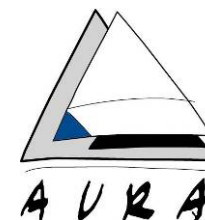


# SCoT de la région angevine

**Groupe de travail**  
**Polarités et déplacements**  
12 mars 2010

**Contribution à l'élaboration du DOG**  
**Concertation**



# La deuxième session d'ateliers

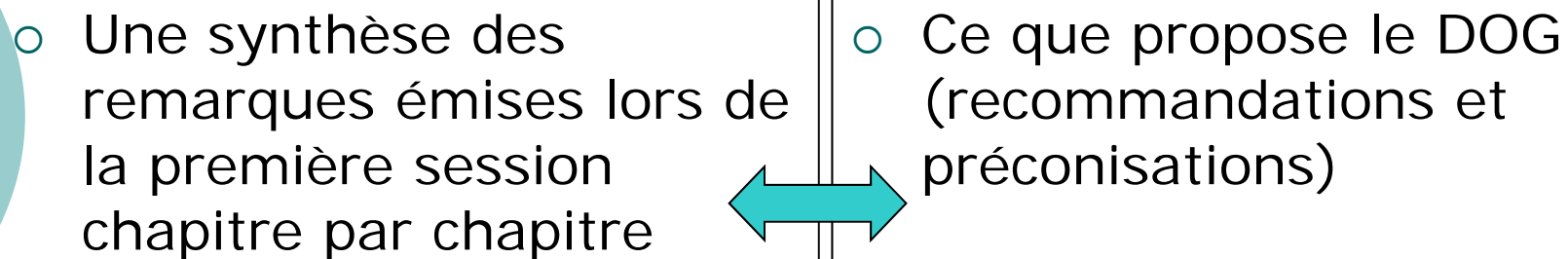
- La première session a permis d'échanger et de recueillir vos remarques sur un premier document de travail
- Depuis, des précisions ont été apportées
- Il s'agit donc de mettre en perspective remarques et propositions du DOG

# La deuxième session d'ateliers

## Contributions à la plate forme DOG (groupes mixtes : experts, acteurs locaux, associations)

Paysages et environnement	24 mars (salle du Hutreau)
Développement économique	17 mars (salle du Hutreau)
Polarités et déplacements	12 mars (Salle Chupin)
Habitat, équipements et services	10 mars (salle du Hutreau)
<b>Réunion de synthèse</b>	<b>13 avril</b> (salle du Hutreau)

*Horaire : 18H00*

- 
- Une synthèse des remarques émises lors de la première session chapitre par chapitre
  - Ce que propose le DOG (recommandations et préconisations)

- *Nouvelles remarques?*
- *Précisions?*
- *Questions?*
- *Enrichissements?*

*Un temps d'échange pour chaque chapitre + supports avec espaces de commentaires à votre disposition (à rendre à la fin de la séance)*

# Des attentes transversales

**Une demande de précisions d'objectifs, de localisation et de cartographies.** Le document-support de travail des ateliers ne précisant pas encore à ce stade de l'élaboration du DOG des éléments précis. Il s'agit de l'expression d'une vigilance sur l'aspect « mesurable » des orientations du SCoT.

- **Des attentes en matière d'innovations plus poussées.** En particulier en matière de développement durable : gestion des énergies, gestion de l'espace...
- **Un besoin d'outils d'observation, de suivi et d'évaluation en continu.** C'est une forte demande de la part des participants. Cela pose en filigrane leur participation au suivi du SCoT dans sa mise en œuvre. Un processus « évolutif » et « participatif » est ainsi demandé.
- **Un accord global sur l'organisation du territoire en polarités.** C'est sans doute la clef de voute du SCoT dans ses principes d'aménagement qui fait ainsi consensus.

# Polarités et déplacements

Ce que disent les associations	Le contenu du DOG
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Accord global sur l'organisation multipolaire</li>   <li>○ Prioriser l'exploitation du potentiel de renouvellement urbain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Le projet territorial vise :               <ul style="list-style-type: none"> <li>● le renforcement du pôle métropolitain rayonnant sur l'ensemble du territoire ;</li> <li>● la structuration des bassins de vie par un réseau de polarités intermédiaires, pour certaines à constituer ;</li> <li>● la confortation des centralités des communes et le maintien de leur rôle de proximité.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Préconisations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les extensions devront se situer en continuité du bâti existant ; elles devront ménager une accessibilité aisée des habitants aux équipements, commerces et services ;</li> <li>• Le renouvellement urbain et la densification seront étudiés dans le PLU, qui identifiera des zones spécifiques et les exploiter, en fonction du potentiel du tissu existant (Le développement favorise en priorité la réhabilitation des quartiers anciens, la reconquête des friches urbaines, la revalorisation des quartiers délaissés ou obsolètes et la construction dans les espaces libres (dents creuses), en respectant l'identité des communes, bourgs et quartiers)</li> <li>• <u>Cas particuliers</u> : quelques communes possèdent plusieurs unités se rapprochant de la typologie d'un centre bourg. Les PLU pourront, sous réserve de justification, leur appliquer les règles d'urbanisation des centres-bourgs.</li> </ul>

Ce que disent les associations	Le contenu du DOG
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Définir les objectifs d'artificialisation des terres</li>   <li>○ Mettre en place des objectifs de suivi de la consommation foncière et les mettre à disposition des acteurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Définition d'objectifs de densité accrue pour l'habitat</li> <li>○ Jauge foncière économique de 400 ha brut et dispositif de régulation de l'offre artisanale, tertiaire stratégique en tissu existant</li> <li>○ Dispositif de suivi de la consommation par le SMRA</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Définition d'une enveloppe urbaine de référence au moment de l'arrêt de projet du SCoT pour permettre le suivi de la consommation d'espace</li> <li>- suivi des opérations et de l'occupation d'espace par le SMRA (travail en cours sur les indicateurs)</li> </ul>

Ce que disent les associations	Le contenu du DOG
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Préciser les écarts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Les « hameaux » regroupent plus de trois habitations, à l'écart des centres bourgs</li> <li>○ Les « écarts » correspondent à des constructions isolées (trois maximum), éloignées des centres bourgs.</li> </ul> <p><b>Préconisations:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La constitution de nouveau groupement sous forme d'écart ou de hameau est interdite.</li> <li>- <i>Dans les hameaux</i>, l'urbanisation nouvelle est strictement limitée à l'enveloppe urbaine existante, qui sera définie dans le PLU et conditionnée à l'assainissement collectif.</li> </ul> <p>L'installation d'activités non-nuisantes pour le voisinage pourra être autorisée au sein du hameau dès lors que le PLU définira le type d'activités autorisées.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Dans les écarts</i>, toute urbanisation nouvelle est interdite. Les PLU justifieront l'autorisation de réhabilitation des bâtiments par leur caractère patrimonial. Seules les constructions strictement liées à l'activité agricole sont autorisées.</li> </ul> <p><u>Cas particuliers</u> : si les centres sont soumis à des contraintes réglementaires liées aux risques (inondation ou effondrement), le développement de l'urbanisation et le changement de destination des bâtiments sont autorisés au sein des hameaux ou écarts, dans les conditions énoncées par les plans de prévention des risques.</p>

Ce que disent les associations	Le contenu du DOG
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réduction de la vulnérabilité</li>   <li>○ n'accueillir dans les nouveaux PAC que des activités neutres</li> </ul>	<p><b>Préconisations:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les projets d'aménagement doivent prendre en compte les risques liés aux inondations, à la morphologie des terrains et celles liées aux sous-sols (cavités, caves, gonflement d'argile). Les PLU préciseront éventuellement ces risques.</li> <li>- En l'absence de PPRT validés, l'urbanisation à proximité des établissements classés est règlementée selon les périmètres de danger en vigueur. Les PPRT deviendront la référence lorsqu'ils seront approuvés.</li> <li>- Les activités nouvelles, lorsqu'elles génèrent des risques importants, doivent veiller à limiter l'exposition des populations. A cet effet, elles doivent être localisées à l'écart des autres zones urbanisées ou à urbaniser et/ou s'accompagner de mesures de limitation du risque à la source.</li> </ul> <p><b>Recommandations:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les projets d'aménagement et d'infrastructures viseront à limiter l'imperméabilisation des sols et à favoriser l'écoulement des eaux. La préservation du réseau de haies qui participe au frein à l'écoulement des eaux est également recommandée.</li> <li>- Les projets d'aménagement prendront en compte les risques liés à la morphologie des terrains et des sous-sols (cavités, caves, gonflement d'argile). Les PLU préciseront ces risques.</li> </ul>

Ce que disent les associations	Le contenu du DOG
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Notre Dame des landes ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>à l'échelle nationale et internationale :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ un accès ferré et routier le plus direct possible au futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes</li> <li>○ la réalisation du barreau TGV Massy-Valenton au sud de l'agglomération parisienne avec accès TGV direct à l'aéroport d'Orly ;</li> </ul> </li> <li>• <b>à l'échelle régionale et interrégionale :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ l'augmentation de la capacité de la ligne ferrée TGV Paris-Nantes via Angers, en poursuivant et concrétisant les études inscrites aux Contrats de Plan Etat-Région ;</li> <li>○ l'accès aux nouvelles lignes LGV transversales pour améliorer les liens vers l'est et le sud-ouest ;</li> <li>○ la réalisation de la « virgule de Sablé » pour l'amélioration des liaisons vers Rennes et Laval, ainsi que la finalisation de l'axe routier vers Rennes en 2x2 voies.</li> </ul> </li> <li>○ La mise en œuvre de ces infrastructures est structurante pour le territoire ; elle supposera éventuellement l'adaptation des documents d'urbanisme concernés.</li> </ul> <p><b>Préconisations:</b></p> <p>Les documents d'urbanisme permettront la réalisation des infrastructures citées en conservant les emprises et les ouvrages d'art et en anticipant les élargissements nécessaires.</p>

Ce que disent les associations	Le contenu du DOG
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Préciser ce qui est prévu pour augmenter la qualité de desserte TC à l'intérieur même des polarités.</li> <li>○ Réfléchir à un nouveau mode de distribution du territoire (constat qu'aujourd'hui, tout part de la gare routière):               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ liaisons entre polarités</li> <li>○ périphérie/périphérie</li> <li>○ réseau circulaire à 2 sens (autour du pôle urbain avec une fréquence de passage dans les deux sens).</li> </ul> </li> <li>○ Inscrire clairement le réseau structurant du PM (cartographie...)</li> <li>○ Réfléchir à la mise à disposition de bus pour les saisonniers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Le projet vise une desserte performante à l'échelle du territoire grâce à la redéfinition du réseau structurant du pôle et la mise en place de lignes express entre ce pôle métropolitain et chaque polarité.</li> <li>○ La mise en œuvre de cet objectif pourra faire émerger des besoins de voiries nouvelles pour générer des flux de transit ou créer des voies réservées aux transports collectifs.</li> </ul> <p><b>Préconisations:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Développer un réseau structurant à l'échelle du pôle métropolitain pour:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desservir les principaux générateurs de déplacements. Les dessertes du campus de Belle-Beille et de la technopole à l'ouest et du parc des exposition nord sont prioritaires</li> <li>• Offrir une offre qualitative à l'ensemble du pôle métropolitain</li> </ul> </li> <li>○ Favoriser l'inter-modalité aux entrées du pôle métropolitain en implantant des parkings relais à proximité des points de connexion et développer les potentialités d'échanges entre les lignes du réseau</li> <li>○ Organiser une desserte en transport collectif performante de type express pour chaque polarité, anticiper une mise en œuvre progressive en fonction du rythme de développement. Les arrêts seront localisés de manière à faciliter les accès en véhicule pour les communes extérieures et les modes doux pour les déplacements de proximité.</li> </ul>
	<p><b>Recommandations:</b></p> <p>Etudier la faisabilité d'une desserte en transport en commun des opérations d'urbanisme de plus de 200 logements ou à défaut le lien avec la desserte la plus proche. Une attention particulière sera portée à la desserte de secteurs de développement intercommunaux.</p>

Ce que disent les associations	Le contenu du DOG
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Accord global, en soulignant le besoin de creuser la question du réseau fluvial</li> <li>○ Identifier les réseaux ferrés « exploitables »</li> </ul>	<p><b>Préconisations:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Une étude de valorisation de l'étoile ferroviaire sera lancée pour optimiser son rôle structurant grâce à des créations/réouvertures ou des relocalisations de haltes ou de gares. Dans tous les cas, l'accès et l'aménagement de haltes doit être préservés le long des axes ferrés.</li> <li>○ Ainsi, la réouverture d'une halte pour voyageurs est étudiée à Trélazé: les disponibilités foncières seront préservées pour aménager les aires de stationnement, adapter les voies et en assurer l'accès notamment aux habitants de Trélazé et de Saint-Barthélemy-d'Anjou.</li> <li>○ Les emprises foncières des voies ferrées même désaffectées et les ouvrages d'art seront préservés, dans l'optique d'une possible remise en service, du développement d'un transport collectif en site propre ou encore de l'aménagement pour les modes doux.</li> </ul>
	<p><b>Recommandations:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Développer la valorisation des voies fluviales</li> <li>○ Mener des études de faisabilité pour le développement de navettes fluviales.</li> </ul>

Ce que disent les associations	Le contenu du DOG
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bien afficher la ligne 2 du tramway</li> <li>○ Réfléchir simultanément desserte et projet urbain</li> <li>○ Améliorer la desserte des zones d'activités en transports collectifs, aujourd'hui trop centrés sur le transport scolaire</li> </ul>	<p><b>Préconisations:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Intensifier et densifier l'urbanisation sur les sites desservis et les corridors des lignes structurantes de transports collectifs</li> <li>○ Prévoir et préserver les espaces nécessaires à la circulation des transports collectifs, notamment dans les nouveaux quartiers, notamment pour en améliorer la traversée par les transports collectifs.</li> </ul>

Ce que disent les associations	Le contenu du DOG
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Accord global, sur le principe d'un réseau structurant :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>● Imaginer des circulations « modes doux » transversales et sécurisées, sans se calquer sur le réseau routier actuel.</li> <li>● Développement d'usage exclusif mode doux sur certains axes (préciser les axes concernés)</li> <li>● Ne pas se contenter des nouvelles opérations d'urbanisme mais bien prendre en compte l'existant pour les cheminements doux vers les centralités ou sites stratégiques</li> </ul> </li> <li>○ Développer une interconnexion entre les différents modes :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>● dispositifs de prêts et location de vélos en gare, par exemple.</li> <li>● Adaptation des TC au transport de vélos, parkings sécurisés...</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Préconisations:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Promouvoir l'usage des modes doux, dans l'accessibilité des grands équipements, des sites stratégiques et des centralités. Y associer des conditions de stationnement adéquates au lieu de résidence et sur l'ensemble des destinations.</li> <li>○ Porter une attention particulière à la sécurité, à l'entretien et aux continuités des itinéraires. Il s'agira notamment d'améliorer la sécurité des cyclistes dans le franchissement des ouvrages d'art.</li> <li>○ Développer des itinéraires piétons et cyclistes sécurisés vers les stations TC</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Favoriser le développement des «vélobus» ( « pédibus ») et créer des pistes cyclables sécurisées.</li> <li>○ Imposer des règles d'urbanisme pour les parcs vélos systématiques (en priorité sur les secteurs intermodaux)</li> <li>○ Quid des populations à mobilité réduite?</li> </ul>	<p><b>Recommandations:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Favoriser la création et la valorisation des itinéraires modes doux à vocation touristique, de loisirs</li> <li>○ Aménager les itinéraires dans le respect des milieux naturels traversés, notamment la trame verte et bleue.</li> <li>○ Afficher les principaux itinéraires dans les PLU afin d'optimiser l'information des habitants et la mise en œuvre des continuités des cheminements.</li> </ul>

Ce que disent les associations	Le contenu du DOG
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Prévoir une véritable ceinture autour de la métropole pour assurer le lien entre polarités et finaliser l'anneau de rocade ... ou la refuser pour ne pas faire appel d'air et limiter la consommation d'espace que ce type de réalisation implique.</li> <li>○ Quid du principe de terminer la liaison sud pour favoriser l'attractivité d'Angers?</li> <li>○ Porter une attention à la préservation du patrimoine, paysage, environnement...)</li> <li>○ Prendre en compte les flux hors département pour réfléchir aux nouveaux modes de déplacement routier.</li> <li>○ Circulations agricoles</li> </ul>	<p><b>Préconisations:</b></p> <p>L'amélioration des réseaux routiers concerne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Les liaisons majeures avec le pôle métropolitain: en priorité de l' A87 et de ses accès depuis la D748.</li> <li>○ L'organisation des flux de transit et d'échange autour du pôle métropolitain.             <ul style="list-style-type: none"> <li>● Les études permettront d'évaluer les besoins de voiries nouvelles au sud.</li> <li>● RD 723</li> </ul> </li> <li>○ Les besoins liés au développement économique et au cadre de vie des habitants:             <ul style="list-style-type: none"> <li>● Des contournements de Seiches-sur-le-Loire pour externaliser le trafic de poids lourds. La section nord-est conditionne la mise en œuvre de la zone d'activités de 100ha.</li> <li>● L'amélioration de la liaison entre le bassin est , territoire du pôle végétal spécialisé avec l'A11 et Tiercé, via la D113 et le contournement de Seiches-sur-le-Loir.</li> <li>● Des projets d'échangeurs (à créer ou compléter): échangeur de l'A11 pour la zone de Saint Sylvain-Pellouailles et échangeur sur la D775 pour celle de La Membrolle-Pruillé</li> <li>● L'amélioration de la desserte des zones mixant activités et commerces afin de différencier les flux</li> </ul> </li> <li>○ Les axes au trafic allégé (contournement) seront requalifiés pour favoriser leur rôle local (Bd urbain, TC, mode doux) ex : voie des Berges</li> <li>○ L'aménagement du réseau de voirie locale visera principalement l'amélioration des relations entre les communes et les polarités. La sécurité et le partage des modes seront visés en priorité, grâce notamment à la modération de la vitesse.</li> <li>○ Les réalisations viseront à minimiser les impacts sur l'environnement et le fonctionnement agricole.</li> </ul>

Ce que disent les associations	Le contenu du DOG
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Parcs relais :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Positionner en assurant la sécurisation des biens et des personnes.</li> <li>● A développer aussi dans les polarités, dans les franges immédiates des centres villes: pôles d'échanges en entrée de ville bien fléchés et identifiés.</li> <li>● Les parkings sont trop consommateurs de foncier: il faut être imaginatif dans la conception des parkings, par exemple, en exigeant 2 niveaux dont un dédié à la production d'énergie (solaire?)</li> </ul> </li> <li>○ <b>Stationnement centre ville :</b> Il faut prévoir des objectifs de stationnement favorisant l'activité commerciale et bien permettre un accès facilité à la clientèle</li> <li>○ <b>Stationnement touristique:</b> organiser des parkings en périphérie, dédiés aux touristes; définir des emplacements réservés aux camping cars.</li> <li>○ <b>Stationnement résidentiel:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Ne pas se focaliser sur les secteurs urbains, des quartiers piétonniers peuvent aussi être envisagés dans le rural (interrogent de ce fait le stationnement des résidents).</li> <li>● DEBAT: prévoir 2 ou 3 places de parking par logements ou plutôt avoir des actions de mutualisation de la voiture (attention au renchérissement du parking sur le coût du logement).</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Préconisations:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Développer les parkings relais au terminus des lignes structurantes de transports en commun et des aires de stationnement à proximité des pôles d'échange.</li> <li>○ Limiter l'offre de stationnement public quand une offre performante de transport collectif existe et faciliter le stationnement sur les lieux de résidence.</li> <li>○ Dans les secteurs ne pouvant pas offrir de desserte en transport collectif, développer le stationnement sécurisé des vélos aux stations.</li> <li>○ Le Plan de Déplacement Urbain définira notamment les zones de stationnement réglementé dans le pôle métropolitain, ainsi que l'organisation des livraisons de marchandises dans les centres-villes et les secteurs traversés par des transports collectifs en site propre.</li> </ul>

Ce que disent les associations	Le contenu du DOG
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mise en place d'un dispositif de livraison des marchandises – plateformes de stockage, transfert des marchandises... – avec des possibilités de connexions au réseau ferré</li> <li>○ Organiser les livraisons en horaires décalés dans le respect de la quiétude des résidents</li> </ul>	<p><b>Préconisations:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ L'organisation d'une logistique urbaine durable inclut le transport, le stockage, les livraisons. Afin de diminuer les nuisances et réduire les impacts sur l'espace public, il sera nécessaire: <ul style="list-style-type: none"> <li>● D'anticiper et maîtriser le foncier pour maintenir des plates formes intra urbaines et des espaces de livraison de proximité en cohérence avec le développement commercial. Certaines emprises ferroviaires peuvent être protégées pour cet usage.</li> <li>● Une nouvelle plateforme sera localisée pour le MIN afin de préserver le territoire environnant des éventuelles nuisances de fonctionnement.</li> </ul> </li> <li>○ Il s'agit également de préserver les potentiels de desserte ferroviaire de marchandises (chapitre éco) ainsi que les installations nécessaires au développement éventuel du fret fluvial</li> </ul>

Ce que disent les associations	Le contenu du DOG
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Éviter les tarifications à la distance</li> </ul>	<p><b>Recommandations:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Inciter au partage des véhicules automobiles, au covoiturage</li> <li>○ Encourager le développement des plans de déplacements d'entreprises, notamment ceux favorisant l'utilisation des transports collectifs</li> <li>○ Développer des politiques tarifaires et billettiques intégrées à l'échelle du Pays, du département et de la région</li> <li>○ Améliorer l'information aux usagers par la mise en place de centrales de mobilité</li> <li>○ Étudier les améliorations possibles liées à des politiques de concordance des temps.</li> </ul>