adaptant les normes de stationnement et en encadrant les recompositions futures de manière cohérente avec les objectifs de report modal.

LES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Conforter l'accessibilité des zones d'emplois sans fragiliser leur fonctionnement	• Le POA Déplacement 4 ; • DOO du SCoT 2 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19.	●	●	●	●
Développer un maillage cyclable sécurisé et des cheminements adaptés	• Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • Les voies et sentiers à conserver, à modifier ou à créer 29 ; • Les Emplacements réservés 17 ; • Le POA Déplacement 4.	●	●	●	●
Mutualiser et rationaliser le stationnement au regard de la desserte SERM	• Les règles de stationnement 13 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19 ; • Le POA Déplacement 4 ; • Les Emplacements réservés 17.	●	●	●	●
Réserver les emprises nécessaires aux pôles d'échanges, arrêts, cheminements et interfaces	• Les Emplacements réservés 17 ; • DOO du SCoT 2 ; • Les voies et sentiers à conserver, à modifier ou à créer 29 ; • Le périmètre d'attente de projet (PAPAG) 20.	●	●	●	●
Réduire la dépendance automobile des projets futurs dans les secteurs mutables	• Les règles de stationnement 13 ; • Bonus de constructibilité conditionnés à la desserte SERM 14 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17, OAP sans règlement 18, Secteurs de plans masse 19.	●	●	●	●
 Cinq-Mars-La-Pile		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		● Prioritaire	● Important	● Limité	● Faible

ESPACES AGRICOLES ET NATURELS

Les espaces agricoles et naturels regroupent des secteurs non urbanisés, dédiés à l'agriculture, aux milieux naturels ou forestiers. Ils se situent parfois à proximité immédiate de haltes SERM existantes ou projetées, notamment en franges urbaines ou dans des territoires peu denses.

Ils assurent des fonctions productives, environnementales et climatiques majeures : maintien de l'activité agricole, stockage carbone, régulation hydraulique, continuités écologiques, qualité des paysages et cadre de vie. Toutefois, ces espaces ne sont pas homogènes. Leur valeur agronomique, écologique ou stratégique varie fortement selon les contextes. Certains secteurs constituent des réservoirs écologiques majeurs ou des terres agricoles structurantes. D'autres, déjà fragmentés ou en lisière d'urbanisation, peuvent être identifiés dans les documents supra-communaux comme secteurs d'évolution maîtrisée.

La proximité d'une halte SERM vient donc interroger, sans la bouleverser automatiquement, la trajectoire assignée à ces espaces.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

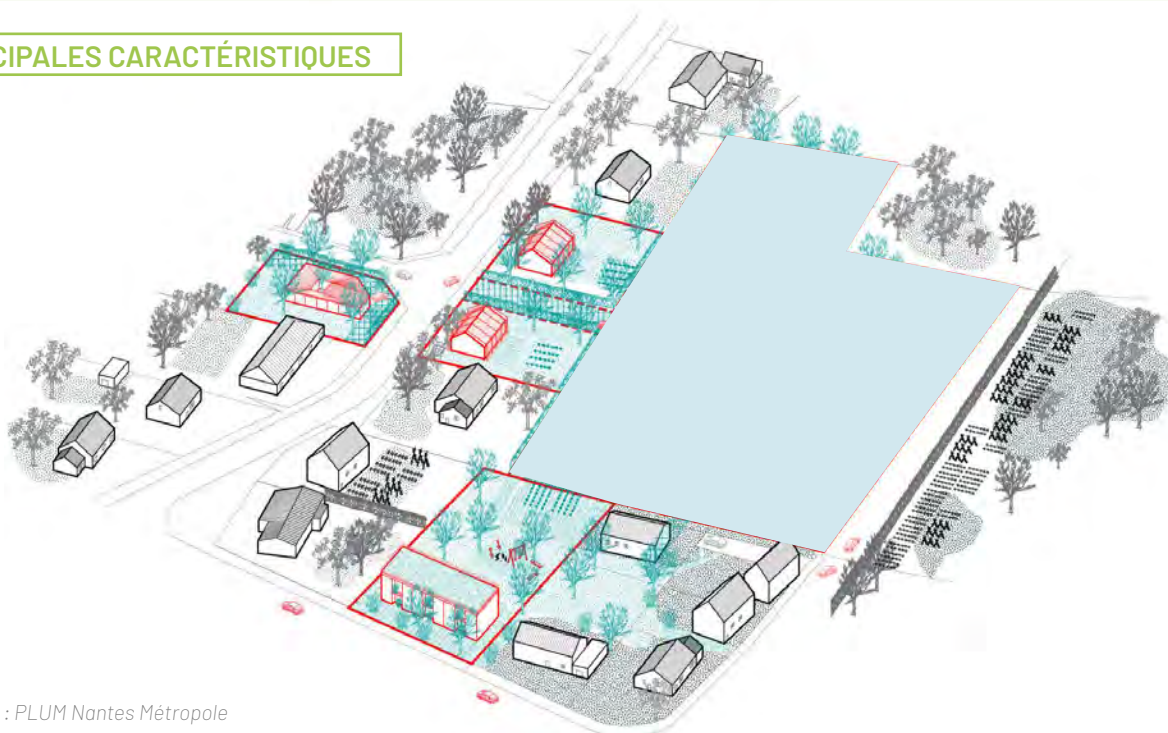


Illustration : PLUM Nantes Métropole

- Espaces à dominante agricole, naturelle ou forestière, généralement classés en zone A ou N ;
- Rôle structurant dans la trame verte et bleue et dans l'équilibre paysager ;
- Localisation fréquente en frange urbaine ;
- Pression foncière potentiellement accrue à proximité des pôles de mobilité ;
- Valeur écologique et agronomique hétérogène selon les sites ;
- Contribution forte à la qualité d'usage et d'image des haltes SERM.



IMPACTS ET ENJEUX INDUITS PAR L'IMPLANTATION D'UN POINT D'ACCÈS AU SERM

L'implantation ou la montée en puissance d'une halte SERM modifie la perception stratégique des ENAF situés à proximité immédiate.

L'amélioration de l'accessibilité renforce leur attractivité foncière et peut faire émerger des attentes locales en matière de développement urbain.

Deux effets principaux peuvent être observés. D'une part, un effet de pression : la proximité de la halte peut être invoquée pour justifier des demandes de reclassement ou d'ouverture à l'urbanisation.

Cette dynamique est particulièrement sensible dans les territoires soumis à une tension résidentielle ou économique.

D'autre part, un effet d'opportunité stratégique : lorsque les documents de planification prévoient déjà une extension urbaine (zones AU inscrites au SCoT ou au PLU(i)), la présence d'une halte peut constituer un argument pour concentrer le développement à cet endroit plutôt que de l'autoriser de manière diffuse et éloignée des transports collectifs.



LES ENJEUX POUR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

LES ENJEUX TRANSVERSAUX

Les documents de planification doivent en premier lieu affirmer clairement que la proximité d'une halte SERM ne constitue pas un principe automatique d'ouverture à l'urbanisation.

Ils doivent sécuriser juridiquement les espaces à forte valeur agronomique ou écologique, notamment en consolidant les zonages A et N, en protégeant les continuités écologiques et en encadrant strictement les changements de destination.

Dans le même temps, lorsque des zones AU sont maintenues ou prévues dans la trajectoire territoriale, leur localisation doit être interrogée au regard de l'accessibilité au point d'accès au SERM.

Si une extension est jugée nécessaire au regard des besoins démographiques ou économiques, son adossement à une halte SERM peut constituer un levier de sobriété foncière à condition :

- que le site ne présente pas d'enjeu écologique ou agricole majeur ;
- que l'urbanisation soit compacte et structurée ;
- qu'elle s'inscrive en continuité de l'enveloppe urbaine existante ;
- et qu'elle ne fragilise pas les continuités paysagères ou écologiques.

Les documents d'urbanisme doivent également traiter avec précision les interfaces entre urbanisation et espaces ouverts : franges qualitatives, transitions végétales, continuités de cheminements doux, limitation des accès routiers dispersés.

Enfin, la création de stationnements liés à la halte ne doit pas conduire à une artificialisation excessive des terres agricoles. La mutualisation et l'optimisation du foncier déjà urbanisé doivent être privilégiées. Il peut être recherché à aménager des parkings avec des revêtements perméables.

LES ENJEUX SPÉCIFIQUES AUX TYPES D'ESPACES DU SERM

	1 SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	2 SITES À DÉSENCLAVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	3 SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	4 SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
ENJEUX INITIAUX DES TISSUS	ENAF proches de pôles urbains structurés.	ENAF en frange de bourgs ou petites polarités, parfois soumis à pression foncière	ENAF à forte valeur écologique, paysagère ou agricole	ENAF comportant des contraintes environnementales ou réglementaires fortes
ENJEUX RENOUVELÉS AVEC LE DÉPLOIEMENT DU SERM	Forte attractivité renforcée ; nécessité de hiérarchiser strictement les secteurs urbanisables	Risque d'urbanisation opportuniste mais possibilité de concentrer un développement déjà prévu	Renforcement de la nécessité de sanctuarisation malgré la bonne desserte	Le SERM n'atténue pas les contraintes ; vigilance accrue
POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET/OU DE RENOUVELLEMENT	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible	Fort Modéré Limité Faible
OBJECTIFS POUR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	Localiser prioritairement les éventuelles extensions prévues à proximité de la halte si faible enjeu écologique ; garantir une densité adaptée	Stabiliser les enveloppes urbaines ; encadrer strictement toute zone AU ; privilégier la compacité	Sanctuariser les espaces stratégiques ; valoriser les continuités écologiques et paysagères	Consolider les protections réglementaires ; éviter toute ouverture nouvelle

THÉMATIQUE 1 BIODIVERSITÉ, ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE NATUREL

Les espaces agricoles et naturels situés à proximité des haltes SERM constituent des réservoirs écologiques, paysagers et productifs majeurs, souvent en interface directe avec les secteurs urbanisés ou en voie de mutation. Leur localisation stratégique les expose à une pression foncière accrue, liée à l'accessibilité renforcée par le SERM.

Sur la thématique biodiversité, environnement et paysage, ces espaces jouent un rôle fondamental :

- maintien de la trame verte et bleue structurante ;
- régulation climatique et hydrologique ;
- support de la biodiversité ordinaire et remarquable ;

- structuration des paysages et des transitions urbain-rural ;
- préservation active de ces espaces, tout en valorisant leurs fonctions environnementales et agricoles dans le projet de territoire.

À proximité immédiate des haltes, les ENAF doivent contribuer à la qualité d'usage du SERM (paysages perçus, cheminements doux, cadre de vie), sans devenir des réserves foncières latentes. Les orientations doivent donc être claires, protectrices et hiérarchisées, en cohérence avec les objectifs de sobriété foncière et de transition écologique.

DES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Protéger durablement les continuités écologiques, milieux et paysages structurants	• Zonage réglementaire 8 ; • Éléments de patrimoine bâti 26 et paysager 27 ; • Espaces boisés classés 28 .	●	●	●	●
Éviter l'urbanisation opportuniste des espaces agricoles et naturels proches de la halte	• PAS / PADD 1 ; • DOO du SCoT 2 ; • Zonage réglementaire 8 .	●	●	●	●
Préserver les fonctions hydrologiques, les sols et la qualité des lisières urbaines	• Règles d'encadrement des espaces non bâtis 25 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17 , OAP sans règlement 18 , Secteurs de plans masse 19 .	●	●	●	●
Intégrer les espaces ouverts au projet territorial sans leur assigner une vocation de réserve foncière	• PAS / PADD 1 ; • DOO du SCoT 2 ; • OAP thématiques 7 paysage / nature .	●	●	●	●
Préserver la qualité paysagère des vues, vallées, lisières et séquences ouvertes proches de la halte	• Éléments de patrimoine bâti 26 et paysager 27 ; • Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17 , OAP sans règlement 18 , Secteurs de plans masse 19 ; • Zonage réglementaire 8 .	●	●	●	●
 Chinon		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		●	●	●	●
		Prioritaire	Important	Limité	Faible

THÉMATIQUE 2 TRAJECTOIRE URBAINE (MIXITÉ DE FONCTIONS, HABITAT, MIXITÉ SOCIALE)

Les espaces agricoles et naturels ne constituent pas, par principe, des espaces dédiés à la production de logements ou au développement économique. Toutefois, la trajectoire urbaine définie à l'échelle intercommunale peut prévoir des extensions maîtrisées pour répondre aux besoins démographiques ou économiques.

La proximité d'une halte SERM peut constituer un argument de localisation pertinente pour ces extensions, à condition qu'elles soient compactes, en continuité de l'existant et situées sur des secteurs à faible enjeu écologique ou agricole.

L'enjeu est donc double :

- éviter l'étalement diffus et non desservi ;
- concentrer éventuellement le développement prévu dans les secteurs les mieux connectés, sans compromettre les équilibres environnementaux.

DES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Valoriser les fonctions agricoles, écologiques et paysagères dans le projet territorial	- PAS / PADD 1 ; - DOO du SCoT 2 ; - OAP thématiques 7 : paysage / agriculture, périphérie de villes et villages, trame verte et bleue, nature en ville, etc.	●	●	●	●
Fixer des limites claires à l'urbanisation autour de la halte	- PAS / PADD 1 ; - DOO du SCoT 2 ; - Zonage réglementaire 8 .	●	●	●	●
Éviter que l'amélioration de l'accessibilité n'alimente une spéculation foncière diffuse	- Zonage réglementaire 8 ; - Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17 , OAP sans règlement 18 , Secteurs de plans masse 19 .	●	●	●	●
Réserver les éventuels aménagements aux besoins strictement liés à la halte et à ses accès	- Les Emplacements réservés 17 ; - Outils de maîtrise des projets : OAP sectorielles 17 , OAP sans règlement 18 , Secteurs de plans masse 19 ; - Le périmètre d'attente de projet (PAPAG) 20 .	●	●	●	●
Faire primer la sobriété foncière sur les logiques d'urbanisation opportuniste	- PAS / PADD 1 ; - DOO du SCoT 2 ; - Zonage réglementaire 8 .	●	●	●	●
 Parçay-Meslay		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEAVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERME DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		● Prioritaire	● Important	● Limité	● Faible

Pour les espaces agricoles et naturels, la question des formes urbaines se pose principalement en termes d'interface et de transition. Les extensions éventuelles doivent préserver les silhouettes urbaines, les perspectives paysagères et les structures agricoles existantes.

L'implantation de nouvelles constructions à proximité d'une halte peut avoir un impact visuel fort, notamment en entrée de bourg ou en lisière paysagère.

L'enjeu consiste donc à maîtriser les formes urbaines, à éviter les effets de mitage et à garantir une insertion respectueuse du patrimoine bâti et des structures paysagères.

LES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Protéger les lisières, reliefs, trames agricoles et formes paysagères structurantes	- Éléments de patrimoine bâti 26 et paysager 27 ; - Zonage réglementaire 8 ; - Espaces boisés classés 28 ; - OAP thématiques 7.	●	●	●	●
Éviter les formes d'urbanisation de bordure et les constructions opportunistes	- Zonage réglementaire 8 ; - Règles d'implantation 11 et de volumétrie 12 ; - OAP thématiques 7.	●	●	●	●
Encadrer très strictement et maîtriser les aménagements et équipements admis à proximité de la halte	- Les Emplacements réservés 17 ; - Le périmètre d'attente de projet (PAPAG) 20.	●	●	●	●
Préserver le patrimoine paysager et les vues d'ensemble comme composantes du projet de territoire	- Éléments de patrimoine bâti 26 et paysager 27 ; - OAP thématiques 7 paysage, patrimoine, etc ; - PAS / PADD 1.	●	●	●	●
Qualifier les interfaces entre espaces urbanisés, halte et espaces ouverts	- OAP thématiques 7 et sectorielles 17 ; - Règles d'encadrement des espaces non bâtis 25.	●	●	●	●
		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERME DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
Château-Renault		LE GÉNÉRE			
		●	●	●	●
		Prioritaire	Important	Limité	Faible

THÉMATIQUE 4 DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ

La proximité d'une halte SERM peut générer des besoins d'accès supplémentaires (piétons, cycles, rabattement automobile).

Dans les ENAF, ces aménagements peuvent entraîner une fragmentation des milieux ou une artificialisation excessive.

L'enjeu consiste à organiser les accès en limitant les impacts : privilégier les cheminements doux, mutualiser les stationnements, éviter la multiplication des accès routiers.

Les ENAF peuvent également constituer des supports de liaisons vertes et de mobilités actives structurantes.

La planification doit donc permettre les aménagements nécessaires au fonctionnement du SERM tout en fixant des limites claires, afin que la desserte ne devienne pas le prétexte à une urbanisation ou à une artificialisation supplémentaire.

LES OBJECTIFS À POURSUIVRE	LES OUTILS À MOBILISER	PRIORITÉS			
		1	2	3	4
Développer les liaisons piétonnes et cyclables en continuité écologique	- Emplacements réservés 21 ; - OAP thématiques 7 et sectorielles 17 ; - Les voies et sentiers à conserver, à modifier ou à créer 29.	●	●	●	●
Limiter la création de voiries nouvelles en secteur naturel	- Zonage réglementaire 8 : zones N et A «strictes» ; - Règles d'encadrement des accès et de desserte.	●	●	●	●
Éviter la fragmentation des milieux par les infrastructures	Zonage réglementaire 8 : zones N et A «strictes» .	●	●	●	●
		SITES BIEN DESSERVIS AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES À DÉSENCLEVER AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	SITES BIEN DESSERVIS MAIS CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT	SITES AVEC UN POTENTIEL MULTIMODAL ET CONTRAINTS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT
		● Prioritaire	● Important	● Limité	● Faible

Loches / Beaulieu-les-Loches



Partie

3

LES FICHES OUTILS

LA PLANIFICATION TERRITORIALE, UNE VASTE BOITE À OUTILS

Les parties précédentes du référentiel ont mis en évidence qu'aucun outil, pris isolément, ne permet d'accompagner, à lui seul et de manière exhaustive, le déploiement du SERM. C'est bien par la mobilisation cohérente et complémentaire d'un ensemble des outils offerts par les documents de planification que les porteurs de documents pourront traduire et mettre en œuvre leur stratégie territoriale, dans une logique d'efficacité mais aussi d'adaptation aux particularités de chaque contexte local.



Les documents de planification : une logique d'ensemble

En synthèse de la partie 2, il ressort que les espaces situés autour des gares et haltes du SERM peuvent être accompagnés efficacement par des documents de planification capables d'articuler de manière cohérente plusieurs leviers, parmi lesquels :

- une stratégie claire et affirmée dans le PADD ;
- une OAP sectorielle structurante ;
- un zonage adapté aux objectifs poursuivis ;
- des règles de volumétrie cohérentes avec les ambitions urbaines ;
- une politique de stationnement alignée avec l'offre de transport collectif ;
- des protections ciblées en matière d'environnement et de patrimoine ;
- des emplacements réservés pour les aménagements futurs, etc.

C'est cette cohérence d'ensemble qui confère crédibilité et efficacité à la prise en compte du projet de SERM dans la planification territoriale et urbaine.



Adapter l'intensité des outils aux contextes

La partie précédente a également montré que l'ensemble des sites situés à proximité des haltes ne requiert pas le même niveau d'intervention :

- certains relèvent d'un simple ajustement réglementaire ;
- d'autres appellent la mise en œuvre d'un véritable projet urbain ;
- certains, enfin, doivent conserver un caractère plus conservateur.

Là encore, il semble nécessaire de rappeler que par la typologie de tissus proposés dans le cadre du référentiel est très loin de couvrir l'étendue large des nuisances et des enjeux propres à chaque espace proches des haltes SERM. Chaque site nécessite une analyse fine de ses enjeux, afin d'opérer appropriation et arbitrage politique afin de mettre en œuvre un encadrement réglementaire adapté.

Le rôle du document de planification est précisément de traduire ces nuances et de hiérarchiser les ambitions en fonction des contextes locaux.



Le rôle central du dialogue politique et de la concertation

Enfin, ces outils ne sont pas uniquement techniques. Ils constituent l'expression d'un projet de territoire, d'un arbitrage politique et stratégique sur la place de ces portes d'entrée renouvelées des bassins de vie locaux, ainsi que sur les évolutions urbaines jugées souhaitables pour conforter une vision d'avenir partagée.

Par ailleurs, si la réalisation des projets fait l'objet de démarches de concertation favorisant leur appropriation et l'enrichissement de la vision d'avenir par les habitants, les entreprises et les acteurs locaux, cette concertation a pleinement vocation à intervenir dès la phase de planification.

À ce titre, le SERM offre une opportunité rare de reposer collectivement une question structurante : quel type de territoire souhaitons-nous construire autour de nos gares ?

LES FICHES OUTILS

- Fiche 1 Le PAS du SCoT et le PADD des PLUi
- Fiche 2 Le D00 du SCoT
- Fiche 3 Le DAACL du SCoT
- Fiche 4 Le POA Déplacement (PLUi)
- Fiche 5 Le POA Habitat (PLUi)
- Fiche 6 Le POA Climat et Energie (PLUi)
- Fiche 7 Les OAP thématiques (mobilité, centralités, densification, polarités gares)
- Fiche 8 Le Zonage réglementaire du PLUi
- Fiche 9 Les Règles de destinations et sous-destinations
- Fiche 10 Les Obligations de densité minimale à proximité des gares
- Fiche 11 Les Règles d'implantation des constructions
- Fiche 12 Les Règles de volumétrie des constructions (hauteur maximale, emprise au sol, gabarit)
- Fiche 13 Les Règles de stationnement
- Fiche 14 Les Bonus de constructibilité conditionnés à la desserte SERM
- Fiche 15 Les Obligations de mixité fonctionnelle (dont encadrement des rez de chaussée)
- Fiche 16 Les Protection des linéaires commerciaux
- Fiche 17 Les OAP sectorielles
- Fiche 18 Les OAP des secteurs «sans règlement»
- Fiche 19 Les Secteurs de plans masse
- Fiche 20 Les Périmètres d'attente de projet global d'aménagement (PAPAG)
- Fiche 21 Les emplacements réservés
- Fiche 22 Les emplacements réservés pour la mixité sociale
- Fiche 23 Les secteurs de mixité sociale (SMS)
- Fiche 24 Les Règles d'aspect extérieur des constructions
- Fiche 25 Les Règles de qualité paysagère et environnementales des abords / espaces non-bâtis
- Fiche 26 Les Protections patrimoniales au titre du L.151-19
- Fiche 27 Les Protections paysagères et environnementales au titre du L.151-23
- Fiche 28 Les Espaces boisés classés (EBC)
- Fiche 29 Les Voies et sentiers à conserver, à modifier ou à créer

Le PAS et le PADD constituent les socles politiques et stratégiques à partir desquels le SERM peut véritablement s'intégrer aux projets de territoire, de manière transversale et non comme un seul projet d'infrastructure. Ces pièces ne produisent pas de règles opposables aux autorisations d'urbanisme, mais ils orientent l'ensemble de la chaîne de planification. C'est à ce niveau que se construit la cohérence entre mobilité, urbanisme, habitat, économie et environnement mais aussi que le SERM s'inscrit dans un récit de territoire plus large.

L'OUTIL EN BREF

Il s'agit ainsi des documents qui expriment la vision politique et stratégique à moyen et long terme. Ils sont les socles d'expression des projets de territoire.

Pour le PLUi, le PADD constitue une pièce maîtresse en exprimant le projet politique de l'intercommunalité pour les 10 à 15 prochaines années. Il définit les grandes orientations en matière d'habitat, de développement économique, de mobilités, de paysages et de sobriété foncière. Bien qu'il ne soit pas directement opposable aux autorisations d'urbanisme, l'ensemble des dispositions opposables doivent lui être cohérents.

À l'échelle du SCoT, le PAS fixe une vision stratégique à horizon d'environ 20 ans. Depuis les évolutions issues de la loi Climat et Résilience, il affirme explicitement les objectifs de réduction de l'artificialisation, de transition écologique et de structuration multipolaire des territoires. Le PAS est ensuite traduit par le Document d'Orientation et d'Objectifs, lui, opposable aux PLUi.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Le déploiement du SERM peut réinterroger, parfois en profondeur, la manière dont le territoire fonctionne et se projette dans son développement. L'intégration du projet dans ces pièces apparaît alors cruciale pour animer les arbitrages de stratégies locales. S'il est simplement évoqué comme une infrastructure parmi d'autres, ses effets resteront insuffisamment appréhendés.

En revanche, lorsque le SERM est intégré comme un pilier du projet de territoire, les documents d'urbanisme sont en mesure de devenir des leviers forts d'organisation des changements qu'il induit.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Outil politique majeur qui permet aux élus d'affirmer une vision claire et partagée de leur stratégie ;
- ✓ Sécurisation juridique des choix réglementaires : les PADD / PAS permettent de justifier le recours aux outils opposables ;
- ✓ Lisibilité de la stratégie locale, pour les partenaires (Région, SNCF Réseau, intercommunalités, État), en vecteur de cohérence multi-échelles : articulation naturelle entre SCoT / PLUi / projets opérationnels (voir Partie 1 du référentiel) ;
- ✓ Portée « pédagogique » : peu techniques, ils facilitent l'appropriation du projet SERM par tous.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-5 à L.151-7 : Définit le rôle du PADD : projet politique, orientations générales, objectifs chiffrés (modération consommation d'espace)
- L.141-3 : Définit les objectifs du PAS : stratégie du territoire à vingt ans

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Ainsi des projets de territoire pourraient permettre de :

- Reconnaître explicitement les haltes SERM comme éléments structurants au sein des armatures locales ;
- Affirmer que l'accessibilité offerte par le SERM doit conduire à repenser les localisations de l'habitat, des équipements et des services ;
- Légitimer des objectifs de densification autour des gares, sujet parfois sensible localement et articuler sobriété foncière et intensification urbaine autour des pôles bien desservis ;
- Donner un cap clair et partagé, définis par les élus locaux, en particulier lorsque les documents de planification couvrent des territoires hétérogènes.

Sans être prescriptifs, le PAS et le PADD peuvent utilement intégrer :

- Une identification claire des gares et haltes SERM comme pôles structurants du territoire ;
- Une hiérarchisation des centralités articulée avec le réseau de transport ;
- Des objectifs explicites de renforcement de la mixité fonctionnelle autour des haltes ;
- Une affirmation du principe selon lequel l'effort de production de logements doit prioritairement se concentrer dans les secteurs bien desservis.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Des formulations trop générales limiteraient les effets positifs ;
- ✗ Doivent être territorialisés pour être plus efficaces (faire apparaître des localisations claires des choix : quelle logique de polarisation, où rechercher la densification / intensification, où préserver, etc.) ;
- ✗ Documents non opposables aux autorisations : obligation de traduction dans les outils réglementaires et pré-opérationnels et vigilance de cohérence ;
- ✗ Demande un travail pédagogique important auprès des élus pour bien calibrer le niveau de précision.

Le Document d'Objectifs et d'Objectifs (DOO) constitue la pièce prescriptive du SCoT. Il traduit sur le plan opérationnel le Projet d'Aménagement Stratégique en fixant des orientations et objectifs auxquels devront être compatibles les PLU/PLUi, les programmes locaux de l'habitat, les plans de mobilité et les projets d'aménagement. Il permet de passer de l'intention stratégique et politique à une traduction concrète et opposable dans les documents d'urbanisme inférieur (PLU / PLUi / carte communale).

L'OUTIL EN BREF

Le DOO fixe les orientations permettant d'atteindre des objectifs formulés dans le PAS du SCoT. Il permet de fixer les principes à traduire dans les PLU et PLUi, notamment en matière d'équilibre entre urbanisation et protection des espaces, la localisation préférentielle de l'urbanisation, l'habitat, les mobilités, les équipements, la lutte contre l'étalement urbain et la consommation d'espace.

Il fixe également des objectifs chiffrés de consommation d'espace et des principes de localisation d'urbanisation.

Bien que le DOO ne soit pas directement opposable aux demandes d'urbanisme, il dispose d'une vraie force juridique puisque les documents d'urbanisme locaux (PLUi, PLU, Cartes communales) doivent être compatibles avec les orientations du DOO.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du déploiement d'un SERM, le DOO constitue un levier central en ce qu'il permet de structurer l'organisation du territoire autour des pôles desservis par le réseau ferroviaire.

En la matière, il peut largement contribuer à fixer les principes fondamentaux d'encadrement des choix d'urbanisation en établissant les principes à mettre en œuvre dans les PLU(i). D'une manière générale, il contribue à établir une mise en cohérence entre les objectifs de mobilité, d'habitat, de développement économique, d'équipements et de services mais aussi de sobriété foncière à l'échelle d'un « bassin de vie ».

Bien utilisé, le DOO peut devenir un outil structurant pour orienter les PLUi vers une urbanisation cohérente avec le SERM, et ce sans avoir à entrer dans un niveau de détail réglementaire.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.141-4 à L.141-18 : contenu prescriptif du DOO (équilibre territorial, mobilités, urbanisation, commerce)
- R.141-1 à R.141-9 : modalités de traduction réglementaire du DOO

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Le DOO peut permettre d'inscrire le SERM comme un élément fédérant l'armature structurante du projet territorial et de produire des dispositions-cadres à l'échelle inter-territoriale en découlant :

- Structurer l'armature urbaine autour du SERM. Le DOO peut définir une hiérarchie des pôles en s'appuyant sur la desserte par le réseau (gare métropolitaine, pôle structurant, halte locale, pôle de rabattement), les centralités prioritaires de développement autour des gare ou encore les secteurs où l'urbanisation doit au contraire être limitée car éloignés des infrastructures de transport ;
- Encadrer les PLU(i) sur la localisation de l'urbanisation. Le DOO peut, par exemple, imposer que la production de logements soit prioritairement localisée dans les secteurs bien desservis par le SERM, que les extensions urbaines soient justifiées par leur accessibilité en transports collectifs, que des densités minimales renforcées sont à assurer à proximité des gares et haltes ;
- Articuler urbanisme, mobilité et sobriété foncière. Le DOO peut fixer des ambitions de réduction de la dépendance automobile, des principes de développement orientés transport (TOD), etc.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Favorise l'articulation entre urbanisme et déplacements et permet une traduction opérationnelle de la stratégie de mobilité ;
- ✓ Outil à la composition souple et adaptable aux spécificités locales ;
- ✓ Facilite la coordination et la coconstruction entre acteurs ;
- ✓ Permet de cibler des actions concrètes autour des haltes SERM.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Non opposable aux autorisations d'urbanisme ;
- ✗ Dépend fortement de la volonté politique et des capacités financières ;
- ✗ Nécessite une mise à jour régulière pour rester pertinent ;
- ✗ Peut manquer d'efficacité sans articulation avec les pièces réglementaires et risque de rester programmatique sans mise en œuvre opérationnelle réelle.

Le DAACL est un document stratégique et réglementaire du SCoT qui encadre les implantations commerciales, artisanales et logistiques à l'échelle d'un bassin de vie. Il vise à organiser leur localisation, leur développement et leur complémentarité avec les centralités urbaines. Dans le contexte du SERM, il constitue un levier majeur pour orienter les flux, renforcer l'attractivité des pôles desservis et limiter l'étalement commercial dépendant de la voiture.

L'OUTILS EN BREF

Le DAACL est intégré au Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT. Il définit les conditions d'implantation des activités commerciales, artisanales et logistiques, en cohérence avec les objectifs d'aménagement du territoire, de lutte contre l'artificialisation des sols et de revitalisation des centralités.

Il permet notamment de localiser préférentiellement les zones d'implantation commerciale, de hiérarchiser les polarités commerciales (centralités urbaines, pôles secondaires, zones périphériques) et de fixer des règles qualitatives (accessibilité, insertion urbaine, desserte en transports, etc.). Le DAACL s'impose aux documents d'urbanisme locaux (PLU/PLUi) et encadre les autorisations d'exploitation commerciale.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du déploiement du SERM, le DAACL prend une importance particulière car il permet d'aligner la stratégie commerciale avec les infrastructures de transport. En orientant prioritairement les implantations commerciales vers les centralités bien desservies par le SERM ou à proximité des haltes, il contribue à renforcer leur attractivité et à générer des flux favorables aux transports collectifs. À l'inverse, il peut limiter le développement de zones commerciales périphériques mal desservies, souvent génératrices de déplacements automobiles.

Le DAACL peut également encourager la requalification de zones commerciales existantes situées à proximité des haltes SERM, en favorisant leur densification, leur mixité fonctionnelle et leur meilleure intégration urbaine. Il participe ainsi à la transformation de ces espaces en véritables quartiers de ville connectés au réseau de mobilité.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Permet de structurer l'offre commerciale à l'échelle du bassin de vie ;
- ✓ Favorise le lien entre urbanisme commercial et desserte en transports collectifs ;
- ✓ Outil prescriptif opposable aux PLU/PLUi ;
- ✓ Limite l'étalement commercial et l'artificialisation des sols ;
- ✓ Contribue à la revitalisation des centralités.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.141-17 : encadrement des implantations commerciales, artisanales et logistiques
- R.141-6 : contenu et modalités d'application du DAACL

Enfin, il constitue un outil de cohérence territoriale permettant d'éviter la concurrence entre polarités commerciales et de structurer une armature commerciale en lien avec l'armature de mobilité portée par le SERM.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

L'efficacité du DAACL repose sur sa capacité à être pleinement articulé avec la stratégie de mobilité. Il est essentiel d'intégrer explicitement les haltes SERM existantes et projetées dans la hiérarchisation des polarités commerciales, en les considérant comme des points d'appui du développement.

Il convient également de privilégier des prescriptions qualitatives exigeantes concernant l'accessibilité multimodale des sites commerciaux (cheminements piétons, accès cyclables, rabattement vers les haltes, etc.), afin de réduire la dépendance à la voiture.

Une attention particulière doit être portée aux zones commerciales existantes : plutôt que d'encourager leur extension, le DAACL doit favoriser leur mutation vers des formes plus urbaines, mixtes et compatibles avec une desserte performante par le SERM.

Enfin, le dialogue entre les porteurs de SCoT, les autorités organisatrices de la mobilité et les collectivités locales est déterminant pour garantir une mise en œuvre opérationnelle cohérente avec les objectifs du SERM.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Portée stratégique parfois insuffisamment traduite dans les PLU/PLUi ;
- ✗ Nécessite une bonne articulation avec les politiques de mobilité ;
- ✗ Risque de rigidité si les localisations sont trop figées ;
- ✗ Mise en œuvre dépendante des dynamiques économiques locales ;
- ✗ Nécessite un suivi et des ajustements réguliers.

Le POA déplacements du PLUi-D constitue le volet opérationnel de la stratégie de mobilité intégrée au document d'urbanisme intercommunal. Il précise les actions concrètes à mettre en œuvre pour organiser les déplacements en cohérence avec le projet de territoire. Dans le cadre du SERM, il représente un outil clé pour traduire, à une échelle fine et opérationnelle, les conditions de desserte, d'accessibilité et de report modal autour des haltes. Il permet ainsi de faire le lien entre planification urbaine et mise en œuvre effective des mobilités durables.

L'OUTIL EN BREF

Le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) déplacements est une composante spécifique du PLUi valant Plan de Mobilité (PLUi-D). Il vient compléter le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et les règles du PLUi en définissant un programme d'actions concrètes en matière de déplacements.

Ce document précise les mesures à engager par la collectivité et ses partenaires pour améliorer l'organisation des mobilités : développement des transports collectifs, aménagements cyclables et piétons, gestion du stationnement, intermodalité, logistique urbaine, etc. Il peut également identifier des secteurs prioritaires d'intervention et fixer des calendriers ou des principes de mise en œuvre. Contrairement aux pièces réglementaires du PLUi, le POA n'est pas opposable aux autorisations d'urbanisme, mais il engage politiquement et stratégiquement la collectivité dans la mise en œuvre de sa politique de mobilité.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Le POA déplacements peut permettre de traduire concrètement les conditions de fonctionnement et d'accessibilité des haltes à l'échelle locale. Il constitue, à ce titre, un levier fort pour organiser les rabattements vers les haltes SERM, notamment en planifiant les aménagements nécessaires pour les modes actifs (cheminements piétons sécurisés, réseaux cyclables continus) ainsi que les dispositifs d'intermodalité (stationnements vélos, parcs relais, connexions avec les réseaux de bus).

Le POA peut également programmer les évolutions de l'offre de mobilité en lien avec la montée en puissance du SERM, en anticipant les besoins en desserte locale et en ajustant les réseaux existants. En articulant ces actions avec les orientations d'aménagement et les règles d'un PLUi, il peut permettre d'assurer une cohérence entre développement

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-45 : Définit le POA lorsque le PLU(i) tient lieu de plan de mobilité
- R.151-55 : Contenu du POA lorsque le PLUi tient lieu de plan de mobilité.

urbain et accessibilité, notamment autour des secteurs de projet situés à proximité des haltes.

Enfin, il joue un rôle central pour coordonner les différents acteurs (collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, gestionnaires d'infrastructures) autour d'une feuille de route partagée.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Pour être pleinement efficace, le POA déplacements doit être élaboré en étroite articulation avec la stratégie SERM, en identifiant clairement les haltes existantes et projetées comme des pôles structurants du système de mobilité.

Il est recommandé de prioriser les actions dans les secteurs d'influence des haltes, en définissant des périmètres d'intervention où les efforts d'aménagement et de desserte seront concentrés. La qualité des connexions aux haltes doit être au cœur du POA, avec une attention particulière portée à la continuité, à la lisibilité et à la sécurité des parcours, notamment pour les modes actifs.

Le POA gagne également à intégrer une dimension temporelle, en phasant les actions en fonction du calendrier de déploiement du SERM, afin d'assurer une montée en charge cohérente des aménagements et des services.

Enfin, sa portée opérationnelle repose sur sa capacité à mobiliser les bons partenaires et à identifier des modalités de mise en œuvre réalistes, tant sur le plan technique que financier.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Permet une traduction opérationnelle de la stratégie de mobilité ;
- ✓ Favorise l'articulation entre urbanisme et déplacements ;
- ✓ Outil souple adaptable aux spécificités locales ;
- ✓ Facilite la coordination entre acteurs ;
- ✓ Permet de cibler des actions concrètes autour des haltes SERM.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Non opposable aux autorisations d'urbanisme ;
- ✗ Dépend fortement de la volonté politique et des capacités financières ;
- ✗ Nécessite une mise à jour régulière pour rester pertinent ;
- ✗ Peut manquer d'efficacité sans articulation avec les pièces réglementaires ;
- ✗ Risque de rester programmatique sans mise en œuvre opérationnelle réelle.

Le POA Habitat du PLUi-H constitue le volet opérationnel de la politique locale de l'habitat intégrée au document d'urbanisme intercommunal. Il précise les actions à engager pour répondre aux besoins en logements, améliorer le parc existant et organiser l'offre de manière équilibrée. Dans le cadre du SERM, il est un levier essentiel pour orienter la production de logements vers les secteurs bien desservis, en particulier à proximité des haltes, et pour renforcer le lien entre urbanisme résidentiel et accessibilité durable.

L'OUTIL EN BREF

Le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) Habitat est une composante du PLUi valant Programme Local de l'Habitat (PLUi-H). Il complète les orientations du PADD et les dispositions réglementaires en définissant un programme d'actions en matière de politique de l'habitat. Il précise les interventions envisagées par la collectivité pour répondre aux besoins en logements : production neuve, diversification de l'offre (logements sociaux, intermédiaires, adaptés), amélioration du parc existant, renouvellement urbain, lutte contre la vacance ou l'habitat indigne.

Le POA peut également territorialiser les objectifs, identifier des secteurs prioritaires et définir les moyens de mise en œuvre (partenariats, outils fonciers, dispositifs d'aide). Comme les autres POA, il n'est pas opposable aux autorisations d'urbanisme, mais il structure l'action publique locale.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du SERM, le POA Habitat permet d'orienter concrètement la production de logements vers les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs, et en particulier autour des haltes. Il contribue ainsi à renforcer la fréquentation du réseau en rapprochant les lieux de vie des infrastructures de mobilité, tout en limitant l'étalement urbain et la dépendance à la voiture.

Le POA peut également favoriser des formes urbaines plus denses et mixtes à proximité des haltes, en cohérence avec les capacités d'accueil et les objectifs de renouvellement urbain. Il permet d'adapter l'offre de logements aux profils des ménages susceptibles d'utiliser le SERM (actifs, étudiants, ménages modestes, etc.).

Par ailleurs, il constitue un outil pertinent pour articuler les politiques de l'habitat avec les enjeux de requalification des quartiers de gare ou de haltes, en intégrant des actions sur le parc existant, la qualité résidentielle et l'attractivité des secteurs concernés.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Permet de territorialiser la politique de l'habitat ;
- ✓ Favorise le lien entre production de logements et desserte en transports ;
- ✓ Contribue à limiter l'étalement urbain ;
- ✓ Encourage la mixité sociale et fonctionnelle ;
- ✓ Outil opérationnel mobilisable à court et moyen terme.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-6 : programmation en matière d'habitat dans les OAP
- L.302-1 du Code de la Construction et de l'Habitation : articulation avec le PLH (objectifs de production de logements)

Enfin, il favorise une approche coordonnée entre les acteurs de l'habitat, de l'urbanisme et de la mobilité, indispensable pour accompagner efficacement le déploiement du SERM.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Le POA Habitat doit être construit en cohérence étroite avec la stratégie de mobilité, en identifiant clairement les secteurs situés dans l'aire d'influence des haltes SERM comme des espaces prioritaires de développement résidentiel.

Il est recommandé de territorialiser finement les objectifs de production de logements, en concentrant une part significative de l'effort dans les secteurs bien desservis, tout en veillant à l'équilibre global du territoire. Une attention particulière doit être portée à la diversité de l'offre de logements à proximité des haltes, afin de favoriser une mixité sociale et générationnelle compatible avec les usages du SERM.

Le POA peut également intégrer des actions spécifiques de renouvellement urbain et de mobilisation du parc existant dans ces secteurs, afin de valoriser les centralités et limiter la consommation d'espaces.

Enfin, son efficacité repose sur sa capacité à s'articuler avec les outils réglementaires du PLUi (zonage, OAP, règles de densité) et avec les dispositifs opérationnels (foncier, financement, partenariats).

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Non opposable aux autorisations d'urbanisme ;
- ✗ Dépendance aux capacités foncières et aux dynamiques de marché ;
- ✗ Nécessite une forte articulation avec les pièces réglementaires ;
- ✗ Mise en œuvre conditionnée aux moyens financiers et partenariaux ;
- ✗ Risque de décalage entre objectifs et réalisations effectives.

Le POA Climat – Air – Énergie est le volet du PLUi qui décline, de manière opérationnelle, la stratégie locale de transition écologique. Lorsqu'il est intégré à un PLUi tenant lieu de PCAET ou articulé avec celui-ci, il permet de programmer des actions concrètes en matière de sobriété énergétique, de réduction des émissions, d'adaptation au changement climatique et de qualité de l'air. Dans le cadre du déploiement d'un SERM, le POA Climat – Énergie constitue un levier majeur pour maximiser les bénéfices climatiques du report modal et organiser des quartiers de gare sobres, résilients et peu émetteurs.

L'OUTIL EN BREF

Le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) Climat-Air-Énergie est une composante du PLUi permettant de traduire de manière opérationnelle les ambitions environnementales portées par le PADD.

Il s'inscrit en cohérence avec les documents cadres tels que les PCAET (Plans Climat-Air-Énergie Territoriaux) et vise à organiser les actions locales en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de maîtrise des consommations énergétiques, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation au changement climatique.

Le POA précise les actions à engager, les secteurs prioritaires, les partenaires à mobiliser et, le cas échéant, les modalités de mise en œuvre. Comme les autres POA, il n'est pas opposable aux autorisations d'urbanisme mais constitue un cadre stratégique et opérationnel pour l'action publique.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du SERM, le POA Climat-Air-Énergie permet d'assurer une cohérence entre les politiques de mobilité et les objectifs climatiques du territoire. Il contribue à renforcer l'attractivité des alternatives à la voiture individuelle en accompagnant le développement du SERM par des actions favorisant les mobilités actives, les transports collectifs et les solutions de mobilité décarbonée.

Le POA peut également cibler les secteurs situés autour des haltes comme des espaces prioritaires pour :

- développer des formes urbaines sobres en énergie,
- encourager la rénovation énergétique du parc existant,
- intégrer des solutions d'énergies renouvelables,
- limiter les îlots de chaleur urbains.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Permet une déclinaison opérationnelle des objectifs climatiques ;
- ✓ Favorise la cohérence entre urbanisme, mobilités et énergie ;
- ✓ Complète efficacement les stratégies portées par le PCAET ;
- ✓ Cible des actions concrètes à l'échelle locale ;
- ✓ Contribue à la réduction de l'empreinte carbone du territoire.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-6 : intégration des enjeux climat-air-énergie dans les OAP
- L.229-26 du Code de l'environnement : cadre du PCAET (cohérence des politiques locales)

Il participe ainsi à la construction de centralités plus durables, en cohérence avec les objectifs de densification maîtrisée et de réduction de l'empreinte carbone. Enfin, il permet d'articuler les enjeux de mobilité avec ceux de qualité de l'air, notamment dans les secteurs les plus exposés aux nuisances liées au trafic routier.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Le POA Climat-Air-Énergie peut être étroitement articulé avec le POA déplacements afin de maximiser les effets de levier entre mobilité durable et transition écologique.

Il est pertinent de cibler en priorité les secteurs d'influence des haltes SERM comme des espaces démonstrateurs de la transition écologique, en y concentrant les actions les plus ambitieuses.

Une attention particulière doit être portée à la cohérence avec le PCAET, afin d'éviter les doublons et de renforcer la lisibilité de l'action publique.

Le POA peut également intégrer des objectifs chiffrés et des indicateurs de suivi, permettant d'évaluer l'impact réel des actions engagées en lien avec le SERM.

Enfin, son efficacité repose sur la mobilisation d'un large partenariat (collectivités, opérateurs de transport, acteurs de l'énergie, aménageurs) et sur l'inscription des actions dans une temporalité cohérente avec le déploiement du SERM.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Non opposable aux autorisations d'urbanisme ;
- ✗ Dépendance aux moyens techniques et financiers mis en œuvre ;
- ✗ Nécessite un suivi et une évaluation réguliers ;
- ✗ Efficacité souvent conditionnée par l'articulation avec les autres outils du PLUi et dans la mise en œuvre des politiques sectorielles.

Les OAP thématiques permettent de traduire, à l'échelle du PLUi, des orientations stratégiques sur des enjeux transversaux tels que les mobilités, l'habitat, l'environnement ou les continuités écologiques. Elles offrent un cadre souple mais structurant pour orienter les projets sans passer uniquement par la règle. Dans le cadre du SERM, elles constituent un levier particulièrement pertinent pour organiser la cohérence entre urbanisation, mobilités et qualité des aménagements à l'échelle intercommunale.

L'OUTIL EN BREF

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématiques sont des pièces du PLUi qui définissent des orientations qualitatives et opérationnelles sur des thématiques spécifiques, à l'échelle de tout ou partie du territoire intercommunal.

Contrairement aux OAP sectorielles, qui s'appliquent à des sites précis, les OAP thématiques abordent des enjeux transversaux comme les mobilités, les trames écologiques, le paysage, l'habitat ou encore la transition énergétique. Elles permettent de préciser les intentions du PADD et de compléter le règlement en apportant des éléments de doctrine et de méthode : principes d'aménagement, objectifs de qualité urbaine, organisation des espaces, articulation des fonctions. Les OAP sont opposables en compatibilité aux autorisations d'urbanisme, ce qui signifie que les projets doivent en respecter les grandes orientations, tout en laissant une marge d'adaptation.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du SERM, les OAP thématiques permettent de structurer une vision cohérente des mobilités et de l'urbanisation à l'échelle intercommunale. Elles peuvent notamment définir des principes d'aménagement autour des axes de transport et des haltes : intensification urbaine, mixité fonctionnelle, qualité des espaces publics, organisation des cheminements piétons et cyclables, intermodalité.

Les OAP thématiques sont particulièrement utiles pour diffuser une "culture commune" de l'aménagement orienté vers les transports collectifs, en fixant des objectifs qualitatifs partagés par l'ensemble des communes.

Elles permettent également d'assurer une meilleure articulation entre les différentes politiques sectorielles (habitat, mobilités, environnement), en cohérence avec les objectifs du SERM.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Permet d'aborder des enjeux transversaux à l'échelle du territoire ;
- ✓ Introduit de la souplesse par rapport au règlement ;
- ✓ Opposabilité en compatibilité (cadre structurant mais adaptable) ;
- ✓ Favorise la cohérence entre politiques publiques ;
- ✓ Outil pertinent pour diffuser des principes d'aménagement autour du SERM.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-6 à L.151-7-2 : définition, portée juridique et opposabilité des OAP
- R.151-6 à R.151-8 : contenu graphique et écrit des OAP

Enfin, elles offrent un cadre souple pour intégrer des enjeux émergents ou spécifiques au territoire, sans alourdir excessivement le règlement.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Les OAP thématiques gagnent à être conçues comme un véritable cadre de référence partagé, plutôt que comme un simple document d'intention. Dans le cadre du SERM, leur efficacité repose sur leur capacité à traduire concrètement les principes d'articulation entre urbanisme et mobilités.

Il est recommandé de formuler des orientations suffisamment précises pour guider les projets, notamment autour des pôles et axes structurants du SERM, tout en conservant une souplesse permettant leur adaptation aux contextes locaux. L'équilibre entre intention et opérationnalité est ici déterminant. Une attention particulière doit être portée à la traduction graphique des orientations (schémas, coupes, principes d'organisation), qui facilite leur appropriation par les élus, les services instructeurs et les porteurs de projet.

Les OAP thématiques doivent également être articulées avec les autres pièces du PLUi, en particulier le règlement et les OAP sectorielles, afin d'assurer une cohérence d'ensemble et d'éviter les contradictions ou les effets redondants.

Enfin, leur portée peut être renforcée en identifiant clairement les secteurs stratégiques liés au SERM (gares, haltes, corridors de mobilité) et en y associant des principes d'aménagement plus affirmés, voire des déclinaisons spécifiques dans d'autres outils opérationnels.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Portée moins prescriptive que le règlement ;
- ✗ Interprétation parfois variable de la notion de compatibilité ;
- ✗ Nécessite une rédaction claire pour être opérationnelle ;
- ✗ Peut être insuffisant sans traduction réglementaire complémentaire ;
- ✗ Demande une appropriation par les instructeurs et les porteurs de projet.

Le zonage réglementaire constitue l'ossature du PLUi. Il organise spatialement le projet de territoire en distinguant les différentes vocations des sols (urbaines, à urbaniser, agricoles, naturelles). Outil prescriptif et opposable, il encadre directement les droits à construire et conditionne les formes urbaines. Dans le cadre du SERM, il joue un rôle central pour orienter l'urbanisation, maîtriser l'étalement urbain et structurer le développement autour des axes de transport.

L'OUTIL EN BREF

Le zonage réglementaire découpe le territoire en plusieurs grandes catégories de zones, auxquelles sont associées des règles précises (règlement écrit et graphique). On distingue quatre grandes zones :

- Zones U (urbaines) : Elles correspondent aux secteurs déjà urbanisés et équipés. Elles permettent la constructibilité immédiate, dans le respect des règles fixées par le PLUi (implantation, hauteur, densité, stationnement, etc.) ;
- Zones AU (à urbaniser) : Elles concernent les secteurs destinés à être ouverts à l'urbanisation à court ou moyen terme. Leur ouverture peut être conditionnée (OAP, équipements, modification du PLUi). On distingue souvent les zones AU dites "ouvertes" (constructibles sous conditions) et les zones dites AU "fermées" (nécessitant une procédure préalable) ;
- Zones A (agricoles) : Elles visent à protéger les espaces agricoles en limitant fortement les possibilités de construction. Seules les constructions nécessaires à l'exploitation agricole (et certaines exceptions encadrées) y sont autorisées ;
- Zones N (naturelles et forestières) : Elles protègent les espaces naturels, forestiers ou paysagers. La constructibilité y est très limitée, afin de préserver les milieux, les continuités écologiques et les paysages.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du SERM, le zonage est un levier déterminant pour organiser le développement urbain en cohérence avec l'offre de transport. Il permet de :

- concentrer l'urbanisation en zones U et AU à proximité des gares et haltes ;
- limiter l'ouverture de nouvelles zones AU éloignées des axes de transport ;
- préserver les espaces agricoles et naturels qui participent à la structuration du territoire et à la limitation des mobilités contraintes ;

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Outil opposable structurant pour l'organisation du territoire ;
- ✓ Permet de maîtriser la localisation de l'urbanisation ;
- ✓ Favorise la cohérence entre urbanisme et mobilités ;
- ✓ Protège les espaces agricoles et naturels
Traduit spatialement la stratégie du PLUi et du SERM.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-9 : principe du découpage en zones
- R.151-9 à R.151-12 : définition et vocation des zones

- favoriser des formes urbaines plus denses et mixtes autour des pôles d'échanges.

Le zonage peut ainsi traduire concrètement une logique de développement orienté vers les transports collectifs, en renforçant l'intensité urbaine là où l'offre de mobilité est la plus performante. Il constitue également un outil de régulation du foncier stratégique autour du SERM, en anticipant les besoins futurs et en évitant les usages incompatibles avec les objectifs de mobilité durable.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

L'efficacité du zonage repose sur sa cohérence avec les autres pièces du PLUi (PADD, OAP, règlement). Il ne doit pas être conçu de manière isolée, mais comme la traduction spatiale d'une stratégie globale. Il sera donc recommandé de calibrer finement les zones U et AU autour des pôles SERM, en intégrant par exemple des périmètres de densification prioritaire, des capacités foncières adaptées aux objectifs de développement, une mixité fonctionnelle permettant de limiter les déplacements.

Une vigilance particulière doit être portée à l'ouverture des zones AU : leur localisation, leur phasage et leurs conditions d'aménagement doivent être strictement encadrés pour éviter un développement diffus contraire aux objectifs du SERM.

Le zonage doit également préserver des continuités agricoles et écologiques cohérentes, en évitant leur fragmentation par des ouvertures à l'urbanisation mal maîtrisées.

Enfin, une approche dynamique du zonage est recommandée (évolutions, modifications, suivi), afin de l'adapter aux évolutions du projet SERM et aux réalités du territoire.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Outil plutôt ferme pouvant manquer de souplesse ;
- ✗ Risque de zonage surdimensionné ou mal localisé ;
- ✗ Ouverture à l'urbanisation parfois difficile à maîtriser ;
- ✗ Nécessite une forte cohérence avec les autres pièces ;
- ✗ Peut générer des effets fonciers (spéculation, rétention).

Les destinations et sous-destinations constituent un élément central du règlement du PLUi. Elles permettent de qualifier l'usage des constructions et d'encadrer les changements de destination. Outil juridique fin et opposable, elles jouent un rôle clé dans la mise en œuvre du projet de territoire, notamment pour organiser la mixité fonctionnelle et maîtriser les évolutions urbaines. Dans le cadre du SERM, elles permettent d'agir directement sur la répartition des fonctions urbaines à proximité des axes de transport.

L'OUTIL EN BREF

Le Code de l'urbanisme distingue plusieurs destinations de constructions, elles-mêmes déclinées en sous-destinations, qui servent de base à l'écriture des règles du PLUi. Les 5 principales destinations sont : habitation ; commerce et activités de service ; équipements d'intérêt collectif et services publics ; exploitation agricole et forestière ; autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire.

Chaque destination est subdivisée en sous-destinations (ex : logement, hébergement, bureaux, artisanat, industrie, entrepôt, etc.), permettant une régulation plus fine des usages.

Le règlement du PLUi peut alors autoriser ou interdire certaines destinations ou sous-destinations selon les zones, encadrer les changements de destination et / ou fixer des conditions particulières (ex : mixité, rez-de-chaussée actifs, limitation de certaines activités). Ces règles sont alors opposables aux autorisations d'urbanisme et demandes de travaux.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du SERM, les destinations et sous-destinations sont un levier stratégique pour organiser les évolutions des tissus urbains autour des transports collectifs.

Elles permettent notamment de :

- favoriser la mixité fonctionnelle autour des gares (logements, commerces, bureaux, services) ;
- encourager l'implantation d'activités génératrices de flux à proximité des pôles bien desservis ;
- limiter certaines fonctions peu compatibles avec les objectifs du SERM (logistique lourde, activités très consommatrices d'espace en zones peu accessibles) ;
- structurer des centralités urbaines actives, réduisant les besoins de déplacements.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Permet une régulation fine des usages ;
- ✓ Favorise la mixité fonctionnelle ;
- ✓ Outil directement opposable ;
- ✓ Adaptable selon les secteurs et les enjeux ;
- ✓ Levier stratégique autour des pôles du SERM.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- R.151-27 à R.151-29 : nomenclature des destinations et sous-destinations des constructions

Elles contribuent ainsi à renforcer l'intensité urbaine et la proximité des fonctions, en cohérence avec une logique de mobilité durable.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

L'usage des destinations et sous-destinations doit être précis et cohérent avec la stratégie territoriale.

Il est recommandé de privilégier une écriture ciblée et lisible, en évitant une sur-complexité qui nuirait à l'instruction des autorisations.

Autour des pôles du SERM, il est pertinent de :

- imposer ou encourager certaines sous-destinations en rez-de-chaussée (commerces, services) ;
- autoriser une large diversité d'usages pour favoriser la mixité ;
- limiter les mono-fonctionnalités (zones exclusivement tertiaires ou commerciales).

Une vigilance particulière doit être portée aux changements de destination, qui peuvent transformer progressivement les équilibres urbains (ex : transformation de commerces en logements ou inversement).

Enfin, ces règles doivent être articulées avec les autres outils du PLUi (zonage, OAP), afin d'assurer une cohérence d'ensemble et une réelle efficacité opérationnelle.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Complexité potentielle (multiplication des sous-destinations) ;
- ✗ Risque de rigidité excessive si trop restrictif ;
- ✗ Difficultés d'interprétation en instruction ;
- ✗ Nécessite une mise à jour régulière selon les évolutions des usages ;
- ✗ Peut générer des effets indirects sur le marché immobilier.

Les obligations de densité minimale constituent un levier réglementaire permettant d'imposer un niveau plancher d'intensité urbaine dans certains secteurs stratégiques. Inscrites dans le règlement du PLUi, elles visent à optimiser l'usage du foncier, en particulier à proximité des gares et haltes du SERM, afin de renforcer l'efficacité des transports collectifs et limiter l'étalement urbain.

L'OUTIL EN BREF

Le PLUi peut fixer des densités minimales de construction dans des secteurs qu'il identifie comme prioritaires, notamment à proximité des transports collectifs existants ou projetés. Ces obligations peuvent s'exprimer sous différentes formes :

- surface de plancher minimale à réaliser par unité foncière ;
- coefficient minimal d'emprise au sol ;
- nombre minimal de logements pour certaines opérations ;
- ou via des règles combinées (hauteur, gabarit, implantation) traduisant une intensité minimale.

Elles s'appliquent aux projets soumis à autorisation d'urbanisme et sont opposables.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du SERM, cet outil est particulièrement stratégique pour renforcer la logique de développement orienté vers les transports collectifs. Il permet de :

- garantir un niveau suffisant de population et d'emplois à proximité des gares ;
- rentabiliser les investissements publics liés au SERM ;
- limiter le gaspillage foncier dans des secteurs bien desservis ;
- favoriser des formes urbaines plus compactes et mixtes ;
- soutenir la fréquentation du réseau de transport.

En imposant une densité minimale, le PLUi évite les opérations sous-denses (ex : maisons individuelles sur des parcelles stratégiques), qui seraient en décalage avec les objectifs de mobilité durable.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Optimise l'usage du foncier stratégique ;
- ✓ Renforce l'efficacité du SERM ;
- ✓ Limite l'étalement urbain ;
- ✓ Encourage des formes urbaines plus compactes ;
- ✓ Outil opposable et directement opérationnel.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-26 : possibilité d'imposer des densités minimales
- L.151-28 : majorations de constructibilité liées aux transports collectifs

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

La définition des densités minimales doit être contextualisée et adaptée aux différents types de tissus urbains (centre, faubourg, périurbain).

Autour des gares et haltes SERM (dans un rayon d'environ 800 m), il est recommandé de :

- définir des secteurs de densification prioritaire ;
- moduler les niveaux de densité en fonction de la distance à la gare et de la qualité de desserte ;
- articuler ces obligations avec des formes urbaines qualitatives (hauteurs maîtrisées, espaces publics, qualité d'usage).

Une attention particulière doit être portée à la faisabilité économique et opérationnelle des projets : des seuils trop élevés pourraient bloquer les initiatives.

Il est également pertinent de combiner cet outil avec :

- les OAP sectorielles ;
- les règles de gabarit et de hauteur ;
- les exigences en matière de mixité fonctionnelle et sociale.

Enfin, la pédagogie auprès des élus, des opérateurs et des habitants est essentielle pour faire accepter ces exigences, souvent perçues comme contraignantes.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Acceptabilité locale parfois faible ;
- ✗ Risque de blocage si objectifs irréalistes ;
- ✗ Nécessite une bonne connaissance des marchés immobiliers ;
- ✗ Doit être articulé avec la qualité urbaine (pas seulement la quantité) ;
- ✗ Peut être insuffisant sans autres leviers complémentaires.

Les règles d'implantation définissent la manière dont les constructions se positionnent sur une parcelle (par rapport aux voies, aux limites séparatives et entre elles). Elles constituent un levier essentiel du règlement du PLUi pour encadrer la forme urbaine. Outil opposable, elles influencent directement la densité, la qualité des espaces publics et privés, ainsi que les continuités urbaines. Dans le cadre du SERM, elles participent à la structuration de tissus urbains plus compacts, lisibles et favorables aux mobilités durables.

L'OUTIL EN BREF

Les règles d'implantation sont définies dans le règlement écrit du PLUi et peuvent varier selon les zones et les secteurs. Elles portent principalement sur :

- L'implantation par rapport aux voies et emprises publiques (alignement, retrait, implantation en recul) ;
- L'implantation par rapport aux limites séparatives (construction en limite, en retrait, distances minimales) ;
- L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même unité foncière (distances entre bâtiments, organisation des cœurs d'îlot).

Ces règles peuvent être exprimées de manière quantitative (distances en mètres, prospects) ou qualitative (implantation à l'alignement, continuité bâtie, etc.). Elles sont opposables par conformité aux autorisations d'urbanisme.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du SERM, les règles d'implantation permettent de maîtriser la forme urbaine autour des axes de transport. Elles contribuent à :

- créer des fronts bâtis continus le long des axes structurants et des abords de gare ;
- renforcer la lisibilité et l'attractivité des espaces publics ;
- favoriser des formes urbaines plus compactes et denses ;
- limiter les implantations diffuses et consommatrices d'espace ;
- améliorer les conditions de marchabilité (continuité des façades, animation des rez-de-chaussée).

Elles participent ainsi à la création d'environnements urbains propices à l'usage des transports collectifs et des modes actifs.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Structure concrètement la forme urbaine ;
- ✓ Améliore la qualité des espaces publics ;
- ✓ Favorise la densité et la compacité ;
- ✓ Outil directement opposable ;
- ✓ Complémentaire des règles de hauteur et d'emprise.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-5 à L.151-7 : Définit le rôle du PADD : projet politique, orientations générales, objectifs chiffrés modération consommation d'espace)
- L.141-3 : Définit les objectifs du PAS : stratégie du territoire à vingt ans

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Les règles d'implantation doivent être adaptées aux objectifs de chaque secteur. Autour des gares et axes SERM à développer (voir partie 2), il pourra être recommandé, suivant les cas de :

- privilégier des implantations à l'alignement ou en léger retrait pour structurer l'espace public ;
- favoriser la continuité bâtie plutôt que des implantations isolées ;
- limiter les reculs excessifs (souvent générateurs de sous-densité et de discontinuités urbaines).

Dans les tissus plus lâches, une certaine souplesse peut être maintenue, tout en évitant les formes trop dispersées. Une attention particulière doit être portée à :

- la qualité des cœurs d'îlot (ensoleillement, ventilation, espaces verts) ;
- la gestion des interfaces public / privé ;
- la compatibilité avec les autres règles (hauteur, emprise au sol, stationnement).

Enfin, il est souvent pertinent de combiner ces règles avec des OAP pour préciser les intentions urbaines sur des secteurs stratégiques.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Risque de rigidité si règles trop uniformes ;
- ✗ Peut contraindre la créativité architecturale ;
- ✗ Nécessite une adaptation fine aux contextes locaux ;
- ✗ Difficultés d'application sur des parcelles atypiques ;
- ✗ Doit être articulé avec les autres règles du PLUi.

Les règles de volumétrie encadrent le gabarit des constructions (hauteur, emprise, forme générale) afin de maîtriser l'intensité et l'intégration des projets dans leur environnement. Inscrites dans le règlement du PLUi, elles permettent de traduire concrètement les ambitions urbaines en matière de densité et de paysage. Dans le cadre du SERM, elles constituent un levier essentiel pour organiser une densification qualitative autour des gares et axes structurants.

L'OUTIL EN BREF

Les règles de volumétrie définissent les caractéristiques physiques des constructions autorisées. Elles portent principalement sur :

- La hauteur des constructions (hauteur maximale en mètres, en nombre de niveaux, ou en référence à l'environnement bâti) ;
- L'emprise au sol (part de la parcelle pouvant être occupée par les constructions) ;
- Le gabarit et les formes urbaines (volumes autorisés, épannelage, retraits en attique, etc.) ;
- Les prospects (rapport entre hauteur et distance aux limites ou aux voies) Ces règles peuvent être combinées pour produire une forme urbaine cohérente et adaptée aux enjeux locaux.

En tant que disposition réglementaire, elles sont opposables aux autorisations d'urbanisme par conformité.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du SERM, les règles de volumétrie permettent de calibrer la densité bâtie autour des infrastructures de transport. Elles contribuent à :

- intensifier les secteurs proches des gares par des hauteurs plus importantes ;
- organiser une gradation des hauteurs en fonction de la distance aux pôles de transport ;
- optimiser l'usage du foncier tout en garantissant une qualité urbaine et paysagère ;
- structurer des centralités lisibles et attractives ;
- accompagner la mixité fonctionnelle (logements, bureaux, activités).

Elles permettent ainsi de concilier densification et acceptabilité, en évitant des formes urbaines trop brutales ou mal intégrées.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Permet de maîtriser la densité et les formes urbaines ;
- ✓ Favorise une densification qualitative ;
- ✓ Assure une bonne insertion paysagère ;
- ✓ Outil souple et combinable avec d'autres règles ;
- ✓ Essentiel pour structurer les centralités du SERM.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-18 : encadrement de la hauteur et du gabarit
- R.151-41 à R.151-43 : règles de hauteur, emprise, volume

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Les règles de volumétrie doivent être pensées de manière contextuelle et stratégique. Autour des gares SERM et suivant les cas de figure (voir partie 2), il pourra être recommandé de :

- autoriser des hauteurs plus élevées à proximité immédiate des pôles ;
- prévoir une transition progressive vers les tissus environnants ;
- combiner hauteur et emprise pour éviter des formes trop massives ou au contraire trop étalées.

Une attention particulière doit être portée à :

- la qualité des espaces publics (ensoleillement, vues, ventilation) ;
- l'insertion dans le paysage urbain et patrimonial, l'équilibre entre densité et confort d'usage (espaces extérieurs, cœur d'îlot).

Il est particulièrement important d'articuler ces règles avec les règles d'implantation, les obligations de densité, les OAP, qui permettront de préciser les intentions volumétriques sur des secteurs clés.

Enfin, une certaine souplesse (règles alternatives, plages de hauteur) peut favoriser l'innovation architecturale tout en respectant les objectifs du PLUi.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Risque de formes urbaines standardisées ;
- ✗ Acceptabilité locale des hauteurs parfois limitée ;
- ✗ Complexité de rédaction et d'application ;
- ✗ Nécessite une bonne articulation avec les autres règles ;
- ✗ Peut freiner certains projets si trop contraignant.

Les règles de stationnement encadrent les obligations en matière de réalisation de places pour les véhicules motorisés et les mobilités alternatives. Définies dans le règlement du PLUi, elles influencent directement les formes urbaines, la densité et les pratiques de mobilité. Dans le cadre du SERM, elles constituent un levier majeur pour réduire la dépendance à la voiture et favoriser l'usage des transports collectifs.

L'OUTIL EN BREF

Le PLUi peut fixer des normes de stationnement applicables aux constructions nouvelles ou aux changements de destination. Ces règles portent sur :

- Le nombre minimal (et parfois maximal) de places de stationnement à réaliser (exprimé par logement, par surface de plancher, ou selon la destination) ;
- Les modalités de réalisation (stationnement en surface, en sous-sol, mutualisation, etc.) ;
- Le stationnement des vélos (locaux dédiés, nombre de places, accessibilité) ;
- Des dispositions spécifiques (réduction ou suppression des obligations dans certains secteurs, notamment bien desservis).

Ces règles sont opposables aux autorisations d'urbanisme.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du SERM, les règles de stationnement sont un levier central pour orienter les comportements de mobilité.

Elles permettent de :

- réduire les obligations de stationnement automobile à proximité des gares et axes bien desservis ;
- éviter la surproduction de places, coûteuse et consommatrice d'espace ;
- encourager le report modal vers les transports collectifs, le vélo et la marche ;
- libérer du foncier pour des usages plus qualitatifs (logements, espaces publics, végétalisation) ;
- favoriser des projets urbains plus compacts et moins dépendants de la voiture.

Elles participent ainsi pleinement à la logique de ville des courtes distances et de mobilité durable.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Outil puissant et immédiatement opérationnel ;
- ✓ Effets directs sur les choix de mobilité ;
- ✓ Réduction des coûts de construction pour les projets ;
- ✓ Amélioration de la qualité urbaine et des espaces publics ;
- ✓ Cohérence forte avec les investissements SERM.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-30 à L.151-35 : encadrement des obligations de stationnement (dont réduction près transports en commun)
- R.151-44 à R.151-46 : modalités de calcul et normes

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Les règles de stationnement doivent être différenciées selon le niveau de desserte.

Autour des gares et haltes SERM, il est recommandé de :

- réduire fortement les minima, voire instaurer des plafonds maximum,
- supprimer les obligations pour certaines destinations (logement, bureaux) dans les secteurs les mieux desservis,
- encourager la mutualisation des places entre différents usages.

Une attention particulière doit être portée à :

- la qualité et la sécurité du stationnement vélo,
- l'intégration urbaine des parkings (éviter les parkings en surface),
- la prise en compte des besoins spécifiques (PMR, logistique, activités).

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Risque de report du stationnement sur l'espace public si mal calibré ;
- ✗ Acceptabilité sociale parfois délicate (habitants, commerces) ;
- ✗ Nécessité d'une articulation étroite avec la politique de stationnement sur voirie, les parcs relais, l'offre de transports collectifs et de vélos.

Les bonus de constructibilité permettent d'augmenter les droits à construire (hauteur, emprise, surface) dans certains secteurs, notamment à proximité des transports collectifs performants. Inscrits dans le règlement du PLUi, ils constituent un levier incitatif pour orienter la densification vers les zones les mieux desservies. Dans le cadre du SERM, ils favorisent une intensification ciblée et cohérente avec les objectifs de report modal.

L'OUTIL EN BREF

Le PLUi peut prévoir des majorations des règles de constructibilité dans des secteurs définis. Ces bonus peuvent porter sur :

- la surface de plancher (augmentation du coefficient constructible) ;
- la hauteur des constructions ;
- l'emprise au sol ;
- ou une combinaison de ces paramètres.

Ils sont généralement conditionnés à :

- la localisation (proximité d'une gare, d'un arrêt structurant) ;
- la qualité de desserte en transports collectifs ;
- parfois à des objectifs spécifiques (mixité fonctionnelle, performance environnementale, production de logements).

Ces dispositions sont opposables aux autorisations d'urbanisme.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Les bonus de constructibilité permettent de renforcer l'attractivité des secteurs bien desservis. Ils contribuent à :

- orienter la densification vers les pôles de transport ;
- optimiser l'usage du foncier à proximité des gares ;
- soutenir la viabilité économique des projets urbains ;
- favoriser une masse critique de population et d'activités autour des stations ;
- limiter l'étalement urbain en concentrant le développement.

Ils constituent ainsi un outil incitatif complémentaire des obligations réglementaires.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-28 : majorations liées à la performance énergétique ou à la desserte en transports en commun (TC)
- L.151-27 : règles de dépassement des gabarits

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Les bonus de constructibilité doivent être ciblés et encadrés. Autour des gares SERM, il pourra être recommandé de :

- définir des périmètres précis (rayon de marche, accessibilité réelle) ;
- calibrer les bonus en cohérence avec les règles de volumétrie, les règles d'implantation, la capacité des infrastructures et des équipements.

Il est important de :

- prévoir des contreparties qualitatives (mixité, qualité architecturale, performance énergétique),
- organiser une transition avec les tissus environnants pour éviter les ruptures brutales et articuler ces dispositifs avec les OAP de secteur.

Enfin, ces bonus doivent rester lisibles et opérationnels, afin d'être effectivement mobilisés par les porteurs de projet.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Encourage la densification autour des transports ;
- ✓ Améliore la rentabilité des opérations ;
- ✓ Outil incitatif souple ;
- ✓ Favorise la mixité et l'intensité urbaine ;
- ✓ Complémentaire des obligations de densité.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Risque de surdensification si mal calibré ;
- ✗ Acceptabilité locale des projets plus denses ;
- ✗ Nécessité d'adapter les équipements publics ;
- ✗ Complexité de mise en œuvre ;
- ✗ Peut être peu mobilisé s'il est trop contraint.

Les obligations de mixité fonctionnelle permettent d'imposer la coexistence de plusieurs usages au sein d'un même secteur ou d'une même opération (logements, commerces, activités, équipements). Insrites dans le règlement du PLU/PLUi, elles visent à produire des espaces urbains plus vivants, équilibrés et propices aux mobilités durables. Dans le cadre du SERM, elles constituent un levier central pour structurer des centralités actives autour des haltes, notamment via l'encadrement des rez-de-chaussée.

L'OUTIL EN BREF

Les documents d'urbanisme peuvent encadrer la répartition des destinations et sous-destinations afin de favoriser une diversité fonctionnelle. Cela peut se traduire par l'introduction de règles imposant :

- une proportion minimale de certaines fonctions (ex : commerces, bureaux, services) ;
- des linéaires commerciaux obligatoires le long de certains axes ;
- l'implantation de locaux d'activités en rez-de-chaussée ;
- l'interdiction de programmes monofonctionnels dans certains secteurs stratégiques.

L'encadrement des rez-de-chaussée constitue une déclinaison opérationnelle importante : il permet d'assurer une animation des espaces publics, en imposant des façades actives (commerces, services, équipements, voire locaux partagés). Ces règles peuvent être précisées dans le règlement écrit ou graphique, et complétées par des OAP sectorielles.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Le développement des haltes SERM appelle à renforcer l'intensité et la diversité des usages à proximité immédiate. Les obligations de mixité fonctionnelle permettent ainsi de :

- structurer de véritables centralités de gare, évitant des quartiers monofonctionnels ;
- favoriser la ville des courtes distances, en rapprochant habitat, emplois et services ;
- soutenir la fréquentation des transports collectifs en générant des flux tout au long de la journée ;
- renforcer l'attractivité et la sécurité des espaces publics, notamment par l'animation des rez-de-chaussée ;

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Favorise la ville des courtes distances ;
- ✓ Renforce l'animation urbaine et les centralités de gare
- ✓ Soutient les commerces et services de proximité ;
- ✓ Génère des flux favorables aux transports collectifs ;
- ✓ Outil directement mobilisable dans le règlement.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-15 : obligations de diversité fonctionnelle
- L.151-16 : encadrement des changements de destination / commerces

- accompagner le développement économique local (commerces de proximité, services, tiers-lieux).

Elles sont particulièrement pertinentes dans les périmètres de 400 à 800 m autour des haltes, en articulation avec les logiques de densification.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

La mise en œuvre de ces obligations suppose un calibrage fin pour garantir leur faisabilité. Il est recommandé d'adapter les exigences :

- à la réalité du marché local (potentiel commercial, dynamique économique) ;
- à la nature du tissu urbain (centre, faubourg, quartier résidentiel) ;
- et à la fréquentation attendue autour de la halte.

Concernant les rez-de-chaussée, il convient de privilégier :

- des localisations ciblées (axes structurants, abords immédiats de gare) ;
- une qualité architecturale et d'usage des locaux (hauteur, visibilité, modularité) ;
- des dispositifs souples permettant, le cas échéant, une réversibilité des usages.

Une vigilance particulière doit être portée au risque de vacance commerciale si les obligations sont trop ambitieuses ou mal localisées. L'outil gagne à être articulé avec les stratégies locales de développement économique et les OAP, afin d'inscrire ces obligations dans un projet urbain cohérent.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Risque de vacance commerciale ;
- ✗ Dépendance aux dynamiques économiques locales ;
- ✗ Peut complexifier le montage des opérations ;
- ✗ Nécessite un calibrage fin et territorialisé ;
- ✗ Importance de la qualité des locaux en rez-de-chaussée.

Les linéaires commerciaux permettent d'identifier, dans le règlement du PLU/PLUi, des axes ou séquences urbaines le long desquels les rez-de-chaussée doivent accueillir des activités commerciales ou de services. Cet outil vise à préserver et renforcer l'animation urbaine en façade sur rue. Dans le cadre du SERM, il constitue un levier opérationnel pour structurer des centralités actives autour des haltes et des axes de desserte.

L'OUTIL EN BREF

Les linéaires commerciaux consistent à délimiter spatialement, sur le règlement graphique ou dans les documents associés, des portions de voies où certaines destinations sont imposées ou privilégiées en rez-de-chaussée. Concrètement, le PLU/PLUi peut :

- imposer la présence de commerces, services ou activités artisanales en pied d'immeuble ;
- interdire certaines destinations (logements en rez-de-chaussée, bureaux sans accueil du public) ;
- encadrer la continuité des vitrines commerciales sur rue.

Cet outil repose sur une logique de localisation fine, souvent à l'échelle de la rue ou de l'îlot, et peut être combiné avec des règles qualitatives (transparence des façades, accès directs depuis l'espace public). Il peut être mobilisé dans le règlement écrit et illustré dans les documents graphiques, voire renforcé dans des OAP.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans une logique de développement de centralités autour des haltes, les linéaires commerciaux permettent de matérialiser spatialement les axes d'animation urbaine. Ils contribuent à :

- structurer des parcours actifs et lisibles entre la gare et les quartiers environnants ;
- concentrer l'offre commerciale et de services au plus près des flux de voyageurs ;
- renforcer l'attractivité des abords de halte ;
- sécuriser et animer les cheminements piétons ;
- soutenir les dynamiques économiques locales en évitant la dispersion commerciale.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Structure des centralités lisibles autour des haltes ;
- ✓ Renforce l'animation des axes stratégiques ;
- ✓ Soutient le commerce de proximité ;
- ✓ Sécurise et dynamise les cheminements piétons ;
- ✓ Outil spatialisé, précis et opérationnel.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-16 : protection des commerces et interdiction de changement de destination

Ils sont particulièrement pertinents pour organiser les axes gare-centre-ville, les rues principales ou les polarités émergentes autour des haltes SERM.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Les linéaires commerciaux nécessitent une définition précise et réaliste pour être efficaces. Il est recommandé de :

- cibler prioritairement les axes à fort potentiel de flux (sorties de gare, liaisons structurantes) ;
- éviter une extension trop large des linéaires qui diluerait l'offre commerciale ;
- adapter les exigences à la capacité du marché local ;
- prévoir des formes de souplesse (possibilités d'autres usages compatibles en cas de vacance).

La qualité des rez-de-chaussée est déterminante : visibilité, accessibilité, hauteur sous plafond et modularité doivent être anticipées dès la règle. Enfin, cet outil gagne à être articulé avec :

- les obligations de mixité fonctionnelle ;
- les politiques de revitalisation commerciale ;
- et les aménagements d'espace public favorisant les cheminements et l'attractivité.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Risque de vacance si surdimensionnement ;
- ✗ Forte dépendance au contexte économique local ;
- ✗ Nécessite un bon ciblage géographique ;
- ✗ Peut contraindre certains projets immobiliers ;
- ✗ Importance de la qualité des rez-de-chaussée.

Les OAP sectorielles permettent de définir, à l'échelle de secteurs stratégiques, les conditions d'aménagement et de structuration urbaine. Opposables dans un rapport de compatibilité, elles traduisent un projet d'ensemble au-delà du seul règlement. Dans le cadre du SERM, elles constituent un levier essentiel pour organiser les quartiers de gare, encadrer les transformations urbaines et articuler urbanisation et mobilités autour des haltes.

L'OUTIL EN BREF

Une OAP sectorielle s'applique à un secteur géographiquement délimité, fixe des principes d'aménagement opposables aux autorisations d'urbanisme, peut porter sur les formes urbaines, les mobilités, la programmation, les espaces publics, le phasage.

Elle n'impose pas un projet figé, mais un cadre partagé et évolutif. Les OAP de pôles gares sont essentielles pour accompagner le déploiement du SERM.

Elles permettent notamment de :

- organiser la densité autour des gares ;
- hiérarchiser les espaces publics et cheminements ;
- définir la place de l'intermodalité ;
- garantir la mixité fonctionnelle et sociale ;
- anticiper les mutations foncières à moyen / long terme.

Elles constituent le bras armé opérationnel du SERM dans le PLU(i).

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du déploiement d'un SERM, les secteurs de gare et leurs abords immédiats concentrent des enjeux forts de transformation.

Les OAP sectorielles permettent d'y répondre de manière intégrée, en articulant urbanisme, mobilités et programmation. Elles offrent la possibilité d'organiser de véritables projets de quartiers autour des haltes, en anticipant les évolutions liées à l'amélioration de l'offre de transport. Elles permettent notamment de structurer les accès à la gare, de renforcer les continuités piétonnes et cyclables, et de prévoir les conditions d'intermodalité.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Traduction concrète d'un projet urbain à l'échelle d'un site ;
- ✓ Approche globale (formes urbaines, mobilités, programmation) ;
- ✓ Souplesse d'application (rapport de compatibilité) ;
- ✓ Outil particulièrement adapté aux quartiers de gare ;
- ✓ Support de dialogue avec les opérateurs.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-6 : OAP localisées sur des secteurs à aménager
- R.151-6 : contenu opérationnel (schémas d'aménagement)

Enfin, les OAP sont également un levier pour accompagner la densification et la diversification des fonctions urbaines, en veillant à la qualité des formes urbaines et à l'insertion dans le tissu existant. À ce titre, elles contribuent à faire des secteurs de gare des centralités à part entière ou des polarités structurantes à l'échelle intercommunale.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

L'efficacité des OAP sectorielles repose sur leur capacité à trouver un équilibre entre précision et souplesse. Elles doivent être suffisamment explicites pour orienter les projets, tout en laissant la possibilité d'adapter les réponses aux contraintes opérationnelles.

Dans le cadre du SERM, il est recommandé de cibler prioritairement les secteurs situés à proximité immédiate des haltes, en particulier lorsque des évolutions significatives sont attendues. La qualité des schémas est essentielle : ils doivent être lisibles, compréhensibles par des non-spécialistes et directement utiles pour les porteurs de projet.

Une attention particulière doit être portée à l'articulation avec le règlement du PLU/PLUi, afin de garantir la traduction effective des orientations (densité, destinations, stationnement, rez-de-chaussée actifs). Enfin, la faisabilité opérationnelle doit être intégrée dès la conception, en tenant compte des dynamiques foncières, du phasage et des capacités d'intervention des acteurs publics et privés.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Opposabilité indirecte ;
- ✗ Nécessite une rédaction et des schémas de qualité ;
- ✗ Peut rester trop général si mal calibré ;
- ✗ Doit être relayée par le règlement pour être pleinement efficace ;
- ✗ Dépend fortement de la faisabilité opérationnelle.

Les OAP des secteurs sans règlement sans règlement permettent de définir des orientations d'aménagement sur des secteurs ou thématiques sans recourir à un encadrement réglementaire strict. Elles offrent un cadre souple pour guider les évolutions urbaines, en particulier dans des contextes incertains ou évolutifs. Dans le cadre du SERM, elles constituent un outil pertinent pour initier des dynamiques autour des haltes, sans figer prématurément les formes urbaines ou les programmations.

L'OUTIL EN BREF

Les OAP sans règlement s'inscrivent dans le dispositif général des orientations d'aménagement et de programmation du PLU ou PLUi. Contrairement à d'autres outils, elles ne sont pas nécessairement adossées à un zonage ou à des règles prescriptives précises, mais reposent sur une logique d'orientation.

Elles permettent de formaliser une intention de projet sur un secteur donné, en définissant des principes d'organisation spatiale, de desserte, de programmation ou encore d'intégration paysagère. Leur contenu est généralement plus stratégique que normatif, avec une forte place laissée aux schémas et aux représentations graphiques.

Sur le plan juridique, elles s'imposent dans un rapport de compatibilité. Cela signifie que les opérations d'aménagement ou de construction doivent en respecter les grandes orientations, tout en conservant une capacité d'adaptation. Elles sont ainsi particulièrement adaptées aux contextes où le projet n'est pas totalement stabilisé.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du SERM, certains secteurs de gare ou espaces proches des haltes peuvent être amenés à évoluer de manière progressive, sans que l'ensemble des conditions de projet ne soient connues à court terme. Les OAP sans règlement permettent d'accompagner ces dynamiques sans bloquer les initiatives.

Elles sont utiles pour poser les bases d'une structuration urbaine autour des haltes, en identifiant par exemple les principes de connexion à la gare, les continuités piétonnes et cyclables, ou encore les vocations générales des espaces. Elles permettent également d'initier une réflexion sur la densification ou la mutation des tissus, sans imposer immédiatement des règles contraignantes.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Grande souplesse d'utilisation ;
- ✓ Adapté aux contextes incertains ou évolutifs ;
- ✓ Permet d'initier une stratégie sans figer le projet ;
- ✓ Favorise la pédagogie et l'appropriation des enjeux ;
- ✓ Utile en phase amont des projets de quartier de gare.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-7-2 : possibilité de PLUi sans règlement (opposabilité des OAP renforcée)

Cet outil peut ainsi jouer un rôle de préfiguration, en accompagnant la montée en intensité des projets autour du SERM. Il est particulièrement pertinent dans les territoires où la culture de la densité ou de la planification autour des transports est encore en construction.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Le principal enjeu des OAP sans règlement est d'éviter qu'elles ne restent trop générales ou peu opérationnelles. Leur efficacité repose sur la qualité des orientations formulées et sur leur traduction graphique.

Dans le cadre du SERM, il est recommandé de les mobiliser en amont de projets plus structurés, notamment pour engager une dynamique autour des haltes ou préparer des évolutions futures. Elles peuvent constituer une première étape avant la mise en place d'OAP plus prescriptives ou d'une évolution du règlement.

Il convient également de veiller à leur articulation avec les autres pièces du PLU/PLUi, afin d'éviter toute contradiction ou incohérence. Enfin, leur élaboration gagne à être accompagnée d'un dialogue avec les acteurs locaux, afin de garantir leur appropriation et leur traduction effective dans les projets.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Opposabilité limitée (rapport de compatibilité) ;
- ✗ Risque de rester trop générale ou peu opérationnelle ;
- ✗ Moins efficace sans relais réglementaire ;
- ✗ Peut générer des interprétations divergentes ;
- ✗ Nécessite une bonne qualité de formulation et de représentation graphique.

Les secteurs de plan masse permettent d'encadrer de manière fine l'organisation urbaine d'un site en définissant précisément l'implantation des constructions, les gabarits, les espaces publics et les principes de composition. Plus prescriptifs que les OAP, ils traduisent une intention d'aménagement aboutie directement dans le règlement du PLU/PLUi. Dans le cadre du SERM, ils constituent un outil particulièrement adapté pour structurer les quartiers de gare ou les sites à fort enjeu, où la qualité urbaine et la cohérence d'ensemble sont déterminantes.

L'OUTIL EN BREF

Les secteurs de plan masse s'inscrivent dans le règlement du PLU ou du PLUi. Ils consistent à définir, sur un périmètre donné, des règles spécifiques traduites sous forme graphique et réglementaire, permettant d'organiser très précisément l'aménagement d'un site.

Contrairement au zonage classique, qui fixe des règles générales applicables à une zone, le plan masse permet de spatialiser ces règles à la parcelle ou à l'îlot. Il peut notamment préciser l'implantation des constructions, les hauteurs, les continuités bâties, la localisation des espaces publics ou encore les accès et dessertes.

Cet outil est généralement mobilisé sur des secteurs à enjeu, en extension ou en renouvellement urbain, lorsque la collectivité souhaite garantir une cohérence forte dans la composition urbaine. Il traduit un niveau de maturité avancé du projet, souvent en lien avec des études pré-opérationnelles. Sur le plan juridique, les règles issues du plan masse s'imposent directement aux autorisations d'urbanisme, ce qui en fait un outil particulièrement prescriptif.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du SERM, les abords immédiats des haltes constituent des secteurs stratégiques où se concentrent des enjeux de densité, de lisibilité urbaine et d'intermodalité. Le recours à des secteurs de plan masse permet d'y garantir une organisation cohérente et qualitative.

Ils sont particulièrement pertinents pour encadrer la création ou la transformation de quartiers de gare, en assurant une articulation fine entre les espaces publics, les cheminements vers la halte, les fonctions urbaines et les formes bâties. Ils permettent par exemple de structurer des centralités autour de la gare, de positionner des rez-de-chaussée actifs ou de maîtriser les fronts bâtis.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Maîtrise fine de la composition urbaine ;
- ✓ Opposabilité directe aux autorisations d'urbanisme ;
- ✓ Adapté aux secteurs à fort enjeu (quartiers de gare) ;
- ✓ Permet d'intégrer précisément les enjeux de mobilité ;
- ✓ Garantit la cohérence d'ensemble des opérations.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-7 : OAP avec précision forte (plan masse)
- R.151-8 : contenu graphique détaillé

Cet outil permet également d'intégrer de manière précise les enjeux de mobilité, en réservant des emprises pour les modes actifs, les transports collectifs ou les espaces de stationnement, et en organisant les accès de manière lisible et fonctionnelle.

Il constitue ainsi un levier fort pour garantir la qualité des projets dans des secteurs où les attentes sont élevées et les risques de dysfonctionnement importants en l'absence de cadre précis.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Le recours à un secteur de plan masse suppose un niveau de définition du projet suffisamment avancé. Il est donc important de ne pas mobiliser cet outil trop en amont, au risque de figer des intentions encore évolutives.

Dans le cadre du SERM, il est recommandé de cibler prioritairement les secteurs de gare présentant un fort potentiel de transformation ou de densification, notamment lorsque la collectivité souhaite maîtriser finement la qualité urbaine et les conditions d'insertion des projets.

La lisibilité des documents graphiques est essentielle : le plan masse doit être compréhensible par des acteurs variés, y compris non spécialistes. Il doit également être cohérent avec les autres pièces du PLU/PLUi, notamment les OAP, afin d'assurer une continuité entre vision stratégique et traduction réglementaire.

Enfin, une attention particulière doit être portée à la faisabilité opérationnelle. Un plan masse trop rigide ou déconnecté des réalités foncières et économiques peut freiner la mise en œuvre des projets. L'enjeu est donc de trouver un équilibre entre précision et capacité d'adaptation.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Outil rigide, peu adapté aux contextes évolutifs ;
- ✗ Nécessite un projet urbain déjà bien défini ;
- ✗ Risque de complexité pour les porteurs de projet ;
- ✗ Peut freiner certaines initiatives si trop contraignant ;
- ✗ Exige une forte articulation avec les études pré-opérationnelles.

Le PAPAG permet de préserver temporairement un secteur en suspendant certaines possibilités de construire, dans l'attente de la définition d'un projet d'aménagement global. Il constitue un outil de maîtrise du temps de l'urbanisation, particulièrement utile lorsque les intentions sont connues mais encore insuffisamment stabilisées pour être traduites réglementairement. Dans le cadre du SERM, il offre la possibilité de sécuriser le devenir des secteurs stratégiques autour des haltes, en évitant des initiatives ponctuelles susceptibles de compromettre un projet d'ensemble.

L'OUTIL EN BREF

Le périmètre d'attente d'un projet d'aménagement global (PAPAG) est un dispositif inscrit dans le règlement du PLU ou du PLUi. Il permet de délimiter des secteurs au sein desquels les possibilités de construction sont encadrées de manière transitoire, dans l'attente de l'élaboration d'un projet urbain plus abouti.

Concrètement, le PAPAG autorise la collectivité à surseoir à statuer sur les demandes d'autorisation d'urbanisme qui seraient de nature à compromettre ou rendre plus difficile la réalisation du futur projet. Il ne s'agit pas d'un gel total, mais d'un outil de régulation permettant d'éviter des constructions opportunistes ou incohérentes.

Sa durée est limitée dans le temps (5 ans maximum), ce qui en fait un outil temporaire, destiné à accompagner une phase de réflexion ou d'études pré-opérationnelles. Il suppose en contrepartie une capacité de la collectivité à faire émerger un projet dans ce délai.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du SERM, les secteurs situés à proximité des futures haltes ou des gares existantes peuvent faire l'objet de fortes pressions foncières et immobilières. Le PAPAG permet de maîtriser ces dynamiques en évitant que des projets isolés ne viennent compromettre une vision d'ensemble.

Il est particulièrement pertinent dans les situations où la collectivité identifie un potentiel de transformation important autour d'une halte, mais ne dispose pas encore d'un projet suffisamment défini pour mobiliser des outils plus prescriptifs comme les OAP ou les secteurs de plan masse.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Permet de maîtriser le temps de l'urbanisation ;
- ✓ Évite les projets ponctuels incompatibles avec une vision d'ensemble ;
- ✓ Outil simple à mettre en place dans le PLU/PLUi ;
- ✓ Particulièrement adapté aux secteurs en devenir ;
- ✓ Sécurise les stratégies autour des haltes SERM.;

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-5 à L.151-7 : Définit le rôle du PADD : projet politique, orientations générales, objectifs chiffrés (modération consommation d'espace)
- L.141-3 : Définit les objectifs du PAS : stratégie du territoire à vingt ans

Le PAPAG permet ainsi de "gagner du temps" pour construire un projet cohérent intégrant les enjeux du SERM: organisation des mobilités, structuration d'une centralité, intensification urbaine ou encore articulation avec les tissus existants. Il contribue à sécuriser la capacité d'action publique sur des sites stratégiques.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Le recours au PAPAG doit rester ciblé et justifié par l'existence d'un véritable enjeu de projet. Il ne peut constituer une solution de facilité pour différer des choix, mais doit s'inscrire dans une démarche active de définition d'un projet d'aménagement.

Dans le cadre du SERM, il est recommandé de mobiliser cet outil sur des secteurs à fort potentiel ou à risque, notamment aux abords immédiats des haltes, lorsque des évolutions rapides sont susceptibles d'intervenir sans cadre stratégique clair.

La temporalité est un point de vigilance majeur. La durée limitée du PAPAG impose d'anticiper les suites à donner, qu'il s'agisse de la mise en place d'une OAP, d'un secteur de plan masse ou d'une opération d'aménagement. À défaut, le risque est de voir le secteur redevenir constructible sans cadre adapté.

Enfin, la lisibilité vis-à-vis des acteurs locaux (propriétaires, promoteurs, habitants) est essentielle. Le PAPAG doit être expliqué comme un outil transitoire au service d'un projet, et non comme une contrainte arbitraire.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Outil temporaire (durée limitée à 5 ans) ;
- ✗ Ne produit pas de projet en lui-même ;
- ✗ Peut générer de l'incompréhension ou des tensions locales ;
- ✗ Nécessite une capacité à engager rapidement des études ;
- ✗ Risque de "vide réglementaire" à l'issue si non anticipé.

Les emplacements réservés permettent à une collectivité de réserver des terrains en vue de la réalisation future d'équipements publics, d'infrastructures ou de projets d'intérêt général. Inscrits dans le règlement graphique du PLU/PLUi, ils garantissent la disponibilité foncière nécessaire à la mise en œuvre des projets. Dans le cadre du SERM, ils constituent un outil clé pour anticiper et sécuriser les besoins liés aux mobilités, aux aménagements de gare et aux espaces publics structurants.

L'OUTIL EN BREF

Les emplacements réservés sont des servitudes inscrites dans les documents graphiques du règlement du PLU ou du PLUi. Ils délimitent des parcelles ou des portions de terrain destinées à accueillir, à terme, des équipements publics, des voiries, des cheminements ou des opérations d'aménagement d'intérêt général.

Lorsqu'un terrain est concerné par un emplacement réservé, les possibilités de construire y sont fortement limitées. Le propriétaire peut toutefois mettre en demeure la collectivité d'acquiescer le bien, ce qui engage cette dernière à se positionner dans un délai défini.

Cet outil permet ainsi de garantir, dans le temps, la maîtrise foncière nécessaire à la réalisation de projets structurants. Il est couramment utilisé pour la création de voiries, d'espaces publics, d'équipements collectifs ou encore de liaisons douces. Sa portée est juridique forte, puisqu'il s'impose directement aux autorisations d'urbanisme et engage la collectivité sur sa capacité à porter le projet.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Le déploiement du SERM génère des besoins importants en matière d'infrastructures et d'aménagements aux abords des haltes : accès aux quais, parvis de gare, pôles d'échanges multimodaux, stationnements vélos ou automobiles, liaisons piétonnes et cyclables.

Dans ce contexte, les emplacements réservés permettent d'anticiper et de sécuriser le foncier nécessaire à ces aménagements. Ils sont particulièrement utiles pour garantir la continuité des cheminements vers les gares, organiser les interfaces entre les différents modes de transport ou encore prévoir des extensions futures.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Sécurise la maîtrise foncière des projets ;
- ✓ Outil directement opposable aux autorisations d'urbanisme ;
- ✓ Anticipe les besoins liés aux mobilités et aux équipements ;
- ✓ Indispensable pour les pôles d'échanges et accès aux gares ;
- ✓ Permet de structurer les espaces publics autour des haltes.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-41 à L.151-42 : réservation foncière pour équipements publics
- R.151-47 : inscription et gestion des ER

Ils peuvent également être mobilisés pour accompagner la structuration de nouvelles centralités autour des haltes, en réservant des espaces pour des équipements publics ou des espaces publics de qualité. Cet outil joue ainsi un rôle stratégique dans la mise en œuvre opérationnelle du SERM, en évitant que des contraintes foncières ne viennent bloquer ou renchérir les projets.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

L'efficacité des emplacements réservés repose sur un bon dimensionnement et une justification solide des besoins. Il est essentiel d'éviter un usage trop large ou imprécis, qui pourrait fragiliser juridiquement le dispositif ou générer des blocages inutiles.

Dans le cadre du SERM, il est recommandé de cibler en priorité les emprises indispensables au fonctionnement des haltes et à leur accessibilité. Cela suppose une bonne articulation avec les études de mobilité et les projets d'aménagement des pôles d'échanges.

La question de la faisabilité financière et opérationnelle doit également être anticipée. Inscire un emplacement réservé engage la collectivité, notamment en cas de mise en demeure d'acquisition. Il est donc nécessaire de s'assurer de la capacité à porter le projet dans des délais raisonnables. Enfin, une attention particulière doit être portée à la lisibilité et à la pédagogie de l'outil, afin de faciliter son acceptation par les propriétaires concernés et d'éviter les incompréhensions.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Engage financièrement la collectivité ;
- ✗ Peut générer des tensions avec les propriétaires ;
- ✗ Nécessite une justification précise et proportionnée ;
- ✗ Risque de gel foncier prolongé si le projet tarde ;
- ✗ Doit être cohérent avec la stratégie globale d'aménagement.

Les emplacements réservés pour la mixité sociale permettent d'imposer, sur certains terrains identifiés, la réalisation de programmes de logements comprenant une part de logement locatif social. Inscrits dans le PLU/PLUi, ils constituent un levier foncier et réglementaire pour orienter la production de logements vers plus de diversité sociale. Dans le cadre du SERM, cet outil est particulièrement stratégique pour accompagner la densification autour des haltes tout en garantissant l'accessibilité sociale de ces secteurs attractifs.

L'OUTIL EN BREF

Les emplacements réservés pour la mixité sociale sont prévus par le Code de l'urbanisme et permettent à la collectivité de délimiter des secteurs dans lesquels les opérations de construction devront intégrer une proportion minimale de logements locatifs sociaux.

Contrairement aux emplacements réservés classiques, ils ne visent pas la réalisation d'un équipement public, mais encadrent la programmation des opérations privées. Ils peuvent imposer soit un pourcentage de logements sociaux, soit une surface minimale dédiée.

Cet outil s'inscrit dans une logique de régulation du marché foncier et immobilier, en garantissant que certains sites stratégiques contribuent effectivement aux objectifs de mixité sociale définis par la collectivité.

Il est directement opposable aux autorisations d'urbanisme et s'applique lors du dépôt des permis de construire.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Le déploiement du SERM renforce l'attractivité des secteurs situés à proximité des haltes, ce qui peut entraîner une hausse des valeurs foncières et une spécialisation sociale de ces espaces.

Dans ce contexte, les emplacements réservés pour la mixité sociale permettent d'anticiper ces effets en garantissant la production de logements accessibles à différents publics, notamment les ménages modestes.

Ils contribuent ainsi à faire des quartiers de gare des espaces inclusifs, et non des secteurs réservés à une population spécifique. Cela est d'autant plus important que l'accessibilité en transport collectif constitue un facteur majeur d'équité territoriale.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Favorise la mixité sociale dans les secteurs stratégiques ;
- ✓ Permet d'anticiper les effets de valorisation foncière liés au SERM ;
- ✓ Outil directement opposable aux projets immobiliers ;
- ✓ Contribue à rapprocher logements et transports collectifs ;
- ✓ Complémentaire des politiques locales de l'habitat.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-41 : réservation pour programmes de logements sociaux

Cet outil permet également de rapprocher les populations des réseaux de transport structurants, en cohérence avec les objectifs du SERM en matière de report modal et de limitation de l'usage de la voiture.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

L'utilisation de cet outil suppose une bonne articulation avec les objectifs du Programme Local de l'Habitat (PLH) et, le cas échéant, avec les obligations issues de la loi SRU. Il ne peut être mobilisé de manière isolée, mais doit s'inscrire dans une stratégie globale de production de logements.

Dans le cadre du SERM, il est pertinent de cibler en priorité les secteurs bien desservis ou appelés à l'être, notamment dans un rayon de proximité des haltes. Cela permet de maximiser l'effet combiné entre accessibilité et mixité sociale.

Une attention particulière doit être portée à l'équilibre économique des opérations. Des exigences trop élevées ou mal calibrées peuvent freiner la réalisation des projets. Il est donc nécessaire d'adapter les prescriptions aux réalités du marché local.

Enfin, la lisibilité du dispositif est essentielle pour les opérateurs. Les règles doivent être clairement exprimées et cohérentes avec les autres dispositions du PLU/PLUi.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Peut impacter l'équilibre économique des opérations ;
- ✗ Nécessite un calibrage fin des exigences ;
- ✗ Ne garantit pas à lui seul la diversité des formes d'habitat ;
- ✗ Peut être contesté s'il est insuffisamment justifié ;
- ✗ Doit être articulé avec le PLH et les autres outils réglementaires.

Les secteurs de mixité sociale (SMS) permettent d'imposer, dans certaines zones du PLU/PLUi, un pourcentage minimal de logements locatifs sociaux dans les opérations de construction. Contrairement à une approche parcellaire, ils s'appliquent à l'échelle de secteurs entiers et constituent un levier structurant pour orienter durablement la production de logements. Dans le cadre du SERM, ils permettent d'accompagner la densification des abords de haltes tout en garantissant une répartition équilibrée de l'offre de logements.

L'OUTIL EN BREF

Le PLU(i) peut délimiter des secteurs de mixité sociale dans lesquels les programmes de logements doivent comporter une part minimale de logements sociaux (ou à prix maîtrisé).

Cette obligation s'applique au-delà d'un seuil de surface ou de nombre de logements, les modalités peuvent être différenciées selon les secteurs.

L'outil agit ainsi directement sur la programmation, sans remettre en cause la constructibilité globale.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans une logique de SERM et de développement orienté vers les transports (TOD), les secteurs de mixité sociale permettent de :

- garantir l'accès des ménages modestes aux quartiers bien desservis ;
- éviter la gentrification des quartiers de gare ;
- rapprocher habitat, emploi et services, réduire les déplacements contraints ;
- mettre en cohérence politique de l'habitat et investissements de transport.

Ils contribuent à une ville inclusive et accessible, cœur du projet de territoire.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-15 : obligations de mixité sociale dans le règlement,
- R.151-37 : modalités de mise en œuvre, articulation avec la loi SRU (article L.302-5 du CCH).

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Les secteurs de mixité sociale doivent être prioritairement mobilisés autour des gares et axes de transport structurants afin de garantir un accès équitable aux secteurs les mieux desservis. Leur calibration doit être adaptée aux contextes locaux, en tenant compte à la fois des besoins en logement social et de la faisabilité économique des opérations.

Ils gagnent à être articulés étroitement avec le PLH, les objectifs SRU et les OAP de secteurs de gare, afin d'assurer la cohérence d'ensemble des politiques d'habitat et d'aménagement. Une attention particulière doit être portée à la qualité de la mixité produite, en favorisant une intégration fine des logements sociaux dans les opérations. Enfin, un suivi régulier est nécessaire pour évaluer leur mise en œuvre et ajuster les règles si besoin.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Outil direct et efficace pour produire du logement social ;
- ✓ Forte lisibilité pour les opérateurs ;
- ✓ Adaptable selon les contextes urbains ;
- ✓ Complémentaire du PLH, des OAP de secteurs de gare, des projets SERM.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Obligation à justifier finement (diagnostic habitat, marché foncier) ;
- ✗ Éviter des taux trop élevés pouvant bloquer la production ;
- ✗ Bien définir les seuils d'application ;
- ✗ Articulation indispensable avec : les capacités foncières, les modèles économiques des opérations, la programmation réelle des projets ;
- ✗ Suivi et évaluation nécessaires dans le temps.

Les règles relatives à l'aspect extérieur des constructions, définies dans le règlement du PLU/PLUi, permettent d'encadrer la qualité architecturale, l'insertion paysagère et l'identité urbaine des projets. Elles portent sur les formes bâties, les matériaux, les teintes, les toitures ou encore les clôtures. Dans le cadre du SERM, elles constituent un levier essentiel pour accompagner la transformation des quartiers de gare, en conciliant intensification urbaine, qualité des espaces et respect des caractéristiques locales.

L'OUTIL EN BREF

Les règles d'aspect extérieur sont intégrées au règlement écrit du PLU ou du PLUi, généralement au sein des dispositions relatives à la qualité urbaine, architecturale et paysagère. Elles permettent de fixer des prescriptions concernant l'apparence des constructions, afin de garantir leur bonne insertion dans leur environnement.

Ces règles peuvent porter sur différents éléments : aspects des façades, des ouvertures et menuiseries, des annexes, formes de toiture, matériaux et couleurs des façades, traitement des clôtures ou encore intégration des équipements techniques. Elles peuvent être plus ou moins prescriptives, allant de principes généraux à des exigences précises.

Elles participent à la mise en œuvre du projet de territoire en traduisant des objectifs qualitatifs, notamment en matière de paysage, de patrimoine ou d'identité locale. Leur portée est directement opposable aux autorisations d'urbanisme.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Le développement du SERM s'accompagne souvent d'une intensification des constructions autour des haltes, avec des opérations de renouvellement urbain ou de densification. Cette évolution peut générer des ruptures dans les formes urbaines existantes si elle n'est pas encadrée.

Les règles d'aspect extérieur permettent d'accompagner ces mutations en garantissant une qualité architecturale adaptée aux enjeux des quartiers de gare. Elles peuvent favoriser l'émergence de nouvelles formes urbaines, tout en assurant une cohérence avec les tissus existants.

Elles sont également un levier pour valoriser les centralités autour des haltes, en contribuant à la création d'espaces attractifs et lisibles. Dans certains contextes patrimoniaux, elles permettent de préserver les caractéristiques identitaires tout en autorisant des évolutions.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Garantit la qualité architecturale et paysagère ;
- ✓ Permet d'accompagner la densification autour des haltes ;
- ✓ Valorise les centralités et les quartiers de gare ;
- ✓ Assure une cohérence avec les tissus existants ;
- ✓ Peut intégrer des objectifs environnementaux.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-18 : qualité architecturale des constructions
- R.151-41 : prescriptions sur l'aspect extérieur

Enfin, elles peuvent intégrer des objectifs contemporains, notamment en matière de transition écologique, en encourageant l'utilisation de matériaux durables ou l'intégration d'éléments liés à la performance énergétique.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

L'élaboration de ces règles nécessite de trouver un équilibre entre encadrement et souplesse. Des prescriptions trop rigides peuvent freiner l'innovation architecturale et la faisabilité des projets, notamment dans des secteurs en mutation rapide comme les abords de gares.

Dans le cadre du SERM, il est pertinent d'adapter le niveau d'exigence en fonction des tissus urbains. Les secteurs patrimoniaux ou constitués peuvent nécessiter des règles plus précises, tandis que les secteurs de projet peuvent faire l'objet d'approches plus ouvertes.

Une attention particulière doit être portée à la cohérence avec les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), afin d'assurer une articulation entre vision d'ensemble et traduction réglementaire.

Enfin, la rédaction des règles doit rester suffisamment claire et compréhensible pour les porteurs de projet, afin de faciliter leur appropriation et leur mise en œuvre.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Risque de rigidité excessive si règles trop prescriptives ;
- ✗ Peut freiner l'innovation architecturale ;
- ✗ Nécessite une bonne adaptation aux contextes locaux ;
- ✗ Interprétation parfois sujette à débat lors de l'instruction ;
- ✗ Doit être cohérent avec les autres pièces du PLU/PLUi.

Les règles de qualité paysagère et environnementale des espaces non bâtis permettent d'encadrer le traitement des terrains non construits au sein des parcelles (espaces libres, jardins, stationnements, franges, etc.). Intégrées au règlement du PLU/PLUi, elles visent à préserver la pleine terre, à favoriser la végétalisation et à améliorer l'insertion paysagère des projets. Dans le cadre du SERM, elles constituent un levier essentiel pour accompagner la densification autour des haltes tout en maintenant des fonctions écologiques et un cadre de vie qualitatif.

L'OUTIL EN BREF

Les règles relatives aux espaces non bâtis sont définies dans le règlement du PLU/PLUi et portent sur l'aménagement des parties de terrain non occupées par des constructions. Elles peuvent concerner la part minimale de pleine terre, les obligations de végétalisation, le traitement des stationnements, ou encore la gestion des eaux pluviales.

Elles permettent d'agir sur la qualité environnementale des projets en limitant l'imperméabilisation des sols, en favorisant la biodiversité et en contribuant à la gestion des îlots de chaleur urbains. Ces règles peuvent être exprimées de manière quantitative (taux de pleine terre, coefficient de biotope, surfaces végétalisées) ou qualitative (prescriptions sur les plantations, continuités écologiques, intégration paysagère).

Elles sont directement opposables aux autorisations d'urbanisme et constituent un outil structurant pour intégrer les enjeux environnementaux dans les projets d'aménagement.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Le déploiement du SERM s'accompagne souvent d'une intensification des usages et d'une densification urbaine autour des haltes, pouvant entraîner une pression accrue sur les sols et les espaces naturels.

Dans ce contexte, les règles applicables aux espaces non bâtis permettent de maintenir des fonctions écologiques essentielles au sein des quartiers de gare, en garantissant la présence de surfaces perméables et végétalisées. Elles contribuent également à améliorer le cadre de vie des habitants, en renforçant la qualité paysagère et en limitant les effets négatifs de la densification, notamment en matière de chaleur urbaine ou de gestion des eaux pluviales.

Ces règles peuvent aussi accompagner le développement des mobilités actives, en favorisant des aménagements qualitatifs des cheminements, des stationnements vélos ou des espaces publics connexes.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Limite l'imperméabilisation des sols ;
- ✓ Favorise la biodiversité en milieu urbain ;
- ✓ Améliore le cadre de vie autour des haltes ;
- ✓ Contribue à la gestion des eaux pluviales ;
- ✓ Compatible avec les objectifs de ville durable.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-5 à L.151-7 : Définit le rôle du PADD : projet politique, orientations générales, objectifs chiffrés (modération consommation d'espace)
- L.141-3 : Définit les objectifs du PAS : stratégie du territoire à vingt ans

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

La définition de ces règles doit trouver un équilibre entre exigences environnementales et faisabilité des projets, notamment dans des secteurs où la densification est recherchée.

Dans les abords de haltes SERM, il est pertinent de moduler les exigences en fonction de la nature des tissus urbains. Les secteurs les plus denses peuvent nécessiter des formes alternatives de végétalisation (toitures végétalisées, façades plantées), tandis que les secteurs moins contraints peuvent accueillir des exigences plus fortes en pleine terre.

Une articulation étroite avec les autres règles du PLU/PLUi est nécessaire, notamment celles relatives à l'implantation ou à la densité, afin d'éviter des injonctions contradictoires.

Enfin, la lisibilité et la simplicité des règles constituent un facteur clé de leur efficacité. Des prescriptions trop complexes ou difficilement contrôlables peuvent limiter leur portée opérationnelle.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Peut contraindre la densification si mal calibrée ;
- ✗ Complexité possible des indicateurs (ex : coefficient de biotope) ;
- ✗ Nécessite un contrôle en phase d'instruction ;
- ✗ Peut générer des surcoûts pour les opérations ;
- ✗ Doit être adapté aux différents tissus urbains.

L'article L.151-19 du Code de l'urbanisme permet au PLU/PLUi d'identifier et de protéger des éléments bâtis, paysagers ou patrimoniaux présentant un intérêt local. Cette protection, souple et ciblée, peut porter sur des bâtiments, ensembles urbains, alignements végétaux ou éléments de paysage. Dans le cadre du SERM, cet outil est particulièrement utile pour accompagner les transformations autour des haltes en conciliant renouvellement urbain, valorisation du patrimoine et qualité des paysages.

L'OUTIL EN BREF

Le dispositif prévu par l'article L.151-19 permet aux collectivités d'identifier, au sein du règlement graphique ou écrit du PLU/PLUi, des éléments à protéger pour des motifs d'ordre architectural, patrimonial, paysager ou écologique.

Contrairement aux protections plus contraignantes comme les monuments historiques ou les sites patrimoniaux remarquables, cet outil relève d'une démarche locale, adaptée aux spécificités du territoire. Il peut concerner des éléments très variés : bâtiments remarquables, ensembles urbains homogènes, murs, parcs, jardins, arbres isolés ou alignements.

La protection implique que les travaux susceptibles d'affecter ces éléments soient encadrés, voire conditionnés à leur préservation ou à leur mise en valeur. Le règlement peut ainsi définir des prescriptions spécifiques visant à éviter leur altération ou leur disparition.

Il s'agit d'un outil souple, permettant de reconnaître et préserver des composantes du territoire qui ne bénéficient pas nécessairement de protections nationales mais qui participent fortement à son identité.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Le déploiement du SERM induit des dynamiques de transformation importantes autour des haltes, avec des opérations de densification, de renouvellement ou de recomposition urbaine.

Dans ce contexte, l'identification d'éléments à protéger permet d'éviter des transformations brutales des tissus existants et de préserver les caractéristiques qui fondent l'identité des quartiers de gare. Cela est particulièrement important dans les centres anciens ou les secteurs présentant une qualité architecturale ou paysagère spécifique.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-19 : identification et protection d'éléments patrimoniaux

L'outil permet également d'inscrire les projets de développement dans une logique de valorisation du patrimoine, en s'appuyant sur les éléments existants pour structurer les nouvelles opérations.

Enfin, il contribue à la qualité du cadre de vie et à l'attractivité des secteurs desservis par le SERM, en maintenant des repères urbains et paysagers forts.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

La mise en œuvre de cet outil repose avant tout sur un travail d'identification précis et argumenté des éléments à protéger. Un recensement trop large ou insuffisamment justifié peut nuire à la lisibilité du dispositif et à son acceptabilité.

Dans les secteurs proches des haltes SERM, il est essentiel de trouver un équilibre entre protection et capacité d'évolution. Une protection trop extensive ou trop rigide peut freiner les opérations de renouvellement urbain nécessaires à l'intensification autour des pôles de transport.

Il est donc pertinent de cibler les éléments les plus structurants, tout en laissant des marges d'adaptation pour les projets. La rédaction des prescriptions doit également permettre des évolutions qualitatives, notamment en autorisant des transformations compatibles avec la valorisation des éléments protégés. Enfin, cet outil gagne à être articulé avec d'autres dispositifs, tels que les OAP ou les règles d'aspect extérieur, afin d'inscrire la protection dans une stratégie globale d'aménagement.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Protection souple et adaptable au contexte local ;
- ✓ Permet de valoriser le patrimoine ordinaire ;
- ✓ Compatible avec des démarches de renouvellement urbain ;
- ✓ Contribue à l'identité des quartiers de gare ;
- ✓ Facilement mobilisable dans un PLU/PLUi.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Risque de freiner certains projets si mal calibrée ;
- ✗ Nécessite un travail d'inventaire précis ;
- ✗ Portée juridique plus limitée que les protections nationales ;
- ✗ Interprétation possible lors de l'instruction ;
- ✗ Doit être cohérent avec les objectifs de densification.

L'article L.151-23 du Code de l'urbanisme permet au PLU/PLUi d'identifier et de protéger des espaces naturels ou paysagers à préserver ou à mettre en valeur pour des motifs écologiques, environnementaux ou de continuités paysagères. Il constitue un outil efficace pour préserver la trame verte et bleue à une échelle locale tout en offrant une adaptabilité pertinente par s'adapter aux spécificités locales. Dans le cadre du SERM, il permet d'encadrer les évolutions autour des haltes en conciliant intensification urbaine, maintien des continuités écologiques et qualité des paysages.

L'OUTIL EN BREF

L'article L.151-23 permet d'identifier, au sein du règlement graphique du PLU/PLUi, des espaces à protéger en raison de leur rôle écologique ou paysager.

Ces espaces peuvent correspondre à des boisements, haies, zones humides, corridors écologiques, parcs, jardins ou encore des continuités naturelles structurant le territoire.

Cette protection ne repose pas nécessairement sur un zonage spécifique (comme les zones N), mais peut venir en superposition d'autres zonages afin de préciser des enjeux particuliers de préservation.

Le PLU/PLUi peut définir des prescriptions visant à encadrer l'occupation et l'usage de ces espaces, en limitant par exemple les possibilités de construction, d'aménagement ou de modification de l'état des sols. L'objectif est de garantir le maintien des fonctionnalités écologiques et paysagères identifiées.

Cet outil permet ainsi une approche fine et localisée des enjeux environnementaux, en complément des protections réglementaires plus larges.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Le déploiement du SERM induit des dynamiques d'urbanisation renforcées autour des haltes, susceptibles de générer des pressions sur les espaces naturels et les continuités écologiques.

Dans ce contexte, le recours à l'article L.151-23 permet d'identifier clairement les éléments du paysage et de la trame écologique à préserver, même dans des secteurs soumis à des évolutions urbaines.

Il contribue à structurer le développement urbain autour des haltes en intégrant les continuités écologiques comme des composantes du projet, et non comme des contraintes résiduelles.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Protection ciblée des continuités écologiques ;
- ✓ Outil souple et adaptable au contexte local ;
- ✓ Compatible avec des projets urbains ;
- ✓ Renforce la trame verte et bleue ;
- ✓ Améliore la qualité paysagère des secteurs.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.151-23 : préservation des continuités écologiques / trames vertes et des éléments de paysages,

Cet outil participe également à la qualité du cadre de vie, en maintenant des espaces de respiration, des continuités végétales et des éléments paysagers valorisant les quartiers de gare.

Enfin, il permet d'articuler les objectifs de mobilité durable avec ceux de transition écologique, en intégrant pleinement les enjeux environnementaux dans les stratégies d'aménagement.

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

La mobilisation de cet outil suppose une bonne connaissance des continuités écologiques et des structures paysagères du territoire, notamment à travers les diagnostics environnementaux ou les documents cadres (SRADDET, TVB, etc.).

Dans les secteurs proches des haltes SERM, il est important de ne pas opposer systématiquement protection et développement. L'enjeu est plutôt d'organiser leur coexistence, en intégrant les espaces protégés dans les projets urbains comme des éléments structurants.

Le périmètre des protections doit être précisément défini afin d'éviter des effets de gel excessifs ou, à l'inverse, des protections trop symboliques sans portée réelle.

Une articulation étroite avec les OAP est particulièrement pertinente, afin de traduire de manière opérationnelle la prise en compte de ces espaces dans les projets d'aménagement.

Enfin, la lisibilité des prescriptions est essentielle pour garantir leur bonne application lors de l'instruction des autorisations d'urbanisme.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Nécessite un diagnostic écologique précis ;
- ✗ Risque de blocage de projets si mal calibré ;
- ✗ Portée juridique dépend de la qualité des prescriptions ;
- ✗ Peut être perçu comme une contrainte locale forte ;
- ✗ Doit être cohérent avec les autres pièces du PLU/PLUi.

Les Espaces Boisés Classés (EBC) sont un dispositif de protection très fort permettant de préserver ou de créer des boisements, haies ou plantations au sein du territoire. Inscrits au zonage des PLU et PLUi, ils interdisent tout changement d'affectation ou mode d'occupation du sol de nature compromettant la conservation des boisements. Dans le cadre du SERM, les EBC peuvent préserver efficacement les trames végétales à grande valeur patrimoniale autour des haltes.

L'OUTIL EN BREF

Les Espaces Boisés Classés sont institués en application (directe) du Code de l'urbanisme et figurent au règlement graphique du PLU/PLUi. Ils peuvent concerner des bois, forêts, parcs, haies, alignements d'arbres ou encore des plantations à créer. Le classement en EBC entraîne une protection forte : les défrichements y sont interdits, sauf exceptions très encadrées, et toute coupe ou abattage d'arbres est soumis à déclaration préalable. Il est également possible d'imposer la replantation en cas de suppression partielle.

Cet outil peut être mobilisé aussi bien pour préserver des boisements existants que pour anticiper des continuités végétales à renforcer ou à constituer dans le temps. Il constitue ainsi un levier réglementaire particulièrement fort pour maintenir (voir développer) la trame arborée à privilégier pour les éléments à très forte valeur patrimoniale.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du déploiement du SERM, les espaces proches des haltes sont amenés à évoluer, avec des transformations parfois importantes et des pressions accrues.

Les EBC permettent de préserver / sanctuariser des éléments végétaux structurants pour le paysage, le cadre de vie et/ou la trame verte.

A ce titre, ils contribuent à éviter une banalisation des tissus urbains sous l'effet de la densification par la disparition des éléments arborés emblématiques.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- L.113-1 à L.113-4 : classement, protection stricte et interdiction de défrichement
- R.113-1 à R.113-14 : régime d'autorisation et gestion des EBC

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

Le recours aux EBC doit être particulièrement ciblé, compte tenu de leur portée juridique forte. Un classement trop étendu ou mal justifié peut contraindre fortement les capacités d'évolution des secteurs stratégiques, notamment à proximité immédiate des haltes. Dans les périmètres de projet, il est préférable de réserver cet outil aux éléments les plus fédérateurs de la trame arborée, en évitant de figer des espaces susceptibles d'accueillir des opérations de renouvellement urbain.

Une articulation avec d'autres outils plus souples, comme les protections au titre des articles L.151-19 ou L.151-23, peut permettre d'adapter le niveau de contrainte en fonction des enjeux.

Par ailleurs, la justification du classement doit être solide et argumentée, afin de sécuriser juridiquement le document et de garantir sa bonne appropriation par les acteurs locaux.

Enfin, dans une logique de projet, les EBC peuvent utilement être mobilisés pour anticiper la création de nouvelles continuités végétales en accompagnement des opérations d'aménagement.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Protection forte et juridiquement sécurisée ;
- ✓ Préserve durablement les boisements et alignements ;
- ✓ Contribue à la trame verte, à la biodiversité, au patrimoine végétal et peut structurer indirectement aux formes urbaines.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Outil particulièrement contraignant pour les projets et les possibilités d'évolution avec ;
- ✗ Peu de souplesse d'adaptation une fois classé, si mal adapté, nécessite des procédures lourdes d'évolution du PLU ;
- ✗ Peut freiner la densification autour des haltes ;
- ✗ Nécessite une justification précise .

Le règlement du PLU ou du PLUi peut identifier et encadrer les voies de circulation à conserver, modifier ou créer, ainsi que leurs principales caractéristiques. Cette disposition permet notamment de réserver des emprises pour les mobilités actives et les transports collectifs, en cohérence avec les objectifs d'aménagement du territoire. Elle constitue un levier opérationnel pour anticiper les évolutions du réseau de déplacement et garantir leur prise en compte lors des projets d'aménagement ou de construction.

L'OUTIL EN BREF

Cette disposition permet au règlement du PLU ou du PLUi de définir précisément l'organisation future des déplacements sur le territoire. Elle peut être mobilisée pour préserver des voies existantes, prévoir la création de nouvelles liaisons ou encadrer leur évolution.

Cet outil est traditionnellement utilisé pour garantir la réalisation d'un maillage cohérent de voiries, sécuriser des continuités piétonnes ou cyclables, améliorer l'accessibilité des quartiers et anticiper les besoins liés au développement urbain.

Il contribue ainsi à la mise en œuvre concrète de la stratégie de mobilité portée par le document d'urbanisme.

INTÉRÊT DANS LE CADRE DU SERM

Dans le cadre du déploiement du SERM, cet outil réglementaire peut permettre de traduire spatialement les besoins de desserte et d'intermodalité identifiés à l'échelle du réseau.

Il peut être utilisé pour réserver ou sécuriser les liaisons nécessaires vers les pôles d'échanges, les gares et les stations de transports collectifs structurants. Il favorise également la création de continuités cyclables et piétonnes assurant le rabattement vers le réseau SERM.

En inscrivant ces liaisons dans son règlement graphique, la collectivité renforce l'obligation de leur prise en compte dans les opérations d'aménagement et préserve les conditions de réalisation des projets de mobilité à long terme.

ATOUT / INTÉRÊT

- ✓ Permet d'anticiper les besoins de mobilité liés au SERM.
- ✓ Sécurise les continuités piétonnes, cyclables et de transports collectifs.
- ✓ Facilite l'intermodalité et le rabattement vers les gares et pôles d'échanges.
- ✓ Assure la prise en compte des infrastructures de mobilité dans les projets futurs.
- ✓ Contribue à la cohérence entre urbanisation et offre de transport.

RÉFÉRENCES LÉGALES

- Article L.151-38 du code de l'urbanisme : préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer

CONSEIL(S) DE BON USAGE DANS LE CADRE DU SERM

L'outil gagne à être mobilisé en cohérence avec les différentes études menées dans le cadre du SERM ainsi que les schémas cyclables ou de transports collectifs existants ou encore les Plans de Mobilité (PDM).

Il sera recommandé d'identifier en priorité les liaisons stratégiques permettant l'accès aux pôles d'échanges du SERM ou encore d'assurer leur continuité à travers les secteurs de développement urbain.

En tant qu'outil de prescription graphique, la définition des tracés doit être suffisamment précise pour sécuriser les emprises nécessaires, tout en conservant une certaine souplesse afin de s'adapter aux contraintes opérationnelles et foncières.

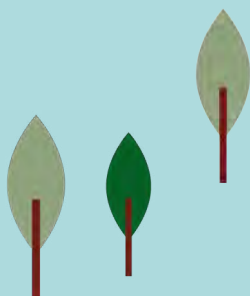
Evidemment, une articulation avec les OAP, les emplacements réservés et les projets portés par les autorités organisatrices de la mobilité permettra d'en renforcer l'efficacité et la cohérence du dispositif.

LIMITES / POINTS DE VIGILANCE

- ✗ Ne garantit pas à lui seul la réalisation effective des infrastructures.
- ✗ Nécessite une bonne connaissance des projets de mobilité à moyen et long termes.
- ✗ Peut générer des contraintes foncières ou opérationnelles importantes.
- ✗ Doit être articulé avec les autres outils du PLU(i) et les documents de mobilité.
- ✗ Des tracés trop rigides peuvent limiter les possibilités d'adaptation des projets.

SERM

Service Express
Régional Métropolitain
de Touraine



atu

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

3 cour, 56 avenue Marcel Dassault

37200 Tours

Tél : 02 47 71 70 70

Mail : atu@atu37.fr

www.atu37.org

