



Justification des choix

Sommaire

Préambule 4

I- Justification des choix du projet au regard de la dynamique territoriale et des objectifs chiffrés de consommation d'espace

1. Les bases pour l'élaboration du SCoT 6

2. Les choix effectués pour le développement et leur justification 6

3. La justification de la consommation d'espace 7

II- Justification du projet sur le plan environnemental

1. Introduction 10

2. Le SCoT : une réponse aux problématiques environnementales actuelles 11

3. Le SCoT : un outil de protection des atouts du territoire 13

4. Le SCoT : un outil d'anticipation et d'intégration environnementale des évolutions du territoire 15

Préambule

Ce document qui a pour but de présenter synthétiquement pourquoi et comment les choix du SCoT ont été faits au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement se décompose en deux parties : la première présente la justification des choix du SCoT au regard de la dynamique territoriale et explicite les objectifs de consommation d'espace, la seconde décrit la justification des choix au regard de l'environnement.

.....

Justification

des choix du projet
au regard de la

dynamique territoriale &

des objectifs chiffrés de

consommation d'espace

.....

CHAPITRE I

1. Les bases pour l'élaboration du SCoT

10 ans après avoir approuvé son premier SCoT, le bilan réalisé a démontré que la dynamique du territoire était caractérisée principalement par :

- Une croissance démographique supérieure aux prévisions de l'ordre de 2,5 % par an, avec des répartitions très inégales selon les communes et sans aucun rapport avec l'armature urbaine décidée en 2002,
- Une croissance des emplois très en retrait de ce dynamisme démographique, ce dernier étant donc lié principalement à la croissance des emplois dans le canton de Genève.
- Une consommation foncière principalement dédiée au développement résidentiel.
- Mais néanmoins, point positif, une consommation foncière inférieure aux objectifs, grâce notamment à la part plus importante du logement collectif.

La CCG a été au cours de ces dernières années très impliquée dans l'élaboration d'une vision transfrontalière du Grand Genève visant notamment un rééquilibrage entre les territoires français et suisses sur le plan des logements en faveur de la Suisse (répartition égale pour la construction de nouveaux logements) et des emplois en faveur de la France, à raison de 30 % des emplois créés.

Pour asseoir sa réflexion, la CCG a procédé dans un premier temps à l'élaboration d'une charte du territoire, temps de réflexion entre les maires du territoire, qui a permis de poser les grands fondements du SCoT et tout particulièrement de la nécessaire solidarité entre les communes. Ce fut le premier pas pour écarter un projet où le développement se répartirait de manière égale sur l'ensemble des communes, éloignant une partie de la population des transports en commun, des services et des équipements et générant des déplacements toujours plus nombreux impossibles à réaliser en transport public.

Ainsi, dans le cadre de la révision de son SCoT, la CCG a choisi de poursuivre l'inflexion engagée par le premier SCoT, sur le plan de la consommation foncière tout

particulièrement pour le développement résidentiel, et sur le plan de la répartition du développement sur le territoire pour mieux articuler l'urbanisation avec les transports en commun. Parallèlement, et de sorte à permettre l'accueil de nouveaux emplois nécessaire au rééquilibrage avec la partie suisse de l'agglomération du Grand Genève, le SCoT se prononce en faveur d'une disponibilité de foncier économique.

2. Les choix effectués pour le développement et leur justification

Ainsi, le présent SCoT fait évoluer l'armature urbaine du territoire en considérant d'une part que la dynamique économique et la fonction de pôle régional concerne certes la commune de Saint-Julien-en-Genavois, essentiellement dans sa partie dense, mais également ses « prolongements » sur les communes d'Archamps et de Neydens en raison des grandes fonctions économiques ou de loisirs qui s'y sont développées. La ville élargie ainsi constituée s'inscrit dans une logique de proximité avec la partie dense du Grand Genève. Dans le même sens, la nouvelle armature affine l'identification des bourgs pour prendre en compte les parties denses et exclure des parties plus villageoises ou les hameaux des communes concernées : Collonges-sous-Salève, Beaumont au niveau du Châble incluant une partie de Présilly, Viry et Valleiry incluant la partie orientale de Vulbens.

Cette évolution structurelle va de pair avec un objectif fondateur du SCoT, celui de la différenciation du développement en fonction de cette armature : l'urbanisation à venir se concentrera au sein de secteurs de développement prioritaire définis dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), mais elle se concentrera également tout d'abord dans la ville élargie, puis dans les bourgs et sera largement maîtrisée dans les villages. Une stratégie foncière ambitieuse est encouragée pour faciliter la mise en œuvre de ses objectifs.

Au-delà des mesures prises pour préserver les espaces naturels et les terres agricoles, le SCoT poursuit une ambition de qualité du cadre de vie urbain, en préservant les grands paysages, en promouvant le concept de ville-nature pour faire entrer la nature dans la ville, et en proposant une typologie de forme urbaine adaptée aux différents niveaux de l'armature urbaine. En travaillant ainsi les limites entre la ville et la campagne, en améliorant les entrées de ville qui en ont besoin, le SCoT vise à conforter l'identité de nature de la CCG tout en lui permettant d'assumer ses responsabilités d'accueil de populations et d'emplois nouveaux.

Le rééquilibrage des emplois en faveur du territoire français conduit le SCoT à réserver des espaces pour le développement économique sur des sites stratégiques par rapport aux axes de transport, afin d'offrir aux entreprises une offre foncière lisible et de qualité, en accord avec la stratégie économique portée par la CCG.

3. La justification de la consommation d'espace

Les choix quantitatifs pour la consommation d'espace ont fait intervenir deux types de critères visant à conjuguer préservation des espaces et développement du territoire.

La limitation de la consommation des espaces pour le développement résidentiel repose tout particulièrement sur :

- La prise en compte d'une part importante du développement à l'intérieur des espaces déjà urbanisés, par renouvellement urbain ou densification de l'existant, pour environ 20 % du développement auquel s'ajoutent les 7 ha du secteur gare à Saint-Julien-en-Genevois. Le SCoT vise ainsi à favoriser le renouvellement urbain et la densification du tissu urbain existant, avant l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs.
- La limitation des secteurs de développement pouvant recevoir des potentiels d'extension, définis selon l'armature urbaine.

- La densification des constructions à usage résidentiel, avec des objectifs ambitieux de densité moyenne des nouvelles opérations de développement résidentiel en fonction de l'armature urbaine :
 - 80 logements à l'hectare sur Saint-Julien-en-Genevois,
 - 50 logements à l'hectare dans les bourgs, y compris le secteur « bourg » de Présilly ainsi que les secteurs « ville élargie » de Neydens et d'Archamps,
 - 35 logements à l'hectare dans les secteurs « village » de Neydens et d'Archamps,
 - 25 logements à l'hectare dans les autres villages,
 - Avec la possibilité d'accorder une bonification de densité à hauteur de 20 % pour des performances énergétiques.

Le second point justifiant l'accueil du développement résidentiel est l'hypothèse d'un taux de croissance annuel de 2,2 % par an selon un calcul prenant en compte les potentiels d'extension, une marge de potentiels de densification et les densités liées à l'armature urbaine. La poursuite de l'orientation du premier SCoT, soit les 2% de croissance par an pour toutes les communes, a été écartée pour des raisons évidentes d'insuccès sur les dernières années. La CCG a préféré privilégier les prescriptions portant sur la maîtrise du foncier plutôt que sur le taux de croissance, difficilement maîtrisable.

D'autre part, soucieuse de prendre toute sa responsabilité en matière de développement durable, la CCG considère que sa proximité avec le canton de Genève rend son territoire plus pertinent que d'autres, plus lointains et impossibles à relier en transport en commun avec les pôles d'emplois genevois, pour accueillir le développement résidentiel futur.

Cependant, compte tenu du vieillissement et du caractère cyclique de l'économie, la croissance démographique a été estimée à un taux qui reste en deçà des évolutions de la décennie passée soit + 2,2 % par an pour les 10 prochaines années.

Sur le plan économique, le volontarisme de la CCG s'est exprimé au travers d'une stratégie économique ambitieuse, dans la droite ligne du rééquilibrage des emplois entre les parties française et suisse du Grand Genève, auquel s'ajoute un positionnement intéressant du territoire pour la logistique du Grand Genève grâce à ses infrastructures ferroviaires et autoroutières.

Soucieuse à la fois de répondre à des objectifs forts en matière de développement économique mais aussi de maîtrise de sa consommation foncière, la CCG vise au travers de son SCoT :

- Le maintien du potentiel foncier du précédent SCoT, pour assurer une disponibilité foncière permanente et nécessaire à l'accueil de nouveaux emplois.
- La maîtrise de l'ouverture à l'urbanisation dédiée au développement économique, notamment grâce à :
 - La hiérarchisation des objectifs de consommation foncière au regard d'une stratégie de développement économique intercommunale. La priorité étant ainsi donnée au secteur Porte Sud, au développement de l'activité logistique d'agglomération et au maintien d'une activité artisanale locale.
 - La future élaboration d'un schéma d'accueil des entreprises à l'échelle intercommunale, qui précisera notamment la programmation temporelle des différents projets de développement économiques inscrits au SCoT.
 - La densification des zones d'activités existantes.
 - L'analyse par la CCG des projets de création et d'extension de zone d'activités économiques de plus de 3 ha, au regard de la densification des zones existantes, de la contribution à l'objectif intercommunal de création d'emplois, et de qualité urbaine et architecturale.
- L'amélioration de la qualité urbaine et architecturale des zones d'activités économiques existantes et futures.

Considérant la Technopole d'Archamps comme un pilier fort de la Ville élargie, pour le développement du pôle Régional Sud de l'agglomération du Grand Genève, la CCG maintient notamment le potentiel foncier de ses extensions déjà prévues dans le précédent SCOT. La réinscription de ce potentiel foncier au présent SCoT se justifie au regard de l'état actuel de la commercialisation et du développement de la Technopole :

- En 2013, toute la surface de la tranche initiale était commercialisée à l'exception de 43 400 m².
- En 2013, le taux d'occupation des bâtiments construits était de 100% à l'exception de Actipro (86%), de l'Espace Lemanique (91%), Lanetco (64%), Alliance (66%) et Europa (96%).
- 66 nouvelles entreprises se sont implantées entre 2009 et 2012, créant 188 nouveaux emplois.

Toutes ces raisons conduisent donc à une estimation de la consommation foncière totale maximale de 192 ha répartis à 50% pour le développement résidentiel et le développement économique.

Les objectifs de consommation foncière dédiée au développement résidentiel sont affectés pour chaque commune en fonction de sa place dans l'armature urbaine du territoire. Ceux dédiés au développement économique sont répartis dans une logique de hiérarchisation et de lisibilité de l'offre économique du territoire.



Justification du projet sur le plan environnemental



CHAPITRE II

1. Introduction

Le territoire de la CCG est soumis à des dynamiques importantes, notamment démographiques, en lien avec sa position transfrontalière, sources de problématiques environnementales.

A côté de ce constat, l'état initial de l'environnement a souligné la qualité et la diversité du patrimoine local, notamment grâce à des milieux naturels d'ampleur et caractéristiques de la région genevoise et du Salève.

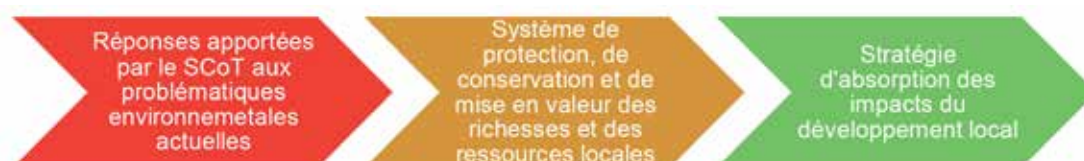
Dans un contexte démographique et économique dynamique, et avec des ambitions de développement réalistes, le SCoT propose une stratégie globale de développement local qui intègre les contraintes et les leviers environnementaux.

Malgré quelques faiblesses sur les problématiques des déchets et des ressources minérales le SCoT propose un équilibre territorial considérablement meilleur comparé aux tendances de ces quelques dernières années. Il fournit ainsi de gros efforts sur le développement de l'urbanisation et sur la limitation de l'espace consommé, et approfondit tout particulièrement la cohabitation de la nature, des espaces agricoles et des espaces bâtis.

Pour présenter cet équilibre et donc la justification du projet au regard de l'environnement, 3 parties seront développées :

- Les réponses apportées par le SCoT aux enjeux et problématiques environnementales et sanitaires : qualité de l'air, risques naturels, gestion des déchets, changement climatique (énergie et émissions de GES), bruit, ...
- La mise en place d'un système de protection, de conservation et de mise en valeur des richesses et ressources locales : biodiversité, paysages, eau, espaces agricoles...
- L'intégration environnementale des objectifs de développement local (réponses apportées aux enjeux et problématiques environnementales anticipés) : gestion de la consommation d'espace, qualité environnementale des aménagements, besoins en ressources minérales...

Ces trois parties ne doivent pas être prises en compte de manière détachée. Elles présentent une justification transversale du projet. Ainsi, nous pouvons considérer la première comme un préalable au développement du territoire et comme une manière de mettre en place les conditions favorables à ce développement. La seconde se positionne comme le socle qualitatif du territoire, le bien commun contribuant à un cadre de vie agréable et partageable. Il s'agit également d'une condition pour développer le territoire. Enfin, la troisième présente les dispositifs qui permettront au territoire d'absorber ses évolutions, qu'elles soient démographiques ou économiques. Chaque partie est nécessaire et préalable au développement durable du territoire.



2. Le SCoT : une réponse aux problématiques environnementales actuelles

L'état initial de l'environnement a permis de dégager des grands enjeux auxquels le territoire de la CCG doit faire face, et ce, au regard de sa situation actuelle. Ces grands enjeux sont pour la plupart globaux et amènent à réfléchir à une échelle élargie ; il s'agit de la réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre et de la problématique de la qualité de l'air. Ces thématiques environnementales sont prises en compte à l'échelle du projet d'agglomération du Grand Genève et ne peuvent être traitées sans stratégie globale à l'échelle transfrontalière. Ce besoin de coopération est reconnu dans le SCoT.

Ces enjeux ont cependant une réalité locale et peuvent être traités, partiellement ou en totalité, à travers des solutions et des stratégies portées par le SCoT.

D'autres ont une réalité plus locale, comme la problématique de la gestion des déchets, et notamment des déchets ménagers, ou encore celle des risques naturels.

Ainsi, le SCoT s'appuie sur deux leviers stratégiques pour prendre en charge les enjeux et les problématiques globales.

Le premier est celui des transports et des déplacements.

Il va permettre de prendre en charge les problématiques liées au bruit, à la qualité de l'air et aux émissions de gaz à effet de serre. Le SCoT reprend les grands projets d'infrastructures envisagés dans le cadre de l'agglomération FVG, soit comme des coups partis intégrés au projet, soit pour en affirmer l'intérêt pour le territoire de la CCG.

L'objectif du SCoT est de renforcer les capacités de report modal sur les modes de déplacements alternatifs et collectifs. Il intervient pour cela sur les moyens de déplacement, mais aussi sur la demande en déplacements.

En effet, d'un côté, le SCoT vise le développement des moyens dédiés aux modes doux, et anticipe des évolutions à long terme favorables aux liaisons ferrées régionales. Il se penche plus particulièrement sur l'accessibilité au territoire en provenance de l'extérieur, problématique cruciale, la CCG étant une porte d'entrée majeure du Genevois et un espace fortement marqué par les mobilités alternantes et les flux de transit. La mise en place de l'échangeur de Viry est justifiée par la nécessité de rabattre le trafic sur le réseau magistral du territoire et d'éviter l'encombrement du réseau secondaire au bord duquel on relève la présence d'habitations.

De l'autre côté, il appuie sa stratégie de développement local sur une diminution de la demande en déplacement, à travers les notions de mixité fonctionnelle des espaces urbains, et à travers son Document d'Aménagement Commercial.

Le second est celui de la construction. Le SCoT est un outil incitatif pour la construction de bâtiments aux performances énergétiques ambitieuses. Il a donné lieu à une étude des potentialités énergétiques du territoire que l'on retrouve dans le DOO. Cette étude est un capital d'information et une source stratégique qui devra être animée par le territoire dans les années qui viennent afin qu'elle ait un impact sur les besoins énergétiques mais aussi et surtout sur le recours aux énergies renouvelables. C'est en ce sens que le SCoT prévoit une orientation dédiée à la mise en place d'un tableau de bord qui, en plus du dispositif de suivi du SCoT, est une garantie supplémentaire de progrès dans le domaine. Les besoins associés à ces constructions, ainsi que les quantités de déchets inertes produites et stockées sur le territoire nécessitent et justifient le lancement d'une réflexion en la matière dont la portée opérationnelle devra être garantie.

**Résumé des orientations du SCoT constituant une réponse
aux problématiques environnementales actuelles du territoire**

Eau	Améliorer la gestion des eaux pluviales
Déchets	Optimiser la gestion des déchets ménagers en visant leur diminution
	Améliorer les solutions pour le stockage des déchets inertes
Matériaux / ressources minérales	Améliorer l'approvisionnement et le transport des matériaux de construction
Risques	Adopter une approche multirisque
	Diminuer le risque d'inondation
	Minimiser l'exposition aux risques technologiques
Energie	Réduire les besoins énergétiques (constructions anciennes)
	Accroître la production d'énergie renouvelable
	Créer un tableau de bord énergétique
	Réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports
	Réhabiliter le parc ancien public et privé du point de vue énergétique
Nuisances	Réduire les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air
Transports / déplacements / mobilités	Offrir à l'agglomération une zone logistique
	Améliorer l'accessibilité ferroviaire du territoire
	Permettre une accessibilité externe en transports collectifs
	Articuler le développement des transports avec celui de l'urbanisation
	Disposer d'une gouvernance suffisante pour une cohérence à l'échelle de l'agglomération
	Développer un système local de transports collectifs performant
	Permettre une alternative aux modes individuels motorisés
	Fluidifier le trafic routier
Paysages	Définir et améliorer les entrées de ville
Vie locale	Développer l'offre en services et équipements
	Favoriser la mixité fonctionnelle

3. Le SCoT : un outil de protection des atouts du territoire

Le SCoT met en place une logique de conservation des milieux reposant sur leur intérêt tant d'un point de vue paysager qu'en matière de régulation des risques et de maintien des ressources locales.

La stratégie est particulièrement développée au niveau des interfaces ville / nature. On relèvera également l'intérêt majeur d'approfondir le rôle des espaces agricoles dans le maintien de la biodiversité et pour leur rôle dans la trame verte et bleue du territoire.

De manière générale, le SCoT fait reposer une stratégie spatiale et d'occupation de l'espace sur un découpage du territoire lié à des sensibilités écologiques et paysagères qui définissent 3 classes d'espaces permettant de réfléchir à leur vocation et de fixer un équilibre global, à l'échelle du territoire, nécessaire à l'identification des capacités d'urbanisation et de développement économique.

La logique foncière découlant de la logique de conservation des richesses et des atouts du territoire est fondamentale pour à la fois mettre en place des garanties de maintien de ces richesses et de ces atouts (protection du foncier classé en classe 1 et 2), mais aussi permettre l'accueil d'une population supplémentaire et de nouvelles capacités économiques (logique d'optimisation de la consommation d'espace au regard des richesses écologiques du territoire).

Le SCoT s'appuie sur trois grands leviers pour garantir la conservation des richesses et des atouts du territoire, et pour en renforcer le rôle dans le cadre de vie des habitants :

- Le levier conservatoire : ce pilier reprend l'ensemble des orientations qui ont vocation à protéger les milieux, les paysages et les espaces agricoles
- La mise en valeur : il s'agit là des orientations qui visent à promouvoir, souligner et renforcer les richesses et les atouts du territoire, par exemple en attribuant aux perspectives paysagères un rôle majeur dans l'évolution de l'occupation de l'espace et dans l'aménagement du territoire,
- L'intégration : le SCoT cherche tout particulièrement à travailler sur l'intégration ou l'imbrication des espaces urbains et de la biodiversité, tout en présentant l'intérêt paysager de la démarche.

Il ressort de cette stratégie un dispositif complet de protection mais aussi et surtout une capacité d'évolution du territoire intéressante :

- D'un côté, cette reconnaissance des atouts et des richesses du territoire et de leur intérêt dans le cadre de vie influence très directement l'évolution de l'occupation de l'espace, que ce soit en matière de consommation et de fixation de limites urbaines ou en termes de composition des espaces urbains : prise en compte des arbres et des fonctionnalités écologiques dans les aménagements prévus, importance de la notion et des orientations dédiées au paysage,
- D'un autre, le SCoT permet une évolution des richesses écologiques du territoire et met en place les conditions pour pérenniser ou améliorer ces richesses. On parle ici de la trame verte et bleue mais aussi de la ressource en eau.

Résumé des orientations du SCoT participant à la stratégie de conservation et de mise en valeur des richesses et des atouts du territoire

Biodiversité	Préserver les grands réservoirs de biodiversité
	Préserver les relais de la biodiversité
	Contribuer à la qualité des espaces et du cadre de vie
Agriculture	Préserver & valoriser les terres agricoles
	Contribuer au maintien du développement de la biodiversité
	Valoriser la production agricole
Eau	Préserver les milieux naturels aquatiques
	Garantir la qualité de l'eau potable
	Garantir un assainissement de qualité
Paysages	Révéler le paysage à grande échelle pour les habitants du Genevois
	Gérer le grand paysage
	Hierarchiser les espaces publics
	Renforcer le rôle paysager des jardins et des espaces publics
	Valoriser le rôle paysager des jardins et parcs privés
	Permettre une cohérence entre les différents éléments constitutifs du paysage en ville
	Préserver une dimension de village
	Refonder l'identité des typologies urbaines
Tracer les limites entre campagnes et espaces urbains	

4. Le SCoT : un outil d'anticipation et d'intégration environnementale des évolutions du territoire

Le SCoT est un outil de planification au service du développement d'un territoire. Ce développement, souhaitable d'un point de vue social et économique, doit également être celui d'un développement de la qualité de vie, et des conditions sanitaires d'existence pour les populations mais aussi pour l'ensemble des organismes vivants du territoire.

Il s'agit donc pour le SCoT d'anticiper des changements à plus ou moins long terme, changements qu'il engendre ou qu'il doit intégrer, le territoire étant soumis à des dynamiques qui dépassent ses propres frontières.

Ainsi, le SCoT est un document fondamental pour traiter de la capacité d'accueil du territoire et des conditions d'accueil à mettre en place pour limiter au maximum les impacts environnementaux d'évolutions démographique et économique.

Dans cette logique, le SCoT de la CCG propose une stratégie d'intégration environnementale des évolutions envisagées du territoire. Les orientations citées précédemment participent à cette capacité d'absorption du projet de développement par le territoire. En effet, elles concernent à la fois ses contraintes et ses sensibilités (milieux naturels, disponibilité foncière, importance de l'agriculture...), mais aussi ses atouts et ses forces (desserte dynamique, attractivité du cadre de vie, attractivité économique...). Par exemple, l'évolution souhaitée des moyens de transports et des pratiques modales est essentielle pour permettre au territoire de « supporter » les flux supplémentaires qui seront engendrés par l'évolution démographique et économique.

La stratégie d'intégration environnementale des évolutions envisagées du territoire repose sur :

- Une consommation d'espace ciblée, raisonnée et optimisée permettant de cadrer spatialement les évolutions,
- La qualité des aménagements planifiés pour réduire les impacts environnementaux des évolutions : performance énergétique, intégration paysagère, prise en compte de la nature dans les aménagements...

Le premier élément est fondamental. Le SCoT guide l'urbanisation du territoire en indiquant ceux des espaces non bâtis qui sont les mieux placés pour être artificialisés. Le SCoT répartit l'espace urbanisable sur la base de critères sensés et logiques d'un point de vue environnemental comme la proximité des centres urbains (maîtrise des déplacements), la hiérarchisation des centres urbains et leur dotation commerciale ; la sensibilité environnementale des espaces, le caractère rural et la capacité agricole du territoire, ... définissent à contrario les espaces à préserver. Ces critères sont ainsi cohérents avec la prise en compte de l'environnement.

Cette logique trouve tout de même ses limites dans l'objectif de développement de la Technopole d'Archamps, dans le sens où ce développement est prévu à la marge d'un corridor écologique d'intérêt majeur à l'échelle du Grand Genève.

Là est l'intérêt du second élément, la qualité des aménagements : en effet, le développement démographique et économique du territoire étant des fondements du projet de territoire, la réduction de leur impact environnemental est tout aussi fondamentale. La maîtrise des impacts énergétiques des nouvelles constructions par la mise en place d'outils incitatifs ou de périmètres de haute performance va dans ce sens. L'obligation de maintien ou de création d'espaces verts, porteurs de biodiversité dans les zones aménagées ou encore le traitement de secteurs de transition, sont favorables à un moindre impact du développement du territoire sur la biodiversité et au maintien de fonctionnalités de la trame verte et bleue. Cette logique permet également de diminuer la contribution des nouveaux espaces urbanisés aux effets d'îlot de chaleur.

Pour la Technopole d'Archamps, cette logique amène le SCoT à prescrire un approfondissement de la prise en compte de la biodiversité et de la trame verte et bleue dans la seconde partie de l'aménagement, celle qui se situera sur le corridor écologique.

Résumé des orientations du SCoT permettant d'intégrer et de renforcer la capacité d'absorption du projet par le territoire

Urbanisation / stratégie foncière	Organiser une consommation foncière raisonnée
	Définir et concevoir les secteurs de transition
	Hierarchiser les limites entre campagnes et espaces urbains
	Répartir la production de logements de façon équilibrée
	Développer l'offre en services et équipements
	Favoriser la mixité fonctionnelle
Transports / déplacements	Conditionner l'urbanisation à la desserte par les transports en commun
	Améliorer l'accessibilité ferroviaire du territoire
	Permettre une accessibilité externe en transports collectifs
	Articuler le développement des transports en commun
	Disposer d'une gouvernance suffisante pour une cohérence à l'échelle de l'agglomération
	Développer un système local de transports collectifs performant
	Permettre une alternative aux modes individuels motorisés
	Fluidifier le trafic routier
Articuler l'offre en stationnement avec le système de transports	
Déchets	Améliorer les solutions pour le stockage des déchets inertes
Qualité des aménagement	Réduire les besoins énergétiques (constructions neuves)
	Renforcer l'intégration et la qualité urbaine des ZAE