

Veuillez noter notre nouvelle adresse courriel : contact@sauvegarde-anjou.org

Angers le 26 avril 2011

AVIS SUR LE PROJET DE SCOT DU PAYS LOIRE ANGERS
SOU MIS A L'ENQUÊTE PUBLIQUE

DEPOSE AUPRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Sauvegarde de l'Anjou, fédération départementale des associations de protection et de l'environnement agréée en matière d'environnement et d'urbanisme pour le Maine-et-Loire, a participé à la concertation qui a précédé l'arrêt de projet de SCOT du Pays Loire Angers.

Si un certain nombre de ses remarques ont été prises en compte dans la rédaction de ce SCOT, d'autres choix d'aménagement du territoire discutables ont été maintenus et les dispositions favorables à l'environnement ne bénéficient pas toujours du statut de prescriptions, nécessaire pour assurer leur efficacité à moyen terme.

Or, pour l'ONU, deux fléaux menacent l'humanité : le réchauffement climatique et l'effondrement de la biodiversité (voir les fiches en annexe). Le SCOT doit participer à restreindre les émissions de gaz à effet de serre, en cohérence avec les plans climat énergie territoriaux en cours de finalisation. Il doit également participer à la préservation de la biodiversité, en cohérence avec les agendas 21 mis en œuvre dans le Pays.

La Sauvegarde de l'Anjou renouvelle les demandes d'adaptation du document, déjà exprimées dans son avis joint au dossier d'enquête, mais qu'elle considère essentielles pour pouvoir mettre concrètement en œuvre les principes du développement durable sur le territoire du pays d'Angers :

- le SCOT ne propose pas d'orientation stratégique forte dans le domaine des déplacements. Les transports en commun et les modes doux doivent être nettement privilégiés, en réduisant notamment la place laissée à la voiture, de manière à



- s'adapter aux besoins actuels et futurs de déplacements dans le pays d'Angers.
- Le SCOT instaure une armature verte et bleue, mais n'est pas assez volontaire dans la mise en place d'une trame écologique, ou trame verte et bleue, en tant qu'outil d'aménagement du territoire, permettant de préserver la biodiversité en danger.
 - La protection des paysages emblématiques et du patrimoine bâti méritent mieux que quelques recommandations.
 - Le maintien d'une agriculture de proximité suppose de préserver des coupures d'urbanisation strictes entre les polarités, de préserver les activités agricoles existantes et de favoriser l'insertion de nouvelles activités liées à une agriculture multifonctionnelle (circuits courts, agriculture périurbaine, déclinaison plus ambitieuse de la Charte foncière de l'Anjou...)
 - Les projets de quartiers nouveaux et de rénovation des quartiers existants doivent être résolument fondés sur les principes du développement durable (éco-quartiers).
 - Le suivi des grands objectifs du projet doit être fait à partir d'un état zéro et d'indicateurs dédiés qui ne figurent pas dans le dossier soumis à enquête.

Les observations, ci-après, explicitent en détail ces demandes.

Nous avons constaté que nombre d'entre elles sont également développées dans l'avis des services de l'Etat et celui de l'autorité environnementale, ainsi que dans les avis des autres personnes publiques associées.

LES DEPLACEMENTS

Nous avons relevé que l'autorité environnementale juge que le document est insuffisamment détaillé sur cette thématique.

Le SCOT doit donner des orientations stratégiques et des priorités en matière de déplacements, ce qu'il ne fait pas. Il est particulièrement regrettable que la concertation, avec un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public, n'ait pas eu lieu préalablement à cette enquête publique. Les éléments d'analyses les plus élémentaires et l'évaluation obligatoire du plan de déplacements urbains ne sont pas aujourd'hui portés à la connaissance du public pour lui permettre d'apprécier la pertinence des choix opérés, du point de vue de l'environnement, de l'aménagement durable du territoire comme de la bonne utilisation des finances publiques.

La Sauvegarde de l'Anjou demande que soient privilégiés les transports en commun et les modes doux de déplacement, ce qui passe par une réduction effective et programmée de la place laissée à la voiture.

La construction, éventuellement par demi-lignes, de nouvelles liaisons par tramway bien articulée avec les liaisons ferroviaires existantes ou en (tram-train) permettraient de conforter progressivement un réseau performant de transport en commun en site propre, en programment

L'amélioration des déplacements en réduisant l'usage de la voiture particulière, doit être envisagée en agrandissant progressivement le périmètre de transports urbains, pour couvrir l'aire urbaine au sens de l'INSEE. Il s'agit de prendre en compte, en cohérence avec les SCOT voisins et avec la politique du conseil général en matière de déplacements, les communes dont au moins 40% des actifs travaillent dans la partie agglomérée, communes



qui sont au nombre de 89.

Aujourd'hui, tout projet impactant fortement l'environnement urbain doit faire la preuve qu'il n'était pas possible de faire autrement, l'article 1er de loi Grenelle 1 imposant de « privilégier les solutions les plus respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable ». Il n'est pas acceptable que le SCOT propose un « principe de liaison sud », sans évaluation globale, préalable et concertée des besoins de déplacement. Nous émettons une réserve formelle sur ce point.

Si la nécessité d'un contournement de Seiches sur le Loir peut paraître évidente, en revanche, des différentes options possibles, le SCOT semble présenter celle qui est la plus préjudiciable à l'environnement et au patrimoine.

Notre position est confortée par l'avis du Conseil Général et par celui de l'autorité environnementale : « *des projets routiers sont identifiés dans les schémas de référence (contournement routier de Seiches sur le Loir, petite rocade ...). L'intégration de ces projets dans le SCOT aurait dû conduire le SMRA à analyser leur incidence sur l'environnement avec un niveau de précision en adéquation avec l'état d'avancement des études conduites par les porteurs de projet et l'importance des impacts potentiels.* ». L'annulation récente du PLU Centre sur ce motif aurait pourtant du faire œuvre pédagogique sur ce point particulièrement sensible du territoire angevin !

Pour les mêmes raisons, nous nous opposons, au principe de réserves foncières anticipées pour permettre les infrastructures listées, sans étude d'impact préalable et sans précaution, notamment au regard de la trame verte et bleue et de la cohérence de la politique locale de déplacements. Dans l'attente, nous demandons le maintien de la coupure verte existante au sud d'Angers (zone naturelle protégée avec espaces boisés classés).

La recommandation demandant de « favoriser le rabattement vers les gares du territoire par l'aménagement de liaisons douces, de parkings ou de navettes » devrait figurer dans les prescriptions.

Les études concernant la re-localisation des gares ou leur ouverture doivent préciser les connexions avec le réseau de transport en commun de l'agglomération. Il pourrait être ainsi intéressant :

- de positionner la nouvelle gare d'Écouflant (TER vers Angers, Tiercé, Sablé, Le Mans...) au croisement de la future ligne 2 de tramway (liaison avec centre ville),
- et de créer une ligne de bus combinant des fonctions de liaison périphérique et de rabattement, avec la création d'une opération de densification urbaine associant logements, équipements publics et activités économiques

La prescription relative au stationnement des vélos mériterait d'être complétée par l'obligation faite aux PLU de prévoir une réglementation relative à la mise en place de garages à vélos adaptés et équipés pour toute construction de locaux résidentiels collectifs.



L'ENVIRONNEMENT

La trame verte et bleue doit être conçue comme un véritable projet d'aménagement du territoire, qui permettra de créer des continuités territoriales, pour reconnecter les populations animales et végétales et permettre leur redistribution géographique dans un contexte de changement climatique.

Il ne s'agit pas de viser uniquement les espèces exceptionnelles mais d'intégrer l'ensemble des espèces ordinaires. Les schémas de référence doivent être conçus dans ce sens. Les conflits avec les aménagements, les infrastructures ou l'urbanisation doivent être traités, en favorisant les liaisons écologiques.

Il conviendrait, dans ces documents (prescriptions) de s'appuyer sur la valeur agronomique des sols, et/ou sur l'enjeu du maintien ou de la restauration de couloirs écologiques pour la circulation de toutes les espèces animales et végétales.

Parmi ces coupures, certaines sont stratégiques (sud ouest du Pays, nord-est, ouest et est de l'agglomération). Elles sont affirmées dans le schéma des orientations générales d'organisation de l'espace. Mais dans le détail, certains projets d'extension urbaine (Bouchemaine, Beaucouzé, St Jean de Linières, St Sylvain d'Anjou, St Barthélemy ...) les remettent en cause de manière diffuse.

L'autorité environnementale regrette que « *la traduction graphique des principes et orientations et certaines prescriptions rendent possible des divergences et ambiguïtés (notamment en terme d'extensions de l'urbanisation qui semblent permises voire envisagées – représentation par les flèches – et peuvent venir en contradiction avec des objectifs de délimitation de coupures...* » (p. 4) et que « *compte tenu de la sémiologie graphique et de l'échelle, les schémas de référence rendent possibles des projets qui pourraient potentiellement engendrer des impacts forts sans que l'on puisse pleinement en appréhender les conséquences ; Il conviendra d'être vigilants sur les projets qui pourraient toucher des espaces sensibles.* » (p. 6).

De la même manière, la Chambre d'Agriculture souligne que « *les termes utilisés manquent de précision pour permettre une réelle maîtrise des extensions, et à terme une évaluation* ».

Pour prendre quelques exemples :

- le projet d'urbanisation de la zone de l'étang à Bouchemaine entre en conflit avec une liaison écologique stratégique pour la constitution d'une trame verte et bleue du Pays. Il présente par ailleurs l'inconvénient d'aller construire de l'autre côté de la route départementale, mettant en danger potentiel tous les habitants, et notamment les enfants, qui voudront se rendre dans le centre de Bouchemaine.
- Les extensions d'urbanisation prévues entre Beaucouzé et Saint Jean de Linières laissent un espace trop réduit aux zones naturelles.
- Le développement urbain complémentaire prévu à l'ouest de Mur Erigné à proximité de l'Aubance limite la liaison naturelle rive droite de cette rivière. Il est nécessaire de restituer une bande de largeur suffisante entre le front d'urbanisation et la berge de la rivière et de (re)constituer un espace naturel végétalisé dans cette bande.
- Entre Beaucouzé et le nord de Bouchemaine (Pruniers), il faut prévoir une coupure naturelle suffisante pour maintenir une liaison écologique entre le lac de Maine et le bocage de l'ouest du Pays. Il convient donc d'être très mesuré pour le



développement urbain complémentaire prévu dans ce secteur, et accompagner l'urbanisation par un aménagement écologique adapté de l'espace naturel.

- Le projet de zone d'activité des Hardouinières est adjacente à la liaison écologique prévue à l'est de l'agglomération, et rend celle-ci inefficace.
- La liaison écologique située à l'ouest de Corné aboutit sur un « front d'urbanisation » peu propice à sa continuité. Ce front devrait être établi nord-sud et non est-ouest, et plus à l'est au contact de l'urbanisation existante. Il faudrait vérifier si la zone inondable ne constituerait pas un meilleur vecteur pour la liaison écologique qu'un secteur qui comporte quelques constructions.

Le projet prescrit un classement en zonage A ou N des milieux naturels et trame verte et bleue. Comme le demande l'autorité environnementale, il convient d'ajouter, dans les prescriptions, que les zonages A ou N soient assorti d'un règlement spécifique, adapté à la sensibilité des milieux, avec le niveau de protection qui s'impose.

Les communes et communautés de communes devraient être invitées à compléter la trame verte et bleue du SCOT par une trame vert et bleue d'intérêt local. Pour ce faire il pourrait leur être recommandé de réaliser des atlas de biodiversité communaux, dans le cadre des diagnostics des plans locaux d'urbanisme.

La Sauvegarde de l'Anjou approuve les prescriptions concernant les noyaux complémentaires et les liaisons écologiques ainsi que la circulation des espèces dans les rivières. Mais il est également indispensable de prescrire que les abords des cours d'eau doivent être protégés de toute urbanisation sur une largeur suffisante pour conserver et développer des plantations continues isolant le cours d'eau du front d'urbanisation. La trame verte et la trame bleue doivent être confondues dans leurs fonctions le long des cours d'eau.

Les conflits entre trame verte et bleue (liaisons écologiques stratégiques repérées sur le plan) et projets d'urbanisation doivent au minima être gérés par l'aménagement d'un espace naturel public sur une largeur suffisante (celle-ci doit être la plus importante possible et ne peut descendre, ponctuellement, en dessous d'un minimum de 100 m de part et d'autre du cours d'eau, au niveau des points durs). Cet espace doit être végétalisé en continu (ripisylve, plantations et prairies naturelles) et relié au bocage rural adjacent. Dans ces espaces les zones humides pré-existantes doivent être préservées ou reconstituées, conformément à l'orientation du SDAGE Loire Bretagne.

La protection des zones humides sur l'ensemble du territoire doit faire l'objet de prescriptions claires et fermes, conformément aux orientations du SDAGE Loire Bretagne.

La volonté affirmée de créer une trame verte et bleue fonctionnelle suppose que le financement de ces aménagements soit envisagé dès le SCOT. Une intégration au moins partielle dans le bilan des opérations d'urbanisation, lorsque celles-ci sont adjacentes, doit être recommandée.

Enfin il faut que les continuités écologiques vers les territoires voisins du Pays Loire Angers, et leurs enjeux soient mentionnés, afin d'assurer une coordination avec la trame verte et bleue des autres Pays.



LES PAYSAGES

Pour l'essentiel, la protection des paysages fait l'objet de simples recommandations dont la plupart méritent d'être remontées en prescriptions.

"L'affirmation" des limites paysagères au développement urbain est laissée à l'initiative des documents d'urbanisme locaux, dans un objectif d'alternance entre espace urbain et espace rural. Il faut que le SCOT donne des prescriptions minimales pour encadrer la mise en œuvre effective de ces mesures et l'atteinte des objectifs visés sur l'ensemble du Pays.

Cela est d'autant plus important que l'on se trouve dans des espaces emblématiques tels que la vallée de la Loire, classée au patrimoine mondial des paysages par l'UNESCO, ou les basses vallées angevines. Il convient de se référer, à ce sujet, à l'avis des services de l'Etat (page 3).

Sur ce thème, l'autorité environnementale s'est aussi exprimée : *« s'agissant de la prise en compte des enjeux paysagers, le SCOT n'édicte que des recommandations. Il aurait été bienvenu, au moins de positionner en terme de prescriptions les orientations liées à la préservation de la vallée de la Loire. Ainsi dans un souci de maîtrise des paysages péri-urbains et des franges urbaines, la non urbanisation des points les plus hauts des coteaux, ainsi que la protection des boisements en haut de coteaux ou ligne de crête devraient relever de la prescription. »*

De même, il faut regretter la timidité du DOG pour l'intégration du respect du patrimoine bâti dans les politiques d'aménagement. Compte tenu des importants moyens cognitifs et inventaires existant localement (à statut régional, départemental ou municipal), le SCOT devrait a minima identifier les principaux espaces patrimoniaux du territoire et imposer des traitements paysagers particuliers ou l'élaboration d'un dispositif dédié (secteur sauvegardé, aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ...), permettant ainsi de respecter l'obligation d'assurer la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti. Ici encore, tous les enseignements liés aux motifs d'annulation du PLU Centre n'ont pas été tirés par les pouvoirs publics (voir lettre d'information n°2 de la Sauvegarde de l'Anjou).

L'AGRICULTURE :

La rédaction semble seulement orientée vers la préservation des activités agricoles. Il n'y a pas de vision stratégique des services que peut rendre une agriculture péri-urbaine. Ceci est particulièrement regrettable compte tenu des particularités du territoire de la région d'Angers

Le SCOT doit permettre d'imaginer le développement d'une agriculture péri-urbaine diversifiée, qui a à la fois besoin de main d'œuvre et peut faciliter des circuits courts de commercialisation (AMAP, cueillettes sur l'exploitation, fourniture des restaurants scolaires et d'entreprises...).

L'inscription des réserves foncières dédiées à l'agriculture biologique pour les zones péri-urbaines doit être notamment prévue.

Il faut préserver les espaces agricoles aménagés. Pour prendre un exemple, l'extension de la zone d'activité des Hardouinières est prévue sur des terres sur lesquelles a été



construit récemment, un système d'irrigation de 524 000 €, dont une bonne part de subventions publiques. Un tel investissement mérite d'être respecté alors que de jeunes agriculteurs sont soit installés, soit prêts à reprendre l'exploitation familiale. Ils ont besoin d'une assurance minimale d'au moins une vingtaine d'année sur le maintien de la vocation agricole du secteur pour pérenniser leur entreprise, attachée à la proximité de l'agglomération.

La Sauvegarde de l'Anjou s'étonne par ailleurs de la taille annoncée de la zone d'activité au nord de Seiches (100 ha), qui va à l'encontre de l'objectif de réduction de consommation d'espace agricole : elle demande qu'elle soit réduite et qu'elle tienne compte des études faites par le milieu agricole sur la richesse agronomique des sols dans ce secteur.

La Sauvegarde de l'Anjou soutien la demande de la Chambre d'Agriculture et de l'INAO d'une Zone Agricole Protégée (ZAP : voir fiche année) sur le plateau de Princé, zone AOC et à fort impact paysager, et demande également qu'une ZAP protège le triangle horticole de St Gemmes-les Ponts de Cé, compte tenu de l'intérêt stratégique de maintenir une ceinture verte de proximité déjà équipée d'un réseau d'irrigation.

L'URBANISME

La Sauvegarde de l'Anjou considère que les limites d'urbanisation présentées sur les cartes sont trop larges au regard du front urbanisé actuel. Elle demande qu'elles soient resserrées, notamment à l'ouest de l'agglomération d'Angers (entre Beaucouzé et St Jean de Linières), au nord est (entre le pôle de Pellouailles et celui de Seiches) et à l'est (commune de St Barthélemy d'Anjou).

La représentation des extensions de l'urbanisation permises ou envisagées (flèches ambiguës) dans les plans de référence, vient en contradiction avec les objectifs de délimitation de coupures (voir l'avis de l'autorité environnementale).

Comme le rappelle l'avis de l'autorité environnementale, ainsi que celui du Conseil de Développement de l'Agglomération et du Pays d'Angers, la maîtrise de la consommation d'espace est un objectif phare du SCOT. Celui-ci devrait donc être plus exigeant et précis sur le suivi et la mesure des effets attendus.

L'intégration des principes de développement durable dans l'extension ou le renouvellement urbain devrait faire l'objet de prescriptions et non de simples recommandations.

Il faut inciter au développement des "éco-quartiers" sur le territoire, que ce soit pour les quartiers nouveaux ou pour les rénovations de quartiers existants. Les expériences concluantes dans le domaine, par la mise en œuvre de projets pilotes, primés dans les appels à projets nationaux, dans ou en dehors du pays, est suffisante pour que l'on puisse passer à une mise en œuvre systématique sur tout le territoire.

Il faut ainsi favoriser au maximum les périmètres de restauration immobilière dans lesquels doit s'appliquer la charte des éco-quartiers, et donc prendre en compte l'inventaire du patrimoine, existant ou à créer.



LES ZONES ECONOMIQUES

La Sauvegarde de l'Anjou approuve la priorité donnée à l'optimisation des zones économiques et demande que des mesures soient prises dans les PLU à cet effet, après les enseignements issus du diagnostic.

Elle s'associe aux fortes interrogations de l'autorité environnementale sur les risques de non maîtrise du fort processus d'artificialisation des espaces naturels et agricoles par la création et l'extension de zones d'activité, tout comme à ses remarques sur l'absence d'éléments permettant de prévenir les risques et nuisances liées aux activités industrielles et économiques (p. 5 de l'avis).

Des priorités de consommation d'espaces à vocation économique devraient pouvoir être fixées plus précisément dans le SCOT. Comme l'indique l'avis des services de l'Etat, il faut pouvoir quantifier les surfaces consommées ou épargnées.

Concernant la vocation des zones embranchées fer, La Sauvegarde de l'Anjou estime que leur spécialisation doit être plus contraignante qu'une simple charte. Elle demande que les surfaces qui se libèrent dans les zones embranchées soient réservées aux activités utilisant les trains.

Elle s'étonne par ailleurs de ne pas trouver dans la liste le secteur desservi de Montreuil Juigné embranché sur Angers - Le Mans, l'un des axes les moins circulés de l'étoile, et avec des terrains plats facilement embranchables.

Compte tenu de ces éléments, elle émet un avis défavorable sur l'extension d'une nouvelle zone industrielle embranchée sur la zone des Hardouinières.



CONCLUSION

En conclusion, nous demandons que la commission d'enquête émette un avis favorable sous réserves de la prise en compte des demandes de modifications suivantes :

- La protection renforcée des grands paysages emblématiques, notamment du Val de Loire, et des mesures plus ambitieuses pour la préservation du patrimoine bâti de qualité sur l'ensemble du territoire ;
- La mise sur pied d'une stratégie territoriale des déplacements avant tout nouvel équipement routier structurant, dont l'intérêt doit être évalué à l'aune des principes posés par le Grenelle de l'environnement ;
- Une trame verte et bleue confortée comme outil d'aménagement du territoire, en revoyant certaines limites d'urbanisation, en hiérarchisant les noyaux et corridors écologiques, et en affinant les prescriptions ;
- Une plus forte hiérarchisation dans les projets d'urbanisation (habitat et zones d'activité) avec la mise en place d'indicateurs de suivi et d'un état zéro sur la consommation de l'espace.

Fait à Angers le 26 avril 2011

La vice-présidente

Florence Denier-Pasquier

En pièces jointes, des notes d'information sur les déplacements, la trame verte et bleue et la notion de zone agricole protégée (ZAP), ainsi que notre lettre d'information n°2 expliquant les motifs d'annulation du PLU centre de l'agglomération.



SCOT du Pays Loire Angers

Déplacements

La lutte contre le changement climatique et la protection de l'atmosphère est une des 5 finalités du développement durable établies par l'Organisation des Nations Unies depuis le sommet de la Terre à Rio en 1992.

Les gaz à effet de serre et le changement climatique

L'enjeu pour la planète est de maintenir le réchauffement climatique planétaire à +3°, et si possible de se limiter à +2%.

D'après le 3ème groupe de travail du GIEC, les émissions des 6 gaz à effet de serre couverts par le protocole de Kyoto, responsables du réchauffement climatique, ne cessent d'augmenter (+ 24% entre 1990 et 2004). Or il faut, au contraire, les diviser par 2 par rapport à celles de 1990 pour ne pas dépasser les possibilités de régulation de notre planète.

Cela suppose une division par 4 des émissions de gaz à effet de serre des pays riches, par rapport à 1990.

Les émissions de CO₂ (gaz carbonique) représentent les trois quarts des émissions mondiales de gaz à effet de serre.

Durant la décennie 1980, l'humanité émettait environ 6 milliards de tonnes de Carbone par an dans l'atmosphère (ou 22 milliards de tonnes de CO₂), et mère Nature savait en récupérer environ 3 milliards de tonnes, grâce à ce qu'on appelle des puits (océan, écosystèmes terrestres).

L'autre moitié vient augmenter la quantité de CO₂ dans l'atmosphère, avec une durée de vie de plus de 100 ans.

Les objectifs de la France

En France, la combustion d'énergie constitue la source principale d'émission de CO₂ (94%). Le secteur le plus émetteur est celui des transports (33 %).

Le pétrole représente la plus importante des sources d'énergie consommées par les Français (44%).



La loi Grenelle fixe pour objectif de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

Plus de la moitié des émissions sont produites par les véhicules particuliers.

Par exemple : le trajet domicile-travail (distants de 10 km) d'une personne sur 1an produit 1 tonne à 1,5 tonne de gaz carbonique en voiture particulière à essence (selon puissance), contre 250 kg en car, et bien sûr 0 kg en vélo.

C'est la première raison pour laquelle il faut favoriser les déplacements en mode doux, organiser des transports en commun adaptés à l'éloignement des populations concernées, et ceci au détriment des aménagements routiers. La place de la voiture dans le pays d'Angers doit être progressivement réduite au profit des transports en commun et des modes de déplacements doux.

La précarité énergétique

La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et entre les générations est une des 5 finalités du développement durable établies en 1992.

L'éloignement du lieu de travail et des services des familles les moins aisées qui ont construit une maison en deuxième ou troisième couronne de l'agglomération d'Angers (notamment pour accéder à un terrain constructible à un prix abordable), risque de leur poser de plus en plus de problèmes au fur et à mesure de l'augmentation du prix des carburants.

Ces difficultés seront accrues pour les personnes âgées qui sont dans le même cas d'éloignement des services et qui ne pourront plus utiliser leur voiture, pour des raisons financières, et/ou médicales.

Il faut noter que le coût annuel du déplacement domicile / lieu de travail, distants de 10 km, pour une personne, était déjà, avant l'augmentation récente des carburants (*ADEME, moyennes nationales*):

en voiture particulière de 2070 €,

en autobus de 320 € ,

en vélo de 210 €

Ces écarts vont s'accroître de manière importante avec la montée des prix des carburants.

Il faut anticiper cet avenir proche, dont on constate déjà les prémices. Cela suppose d'organiser, en concertation avec les autres collectivités locales concernées, des transports en commun adaptés à l'éloignement des populations concernées.



La pollution atmosphérique

L'épanouissement de tous les êtres humains est une des 5 finalités du développement durable. Cela suppose, notamment, la satisfaction des besoins essentiels, dont le besoin de santé et d'environnement sain.

Les véhicules qui utilisent les énergies fossiles émettent des polluants toxiques, ainsi que des aérosols et des particules qui ont des effets néfastes sur la santé humaine, reconnus par la communauté scientifique. Ces effets sont difficiles à quantifier, et on ne sait pas encore mesurer les effets du cumul des différents polluants émis par les activités de l'homme dans l'atmosphère. On estime néanmoins que les particules provoquent environ 800 000 morts prématurées dans le monde par an.

75% des trajets en voiture particulière font moins de 5 km. Pour ce type de déplacement, les moteurs polluent deux fois plus : ils émettent plus de particules et de polluants car les pots catalytiques ne fonctionnent pas de manière optimale à froid. Au cours du premier kilomètre, les émissions de polluants sont de dix à quinze fois plus élevées qu'à chaud.

Les transports en commun sont moins polluants à la personne transportée que les voitures particulières. Le taux de remplissage des voitures est, pour 80%, de 1 personne, le conducteur.

Le vélo et la marche à pied n'émettent pas de polluants. Il faut donc favoriser les déplacements en mode doux, et privilégier les transports en commun au détriment des aménagements routiers. La place de la voiture dans l'agglomération et le pays d'Angers doit être progressivement réduite au profit des transports en commun et des modes de déplacements doux.



SCOT du Pays Loire Angers

Trame verte et bleue

La préservation de la biodiversité, et la protection des milieux et des ressources est une des 5 finalités du développement durable établies par l'Organisation des Nations Unies en 1992.

La biodiversité en danger

La biodiversité s'effondre, or elle est notre assurance vie . Quantité de services vitaux sont rendus à l'humanité par les écosystèmes.

Depuis 1992, l'ONU attire l'attention des nations sur ce problème, qui met en jeu l'avenir de l'humanité.

En 2002, au sommet de l'ONU de Johannesburg, 197 pays confirmaient l'urgence qu'il y a à stopper la perte de biodiversité et à préserver les milieux naturels riches en biodiversité mais aussi les milieux naturels ordinaires.

« La maison brûle et nous regardons ailleurs ... » a dit Jacques Chirac en séance plénière.

Rien n'y fait, les scientifiques constatent que l'action de l'homme continue de dégrader la biodiversité sur terre.

En France : 19% des reptiles, 21% des amphibiens, 26% des oiseaux, 9% des mammifères, ainsi que probablement 50% des insectes et des plantes à fleurs sont menacés d'extinction.

En Pays de la Loire : 40% de la flore est en situation précaire et 37% de la faune vertebrée est menacée. (source : Agenda 21 régional)

Il y a plusieurs causes à cette dégradation telles que la destruction des écosystèmes, la pollution, la surexploitation des espèces etc.

L'une des principales causes est la fragmentation des habitats par les infrastructures, l'urbanisation et l'agriculture industrielle, qui s'opposent à la libre circulation des espèces végétales et animales.



La trame verte et bleue pour préserver la biodiversité

L'Union Européenne et la France ont pris des résolutions pour stopper la dégradation des écosystèmes et la disparition d'espèces animales et végétales. Des stratégies européennes et nationales ont été adoptées.

En France, le Grenelle de l'environnement et les lois correspondantes, ont mis en place des mesures.

L'une de ces dispositions est la **mise en place sur le territoire national d'une trame verte et bleue**, à l'image de ce qui a déjà été fait dans d'autres pays européens depuis plusieurs années.

La trame verte et bleue est consacrée par la loi du 3 août 2009 comme un **outil d'aménagement du territoire** qui permettra de créer des continuités territoriales, pour reconnecter les populations animales et végétales et permettre leur redistribution géographique dans un contexte de changement climatique.

La trame verte concerne les espaces terrestres, la trame bleue les cours d'eau, les plans d'eau, les zones humides et leurs rives. La trame verte et bleue, c'est la constitution d'un réseau continu de communication (au sens physique) sur le territoire, pour la faune et la flore.

Il s'agit notamment de :

- diminuer la fragmentation et la vulnérabilité des habitats naturels et habitats d'espèces,
 - identifier et relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité par des corridors écologiques,
 - faciliter les échanges génétiques nécessaires à la survie des espèces de la faune et de la flore sauvages
 - permettre les migrations saisonnières indispensables à certaines espèces
 - permettre le déplacement des aires de répartition des espèces sauvages et des habitats naturels dans le contexte du changement climatique



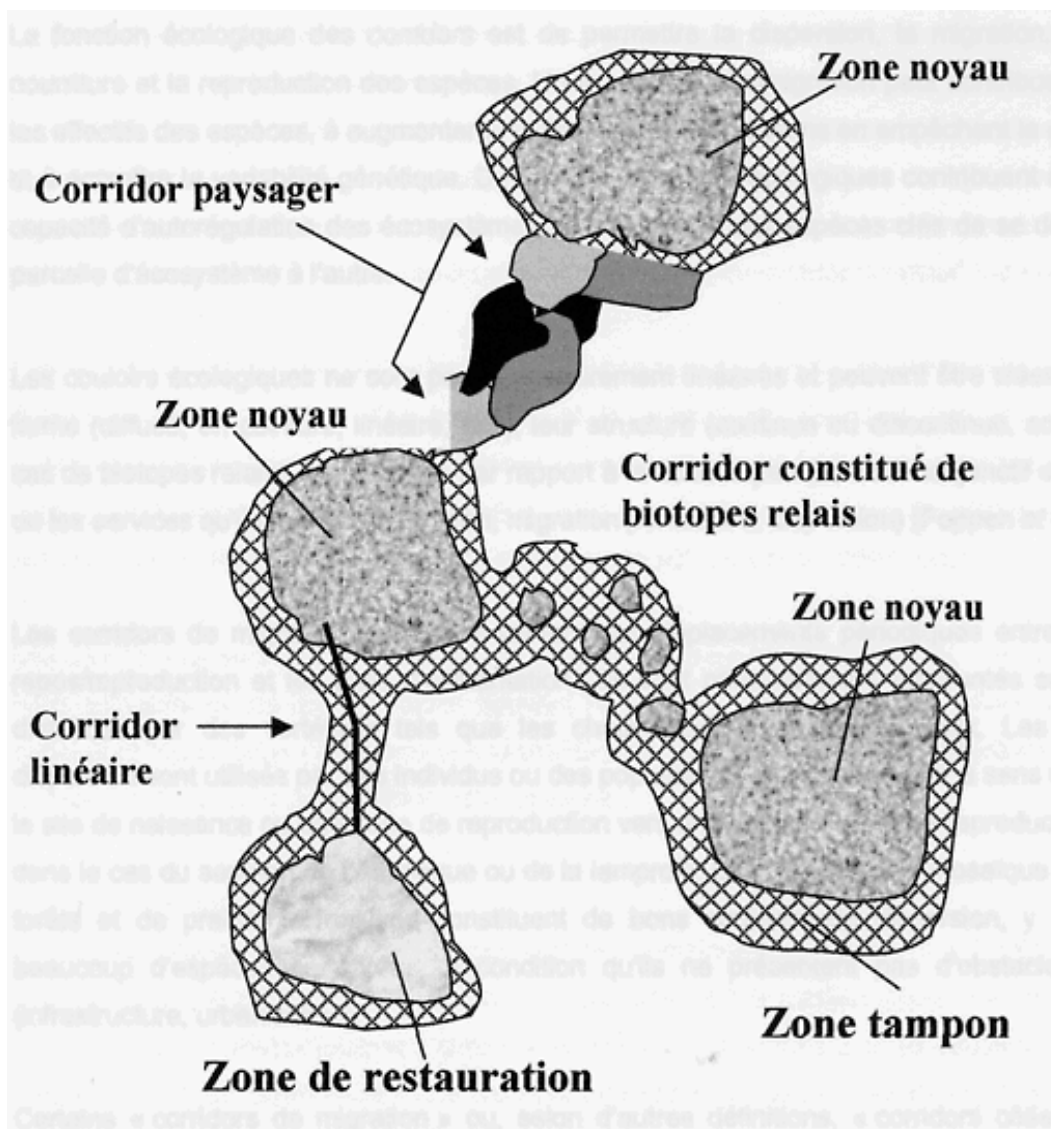


schéma d'une trame verte et bleue

Les corridors écologiques, qui peuvent prendre plusieurs formes suivant les espèces visées, relient des zones dites « noyaux » riches en biodiversité. Pour que l'ensemble de ces espaces naturels fonctionnent, ils doivent être isolés des zones urbaines, des infrastructures et des cultures industrielles par des zones naturelles ou de culture non industrielle, dites « tampons ».

Les corridors constitués par les rivières ou ruisseaux accompagnés d'une végétation naturelle des rives sous forme d'un couvert végétalisé continu et permanent sont de bons vecteurs de communications écologiques. Ils constituent un maillage efficace "trame bleue" et peuvent renforcer le maillage naturel "trame verte" du territoire.



La trame verte et bleue du SCOT du pays Loire Angers

Sur le territoire du SCOT d'Angers, 3 zones constituent 3 des principaux noyaux de biodiversité de niveau régional :

- les basses vallées angevines, et d'une manière plus globale, l'ensemble des 3 vallées du bassin de la Maine,
- la vallée de la Loire,
- le bocage, surtout présent à l'ouest de l'agglomération

La trame verte et bleue doit mettre en liaison ces espaces, entre eux et avec les espaces noyaux secondaires, par des liaisons écologiques. Celles-ci doivent être de largeur suffisante pour être efficaces.

Ces liaisons figurent bien sur la carte du document d'orientations générales (p 65).

Mais dans le détail, les projets d'extension urbaine (Bouchemaine, Beaucouzé, St Jean de Linières, St Sylvain d'Anjou, St Barthélemy ...) les remettent en cause de manière diffuse.

Il est également indispensable de prescrire que les abords des cours d'eau doivent être protégés de toute urbanisation sur une largeur suffisante pour conserver et développer des plantations continues isolant le cours d'eau du front d'urbanisation. La trame verte et la trame bleue doivent être confondues dans leurs fonctions le long des cours d'eau.

Ce conflit entre trame verte et bleue (liaisons écologiques stratégiques repérées sur le plan) et projet d'urbanisation doit être géré par l'aménagement d'un espace naturel public sur une largeur suffisante. Celle-ci doit être la plus importante possible et ne peut descendre ponctuellement en dessous d'un minimum de 100 m de part et d'autre du cours d'eau (au niveau des points durs). Cet espace doit être végétalisé en continu (ripisylve, plantations et prairies naturelles) et relié au bocage rural adjacent. Dans ces espaces les zones humides pré-existantes doivent être préservées ou reconstituées.



SCOT du Pays Loire Angers

Zone Agricole Protégée

La zone agricole protégée (ZAP)

(articles L 112-2, R 112-1-4 et suivants du code rural)

La loi d'orientation agricole du 09/07/1999 (article 108) propose le classement en « zone agricole protégée » d'espaces agricoles dont la préservation présente un intérêt général en raison :

- soit de la qualité de leur production
- soit de leur situation géographique.

La loi d'orientation agricole du 05/01/2006 (article 36) **a étendu aux établissements publics des SCoT l'initiative des ZAP.**

Le décret d'application du 20/03/2001 précise les modalités de mise en oeuvre de cet outil de protection du foncier agricole, instauré à l'échelle communale ou intercommunale.

Objectif de la ZAP

L'objet d'une ZAP consiste, par la création d'une servitude d'utilité publique, à soustraire de la pression urbaine les espaces agricoles fragilisés.

Deux démarches sont possibles :

- l'approche globale, à partir de zones agricoles à fort potentiel définies dans les SCoT (ZAP de vastes dimensions)
- l'initiative locale afin de prévenir toute réduction de l'espace agricole à l'occasion de la révision d'un POS/PLU (ZAP plus réduites dans ce cas).

Cette servitude est annexée au document d'urbanisme.

Au-delà de la simple protection de la zone, la ZAP peut être un instrument de protection particulièrement efficace grâce à la reconnaissance intrinsèque de l'identité agricole sur un territoire.

Effets de la ZAP

La ZAP n'a pas pour effet d'interdire les changements définitifs de destination des sols (projet d'infrastructure par exemple).

Cependant, les documents d'urbanisme (plan local d'urbanisme, carte communale)



doivent être mis à jour pour intégrer cette servitude en annexe.

Pour les communes disposant d'un PLU approuvé, il conviendra d'examiner si les autorisations envisagées au titre du code de l'urbanisme ne vont pas porter préjudice au potentiel agronomique, biologique ou économique de la zone agricole.

En l'absence de documents d'urbanisme, tout changement d'affectation ou de mode d'occupation des sols qui altère durablement le potentiel agronomique, biologique ou économique d'une zone agricole protégée doit être soumis à l'avis de la Chambre d'agriculture et de la Commission départementale d'orientation de l'agriculture. En cas d'avis défavorable de l'une d'entre elles, le changement ne peut être autorisé que sur décision motivée du préfet.

Opportunités

Des ZAP devraient être instituées pour accompagner durablement des équipements collectifs existants ou en projet (irrigation, remembrement ...),

Par ailleurs, des ZAP plus vastes, délimitées sur des espaces agricoles stratégiques reconnus dans le cadre des SCoT, pourraient voir le jour.

