



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels

(février – mars 2010)

SOMMAIRE

1 -	« Organisation multipolaire et déplacements »	12 mars 2010.....	2
2 -	« Développement économique »	17 mars 2010.....	9
3 -	« Habitat, équipements et services »	10 mars 2010.....	13
4 -	« Paysage et environnement »	24 mars 2010.....	19

Synthèse du groupe de travail « Organisation multipolaire et déplacements » 12 MARS 2010

1 - LES PARTICIPANTS

CCI 49	Monsieur	Benjamin	LECLERCO
ASEPS	Monsieur	Ollivier	TURPAULT
ASEPS	Monsieur	Louis	VINCENT
Associations des boulevards Sud	Monsieur	Louis	TUDOUX
Associations des boulevards Sud	Monsieur	Raymond	DESGRANGES
Associations des boulevards Sud	Monsieur		GARNIER
Sauvegarde de l'Anjou	Monsieur	Yves	LEPAGE
Union des Maisons Françaises	Monsieur	Olivier	POCHOLLE
Camp de César	Monsieur	Jacques	DAVID
Sodemel	Monsieur	Michel	BALLARINI
Sémaphores	Monsieur	Manuel	NARDIN
SMRA	Madame	Géraldine	DELOURMEL
SMRA / Communauté de Communes Vallée Loire Authion	Monsieur	Gino	BOISMORIN
SMRA / Angers Loire Métropole	Monsieur	Jean-Luc	ROTUREAU
Angers Loire Métropole	Monsieur	Jean-Marc	VERCHERE
AURA	Madame	Isabelle	LEULIER-LEDOUX



Pour signaler qu'il y a accord sur la proposition du DOG, voire même renforcement de la proposition.



Pour alerter le lecteur sur le fait qu'il y a une proposition de reformulation, une critique, une suggestion complémentaire d'amélioration... sur le thème.

2 - SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

2.1 ORGANISATION DE L'ESPACE



L'approche sur les polarités ne pose pas de difficultés. Accord global sur les principes d'organisation de l'espace.

2.2 LIMITER L'ÉTALEMENT URBAIN



Dans l'approche de « non morcellement » des espaces agricoles et naturels, et du principe de non construction dans les écarts, est-ce que les collectivités vont préempter systématiquement ?

Non, pas systématiquement. La logique est de permettre l'urbanisation en « densifiant » les espaces urbanisés. Il ne faut pas renforcer les constructions autour des hameaux. Les éventuelles extensions se feront dans la continuité urbaine des bourgs urbanisés.

Il est rappelé que la densité permet aussi d'avoir des zones de desserte et des potentiels d'usagers plus importants qui permettent de déployer plus aisément des transports collectifs. Le regroupement d'habitants est également favorable à la pérennité d'équipement et de service. .

2.3 MINIMISER L'EXPOSITION AUX RISQUES



Un enjeu sur l'optimisation de l'imperméabilisation des sols est soulevé. Il est présent dans le DOG, mais son importance est soulignée.



Le trajet des véhicules à risques doit être précisé.



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels

(février – mars 2010)

C'est une obligation légale, qui est de ce fait de toutes façons prise en compte par le SCoT (plan de compétence Etat).

2.4 INTENSIFIER LES RESEAUX ET LES LIAISONS A GRANDE ECHELLE + ORGANISER UNE DESSERTE PERFORMANTE DES TERRITOIRES EN DEVELOPPEMENT + HIERARCHISER LES RESEAUX POUR AMELIORER LE FONCTIONNEMENT

Ces chapitres sont ici regroupés dans la mesure où les débats de l'atelier ont porté de façons indifférents sur les thèmes traités dans le DOG.



Quid du franchissement de la Loire ? Le sens Nord-Sud ? (Côté Bouchemaine) Il n'y a pas de prise en compte de la coupure naturelle de la Loire. Les participants s'interrogent sur la cohérence du SCoT si cette coupure n'est pas prise en compte et si le SCoT n'anticipe pas sur la saturation des axes existants.



Les Ponts de Cé subissent un étranglement dû au trafic des poids lourds. Les faire passer par le Parc Expo ?



Il faut que le SCoT différencie bien « les voiries à créer » et « les principes de voirie à créer ». Il s'agit d'être dans une logique prospective et de se laisser l'opportunité de créer des voiries en lien avec le développement constaté. Ainsi il faut donner les moyens aux polarités de vivre et d'anticiper les choses et ne pas attendre les engorgements. Finalement la question qui se pose c'est que le SCoT doit parvenir à prévoir à relativement long terme sans obérer le futur : coupure de la Loire, trafic interrégional (de quel trafic on parle ?), deuxième rocade...

Le SCoT ne prévoit pas de nouveaux pont sur la Loire, le doublement de la rocade Est ou le 2^{ème} anneau de rocade.

En effet, le choix fait est celui de la stabilisation des grandes infrastructures routières au niveau indiqué dans le Chapitre 4.4 du DOG (hors aménagement des voies secondaires en terme de sécurité). Ces aménagements contribueront à l'amélioration des déplacements. En parallèle, le renforcement de la desserte en transports collectifs, la nouvelle organisation territoriale et les changements de comportement pourront permettre l'émergence d'autres pratiques en matière de mobilité. Un bilan à moyen terme permettra alors une prise en compte des évolutions constatées, une nouvelle évaluation des besoins et leur analyse au regard des impératifs du développement. Cela donnera éventuellement lieu à de nouvelles études dans les cadres de schémas régionaux et départementaux.



Quid d'une voirie circulaire rapide entre les polarités ? Liaison Ouest-Sud ?

Cela relève plutôt du SCoT II. Il faut faire des choix et les moyens ne sont pas extensibles, la construction multipolaire fera peut être émerger un besoin de ce type. Une fois encore, il est rappelé que le SCoT :



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels

(février – mars 2010)

- ne prévoit pas d'infrastructure nouvelle (elles sont toutes inscrites au schéma routier départemental). En d'autres temps, des réserves auraient sans doute été faite pour un grand contournement « est », ou un franchissement supplémentaire sur la Loire ... la conception des projets territoriaux évoluent.

- l'essentiel des aménagements porte sur l'amélioration de l'existant (hors contournements de Seiches et de St Jean de Linières).

Pour la liaison sud, le DOG renvoie à des études complémentaires et à une concertation spécifique sur la base de 4 scénarii : « Le tracé, posé à titre indicatif, ne préjuge en aucune manière du résultat des études de faisabilité en cours, lesquelles seront données à la concertation dans le cadre de la définition du projet, avec les quatre options :

- renforcement du réseau de transport collectif avec contournement sud Loire (grand contournement)
 - renforcement du réseau de transport collectif avec requalification des boulevards urbains sud
 - renforcement du réseau de transport collectif avec création de la petite liaison sud
 - renforcement du réseau de transport collectif sans voirie nouvelle (RD 102/112). »
- Le choix n'est donc pas fait.



Gros embouteillages le matin échangeurs A87/A11. Comment faire « sauter ce point noir » ? Aménagement prioritaire ?

Les échangeurs A11 / Rocade Est (Gatignolles notamment) seront améliorés.



Poser une cohérence entre les limitations de vitesse sur les autoroutes. 90 km/h (autoroute est après le tunnel vers Nantes)? 110 (autoroute sud) ?

Cette question est importante mais ne relève pas du SCoT.



Préciser les conditions de desserte internes de polarités et depuis le bassin de vie (condition de rabattement)

Le DOG ne prévoit pas les conditions de desserte TC interne ou depuis le bassin de vie proche. Cela ne veut pas dire que ces dessertes ne peuvent être mises en place si les conditions sont demain réunies, ce qui n'est pas le cas à ce jour :

- les lignes de desserte rapide ne sont pas opérationnelles et se mettront en œuvre progressivement au fur et à mesure de l'évolution démographique des polarités, c'est à dire de l'augmentation conséquente des usagers potentiels (seuil de 10 000 habitants communément admis pour déploiement optimal) ;
- l'adaptation des dessertes des polarités et des communes (qui existent déjà à travers les réseaux du conseil général et d'ALM) évolueront au fur et à mesure du développement et s'adapteront aux besoins ;



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels

(février – mars 2010)

- Dans l'intervalle, des adaptations de réseau interviennent (reprise du réseau ALM dans la perspective de la première ligne de tramway qui s'accompagne également d'adaptations des lignes) et interviendront ;
- Des expérimentations pourront voir le jour sans que le DOG ne fixe définitivement des tracés ou des modes (bus ou navettes ou taxis à la demande...).

Le DOG prévoit donc les orientations et impose les conditions de base à réunir : desserte express, organisation de la multi modalité (P+R, stationnement vélo, articulation des réseaux pour faciliter les connexions entre lignes ...). Les politiques publiques des AOT et les documents cadre (PDU, Schéma Anjou Bus ...) préciseront les tracés, les modes, les conditions de fonctionnement au fur et à mesure de la mise en œuvre du projet de développement territorial.



Réfléchir à un nouveau mode de desserte du territoire (pôle d'échange unique = gare d'Angers) en proposant des voies circulaires (autour du pôle urbain dense, entre les polarités et entre les périphéries).

Les conditions ne sont pas réunies pour proposer de tels services (peut-être dans un SCoT 2 !) : Potentiel démographique à desservir sur ces axes insuffisants, équilibrage des pôles d'emplois sur le territoire non effectif – le cœur dense reste et de loin le premier pôle d'emploi du territoire avec environ 85% des emplois de l'aire urbaine sur la première couronne, ...

La aussi, le SCoT se fixe pour objectif de prescrire les conditions favorables à une offre redéployée :

- à court terme, interconnexion facilitée et pôle multimodaux répartis sur le territoire
- à moyen terme, expérimentations
- à long terme, organisation urbaine rendant possible des services circulaires (concentration du développement sur le pôle métropolitain et les polarités, augmentation significative de la population sur ces territoires, rééquilibrage géographique des zones d'activités économiques sur le territoire, densité renforcée dans les polarités...)



Inscrire clairement le réseau TC structurant (lignes structurantes du pôle métropolitain et desserte express des polarités), dont la deuxième ligne de tramway

Cette attente est justifiée dans la mesure où ce réseau participe à la déclinaison territoriale du projet urbain (zones urbaines à densité renforcée, sites tertiaires majeurs...) et donc à la lisibilité de ce projet.

3 éléments sont toutefois à prendre en compte :

- le SCoT doit conserver une souplesse et permettre l'adaptation à des évolutions aujourd'hui non identifiées. L'inscription de tracés nécessiterait la mise en révision du SCoT à chaque adaptation de réseau. Le choix fait est donc celui de l'inscription des

projets via l'affichage des terminus optimum de lignes (Origine/destination). Cela contraint le réseau à desservir ces territoires (communes du pôle métropolitain, cœur de polarité...), tout en laissant une souplesse dans le choix et l'adaptation des tracés.

- la mise en œuvre du projet territorial (nouvelle offre économique, développement résidentiel) imposera d'ici à quelques années la refonte du schéma des transports collectifs pour desservir au mieux les populations ;

- La deuxième ligne est théoriquement connue puisqu'elle se superpose à l'une des lignes structurante inscrite dans le DOG correspondra. Les études comparatives entre les potentiels Habitants/emplois/services des demies lignes de TC 5Beaucouzé, Ponts de Cé, Trélazé, St Barthélémy et Monplaisir – Parc des expositions) sont en voie d'achèvement. D'ores et déjà, elles flèchent 2 demies lignes au départ de la gare d'Angers comme étant apte à recevoir un équipement de transport en commun en site propre (Gare/Beaucouzé et Gare/Monplaisir avec extension Provins et parc des expositions).

2.5 DEVELOPPER LES AUTRES MODES ALTERNATIFS : FERRES ET FLUVIAL



Quid de nouvelles lignes ferrées ?

Il n'y a pas de projet de ce type, qui relève d'ailleurs de RFF. Cependant, la valorisation de l'étoile ferroviaire existants est prévue (desserte Trélazé, aménagements gares, maintien des emprises ferrées ...).

2.6 FAVORISER LA CIRCULATION DES PIETONS ET DES CYCLISTES



A quand de véritables pistes cyclables ?

Des progrès sont en cours comme à Mayenne-Capucins. Mais ces investissements doivent s'accompagner de changements de comportements notamment sur la façon dont on partage la chaussée. Il nous faut travailler sur des itinéraires en tissu existant, de façon réaliste (tout n'est pas possible techniquement : des rues ne permettent pas de faire une voie différenciée par exemple) et en intégrant les évolutions de comportement.

Globalement, il faut bien lier les approches techniques et d'investissement sur la question des déplacements, mais il faut aussi et surtout jouer sur les évolutions de comportements et les susciter, les accompagner... C'est aussi ça une politique de déplacement.



Attention à ne pas faire des itinéraires avec bus et vélos sur la même voirie.



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels

(février – mars 2010)

2.7 ADAPTER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT



Il faut densifier les zones urbaines et « externaliser » les parkings.



Quid d'une place pour les véhicules électriques ?

Ceci ne relève pas du SCoT.

Synthèse du groupe de travail « Développement économique » 17 mars 2010

1- LES PARTICIPANTS

Syndicat des propriétaires forestiers et Centre Régional Propriété Forestières	Monsieur	Patrice	MULLER
ASEPS	Monsieur	Ollivier	TURPAULT
ASEPS	Monsieur	Louis	VINCENT
Sauvegarde de l'Anjou	Monsieur	Yves	LEPAGE
ANPCEN	Monsieur	Paul	BLU
UD CSF 49	Monsieur	Jean-Louis	VAN DEN HEUVEL
Sémaphores	Monsieur	Manuel	NARDIN
SMRA	Madame	Géraldine	DELOURMEL
SMRA / Communauté de Communes Loire Aubance	Monsieur	Robert	GAUTIER
Angers Loire Métropole	Monsieur	Daniel	LOISEAU



Pour signaler qu'il y a accord sur la proposition du DOG, voire même renforcement de la proposition.



Pour alerter le lecteur sur le fait qu'il y a une proposition de reformulation, une critique, une suggestion complémentaire d'amélioration... sur le thème.

2 - SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

2.1 DÉVELOPPER LES FONCTIONS ET ÉQUIPEMENTS METROPOLITAINS



Sur la zone économique « embranchable » de 40 ha, la vocation actuelle est agricole. Il s'agit de la préserver sur le territoire. Par ailleurs cette zone ne peut être aménagée à d'autres fins que celle de zone économique embranchée fer. L'inquiétude manifestée par les participants amène à préciser que la vocation agricole demeurera.



A propos des zones agricoles réservées, un participant souligne qu'il ne faut pas oublier la forêt, et que le terme espace forestier serait à rajouter.

2.2 FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI



Dans une logique de demande d'indicateurs de suivi des résultats du SCoT (déjà l'objet de remarques lors de précédentes rencontres), les participants soulignent le **besoin de « veille » sur le lien entre superficie dédiée à l'activité économique et le nombre d'emplois**. Il s'agit aussi dans ce cadre, de bien considérer que les différents types d'activités ne sont pas autant « efficient » les uns que les autres.

2.2.1 - QUELS ESPACES POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ ?



Forte interrogation sur la « tâche grise » incluse dans la carte des orientations d'aménagement du DOG. Il s'en dégage l'impression que des terres agricoles et forestières vont être utilisées par le développement économique et l'implantation d'activités.

Il est précisé que cette « tâche grise » est en fait la tâche urbaine : espaces bâtis et en cours d'urbanisation. En dépit des objectifs en matière de densité et de renouvellement urbain, le développement se traduira aussi par des extensions.

Les projets de développement économique inquiètent, peu précis, alors que le SCoT identifie bien que des potentiels pour assurer la fonction métropolitaine. D'autres participants indiquent qu'il faut se laisser des marges de manœuvre suffisantes pour assurer le développement du territoire.

Les principes de localisation sont définis sans les plans de références.

La « jauge » de 400 ha dans les polarités pour les activités industrielles/logistiques permet de prévoir 10-15 ans de réserve.

Il n'y aura que peu d'ha en plus sur le pôle métropolitain.

Et il est rappelé qu'un suivi triennal du SCoT permettra de suivre cette « jauge ».

2.2.2 - LE LIEN TRANSPORT/ACTIVITE AU CŒUR DES DEBATS



L'approche sur les polarités ne pose pas de difficultés. Idem sur le maintien des sites d'activités « embranchés fer ». Les participants s'interrogent cependant sur l'impact du désengorgement des opérateurs de fret ferroviaire.



La problématique de la **desserte en TC des zones d'activités**, avec les risques de rupture de charge est soulignée. Ne faudrait-il pas définir un seuil de nombre d'emplois à partir duquel une desserte de qualité en TC est assurée ? Ne faut-il pas encourager les PDE ?

A ce sujet, il est précisé que les pôles d'activités ont été définis en proximité avec les secteurs de développement principaux (polarités) pour contribuer à la maîtrise des déplacements. Les différentes vocations ont été prises en compte (tertiaire : concentration d'usagers à des horaires précis, alors que la logistique par exemple l'est moins : faible concentration d'emplois aux horaires variés et décalés). Le DOG dans sa version actuelle, indique que la desserte TC sera étudiée pour les grandes zones, particulièrement dans celles denses en emploi.



Toujours sur le lien TC/activités, les participants soulignent son importance pour permettre l'insertion des actifs les moins autonomes en matière de déplacement. Risques et nuisances



Des **zones logistiques** de redistribution sont à prévoir pour ventiler les livraisons de marchandises et limiter l'intrusion des poids lourds dans les villes.



Le SCoT ne donne pas de règles sur les **risques et les nuisances** liées aux activités ?

Sur ce point précis, il est expliqué qu'il faut bien distinguer les risques des nuisances. Pour les risques, le SCoT reprend la législation. Pour les nuisances, il faut encourager leur traitement, mais c'est autant au niveau de l'entreprise que cela se joue que de l'aménagement et de la localisation des zones.

2.2.3 - ARTISANAT

Sur la question des **activités artisanales**, il est précisé que les sites pour les communes seront de 5 ha maximum (divisé en petites parcelles).



Il est demandé s'il ne serait pas envisageable de définir une « enveloppe » dédiée à l'artisanat et suivre sa consommation au long du SCoT.

Il est indiqué que cette approche est difficile pour l'artisanat qui est à considérer comme une activité de proximité (donc peu de sens à suivre au niveau global). Pour autant, la question doit être étudiée.

2.2.4 - ACTIVITES AGRICOLES



Il faut que la coupure entre le pôle métropolitain et les autres polarités soit pérenne, en particulier quand il y a de très faibles espaces.

Il est précisé qu'il sera interdit d'urbaniser dans ces zones.



Les participants soulignent que le DOG parle « d'espaces de transition », et que ce terme ne donne pas vraiment l'assurance de la pérennité...

C'est une sémantique malheureuse. Il est suggéré de remplacer par « espace de protection ».



Les espaces forestiers sont importants à préserver. Un participant estime ainsi que sur 12 500 ha de bois, on peut considérer 5 à 7 000 ha de production. Le bois n'est pas qu'une filière énergétique, c'est à considérer comme une filière économique à part entière.

Il sera précisé ce qui relève du végétal, du forestier, de l'élevage...

2.3 ORGANISER L'OFFRE COMMERCIALE



Pour la notion de pôle thématique à fort rayonnement, quid de la desserte en TC ?

Leur desserte est prévue « à terme » dans la version actuelle du SCoT.

Synthèse du groupe de travail « Habitat, équipements et services » du 10 mars 2010

1- LES PARTICIPANTS

Anjou Insertion Habitat	Madame	Monique	GORGUES
ASEPS	Monsieur	Ollivier	TURPAULT
ASEPS	Monsieur	Louis	VINCENT
ASEPS	Monsieur	Christian	BRULE
Association des Boulevards Sud	Monsieur	Raymond	DESGRANGES
Association des Boulevards Sud	Monsieur	Louis	TUDOUX
ANPCEN	Monsieur	Paul	BLU
Union des Maisons Françaises	Monsieur	Olivier	POCHOLLE
CLH	Monsieur		ROSSIGNOL
UNPI 49	Madame	TILLEAU	Gwénola
SVA	Monsieur	Yves	LEPAGE
Sémaphores	Monsieur		RITTER
SMRA	Monsieur	Jean-Claude	CHUPIN
SMRA	Monsieur	Marc	GOUA
SMRA	Madame	Géraldine	DELOURMEL
Angers Loire Métropole	Monsieur	Jean-Marc	VERCHERE
AURA	Madame	Nathalie	MONTOT
Angers Loire Métropole	Mademoiselle	Stéphanie	BRAUD



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels

(février – mars 2010)



Pour signaler qu'il y a accord sur la proposition de la plateforme du DOG, voire même renforcement de la proposition.



Pour alerter le lecteur sur le fait qu'il y a une proposition de reformulation, une critique, une suggestion complémentaire d'amélioration... sur le thème.

2- SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

2.1 AUGMENTER LE VOLUME GLOBAL DE PRODUCTION



Au niveau de l'évolution démographique envisagée, les objectifs ne sont-ils pas trop ambitieux ?

Il est rappelé les points suivants :

- Nécessité de mettre l'évolution de la population globale en regard avec l'augmentation du nombre de ménages.
- La population croît moins vite que le nombre des ménages, ce qui suppose un nombre plus important de logements à population égale.
- La construction neuve a été plus élevée que la variation du parc de logements, ce qui traduit des démolitions, des transformations d'usage (par ex. logements en locaux d'activités), ... Sur cette période de 5 ans, plus de 1000 logements neufs, soit 217 par an, ont servi à compenser ces phénomènes.
- Le papy boom impose un **renouvellement des actifs présents** sur le territoire qui devront se loger (logement à construire pour accueillir la population arrivante) alors que :
 - Les actifs en retraite restent de plus en plus longtemps dans leurs logements
 - L'allongement de la durée de vie et de l'autonomie plus longues des seniors nécessite un parc adapté



Au niveau des objectifs de production :

- Le lien avec le développement économique en parallèle de l'habitat a été souligné. Il est indispensable. Pour accueillir de nouveaux actifs, il faut des logements...
- Quid de l'après plan de relance : la production de la promotion privée qui a ralenti en 2008/2009 (de 1 800-2 200 en 2006/2007 à 1 400 en 2008) est actuellement soutenue par ce dernier : pour les investisseurs (Scellier) et pour l'accès sociale (Pass foncier). Le marché est artificiellement dopé.
- L'inadéquation de l'offre (petites surfaces dans Angers) avec la demande a été rappelée. Le Scellier va encore accentuer cette situation.
- Le marché des transactions dans l'ancien compte aussi : effondrement constaté en 2009 des marchés en 2, 3 et 4^{ème} main.

Ces éléments, doivent être pris en compte. Pour autant, les besoins locaux demeurent :

- 11 500 demandeurs de logements sociaux sur l'aire urbaine au 1 janvier 2009

- *Le niveau de vacance reste relativement faible (4% sur l'aire urbaine variant de 2,7% sur la première couronne à 4,6% en troisième couronne). Ce niveau est faible comparé aux territoires de référence (5% sur le département et la région, 6,3% au niveau national). Cette faiblesse montre le manque de fluidité du marché du logement et l'existence de besoins.*
- *L'étalement urbain se poursuit : les ménages travaillant sur le territoire de l'agglomération vont habiter au-delà des frontières du Pays ce qui tend à mettre en lumière un besoin de logement notamment à prix accessible non satisfait sur notre territoire.*
- *La crise accroît le besoin de logement à coût maîtrisé (en locatif ou en accession). Hors, à environ 10 € le m² (sources : CLAMEUR, FONCIA, GESTRIM), le loyer moyen sur l'aire urbaine reste élevé en 2008 et ne permet pas toujours aux ménages d'accéder à ce type de logement. Elle accroît la pression sur les logements à loyer maîtrisé.*



Question sur le niveau de vacance : y a-t-il un levier sur ces logements ?

5 680 logements vacants sur le pays en 2006

- *Sur le territoire d'ALM, la diminution de la livraison de logements neufs entre 2000 et 2002 a contribué à limiter la vacance ;*
- *Sur les autres territoires, la progression des logements vacants est liée à la mise sur le marché de logements neufs non occupés au moment du recensement et à la désaffectation pour les logements les moins confortables ;*
- *La vacance, qui reste moins forte sur le Pays que dans les territoires de comparaison, est liée à au moins 2 phénomènes : le niveau qualitatif des logements et le niveau des loyers qui dans le privé reste élevé (environ 10 € sur le Pays).*

2.2 REPARTITION DE L'OFFRE NEUVE



Validation des participants. L'explication des choix a été réitérée. La nécessité de moins consommer de foncier pour préserver les espaces agricoles est essentielle.

2.3 DIVERSITE DE L'OFFRE NEUVE



Plusieurs questions sur le logement pour les handicapés et les personnes vieillissantes :

- Il est nécessaire de ne pas « ghettoiser » ces publics. Il a été rappelé suite à une remarque que les emplacements réservés mentionnés dans le DOG sont prévus uniquement pour les structures particulières médicalisées (de type EHPAD...).



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels

(février – mars 2010)

- Rappel des chiffres : 8 millions d'handicapés pour 66 millions d'habitants, soit plus de 12%.
- Le DOG ne mentionne que les logements adaptés. Il serait préférable de parler de logements adaptables. La loi parle de logements adaptables pour ceux qui sont destinés à la location.
- Le surcoût de construction a fait débat. Ils sont estimés à minima de 4% et très liés à l'augmentation des superficies nécessaires pour ces logements.
- Problème des propriétaires occupants vieillissants qui ne se projettent pas dans l'avenir : l'anticipation est dès lors compliquée.
- La dernière question traitait de la réponse à apporter aux ménages cumulant les difficultés (financières, de comportement, psychiques) : il faut réfléchir dès la conception des logements à laisser la possibilité à plus d'indépendance pour laisser des libertés dans les modes de vie. En parallèle, l'accompagnement social est obligatoire pour ces ménages.

Le rappel de la loi sur le handicap dans le SCoT est indispensable. Ce sera en effet le cas en introduction du DOG.

2.4 REINVESTIR L'EXISTANT : LE RENOUVELLEMENT URBAIN



Plusieurs remarques ont émergé sur cette thématique :

- *Le travail d'inventaire du patrimoine est une bonne base de travail, en grande partie réalisé sur la ville d'Angers. Pourquoi ne pas continuer cette démarche d'inventaire dans le cadre des PLU sur l'ensemble des communes.*
- *Cette suggestion sera étudiée.*

2.5 LES DENSITES PRECONISEES POUR MAITRISER LES EXTENSIONS URBAINES



Une question sur le calcul des densités proposées :

- Exemple cité : sur 1 ha, en moyenne la voirie prend 20%. Reste 8 000 m², soient des parcelles moyennes de 400 m² pour une densité de 20 logements à l'ha.

Ce calcul est approximativement exact mais on parle de moyenne. La taille des parcelles peut varier en fonction de la diversité des formes urbaines sur l'ensemble de l'opération. Le Grenelle va de toute façon dans le sens d'une réduction de la consommation foncière.

- Problème de la disponibilité du foncier : le projet n'organise-t-il pas la rareté du foncier ?

Le projet propose un usage plus raisonné du foncier, qui est un bien rare. Il n'organise pas la pénurie foncière puisqu'il fixe un nombre de logements et autorise la mise à disposition du foncier correspondant dans le cadre des règles d'urbanisation définies.

2.6 LES DENSITES PRECONISEES POUR MAITRISER LES EXTENSIONS URBAINES



Désaccord sur les 2/3 de logements collectifs sur le pôle métropolitain. L'individuel groupé peut être tout aussi dense que le collectif (exemple d'un projet sur la commune de Meaux où des barres ont été démolies et de l'individuel dense reconstruit). Pourquoi ne pas mettre « formes urbaines denses » à la place pour ne pas exclure l'individuel dense.

- *Cette préconisation relative au collectif ne vaut que pour le Pôle Métropolitain, l'objectif est réaliste (collectif = 73% de la production récente sur ce même territoire). Sur les autres territoires, l'objectif est de 20% en collectifs et intermédiaires, ce qui laisse place à toutes les innovations en matière d'individuel dense.*
- *Le collectif est aussi une réponse à une meilleure mixité, car il répond à des besoins spécifiques (exemple des personnes âgées qui retournent vers le pôle urbain). Il s'agit de faire la ville pour tous, sans ségrégation, afin de faire vivre les équipements et améliorer les parcours résidentiels.*

2.7 PRINCIPES DE GESTION DURABLE



Validation des participants. Il est souhaitable de mieux faire apparaître l'importance entre localisation de l'emploi et localisation de l'habitat afin de limiter les déplacements domicile-travail. Les coupures d'urbanisation sont aussi essentielles à maintenir comme cela est indiqué dans le DOG.



Le Grenelle s'impose sur l'ensemble de ces thématiques. Il faut bien positionner ce texte à l'intérieur du document SCoT.

Synthèse du groupe de travail « Paysage et environnement » du 24 mars 2010

1- LES PARTICIPANTS

ASEPS	Monsieur	Gérard	GAILLY
ASEPS	Monsieur	Christian	BRULE
Sauvegarde de l'Anjou	Madame	Florence	DENIS-PASQUIER
LPO Anjou	Monsieur	Gilles	MOURGAUD
EDEN	Monsieur	Laurent	TERTRAIS
Association Camp de César	Monsieur	Jacques	DAVID
PNR Loire Anjou Touraine	Monsieur	Michel	MATTEI
Amis du Petit Anjou	Monsieur	Gérard	DEZAIRE
Le Lagon	Madame	Malika	BOURIOURE
Fédération de Pêche	Monsieur	Yann	NICOLAS
Chambre d'Agriculture	Monsieur	Jacques	JAULIN
Sémaphores	Madame	Mathilde	SAVOYE
Atelier des Aménités	Madame	Emmanuelle	CAILLARD
SMRA	Madame	Géraldine	DELOURMEL
Angers Loire Métropole	Monsieur	Jean-Marc	VERCHERE
AURA	Madame	Valérie	BRUNET



Pour signaler qu'il y a accord sur la proposition du DOG, voire même renforcement de la proposition.



Pour alerter le lecteur sur le fait qu'il y a une proposition de reformulation, une critique, une suggestion complémentaire d'amélioration... sur le thème.

2- SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

2.1 FAVORISER LE MAINTIEN DE LA BIODIVERSITÉ



Nécessaire définition du terme « mesures compensatoires », qui devrait être développée afin d'éviter les confusions récurrentes : mesures compensatoires / mesures d'évitement / mesures de conservation. Ces mesures compensatoires doivent concerner la biodiversité MAIS AUSSI le paysage.



Les associations souhaitent que soit spécifié la nécessité d'opter systématiquement pour le scénario d'aménagement le moins impactant sur la biodiversité.



Les associations souhaitent que soit reformulée l'intention d'intégrer les liaisons douces à la trame verte et bleue, afin que la sensibilité des milieux prévale à l'opportunité de création de telles installations.



Les associations alertent sur l'impact fort des cheminements doux EXISTANTS (« autoroute à vélos »), qui doivent être minimisés avant d'envisager créer de NOUVEAUX cheminements.

Il est rappelé que, pour le moment, la cartographie des liaisons douces s'en tient à l'existant.



Des interrogations se font sur La Loire et sa vocation. Elle est d'abord écologique pour les associations de sauvegarde, qui considèrent que son accessibilité touristique doit être limitée et conditionnée par la sensibilité des milieux.

Le SCoT n'est pas forcément l'échelle pertinente pour déterminer précisément les lieux d'accès au fleuve et ses abords destinés aux activités de découverte/loisirs/tourisme.



Si l'approche « trame verte et bleue » est considérée comme pertinente par tous, se pose la question des différences de sensibilité des milieux à l'intérieur de la trame, à une échelle plus fine.

Il est ici souligné que le SCoT peut recommander des usages ou pratiques compatibles avec la vocation biologique de la Trame. Pour autant, imposer de nouvelles pratiques notamment agricoles n'est pas possible dans un SCoT. Par ailleurs, la trame sera déclinée plus finement dans les PLU, le cas échéant complétée, notamment en milieu urbain.

2.2 VALORISER LES PAYSAGES REMARQUABLES ET PRENDRE EN COMPTE LES DIFFERENTES ENTITES



Les associations s'interrogent sur les problèmes d'emboîtement d'échelles.

2.3 PRESERVER LES ESPACES AGRICOLES



Il y a consensus sur la nécessaire maîtrise des extensions urbaines et l'intérêt de l'approche développée dans le DOG pour atteindre cet objectif. La Chambre d'Agriculture confirme sa satisfaction de voir les espaces agricoles protégés à travers l'approche spatiale développée (limite/coupeure d'urbanisation) et se félicite des engagements pris et de l'ambition affichée du SCoT.



Il y a consensus sur la nécessaire étude précise des circuits agricoles, qui conditionnent la viabilité de l'activité (en particulier de l'élevage) sur le territoire.

2.4 AFFIRMER DES LIMITES PAYSAGERES DE DEVELOPPEMENT ET GARANTIR LA LISIBILITE DES PAYSAGES



La locution « espaces de transition » doit être définie, développée ou remplacée (coupures d'urbanisation ?).

La formule sera revue.



Il y a cohérence totale entre l'approche développée dans le SCoT et celle du PNR sur la sauvegarde des limites de l'urbanisation et la limitation de l'urbanisation des hameaux dans l'enveloppe urbaine.

2.5 DEVELOPPER L'ACCES AUX PAYSAGES ET A LA NATURE



Les associations souhaitent que les aménagements vélos soient le plus légers possibles, afin d'éviter de créer des « autoroutes à vélos » qui ont un impact très fort sur les milieux naturels et qui transposent des modes de fonctionnement/comportements urbains, inadaptés. Les pistes cyclables bitumées entraînent par exemple une coupure franche des continuités écologiques et entraînent des risques pour les autres usagers (piétons...), liés aux vitesses excessives.

2.6 FAVORISER L'INSERION PAYSAGERE DES NOUVELLES OPERATIONS



Les participants s'accordent sur la méthodologie adoptée par le SCoT de privilégier une approche « forme urbaine » plutôt qu' « architecture ».



Les associations souhaitent que le DOG fasse mention de la nécessité que les formes urbaines existantes et la richesse patrimoniale soit systématiquement prise en exemple / référence dans les projets d'urbanisation future.



Les associations souhaitent que le SCoT recommande la rédaction de Cahiers de Recommandations Architecturales dans les PLU et pour les opérations d'aménagement.



Les associations souhaitent que la recommandation « Les PLU pourront identifier des éléments paysagers remarquables devant être protégés et intégrés aux opérations d'aménagement » soit muée en Préconisation -> « Les PLU **devront** identifier des éléments paysagers remarquables devant être protégés et intégrés aux opérations d'aménagement » puisque ceci est rendu obligatoire par la Loi Paysage.

2.7 INTEGRER DES PRINCIPES DE GESTION DURABLE



Les associations notent que la « gestion optimisée des eaux pluviales » doit être explicitée. Des contre-exemples sur le territoire incitent à la prudence, même si cela est une louable intention sur le principe.

2.8 VALORISER LA NATURE DANS LA VILLE



Les associations proposent que soit incluse la recommandation « Des dispositifs d'accueil des oiseaux et des mammifères devront être intégrés dès la conception des constructions et des aménagements ».



Les associations proposent que la recommandation « Gestion des espaces publics qui favorisent la biodiversité » soit complétée pour intégrer cette dimension dès la création des espaces publics (par exemple via un travail sur la palette végétale). Plus largement, il est souhaité que la biodiversité soit prise en compte systématiquement dans les aménagements, de leur conception à leur gestion.



Synthèse des ateliers avec les associations et les professionnels

(février – mars 2010)

2.9 GESTION DES EAUX



Le DOG devra se mettre en cohérence avec le nouveau SDAGE, en particulier sur le volet « zones humides ».

2.10 GESTION DE L'ÉNERGIE, DES DÉCHETS ET DES MATÉRIEAUX



Il semblerait utile d'ajouter une recommandation relative à la ré-utilisation des matériaux issus de la déconstruction pour la reconstruction/l'aménagement.



Il semble utile que le SCoT concoure à une meilleure structuration des filières d'énergies renouvelables, en particulier de la biomasse / bois, filière qui sera très sollicitée sur le territoire dans les années à venir.