



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SCOT ET MOBILITÉS

Réseau PLANIF TERRITOIRES Île-de-France

Mardi 26 mai 2026

Hugo Dumay – Chargé de mission urbanisme, économie et mobilités – DRIEAT/SAD/DPT

Sommaire

Les mobilités dans le SCoT comme composante et condition du projet de territoire

Traduire le projet de territoire par les mobilités :
l'échelle supra-locale

Traduire le projet de territoire par les mobilités :
l'échelle locale

Les mobilités dans le SCoT, composante et condition du projet de territoire

Les mobilités dans le SCoT, composante du projet territorial

Dans le schéma de cohérence territoriale, les mobilités ne sont pas un volet autonome mais une composante du projet territorial d'ensemble

Organiser le développement tout en préservant les ressources

- Spatialiser la stratégie d'urbanisation en préservant les richesses non bâties
- Répartir de façon géographiquement équilibrée les fonctions urbaines
- Répondre aux besoins en matière de mobilité en diminuant les obligations de déplacements motorisés et en développant les transports alternatifs à l'automobile

Équilibre

Harmoniser les politiques sectorielles et territoriales dans une vision d'ensemble

- Penser ensemble urbanisme, habitat, emplois, services... et les mobilités
- Articuler les documents supra (SDRIF, PDMIF...), les échelles territoriales et mettre en cohérence les projets

Cohérence

Planifier à 20 ans les transformations territoriales

- Approche prospective
- Transitions écologique, énergétique et climatique
- Adaptation aux nouveaux modes de vie et de déplacement

Anticipation

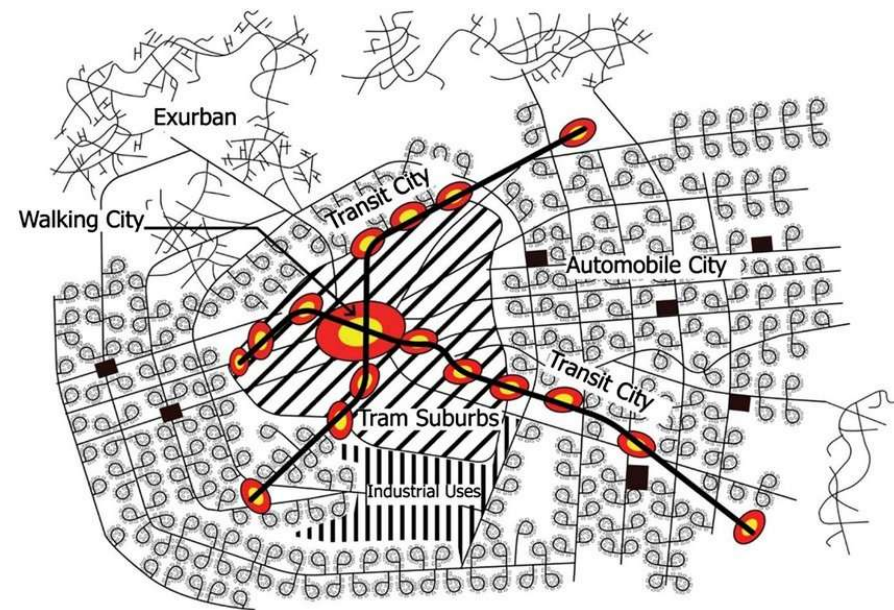
Source : [articles L101-1 à L101-3](#), [article L141-1 et s. du code de l'urbanisme](#) ; Guide du schéma de cohérence territoriale modernisé, ministère chargé de l'écologie et de la fédération nationale des SCoT, 2022

Les mobilités dans le SCoT, condition du projet territorial

Le SCoT, élaboré à l'échelle d'un bassin de vie, définit donc une vision spatiale pour le projet territorial...

... conditionné en partie par les mobilités : les formes urbaines dépendent des systèmes de déplacement

- **Du territoire hérité au territoire projeté, le rôle central des systèmes de mobilité à articuler pour servir le projet de territoire**



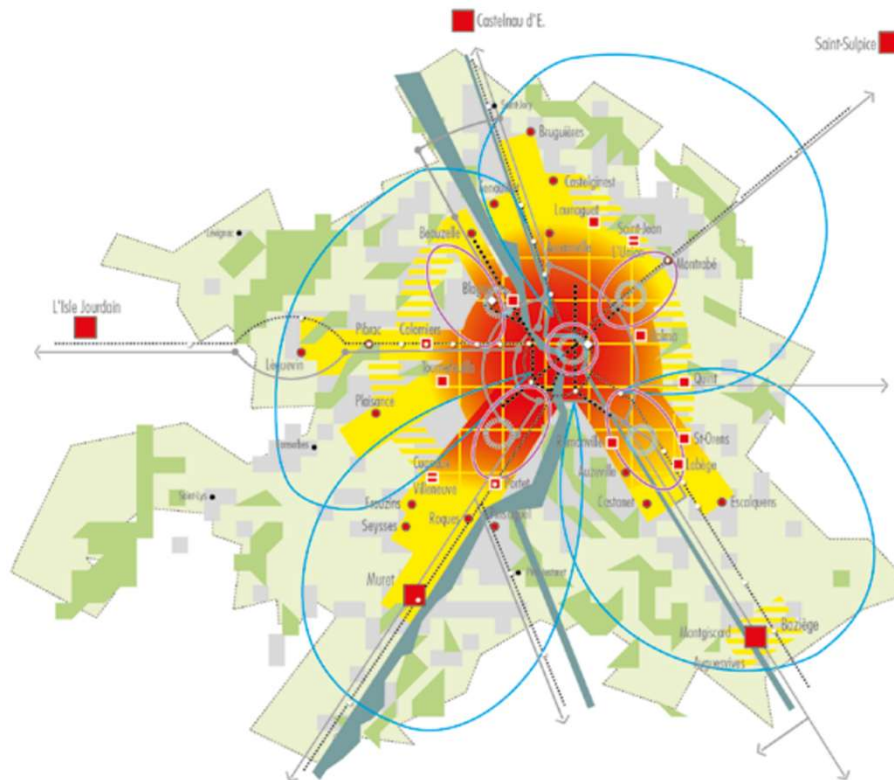
The Theory of Urban Fabrics with a variety of fabrics created by different transport modes. Source: Newman et al. (2016)

Traduire le projet de territoire par les mobilités

Exemple du modèle polycentrique

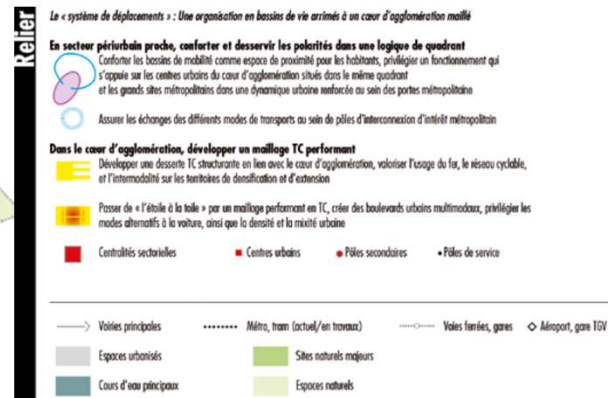
*Le territoire à grande échelle : articuler armature
territoriale, urbanisme et réseaux de transport
structurants*

Projeter l'organisation polycentrique de la métropole



Organiser le développement polycentrique projeté de la métropole :

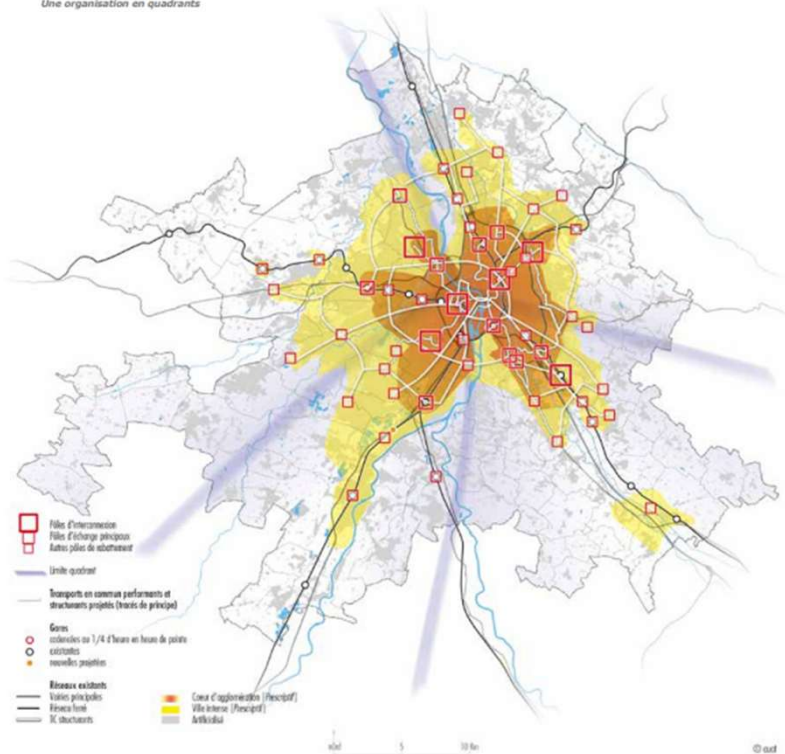
- Cœur métropolitain et secteurs d'extension : développer les TC, l'intermodalité, la densité et la mixité
- Polarités à renforcer pour resserrer les bassins de mobilité (cadrons)



Source : SCoT de la Grande agglomération toulousaine - Projet d'aménagement et de développement durable

Les pôles d'interconnexion : articulation urbanisme / mobilité

Une organisation en quadrants



Traduire opérationnellement le modèle polycentrique

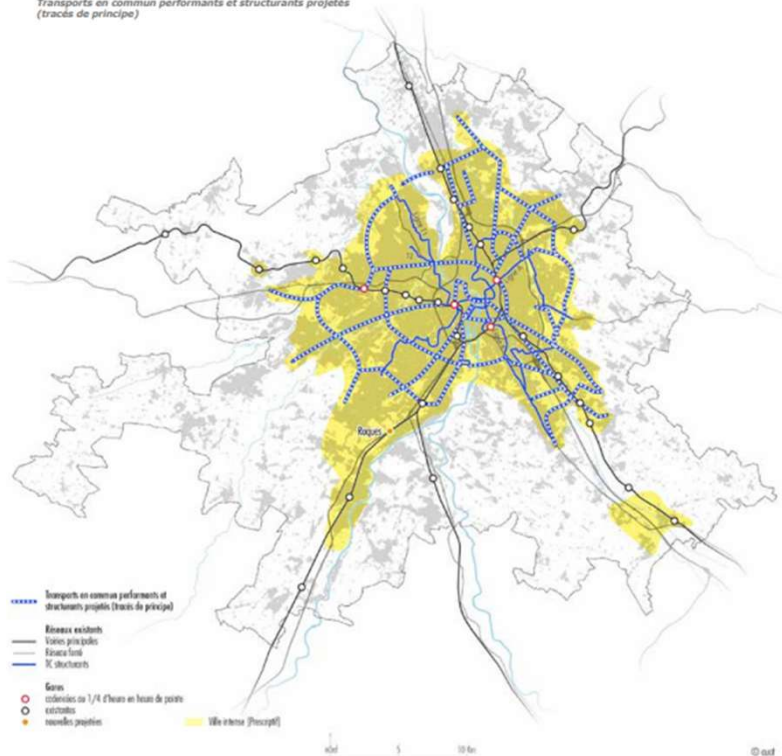
Les pôles d'interconnexion du réseau de TC comme interface entre stratégie urbaine et réseau de mobilité

- Hiérarchiser les pôles selon l'organisation métropolitaine
- Mailler pour conforter les bassins de vie
- Orienter l'intensification urbaine

Source : SCoT de la Grande agglomération toulousaine – Document d'orientations et d'objectifs

Des pôles aux infrastructures

Transports en commun performants et structurants projetés
(tracés de principe)



Rendre fonctionnel le système polycentrique projeté

- Désenclaver et renforcer les polarités structurant les différents bassins de mobilité (cadrans)
- Relier les espaces périphériques entre eux
- Développer le maillage de TC structurants dans la « ville intense » ayant vocation à accueillir prioritairement le développement urbain
- Seuil minimal de fréquence de passage (120 courses par jour) « minimum requis pour structurer la ville intense »...

À articuler nécessairement avec les mobilités à l'échelle infra pour un système de mobilités cohérent

Source : SCoT de la Grande agglomération toulousaine – Document d'orientations et d'objectifs

Traduire le projet de territoire par les mobilités

Exemple du modèle polycentrique

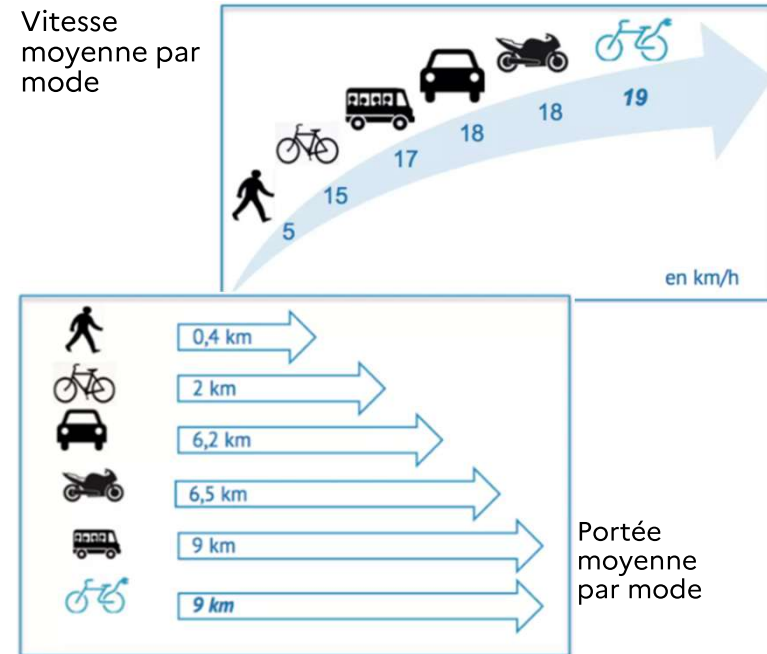
À l'échelle locale : articuler armature territoriale, urbanisme et réseaux de transport structurants avec les mobilités actives

Compléter l'armature territoriale par une logique de proximité

Le projet polycentrique a besoin de polarités accessibles localement. Il faut relier les pôles et rendre possible leur usage au quotidien par des modes alternatifs à la voiture

Derrière les « modes doux/actifs », **une pluralité d'échelles à prendre en compte dans la planification dès le SCoT :**

- Marche pour les courtes distances (services, commerces...)
- Vélo pour les liaisons entre quartiers, voire domicile-travail
- Rabattement vers TC pour plus longues distances



Source : 6 t - Le vélo à assistance électrique, un nouveau mode métropolitain - Enquête européenne - Février 2015

Des exemples de prise en compte des mobilités actives à l'échelle de SCoT

SCoT du Pays de Rennes : intégrer les mobilités actives à des échelles différenciées

8.6 Garantir la cohérence d'un maillage piétonnier et cycle articulé aux réseaux des proximités

À l'échelle de chaque EPCI, le développement de réseaux de modes actifs (piétonniers et cycles) en relation avec les réseaux de proximité doit être promu, notamment par la définition et la réalisation d'un réseau cyclable général. Ces réseaux seront conçus de façon à faciliter leur interconnexion à l'échelle du Pays de Rennes.

À l'échelle des communes, les projets urbains sont conçus de telle sorte que :

- les modes actifs soient favorisés avec la volonté de les rendre les plus attractifs possibles et sûrs pour les déplacements quotidiens, à l'échelle communale ou du quartier, notamment en prévoyant les espaces nécessaires à leur circulation et à leurs stationnements. Ces réseaux relient notamment les secteurs d'habitat, de services, de commerce et les secteurs de loisirs ;
- les réseaux de modes actifs soient connectés les uns aux autres et avec les transports en commun.

SCoT Aix-Marseille-Provence : intégrer les trajets domicile-travail

Renforcer la place du vélo et des autres modes actifs pour les mobilités du quotidien

P 101.

- Poursuivre l'organisation et prévoir les conditions de réalisation :
 - d'un réseau d'itinéraires cyclables accompagné d'une offre de stationnement adaptée reliant les principales polarités urbaines ;
 - d'un réseau d'itinéraires cyclables de proximité, à l'intérieur des villes et villages depuis les axes cyclables métropolitains ;
 - d'un **réseau cyclable de desserte des ZAE**.

Réorganiser la place de l'automobile : le rôle stratégique du stationnement

SCoT du Pays de Rennes

La réduction de la dépendance à l'automobile nécessite de revoir sa place dans les villes, pour rendre possibles et désirables les modes de déplacement alternatifs (TC, mobilités actives, services à la demande, etc.)

Le stationnement a un rôle central à jouer

En Île-de-France, veiller à l'articulation SCoT-PLM-PLU(i) sur les normes de stationnement

8.5 Développer une politique de stationnement économe en espace et articulée aux dessertes en transports en commun et modes actifs

Pour atteindre ces objectifs, les politiques de déplacements, les documents d'urbanisme et les nouvelles opérations importantes **peuvent prévoir des prescriptions différenciées de stationnements** selon le niveau et la performance de desserte en transports en commun et en fonction des tissus urbains. En général, l'aménagement des zones de stationnements prévoit l'organisation et le partage de l'espace public, une gestion économe de l'espace, la mutualisation des aires de stationnement public à chaque fois que possible, etc.

SCoT de Nantes Saint-Nazaire

4.2.2. Réduire la place de la voiture dans les centralités

[Orientations]

Pour contribuer à l'atteinte de ces objectifs, il **convient de :**

- Définir et planifier les aménagements à réaliser en faveur de la réduction de la place de la voiture dans les centralités
- Favoriser le stationnement mutualisé dans les nouveaux projets et les projets de renouvellement urbain
- **Mobiliser les leviers réglementaires adaptés pour décliner la stratégie dans les documents d'urbanisme (OAP et règles relatives au stationnement)**

MERCI DE VOTRE ATTENTION