

LE MODE D'EMPLOI DU D20

Conformément aux articles L.141-5 à L.141-22 du Code de l'urbanisme, le **Document d'Orientation et d'Objectifs (D20)** guide la mise en œuvre des objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et constitue le volet prescriptif du SCoT : il définit les règles avec lesquelles les documents inférieurs devront être compatibles.

Le présent D20 s'accompagne également d'un **Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC)** qui traduit les objectifs « d'aménagement commercial » du Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

UN D20 COMPOSÉ DE 2 ÉLÉMENTS

Un document écrit :



Des documents graphiques :



Quelles finalités ?

Il détaille les orientations thématiques qu'édicte le PADD ainsi que les modalités d'application des orientations des documents graphiques.

Ils représentent les orientations spatialisées qu'édicte le D20 à l'échelle des 80 communes du SCoT.

Quelle structure ?

DES PRESCRIPTIONS

► **Des prescriptions générales et orientations transversales** qui fixent les objectifs et règles communes à tout le territoire.

► **Des prescriptions spécifiques et orientations adaptées aux bassins de proximité**, qui contextualisent les conditions d'aménagement en fonction des particularités (sensibilités et identités locales) du territoire et qui s'appliquent de manière particulière à certaines parties du territoire.

DES RECOMMANDATIONS

Ce sont les efforts complémentaires pouvant être engagés permettant de répondre plus précisément et rapidement aux orientations du PADD.

► **Des cartes thématiques**, qui illustrent les prescriptions écrites du D20, orientations par orientations.

► **Un document de synthèse** des orientations et objectifs du D20 qui régit et synthétise la cohérence d'ensemble de la planification établie à l'échelle du SCoT Sud Gard : c'est une lecture transversale du projet du SCoT.

Quelle traduction à échelle plus fine ?

Le D20 doit être traduit dans les documents d'urbanisme inférieurs (PLU, PLUi, PLH, PDU...) **dans un rapport de compatibilité**, et non de conformité.

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DU D20

Le SCoT a pour principal objectif de rendre cohérent et lisible l'aménagement du territoire à 10-15 ans, dans le but de préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers et limiter leur surconsommation. Pour cela, il doit définir dans le D20 les objectifs chiffrés en termes de consommation d'espaces, d'accueil de population, de production de logements (dont les logements locatifs sociaux), d'emplois, et plus précisément, de foncier économique nécessaire à mobiliser (définis en cohérence avec la stratégie économique de développement du territoire affichée dans le PADD).

LES GRANDS OBJECTIFS AFFICHÉS ENTRE 2018 ET 2030 À L'ÉCHELLE DES 80 COMMUNES DU SCOT



**RÉDUIRE
D'AU MOINS**

25%

la consommation foncière
par rapport à ce qui a été réalisé
au cours de ces dernières années



ACCUEILLIR ENVIRON

52 000

nouveaux habitants

**PRODUIRE PRÈS DE
38 000
LOGEMENTS**
dont 20% de logements
locatifs sociaux



RÉALISER
la moitié des nouveaux
LOGEMENTS
au sein des enveloppes urbaines
déjà constituées

RÉACTIVER
les zones économiques existantes
en réinvestissant
10%
D'ENTRE ELLES



ALLOUER
260 HA
pour la création de nouvelles
zones économiques et réserver
85 HA
au grand projet de
Magna Porta

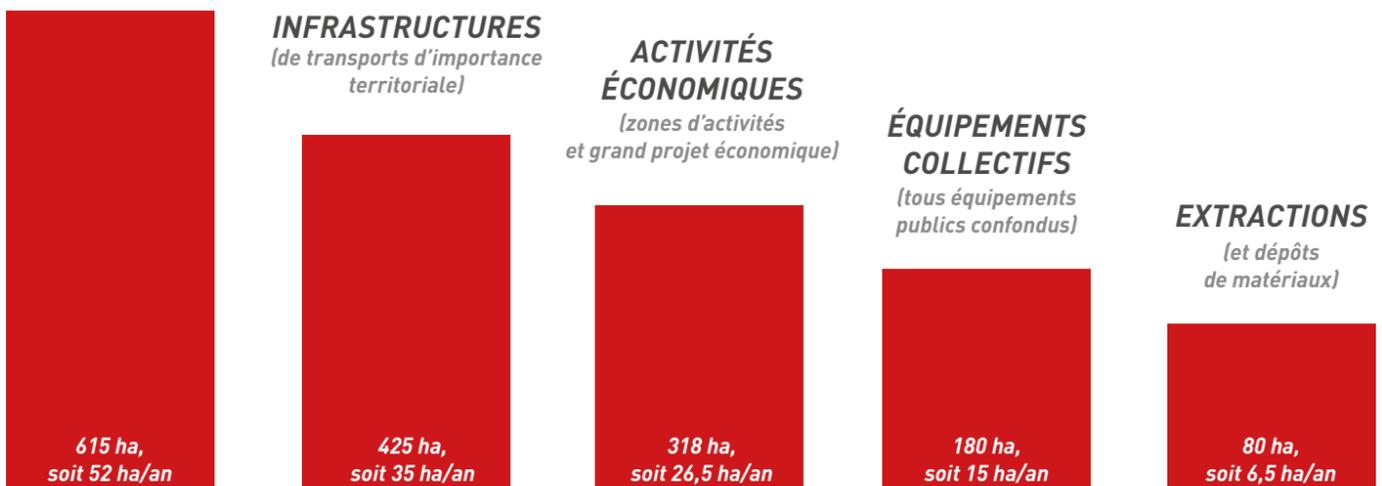
FAIRE PARTICIPER DE MANIÈRE DIFFÉRENCIÉE

les villes, les villages et les EPCI
aux objectifs de production de logements et de
consommation d'espaces au travers notamment des
densités minimales de logements
fixées par commune

LES ÉQUILIBRES DU SCOT ENTRE 2018 ET 2030

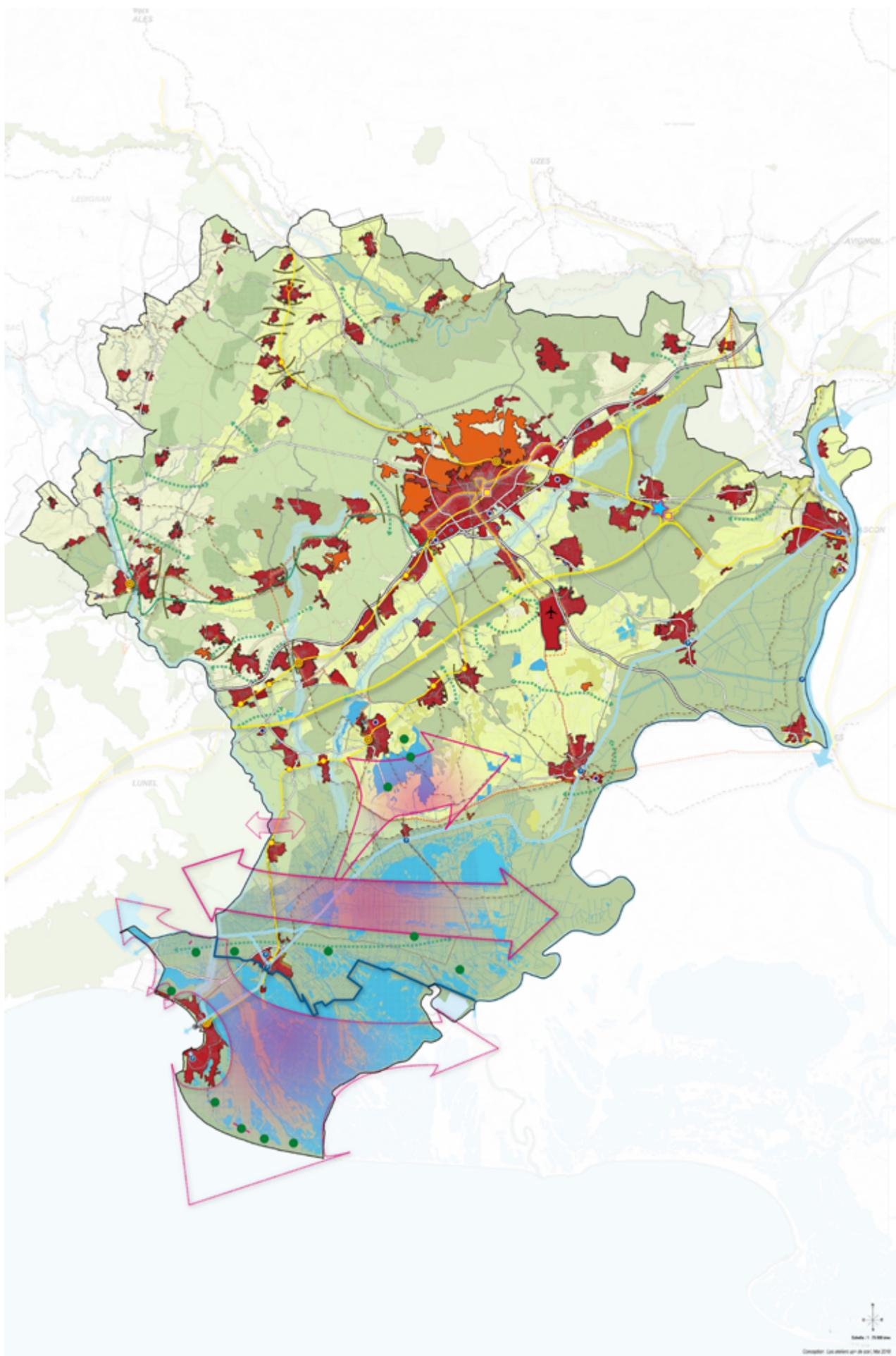
Une consommation globale estimée à 1620 ha,
répartis en différents postes de consommation

LOGEMENTS
et quartiers d'habitat mixte



LA CARTE DE SYNTHÈSE DU D20 DU SCOT SUD GARD

La carte de synthèse est issue de l'addition des principales orientations des cartes thématiques du D20.



> L'armature des espaces naturels et agricoles

- Les coeurs de biodiversité
- Les ensembles naturels patrimoniaux
- Les secteurs de garrigues ouvertes
- Les secteurs boisés en plaine
- Les corridors écologiques

> La trame bleue

- Les masses d'eaux structurantes
- Les cours d'eaux permanents
- Espaces de fonctionnalité des cours d'eau

> Paysage

- Les lignes de forces du paysage à préserver et à composer
- Les coupures d'urbanisation d'intérêt paysager

> La trame agricole

- Les espaces supports agricoles et forestiers
- La mosaïque agricole

> L'encadrement du développement urbain

- L'enveloppe urbaine principale des villes et villages
- L'enveloppe urbaine secondaire des villes et villages
- Les secteurs prioritaires de réinvestissement urbain
- Lisières urbaines à formaliser dans le cadre d'éventuelles extensions urbaines
- Lisières urbaines à formaliser en sites sensibles
- Lisières urbaines fixes à traiter finalisant l'urbanisation des villes et villages
- Les zones d'aménagement économique rayonnantes existantes devant faire l'objet de réinvestissement urbain
- Les zones d'aménagement économique d'équilibre existantes devant faire l'objet de réinvestissement urbain
- Les grands projets d'intérêt supra-territorial

> Les modalités d'application de la Loi Littoral

- La limite des Espaces Proches du Rivage
- Les coupures d'urbanisation
- Les espaces remarquables littoraux

> Les mobilités

- Aéroport de Nîmes-Garons : porte d'entrée internationale du Sud Gard
- La Ligne à Grande Vitesse Nîmes-Montpellier
- Les axes de transport en commun d'intérêt territorial (étoile ferroviaire)
- Les voies désaffectées du réseau ferroviaire pouvant faire l'objet de requalification pour du voyageur
- Les transports urbains en site propre existants ou à créer
- Les axes de transport en commun d'intérêt territorial complémentaires
- Les voies navigables
- Les ports fluviaux et maritimes existants et en projet
- Les ports de pêche
- Les échangeurs stratégiques existants ou en devenir
- Les routes de niveau 1
- Les routes de niveau 2
- Les projets routiers
- Les routes de niveau 3
- Gares de niveau 1
- Les PEM de niveau 2
- Les interfaces multimodales de niveau 3
- Les autres gares (niveau 4)
- Les autres interfaces multimodales : P+R, aires de covoiturage, autres (niveau 5)