



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

SOMMAIRE

1 -	Le SCOT du pays loire angers, rappel de quelques fondamentaux...	1
1.1 -	Le SCOT...	2
1.1.1 -	Un SCOT c'est quoi ?	2
1.1.2 -	Le SCOT de la région Angevine, qui le pilote ? qui le mène ? comment ?	3
1.1.3 -	La Région Angevine, principaux enjeux du territoire	4
1.2 -	La concertation dans le SCOT	4
1.2.1 -	Les attentes et la logique de la concertation	4
1.2.2 -	Le déroulement de la concertation	5
1.3 -	Enjeux transversaux ressortis des ateliers	5
2 -	Les enjeux des ateliers sur les Orientations générales d'aménagement de l'espace	6
2.1 -	maitriser le développement et l'adapter aux réalités du territoire	7
2.2 -	Organiser le développement du territoire en fonction d'une armature verte et bleue	8
2.3 -	Mettre en valeur le cadre de vie	9
3 -	Les enjeux des ateliers en matière de Développement économique	10
3.1 -	Consolider l'identité et le rayonnement économique du territoire	11
3.2 -	Définir une stratégie foncière pour le développement économique	11
3.3 -	Organiser et structurer l'offre commerciale	12
4 -	Les enjeux des ateliers en matière de Polarités et déplacements	14
4.1 -	Développer les transports collectifs	15
4.2 -	Conforter les déplacements en modes doux	15
4.3 -	Améliorer le réseau routier	16
4.4 -	Adapter la politique de stationnement	17
5 -	Habitat, équipements et services	19
5.1 -	Répondre aux besoins en logements	19
5.2 -	Diversifier l'offre d'habitat	20
5.3 -	Favoriser un développement économe	20
5.4 -	Développement de la qualité environnementale et des principes du Développement Durable	20
5.5 -	Garantir un maillage équilibré des équipements et des services	21
6 -	La suite de la démarche	21



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

1 - LE SCOT DU PAYS LOIRE ANGERS, RAPPEL DE QUELQUES FONDAMENTAUX...

1.1 - LE SCOT...

1.1.1 - Un SCOT c'est quoi ?

Le SCOT, Schéma de COhérence Territoriale, est un document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, les orientations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines, afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles. Instauré par la loi SRU du 13 décembre 2000, il fixe les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements.

Un article du projet de loi Grenelle II complète les objectifs des SCOT (ainsi que des Plan local d'urbanisme (PLU) et cartes communales) : ces plans, cartes et schémas doivent contribuer à réduire la consommation d'espace (lutter contre la périurbanisation), à équilibrer la répartition territoriale des commerces et services, améliorer les performances énergétiques, diminuer (et non plus seulement *maîtriser*) les obligations de déplacement, réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Un projet, trois documents réglementaires

Concrètement, le SCOT se comporte trois documents :

- le Rapport de présentation comporte un diagnostic et une analyse de l'environnement du territoire
- le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) fixe les objectifs des politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements, de loisirs et de stationnement
- le Document d'Orientations Générales (DOG) qui décrit les moyens d'atteindre les objectifs fixés dans le DOG. Les prescriptions contenues dans le DOG sont opposables aux communes

Le SCOT n'est pas un « super PLU » !

Le SCOT respecte le principe de subsidiarité, c'est-à-dire qu'il définit de grandes orientations tout en laissant une marge de manœuvre aux communes dans la retranscription des orientations du SCOT dans leur PLU. Le SCOT n'a pas vocation à devenir un « super PLU » ! Il est le garant des évolutions d'un territoire mais il ne peut déterminer l'utilisation du sol parcelle par parcelle (comme dans le cadre des anciens SDAU ou dans celui d'un zonage de



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

PLU). Il peut néanmoins identifier des espaces et des sites à protéger, des grands équipements à réaliser, etc.

Cependant, il ne servirait à rien de poser des règles générales si chacun, au niveau communal, pouvait refuser de les appliquer. Aussi, les documents d'urbanisme locaux (carte communale, PLU...) mais aussi les autres documents de planification (programme local de l'habitat, plan de déplacements urbains, schéma d'équipement commercial...) devront être « compatibles » avec le SCOT.

Une opération est « compatible » avec une règle d'urbanisme dans la mesure où elle ne va pas à l'encontre de ses orientations fondamentales. Autrement dit, le SCOT fixe les principes et les grandes orientations d'aménagement ; les PLU concourent à leur mise en œuvre sans pour autant en être la stricte retranscription. C'est au Pays, lieu de concertation et de coordination, que revient le rôle de veiller à la compatibilité avec le SCOT et de conseiller les collectivités ou les porteurs de projet dans son application.

SCOT et PLU... chacun son rôle !

PLU	SCOT
Echelle de la commune	Echelle du bassin de vie
Moyen terme (entre 5 et 7 ans)	Long terme (entre 10 et 15 ans)
PADD : fixe les objectifs d'aménagement communal, les secteurs de développement ou à restructurer	PADD : fixe les grandes orientations d'aménagement de l'espace, définit les protections d'espaces naturels et agricoles, détermine les grands projets d'équipement
Définit le droit des sols à l'échelle de la parcelle (zonage et règlement)	Coordonne les initiatives et projets des intercommunalités en matière d'habitat, d'équipements/services à la population, de déplacements, d'équipements commerciaux et économiques
Evolutif	Evolutif

1.1.2 - Le SCOT de la région Angevine, qui le pilote ? Qui le mène ? Comment ?

Aujourd'hui le SCOT de la Région Angevine en est au stade du DOG. C'est la dernière ligne droite pour l'élaboration du document qui porte sur 66 communes regroupées en 4 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale : la Communauté d'Agglomération d'Angers Loire Métropole, la Communauté de Communes du Loir, la Communauté de Communes Loire Authion et la Communauté de Communes Loire Aubance.

INSERER CARTE DU TERRITOIRE

Le SCOT est piloté par le Syndicat Mixte de la Région Angevine qui réunit ces collectivités ; Plusieurs instances existent (conseil syndical, bureau) et sont composées d'élus représentant ces 4 EPCI.



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

Techniquement, le Syndicat Mixte s'appuie sur l'Agence d'Urbanisme et les services d'Angers Loire Métropole (une partie est ainsi mise à disposition).

1.1.3 - La Région Angevine, principaux enjeux du territoire

Un « socle » de travail a été défini pour le SCoT de la Région Angevine, il se décline comme ci-après.

Faire émerger une métropole aux niveaux national et européen

Il s'agit de développer l'attractivité dans de nouveaux contextes, en particulier en jouant sur une complémentarité « grand ouest ». Une recherche identitaire sur le positionnement du territoire doit aussi être accomplie à l'échelle régionale comme nationale.

Créer des emplois et de la richesse

Les enjeux portent sur la prévision d'espaces adaptés au développement (y compris agricole) pour les 15 ans à venir, l'accueil et l'attraction de nouveaux actifs et l'organisation du maillage commercial.

Organiser et équiper le territoire pour répondre aux besoins d'habitat, d'activités, de déplacements et d'équipements tout en économisant l'espace.

Globalement, les enjeux sont de renforcer l'attractivité démographique, d'accompagner le vieillissement de la population et de réduire les ségrégations sociales.

Plus particulièrement sur les questions d'habitat, il s'agit de répondre aux besoins en logements d'ici 2020 (production insuffisante aujourd'hui), de rééquilibrer les différents parcs de logements (public/privé par exemple) pour tous les types de population et d'économiser la ressource foncière.

Pour ce qui concerne la thématique des déplacements, les enjeux sont de maîtriser les déplacements automobiles, de diversifier l'offre en transports collectifs et d'aider aux changements des comportements.

Sur ces questions, le SCoT préconise d'organiser le développement sur un territoire organisé en plusieurs pôles dans lequel les communes constituent le socle de vie de proximité, des réseaux

1.2 - LA CONCERTATION DANS LE SCOT

1.2.1 - Les attentes et la logique de la concertation

La concertation dans le cadre du SCoT développe une double approche.

- Une concertation mobilisatrice : avant tout pédagogique qui vise à « mobiliser » les différents acteurs du territoire (des élus au grand public) sur le fait que les enjeux qui se posent pour la Région Angevine dans le SCOT ne trouveront de réponses que par le changement de certaines pratiques.
- Une concertation contributive : qui recherche le retour des « concertés » (suggestions, propositions...). Il s'agit de mettre en position de contributeurs à la démarche SCOT



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

des acteurs en capacité d'enrichir la démarche dans une logique d'aide à la décision (il ne s'agit pas de les mettre en position de décideurs).

Le présent document s'inscrit dans le cadre de la concertation contributive. Il s'agit de faire le point sur les suggestions/remarques émises sur le DOG lors d'une première session d'ateliers thématiques.

1.2.2 - Le déroulement de la concertation

Cette première session d'ateliers a réuni une quinzaine de participants à chaque fois. Le travail a consisté à réagir et enrichir une première proposition de DOG. Les enjeux soulevés sont retraduits dans les pages suivantes.

Les ateliers se sont déroulés selon le calendrier ci-dessous :

- Présentation générale 6 octobre
- Paysages et environnement 20 octobre
- Développement économique 19 octobre
- Polarités et déplacements 25 novembre
- Habitat, équipements et services 30 novembre
- Synthèse générale 11 janvier

1.3 - ENJEUX TRANSVERSAUX RESSORTIS DES ATELIERS

Globalement les participants aux ateliers ont réagi sur les points suivants :

- **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.



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

2 - LES ENJEUX DES ATELIERS SUR LES ORIENTATIONS GENERALES D'AMENAGEMENT DE L'ESPACE

Rappel des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable	Orientations fondatrices du Document d'Orientations Générales
<p>Maîtrise de l'urbanisation différenciée Préservation des risques Préservation des milieux fragiles et des ressources Préservation des potentiels fonciers pour l'activité agricole Coupsures d'urbanisation entre les polarités et le pôle métropolitain Meilleure articulation entre espaces de nature et espaces urbanisés Respect de la diversité et valorisation des paysages</p>	<p>Maîtriser le développement et l'adapter aux réalités des territoires Hameaux, bourgs, polarités... des règles d'urbanisation différenciées Prendre en compte les risques naturels et technologiques Développer une stratégie foncière pour la mise en œuvre Préserver les ressources et maîtriser les nuisances</p> <p>Organiser l'aménagement du territoire en fonction d'une armature verte et bleue Définir une trame verte et bleue Développer les activités agricoles S'appuyer sur l'armature paysagère pour organiser le développement</p> <p>Mettre en valeur le cadre de vie Favoriser l'accès à la nature, aux rivières Améliorer la qualité des espaces urbanisés</p>



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

2.1 - MAITRISE LE DEVELOPPEMENT ET L'ADAPTER AUX REALITES DU TERRITOIRE

Sur cet enjeu de **règles d'urbanisation différenciées selon qu'on se situe en « hameaux, bourgs, polarités... »**, plusieurs points de vigilance ont été soulevés :

- Bien définir les objectifs d'artificialisation des terres dans le SCOT, et prendre en compte la charte d'agriculture et urbanisme.
- Dans le cadre du SCOT, mettre en place des objectifs de suivi de la consommation foncière et les mettre à disposition des acteurs du territoire (permet aussi d'identifier et de suivre les réserves foncières).
- Préciser les écarts (lieux de non urbanisation) et afficher des objectifs de densité sur les bourgs.
- Prioriser l'exploitation du potentiel d'exploitation du renouvellement urbain et développer les polarités pour simplifier les transports.

Un accord global se dégage lors des réunions sur **la prise en compte des risques naturels et technologiques**, avec incitation à la réduction de la vulnérabilité des zones existantes dans les périmètres de protection des risques, et n'accueillir dans les nouveaux PAC que des activités neutres.

Un consensus sur le **développement de la stratégie foncière à mettre en œuvre** est aussi à noter. Des suggestions complémentaires sont proposées, telles que :

- Remailler les continuités naturelles... en allant jusqu'à la maîtrise publique (derniers recours).
- L'acquisition de friches agricoles ou industrielles doit aussi servir à la création d'espaces naturels, pas seulement de l'urbanisation. Il s'agit aussi de préserver des corridors écologiques.
- L'incertitude des projets d'urbanisation de friche agricole entraîne de la spéculation.

La préservation des ressources et la maîtrise des nuisances, est un thème qui suscite des demandes sur le repérage des zones humides sur le cadastre pour freiner leur disparition. Au-delà même des inventaires existants, il est souhaité que l'ensemble des zones naturelles puisse être répertorié.

Des participants aux réunions mettent l'accent pour que dans le SCoT, on encourage les constructions moins énergivores et l'utilisation des énergies renouvelables... tout en se méfiant des énergies consommatrices d'espaces (photovoltaïques en plein champs) ou pouvant peser sur la biodiversité, tel que l'éolien.

Il s'agit aussi de renforcer une logique d'urbanisation qui limite au mieux l'imperméabilisation des sols (supports poreux pour les parkings par exemple) et valorise les réseaux existants, d'encourager les solutions alternatives du traitement des eaux (plantes filtrantes par exemple) et aider à la mise aux normes d'assainissement dans les hameaux.



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

2.2 - ORGANISER LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE EN FONCTION D'UNE ARMATURE VERTE ET BLEUE

Dans le cadre de la **définition de la trame verte et bleue**, les participants insistent sur le fait que les règles proposées doivent être strictes et intangibles... Notamment en tenant compte du classement UNESCO ou de Natura 2000.

La trame doit plutôt être définie en zone A, que N, et il s'agit de veiller à prendre en compte le « végétal » aussi dans les secteurs les plus urbanisés, en particulier via la qualité des espaces verts. La trame verte ne pas dédouaner cette prise en compte.

Il est aussi rappelé que Schéma de cohérence écologique est prévu pour 2012, avec notamment une notion de paysage. Cela doit être pris en compte dans les PLU, le SCOT doit aider à faire respecter ces règles.

La proposition est à valoriser pour préserver le cadre de vie et la biodiversité... En organisant par exemple l'urbanisation en mosaïque (éviter des barrières écologiques).

Il faut aussi inciter le développement des refuges pour mammifères notamment dans les espaces en friches.

Une proposition fait **débat**. Il s'agit de mettre la Maine en trame bleue avec un parcours « astronomie » à l'échelle 1/1000000), enjeu pédagogique et jeux écologiques... Mais il faut aussi rappeler que la trame a d'abord une vocation écologique et non un rôle d'accueil du public (mais quelle place pour les constructions agricoles situées dans les trames ?).

L'utilisation de la trame doit encore faire l'objet d'un travail d'approfondissement, et beaucoup de participants insistent sur le fait que la trame verte et bleue ne doit pas être confondue avec un espace récréatif.

En ce qui concerne le **développement des activités agricoles**, un certain nombre de points sont mis en avant lors des ateliers :

- Repérer les vignobles Savenières et les bords de Loire.
- La trame et l'armature doivent permettre toutes les pratiques agricoles... en insistant sur les pratiques permettant de préserver la biodiversité (agriculture durable, agrienvironnement...).
- Mise en œuvre de ZAP – Zone Agricole Protégée (recommandation UNESCO)
- Pas de changement d'affectation des bâtiments agricoles en zone A.
- Les activités agricoles ne s'arrêtent pas aux seules activités du végétal, mais il faut aussi prendre en compte les activités d'élevage. Ainsi, il est souligné que dans toute la partie ouest du SCoT l'élevage est l'activité dominante et contribue grandement à préserver ces territoires.
- Préciser les « conditions de mutation des espaces agricoles » et définir la notion d'espaces patrimoniaux.
- Proposition de remplacer « Mettre en place des pratiques agricoles adaptées aux milieux sensibles » par « POURSUIVRE et AMELIORER les pratiques... »... après 15 ans de contractualisation et d'évolutions des pratiques.
- Proposition de remplacer « Préserver des accès agricoles » par « préserver des circuits de déplacements agricoles ».



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

Le SCoT propose de s'appuyer sur l'armature paysagère pour organiser le développement

Cette proposition recueille un accord global. Une cartographie des secteurs d'urbanisation limitée qui précise la vocation des espaces de découvertes paysagères (loisirs ?) est souhaitée. En outre, il est demandé de pouvoir définir des cahiers des charges plus contraignants pour les lotisseurs et opérateurs (référentiels, charte...cf. PNR). La généralisation des études d'incidences avec la mise en place de modes compensatoires est aussi un point souligné. L'utilisation des PLU patrimoniaux, alternative possible aux ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) est aussi demandée... mais avec souplesse pour, par exemple permettre la pose de panneaux photovoltaïques. Et enfin, s'il faut bien identifier ce qui va être préservé, il faut aussi des règles sur les autres types de territoires. Il s'agit aussi de mettre en place un suivi/animation...

2.3 - METTRE EN VALEUR LE CADRE DE VIE

La mise en valeur du cadre de vie passe notamment **par « favoriser l'accès à la nature, aux rivières »**. Un accord global se dégage en particulier sur la création d'itinéraires doux... si garantie d'entretien à la charge des collectivités.

Pour la définition des secteurs à vocation de loisirs, il est souligné que cela ne doit pas se faire partout : tranquillité dans les milieux naturels.

Les connexions entre itinéraires doivent aussi bien être assurées.

Pour ce qui concerne **l'amélioration de la qualité des espaces urbanisés**, les participants aux ateliers ont soulevé les points suivants :

- Mettre en place un référentiel architectural qui permet ainsi le respect des identités paysagères et patrimoniales. Mais il s'agit aussi d'intégrer le contemporain.
- Développer une réflexion et un lien entre les questions architecturales et les enjeux de mobilité.
- Bien prendre en compte la richesse de la biodiversité dans le périurbain.
- Préserver la « nature en ville », avec des parcs « naturels » et le développement d'une logique de sensibilisation auprès des urbains.
- Traiter les entrées de ville (panneaux publicitaires, zones commerciales...) en travaillant sur une charte paysagère.
- Avoir une approche sur la question de l'éclairage (zone à éclairage modérée) selon les zones : trames, milieu urbain... Avec une approche particulière sur les ZAC en péri-urbain « souvent très éclairées ».



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

3 - LES ENJEUX DES ATELIERS EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Rappel des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable	Orientations fondatrices du Document d'Orientations Générales
<p>Affichage de priorités pour le territoire Affichage des ambitions du territoire : fonctions métropolitaines, stratégie économique Critères de localisation des activités selon desserte Nouvelle offre foncière selon organisation du territoire Hiérarchisation de l'offre commerciale</p>	<p>Consolider l'identité et le rayonnement économique du territoire Ancrer et développer les fonctions métropolitaines Renforcer les liens et l'ouverture du territoire Renforcer la vocation touristique Définir une stratégie foncière pour le développement économique Foncier à vocation industrielle et logistique : rechercher la qualité et optimiser l'existant Foncier à vocation « artisanale » : garantir l'offre Foncier à vocation tertiaire et technopolitaine : amplifier l'offre et réserver les sites stratégiques Organiser et structurer l'offre commerciale Conforter le centre-ville d'Angers, premier pôle du territoire Développer les pôles thématiques à fort rayonnement dans le pôle métropolitain Maîtriser les 4 pôles généralistes d'influence large : espace Anjou, Grand Maine, St Serge et Rive Sud Conforter les pôles généralistes à vocation supra-communale ou inter-quartiers</p>



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

3.1 - CONSOLIDER L'IDENTITE ET LE RAYONNEMENT ECONOMIQUE DU TERRITOIRE

Pour **ancrer et développer les fonctions métropolitaines**, les participants aux ateliers ont souligné le besoin d'affirmer l'effet de la centralité.

Ils ont aussi mis en avant le fait d'afficher la volonté de développer de nouveaux pôles : santé, tertiaire, électronique..., et d'afficher aussi la technopôle Angers/Beaucouzé.

Selon des participants, il manque une réflexion sur l'identité économique propre d'Angers, ce qui fait sa richesse et qui pourrait fonder son avenir

Enfin, il est aussi demandé de corriger l'affichage de la RD 106 : lien plus précis ou dénomination ou RD 106 est.

Sur le chapitre consacré au **renforcement des liens et à l'ouverture du territoire**, les enjeux mis en exergue portent sur l'identification des besoins en très haut débit... et ne pas se restreindre « technologiquement », mais aussi sur l'affichage du CHU – Pôle santé et la ligne T2 parmi les projets d'équipements et d'infrastructures indispensables pour le territoire.

A noter aussi :

- Afficher les connexions économiques dans le « triangle d'or » : Nantes, Angers, Cholet.
- Donner des orientations sur les types d'accès à ND des Landes : ferroviaire, route rapide...

Sur le **renforcement de la vocation touristique**, il est demandé de préciser la question de la valorisation et de la qualification des entrées touristiques du territoire : est ce que le contournement Nord « qualifie et valorise l'entrée » ?. Proposition de reformulation : « Valoriser par une construction fluide à taille humaine qui permette la cohabitation entre les différents modes de transports ».

Il s'agit aussi d'identifier une liste des espaces à vocation touristique ou récréatives et la cartographier.

Développer le tourisme lié aux espaces viticoles et le tourisme industriel, est un point d'approfondissement demandé.

3.2 - DEFINIR UNE STRATEGIE FONCIERE POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Sur le **foncier à vocation industrielle et logistique**, le SCoT vise à rechercher la qualité et à optimiser l'existant. Dans le cadre des ateliers des demandes de précision ont été émises :

- Préciser sur quels espaces (boisés, agricoles, requalification ?) s'opère le développement d'une nouvelle offre dans les polarités (400 ha) : localisation, cartographie.
- Afficher et cartographier la liste des sites prioritaires.
- Prendre position sur les sites de reconversion Thomson, ACT, Etas... et bien veiller à identifier l'Etas comme un site potentiellement « embranchable ».



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

Et des suggestions complémentaires sont aussi venues à l'occasion des débats :

- Développer à proximité des voies ferrées existantes
- Priorité au renouvellement et à la requalification des sites existants, et mieux densifier les zones d'activité (économie en foncier).
- Imaginer les nouvelles zones avec des parkings sur plusieurs niveaux (personnel, public, production d'énergie...)
- Prévoir des emplacements spécifiques pour les activités pourvoyeuses de nuisances (carrières, gestion des déchets...)
- Prévoir plus d'innovations dans le SCOT. Par exemple la création d'une plateforme de redistribution des marchandises pour le centre urbain.

Sur le thème du foncier à **vocation « artisanale »**, un participant, pour souligner le besoin de fixer des règles précises d'encadrement du développement de ces zones, s'est livré au calcul suivant : Attention sur « zones non localisées de 5 hectares max, petites parcelles uniquement... » $60 \text{ communes} \times 5 \text{ ha} = 300 \text{ ha}$, avec un risque de mitage du territoire.

Le point sur une « offre en cohérence avec les bassins de vie de proximité » est souligné : proche des villes, et en cohérence avec les zones artisanales existantes (à étudier).

Pour le foncier à **vocation tertiaire et technopolitaine**, un enjeu pour les ateliers est de renforcer la densité, plus facile avec le tertiaire qu'avec l'industriel.

Sur ce chapitre, il s'agit aussi d'afficher des orientations sur l'immobilier d'entreprises neuf (à développer) et/ou sur celui de seconde main (requalifier le parc : changement de destination, modernisation...)

3.3 - ORGANISER ET STRUCTURER L'OFFRE COMMERCIALE

La proposition de **conforter le centre-ville d'Angers, premier pôle du territoire**, recueille un accord globalement favorable, avec les suggestions suivantes :

- Améliorer l'accessibilité du centre ville pour les automobilistes en réfléchissant à la complémentarité stationnement – TC – parkings relais.
- Finaliser le plateau piétonnier.
- Bien veiller à la diversification de l'offre.

Quant à **développer les pôles thématiques à fort rayonnement dans le pôle métropolitain**, c'est la mise en place d'une charte commerciale qui suscite des attentes pour

- Favoriser les équilibres
- Définir un cadre partenarial
- Disposer d'outils de suivi et d'évaluation
- Proposer une prospective démographique et de consommation

Le chapitre sur la **maîtrise des 4 pôles généralistes d'influence large : Espace Anjou, Grand Maine ; Saint Serge et Rive Sud**, amène un commentaire sur le fait qu'il n'y a pas d'extension foncière possible, mais enjeu de rénovation à Grand Maine.



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

Enfin, sur le thème « Conforter les pôles généralistes à vocation supra-communale ou inter-quartiers, plusieurs questions ou suggestions ont été apportées lors des ateliers :

- Quid du transfert du Centre Commercial Croix Cadeau ?
- Développer une requalification urbaine des sites anciens, tels que Grand Maine ou Chapeau de Gendarme.
- Développer des lieux d'échanges : commerces de proximité, agriculture locale (circuits courts)



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

4 - LES ENJEUX DES ATELIERS EN MATIERE DE POLARITES ET DEPLACEMENTS

Rappel des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable	Orientations fondatrices du Document d'Orientations Générales
<p>Organisation multipolaire Cohérence entre les secteurs de développement et l'offre en transport collectif Développement de modes alternatifs à la voiture et de l'intermodalité dans les secteurs principaux de développement Conditions de mises en œuvre élaborées dans le cadre d'un P.D.U. de Pays</p>	<p>Développer les transports collectifs Desserte express des polarités et pôles intermodaux Desserte des opérations majeures Optimisation du développement dans les secteurs desservis Préservation des corridors au potentiel d'accueil de modes alternatifs Conditions d'accès (tarification...)</p> <p>Conforter et développer les déplacements en modes doux Réalisation d'un réseau structurant d'itinéraires cyclables à l'échelle du Pays Définition des priorités en matière de connexion ou de sécurisation des itinéraires (ponts, ets scolaires...) Principes d'intégration des déplacements doux et stationnement vélo dans les centralités, les espaces accueillant du public, toute nouvelle opération d'urbanisme Développement d'usage exclusif mode doux sur certains axes Politiques publiques favorisant les déplacements doux</p> <p>Améliorer le réseau routier Projets stratégiques pour le fonctionnement du territoire Urbanisation de secteurs stratégiques conditionnée à la réalisation des voiries indispensables Identification d'un réseau touristique Adaptation du réseau secondaire limitée aux dysfonctionnements en terme de sécurité</p> <p>Adapter la politique de stationnement Critères de localisation pour les parkings relais, adaptation des parkings de gares/haltes Objectifs de stationnement dans les secteurs desservis</p>



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

	<p>par des transports collectifs à haut niveau de service</p> <p>Organisation et implantation de la logistique urbaine dans le pôle métropolitain</p> <p>Organisation du stationnement touristique et résidentiel</p>
--	---

4.1 - DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Pour la **desserte express des polarités et des pôles intermodaux**, il est demandé de préciser dans le SCOT ce qui est prévu pour augmenter la qualité de desserte en transports collectifs à l'intérieur même des polarités.

Pour les membres de l'atelier, il s'agit bien de réfléchir à un nouveau mode de distribution du territoire (constat qu'aujourd'hui tout part de la gare routière) : liaisons entre polarités ou périphérie/périphérie et inscrire clairement le réseau structurant (cartographie)...

Il est aussi proposé de mener une réflexion sur la mise en place d'un réseau circulaire à 2 sens (tour du pôle urbain avec une fréquence de passage dans les 2 sens).

En ce qui concerne la **desserte des opérations majeures**, le fait de réfléchir « en simultané » au projet urbain et à la desserte est soulevé. Il s'agit aussi de bien afficher la ligne 2 du tramway et d'améliorer la desserte des zones d'activités en transports collectifs, aujourd'hui trop axés sur le transport scolaire.

L'optimisation du développement dans les secteurs desservis recueille un accord global, en insistant sur le besoin de bien densifier sur ces secteurs.

La **préservation des corridors au potentiel d'accueil de modes alternatifs** fait aussi consensus, en soulignant le besoin de creuser la question du réseau fluvial et d'identifier les réseaux ferrés « exploitables ».

Il y a aussi un accord global sur les **conditions d'accès (tarification)**, avec le développement d'un axe fort de communication sur la qualité des transports collectifs.

Toutefois, la nécessité d'éviter une tarification trop proportionnelle à la distance (renforcement d'inégalités) est soulignée.

4.2 - CONFORTER LES DEPLACEMENTS EN MODES DOUX

Un point particulier sur le manque de propositions pour faciliter la mobilité des personnes handicapées est souligné. C'est un enjeu à prendre en compte dans les opérations nouvelles notamment (liberté de mobilité).

Accord global sur la **réalisation d'un réseau structurant d'itinéraires cyclables à l'échelle du Pays**, avec quelques suggestions complémentaires



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

- Développer une interconnexion entre les différents modes : dispositifs de prêts et location de vélos en gare par exemple. Mais aussi adaptation des TC au transport de vélos, parkings sécurisés...
- Imaginer des circulations « modes doux » transversales et sécurisées, sans se calquer sur le réseau routier actuel.

Pour la **définition des priorités en matière de connexion ou de sécurisation des itinéraires (ponts, établissements scolaires...)**, cet axe recueille un accord global, avec toutefois un point de vigilance pour favoriser le développement des « vélobus » (sur le modèle des « pedibus »), et créer des pistes cyclables sécurisées.

Le fait que le SCoT définisse des **principes d'intégration des déplacements doux et stationnement vélo dans les centralités, les espaces accueillant du public, toute nouvelle opération d'urbanisme**, fait l'objet d'un accord global, avec quelques suggestions complémentaires

- Ne pas se contenter des nouvelles opérations d'urbanisme, mais bien prendre en compte l'existant.
- Imposer des règles d'urbanisme pour des parcs vélos systématiques (en priorité sur les secteurs intermodaux) : compatibilité intermodale dès la conception du projet.

Accord global sur le **Développement d'usage exclusif mode doux sur certains axes**, avec quelques suggestions complémentaires

- Définir quels sont les axes concernés
- En cas de plusieurs axes desservant la même destination, en réserver un au mode doux.

Pour les **politiques publiques favorisant les déplacements doux** un débat s'est engagé... Est-on certain de réduire les déplacements automobiles, Quels sont les objectifs ? Stabilisation de la croissance ?

C'est aussi une question majeure en matière d'économie d'énergie.

4.3 - AMELIORER LE RESEAU ROUTIER

La question des projets stratégiques pour le fonctionnement du territoire suscite un débat dans le cadre de l'atelier :

- Prévoir une véritable ceinture autour de la Métropole pour assurer le lien entre les polarités...
- Mais attention à l'appel d'air : plus de routier augmentera mécaniquement la circulation et cela ne donnera pas de solution au final, et aucune politique de TC ne pourra convenablement se développer.
- En outre, attention, à la consommation d'espace que cela implique...
- Principe de terminer la liaison Sud ? Pour favoriser l'attractivité d'Angers

Il est aussi demandé de



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

- Porter attention à la préservation (patrimoine, paysages, environnement).
- Prendre en compte les flux hors département pour réfléchir aux nouveaux modes de déplacement routier.

Accord global au sujet du chapitre concernant « **l'urbanisation de secteurs stratégiques conditionnée à la réalisation des voiries indispensables** », avec toutefois un désaccord exprimé : Il faut limiter l'attractivité des secteurs stratégiques, en privilégiant des pôles plus petits.

A propos de **l'identification d'un réseau touristique**, il faut peut être privilégier une autre stratégie afin d'éviter les « autoroutes à touristes », en développant l'écotourisme (vélos, TC dédiés...) et en valorisant les paysages des itinéraires (circulation apaisée sur les axes à valeurs paysagères).

Au sujet de **l'adaptation du réseau secondaire limitée aux dysfonctionnements en terme de sécurité**, est posé l'enjeu de la circulation prioritaire agricole à expérimenter avant généralisation : aménagements communaux adéquats, carte d'identification des circuits agricoles, guide de recommandations...

4.4 - ADAPTER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Sur les **critères de localisation pour les parkings-relais, adaptation des parkings de gares/haltes**, plusieurs propositions sont faites :

- Positionner les parcs relais à proximité des terminus tramway et autres TC, en assurant sécurisation des biens et des personnes.
- A développer aussi dans les polarités, dans les franges immédiates des centre villes : pôles d'échanges en entrée de ville bien fléchés et identifiés.

Une idée originale est aussi proposée : 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 ?

Pour les **objectifs de stationnement dans les secteurs desservis par des transports collectifs à haut niveau de service**, les participants soulignent qu'il faut prévoir des objectifs de stationnement favorisant l'activité commerciale, et bien permettre un accès facile à la clientèle : développement de stationnement permettant un accès au centre ville.

Une précision est demandée : Par « haut niveau de service », il faut bien parler de fréquences rapides et répétées ?

En ce qui concerne **l'organisation et implantation de la logistique urbaine dans le pôle métropolitain**, il est proposé de :

- Mettre en place en place un dispositif de livraison de marchandises – plateformes de stockage, transferts des marchandises... (condition pour le bon fonctionnement de l'activité commerciale), avec des éventualités de connexions au réseau ferré.



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

- Organiser les livraisons en horaires décalés... dans le respect de la quiétude des résidents.

Pour le **stationnement touristique** : Organiser des parkings en périphérie, dédiés aux touristes ; définir des emplacements réservés au « camping caristes ».

Pour le **stationnement résidentiel** : ne pas se focaliser sur les secteurs urbains, des quartiers piétonniers peuvent aussi être envisagés dans le rural et interrogent de ce fait le stationnement des résidents.

Un débat a au lieu lors de l'atelier sur le nombre de places de parking par logement :

- Prévoir 2 ou 3 places de parking par logement...
- ou plutôt avoir des actions de mutualisation de la voiture (système de location)...
- attention au renchérissement du parking sur le coût du logement



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

5 - HABITAT, EQUIPEMENTS ET SERVICES

Rappel des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable	Orientations fondatrices du Document d'Orientations Générales
<p>Objectifs de production de logements par EPCI et types de territoire</p> <p>Objectifs différenciés selon les types de territoires</p> <p>en termes de renouvellement, de typologie de logements et de densité</p> <p>Maintien du poids du parc locatif social à l'échelle du SCoT, avec objectifs différenciés</p> <p>Recommandations concernant les populations spécifiques</p> <p>Niveau d'équipements selon le niveau de centralité des communes</p> <p>Principes de localisation en fonction de l'accessibilité en transport en commun</p>	<p>Répondre aux besoins en logements</p> <p>Augmenter le volume global de construction</p> <p>Répartir de façon cohérente les efforts de production neuve</p> <p>Diversifier l'offre d'habitat</p> <p>Formes d'habitat</p> <p>Diversification des statuts d'occupation</p> <p>Logements adaptés</p> <p>Mixité sociale à l'échelle du Pays et des territoires (locatif social et accession sociale)</p> <p>Favoriser un développement économe</p> <p>Renouvellement et optimisation du foncier dans les tissus existants</p> <p>Amélioration du parc existant</p> <p>Maîtrise des extensions urbaines</p> <p>Développer la qualité environnementale et les principes du Développement Durable</p> <p>Garantir un maillage équilibré des équipements et services</p>

5.1 - REPONDRE AUX BESOINS EN LOGEMENTS

Un des premiers enjeux de ce chapitre porte **sur l'augmentation du volume global de construction**. Les participants de l'atelier soulignent le besoin de bien prendre en compte les indicateurs de crise.

Un participant estime que 2 700 logements/an à construire est incohérent avec l'objectif de 1 700 habitants en plus chaque année.



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

La proposition de **répartir de façon cohérente les efforts de production neuve** recueille un accord global.

5.2 - DIVERSIFIER L'OFFRE D'HABITAT

Sur les **formes de l'habitat** plusieurs remarques ont été émises :

- Faire moins de petits logements. La crise a déjà amené à construire trop de petits logements.
- Bien diversifier les formes de l'habitat en fonction des 3 zones, et tenir compte de la demande en pavillonnaire (à tort ou à raison...)
- Mettre des règles de respect de l'architecture locale (UNESCO, ZPPAUP)
- Tenir compte des paysages et des points de vue dans la production de logements (zones de la pointe et la Confluence par exemple)

A propos de la **diversification des statuts d'occupation** un participant aux ateliers estime qu'il y a un objectif national de 75% de propriétaires : or avec 24% de locatifs sociaux + environ 26% de locatifs privés, il ne reste que 50% de propriétaires...

Accord global sur le principe de **développer des logements adaptés**, en se méfiant d'une généralisation pouvant induire des surcoûts.

La mixité sociale à l'échelle du Pays et des territoires (locatif social et accession sociale) est considérée comme une mesure indispensable, qui pose la nécessité d'un équilibre entre offre privée et publique.

5.3 - FAVORISER UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le renouvellement et l'optimisation du foncier dans les tissus existants fait l'unanimité, en précisant qu'il « faut aussi s'adapter aux réalités des territoires (hameaux, communes) et tenir compte de l'histoire du lieu (village de vignerons, pêcheurs...) ».

Pour **l'amélioration du parc existant**, il est suggéré de définir les objectifs quantitatifs et qualitatifs, notamment au regard de l'évolution croissante des coûts de l'énergie.

La **maitrise des extensions** urbaines recueille un avis positif : il est nécessaire de protéger les terres « nourricières »

5.4 - DEVELOPPEMENT DE LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET DES PRINCIPES DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Accord global sur le principe, malgré une interrogation sur le financement de cet axe, du fait des diminutions budgétaires dans les collectivités...



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

5.5 - GARANTIR UN MAILLAGE EQUILIBRE DES EQUIPEMENTS ET DES SERVICES

« L'idée des polarités est une bonne chose »

A propos de la localisation, prendre en compte d'abord les transports, et notamment collectifs. Des logements sociaux loin du centre métropolitain ont un impact en termes de coût de transport pour les locataires.

Il faut aussi soigner particulièrement les liaisons rapides inter-polarités pour bénéficier des équipements collectifs et être proche des zones de travail.

De plus la densité urbaine peut également permettre d'accroître la densité des transports de loisirs (zone de desserte plus importante).

6 - LA SUITE DE LA DEMARCHE.

Suite à cette première session d'ateliers qui a donc vu des partenaires, essentiellement associatifs, réagir aux premières propositions du DOG, une deuxième session va être organisée au cours du mois de mars 2010.

Lors de cette session, et selon le même découpage thématique, les élus du SMRA présenteront les avancées des travaux du DOG en les rapprochant des suggestions ou demandes formulées lors de la première session.

Ainsi, des choix seront expliqués, mais ce sera aussi l'occasion de demander des précisions sur certaines remarques et ainsi d'approfondir le sujet.

Cette deuxième session se déroule de la façon suivante :

- Présentation générale 9 février
- Paysages et environnement 24 mars
- Développement économique 17 mars
- Polarités et déplacements 12 mars
- Habitat, équipements et services 10 mars



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels (octobre 2009 à janvier 2010)

1 -	Le SCOT du pays loire angers, rappel de quelques fondamentaux...	1
1.1 -	Le SCOT...	2
1.1.1 -	Un SCOT c'est quoi ?	2
1.1.2 -	Le SCOT de la région Angevine, qui le pilote ? qui le mène ? comment ?	3
1.1.3 -	La Région Angevine, principaux enjeux du territoire	4
1.2 -	La concertation dans le SCOT	4
1.2.1 -	Les attentes et la logique de la concertation	4
1.2.2 -	Le déroulement de la concertation	5
1.3 -	Enjeux transversaux ressortis des ateliers	5
2 -	Les enjeux des ateliers sur les Orientations générales d'aménagement de l'espace	6
2.1 -	maîtriser le développement et l'adapter aux réalités du territoire	7
2.2 -	Organiser le développement du territoire en fonction d'une armature verte et bleue	8
2.3 -	Mettre en valeur le cadre de vie	9
3 -	Les enjeux des ateliers en matière de Développement économique	10
3.1 -	Consolider l'identité et le rayonnement économique du territoire	11
3.2 -	Définir une stratégie foncière pour le développement économique	11
3.3 -	Organiser et structurer l'offre commerciale	12
4 -	Les enjeux des ateliers en matière de Polarités et déplacements	14
4.1 -	Développer les transports collectifs	15
4.2 -	Conforter les déplacements en modes doux	15
4.3 -	Améliorer le réseau routier	16
4.4 -	Adapter la politique de stationnement	17
5 -	Habitat, équipements et services	19
5.1 -	Répondre aux besoins en logements	19
5.2 -	Diversifier l'offre d'habitat	20
5.3 -	Favoriser un développement économe	20
5.4 -	Développement de la qualité environnementale et des principes du Développement Durable	20
5.5 -	Garantir un maillage équilibré des équipements et des services	21
6 -	La suite de la démarche	21