

Angers le 30 septembre 2015

## **SCoT du Pôle Métropolitain d'Angers**

### **Observations sur le projet de DOO**

Le projet de DOO reprend l'essentiel de celui du SCOT préexistant . On y retrouve ainsi un certain nombre de dispositions qui avaient déjà donné lieu à débat et ne nécessitent pas de nouvelles observations ; quelques inflexions remarquées dans le nouveau PADD reçoivent des compléments au DOO.

On notera notamment :

#### **1 – organiser le maillage multipolaire**

L'organisation en polarités, qui limite l'urbanisation diffuse, est reprise et confortée, améliorée sur divers points, objet de débats à la marge sur quelques autres. Le principe d'organisation multipolaire semble aujourd'hui bien acquis malgré certaines déclarations qui avaient inquiété. On attachera beaucoup d'importance à conserver cette orientation forte et structurante au regard du développement durable.

#### **2- Déplacements**

La plus grande importance donnée à la voiture particulière en ville, déjà relevée dans le PADD, trouve des applications regrettables dans le DOO .

Ainsi, La structure du chapitre 4-« Articuler les déplacements et le développement » est surprenante: le chapitre 4.5 qui était consacré au réseau de voirie disparaît pour être intégré au 4.2-(«adapter les réseaux aux différentes échelles») ; ainsi, après l'affirmation d'une priorité de principe aux transports collectifs et déplacements alternatifs, c'est le développement du réseau de voirie qui est seul développé dans ce chapitre, affichant une priorité inverse qui semble s'imposer aux chapitres suivants portant sur les autres modes.

Toujours sur le thème de la voirie (chap 4.2), on peut s'étonner de voir développer des projets d'infrastructure de façon très détaillée. Sur ces projets d'aménagements, il nous semble que le SCOT doit afficher des fonctions, des objectifs, et non la définition des moyens ou ouvrages dont la validation ne ressort pas de cette procédure ; ainsi le détail de l'« échangeur » place Poissonnerie (le terme est d'ailleurs assez inquiétant), et de celui de la Baumette, pour ne prendre que ces deux exemples, qui ne sont que des projets aujourd'hui, seraient plus utilement explicités par les usages qu'on en attend que par la description d'une configuration que rien ne permet de supposer définitive .

On aurait aussi souhaité que la hiérarchie affichée au début de ce chapitre (entre flux de grande échelle, de bassin de vie, et mobilités de proximité) soit utilisée pour qualifier la vocation de ces projets (notamment pour évaluer la part destinée au trafic de transit –cf nos observations dans le PADD sur ce thème).

Sur le fond, le retour d'une place plus importante de la voiture individuelle dans le projet de SCOT apparait dans plusieurs dispositions :

- Le plus important est sans doute la réintroduction de la voie des berges, confortée par sa couverture, dans le dispositif ;
- l'inscription dans le réseau « structurant » de l' « échangeur Molière-Poissonnerie » en plein cœur de ville;
- la création d'un nouveau giratoire articulé à l'échangeur de l'Atlantique et l'intégration au réseau des voies rapides d'une voie nouvelle d'accès à la gare,

en sont quelques exemples.

Le fait que le PADD ait admis la circulation de transit en ville conforte cette évolution. Pour autant, ces nouvelles dispositions ne sont pas appuyées par l'affichage d'une stratégie explicite et des explications nécessaires à en comprendre la cohérence d'ensemble, en garantir le fonctionnement, et surtout en évaluer les conditions et les impacts.

Il existe d'ailleurs quelques contradictions entre diverses parties du DOO sur ces ouvrages (entre le chapitre 4.2, la carte page 57, les cartes page 85 et page 87, et les dispositions pour la polarité centrale pages 92-93, les « échangeurs » du centre et de la Baumette n'ont pas les mêmes définitions, pas plus que la voie des berges).

L'explicitation du nouveau schéma des déplacements nous paraît un élément qui doit figurer dans le SCOT.

On peut s'interroger sur la desserte égalitaire en parkings-relais le long des lignes TC structurantes (p 53), favorable à la pénétration des voitures particulières en ville ; on souhaiterait voir privilégier des parkings-relais attractifs aux entrées de ville.

On se réjouira en revanche de l'articulation, consolidée dans le projet de SCOT, entre polarités et TC

### **3 - Environnement et cadre de vie**

Dans l'ensemble, le DOO se donne pour objectif de préserver ce qui existe. Il ne se donne pas de stratégie d'action ni d'objectif d'amélioration, qui semblent pourtant nécessaires sur plusieurs points. C'est une des richesses du territoire angevin qui est peu valorisée. Les enjeux sont importants et le SCOT doit concourir à reconstituer une infrastructure écologique continue et fonctionnelle.

#### **Consolider l'armature paysagère – protéger l'environnement**

En ce qui concerne la trame verte et bleue, il existe de nombreux points noirs, des interruptions de corridors écologiques, voire des corridors à reconstituer. Le DOO doit se donner des objectifs d'aménagement de l'infrastructure écologique d'autant qu'il s'agit d'une finalité affichée de la révision du SCOT.

Par exemple, il est d'un grand intérêt environnemental et patrimonial de rétablir une liaison écologique entre les deux réservoirs essentiels de biodiversité que constituent les basses vallées angevines et la vallée de la Loire.

L'axe principal, confirmé par le SRCE, est la traversée d'Angers par la Maine. Sans rétablir un véritable corridor naturel, il est indispensable d'aménager un corridor écologique urbain continu, comme préconisé par ailleurs par le SCoT, en milieu urbain. Il s'agit d'un véritable enjeu d'environnement. . Le passage du projet "Rives de Maine" au nouveau projet de "Coeur de Maine" semble vouloir déconnecter les espaces verts de la rive de la Maine au profit d'un belvédère. De plus il n'y a plus d'objectifs affichés ni de préconisations pour les bords de rivière en amont et en aval (restauration des berges, cohérence avec les aménagements urbains, police des rejets des réseaux, continuité naturelle...).

Pour compléter cet aménagement de liaison verte urbaine, par une liaison plus naturelle, il est indispensable de recréer un corridor écologique naturel fonctionnel entre le lac de Maine et les basses vallées angevines via l'étang Saint Nicolas. Cette trame verte doit être complétée par un aménagement adéquat de plans d'eau, mares et zones humides, qui constituera une liaison bleue "en pas japonais", indispensable pour permettre la circulation d'un grand nombre d'espèces, telles que les batraciens.

### **Armatrice paysagère :**

Les chapitres consacrés au paysage (chap 5.3) ne comportent pas de réelles prescriptions. C'est une richesse du territoire qui est peu valorisée.

Il n'y a ainsi aucune préconisation sur le grand paysage de la traversée de l'agglomération par la Maine (p 65 et plan p.72). Il constitue pourtant un élément stratégique pour l'image du pôle métropolitain notamment par son étendue et par sa valeur emblématique. Il est nécessaire de se référer à une vision globale de ce grand paysage et de se donner des objectifs globaux de traitement et de mise en valeur.

Le chapitre consacré à la requalification des entrées majeures du territoire manque d'ambition :

« étudier les possibilités de valoriser les entrées en s'appuyant sur l'identité végétale du territoire ». Il est par ailleurs étonnant que la seule entrée de ville qui a disparu de la liste des entrées de ville à réhabiliter, soit l'entrée par St Serge. Cela constituera pourtant un accès d'autant plus important sur Angers, qu'il est prévu de compléter l'échangeur de St Serge, d'autant qu'il jouxte un secteur naturel. S'agissant d'une opération complexe, il nous paraît très utile que le SCoT énonce quelques objectifs globaux, de nature à guider les aménageurs, et permettre ainsi d'améliorer la perception que l'on a actuellement de la Ville par cette entrée.

Comme on l'a déjà observé au PADD, on s'étonne que le paragraphe consacré aux pollutions lumineuses ne comporte aucune orientation précise alors même qu'une évolution sensible des esprits et des techniques ont eu lieu depuis plusieurs années.

### **Préserver et restaurer les zones d'expansion des crues**

Les Ateliers Nationaux consacrés aux risques d'inondation préconisent d'agir sur la réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens dans les secteurs urbains inondables.

Au-delà des dispositions des PPRN, il faut que le pôle métropolitain d'Angers se dote d'une stratégie globale sur le sujet.

Dans le cas particulier du centre, on peut se demander si l'aménagement du front de Maine en belvédère et la couverture des voies en ce lieu sensible est la bonne réponse en termes de

vulnérabilité aux crues. On s'interroge sur les ouvrages en trémies depuis les incidents à hauteur du pont de basse-Chaine lors de la décennie précédente.

### **Valorisation des déchets**

On est très étonné de l'absence du moindre objectif concernant le traitement des 90000 tonnes annuelles de déchets collectés, hors déchetteries, par le pôle métropolitain (devenir des différents produits du tri, traitement des déchets non recyclables...) ; ce chapitre doit impérativement être traité.

### **4- Polarité centrale :**

Le projet proposé affiche quelques incohérences sur lesquelles des explications sont au minimum nécessaires :

On comprend mal la disparition, dans le schéma de référence ( et la carte page 85), du site métropolitain de la technopole de Belle-Beille, ainsi que de sa qualification en secteur stratégique (carte page 87). On peut s'interroger sur ces dispositions qui ne sont pas explicitées et ne paraissent pas souhaitables.

Angers Coeur de Maine fait l'objet d'un paragraphe qui se borne à exposer les caractéristiques du projet actuellement proposé au bas du Coeur de ville et à l'entrée de St Serge. Au-delà de ce projet, dont la réalisation est présentée à relativement court terme, on souhaite voir plutôt exposée la stratégie dans laquelle il s'inscrit et les fonctions qui lui sont assumées. Ceci permettrait d'en établir la cohérence avec les autres dispositions du SCOT à plus long terme : le schéma des circulations, la valorisation du corridor biologique de la Maine, et la vocation des rives de ce corridor au-delà de ces deux seuls secteurs d'aménagement.

Alain Lasserre

Administrateur