

## **Révision du SCOT Pays Loire-Angers- PADD**

(principales remarques)

---

La révision est justifiée par trois motifs : adapter aux évolutions réglementaires (notamment Grenelle2), prendre en compte les études et documents réalisés après le scot de 2012 (notamment la charte commerciale et la charte agricole), et intégrer les deux nouvelles communes d'ALM.

La révision porte sur le fond sur deux points essentiels:

- L'un est affiché : L'enrichissement du chapitre Environnement pour prendre en compte les dispositions de la loi Grenelle 2.
- L'autre apparaît anecdotiquement dans le corps du document : Des changements d'apparence légère au chapitre Déplacements-transports ré-ouvrant la possibilité de conserver le transit sur la voie des berges sans le dire ouvertement. Ce point est complété par diverses autres dispositions au fil des chapitres allégeant la transition de la place de la voiture à la priorité TC.

Pour le reste, le document reste inchangé : il affiche la confortation des objectifs du Scot de 2012, et prend bien garde de conserver le texte existant dans la plus grande part, ceci permettant d'éviter de nouveaux débats (ils ont été longs et difficiles dans la version précédente) et les risques de contentieux. C'est en particulier vrai sur deux thèmes importants : la politique des polarités, qui est confortée telle quelle ; les orientations pour l'habitat et le logement, dont les objectifs en termes de forme urbaine, de densification, et de répartition chiffrée sont maintenus: les objectifs de production sont légèrement accentués à l'occasion de la mise à jour. Le nouveau PADD affirme dans son avant-propos que « le projet ne remet pas en cause la stratégie du territoire de 2011 ... ni les politiques conduites à l'échelle du bassin de vie ». Ceci mériterait débat sur la question des déplacements.

Il déclare cependant dans l'introduction que « Les enjeux, notamment environnementaux, sociaux et patrimoniaux, impliquent de revoir certaines orientations ». Ces enjeux nouveaux n'apparaissent pas clairement si l'on excepte les déplacements. Cette formule sibylline fait peut-être référence à des dispositifs qui apparaîtront dans le DOO dont nous n'avons pas connaissance.

## 1. Les modifications du chapitre Déplacements (02.2) :

Les principes généraux du scot de 2012 sont réaffirmés : ainsi l'Avant-propos « Un avenir commun », faisant une nouvelle référence aux lois ENE, Alur, Pinel, conserve la rédaction de l'objectif « réduire les déplacements et donc les émissions de gaz à effet de serre », traduit plus loin en « maîtriser la consommation d'espace et l'augmentation des déplacements automobiles », p9, (formulation identique à celle de 2011).

Pourtant, des évolutions sont significatives dans les dispositions du Padd :

- Le nouveau PADD consacre l'abandon de la politique de suppression des flux de transit en ville et l'objectif de diminution du trafic en centre-ville d'Angers:

P54 (in « finaliser le système métropolitain ») : - Suppression de : « ..déconnectant les trafics longue distance et poids lourds de la desserte d'agglomération ou de proximité », remplacé par « la hiérarchisation du réseau routier doit permettre de répondre aux besoins métropolitains (trafics longue distance et poids lourds) »

-Suppression de « le report des flux de transit sur le réseau national permettra de réserver les voies internes au fonctionnement du Pays... »

- suppression du paragraphe relatif aux circulations au centre d'Angers (in « aménager le réseau à vocation de proximité ») : « ainsi, le nouveau plan de circulation et de stationnement de la ville d'Angers organisera les circulations périphériques et la réduction des flux dans l'hyper-centre qui verra ainsi son accessibilité améliorée. Dans ce cadre, la requalification des berges de Maine sera l'occasion de réconcilier la ville avec sa rivière. »

- Il amoindrit les objectifs relatifs aux impacts des voiries dans la ville :

P54 (in « finaliser le système métropolitain ») : suppression de « Les aménagements devront minimiser les impacts de ces infrastructures en matière de nuisances sonores, d'imperméabilisation des sols, de gestion des eaux pluviales » remplacé par « il s'agit d'optimiser les infrastructures existantes et de limiter les créations de voirie aux territoires particulièrement impactés par un trafic important, entraînant ainsi des nuisances sonores »

- Il supprime la référence explicite au contournement sud :

-p54 (in « finaliser le système métropolitain ») : suppression de « la réalisation au sud d'Angers d'un maillage viaire permettant le désengorgement des ceintures de boulevards et un allègement sur les axes voués au transport en commun en site propre », compensé toutefois par la suppression de: « le projet ne porte pas d'infrastructure routière nouvelle »...

- Il remplace le chapitre « Promouvoir une politique de stationnement adapté » (dont l'inspiration est la substitution des TC à la voiture en ville) par un chapitre « favoriser les pratiques intermodales et la multi-modalité » (dans lequel la voiture est un élément de la chaîne intermodale favorisant les modes doux), sans que cela ne laisse apparaître de modifications concrètes dans le projet. On y regrettera la disparition d'un engagement plus fort sur la politique des rabattements sur les parcs-relais (suppression de la phrase « l'objectif de maîtrise des déplacements motorisés s'accompagnera d'une stratégie d'organisation de **rabattements** depuis le réseau routier vers des **parcs-relais** .. »)
- L'ambiguïté de la place de la voiture dans la ville est confortée par l'étonnante nouvelle carte p51 qui, dans le chapitre « Articuler le développement et les déplacements », traite de « favoriser l'optimisation des temps de parcours » en

présentant l'efficacité des temps d'accès en voiture ! ..juste avant le chapitre « développer en priorité l'offre de transports collectifs » !

- Page 72, dans le chapitre "rechercher la performance énergétique", il est indiqué que le développement de l'utilisation des modes doux et des véhicules propres va dans le sens des économies d'énergie, ce qui est vrai. Mais il a été oublié les transports en communs qui sont pourtant, également, une bonne solution dans ce domaine.

Ces modifications ne font pas référence à un changement de stratégie. On peut pourtant penser que cette évolution, en tout cas la première citée, est importante. Elle aura en effet des répercussions fortes sur les politiques d'aménagement d'une part, et sur le PLU d'autre-part.

Sur quel plan de déplacements s'organise-t-elle ? Le document de 2011 faisait explicitement référence au PDU de 2005. Le nouveau PADD a supprimé cette référence et ne donne aucune nouvelle référence ni étude. C'est la grande faiblesse de ce changement d'orientation, qui n'est argumenté ni sur le fond (quelle politique de déplacements ?) ni sur les moyens (quel plan de déplacement ?) et les implications (quels effets, quelles options ?). De toute évidence, ils n'ont pas donné lieu à études.

N.B : le Padd cite le risque de transport de matières dangereuses (TMD) dans le chapitre de l'exposition aux risques (p63). En renvoyant les mesures préventives aux législations en vigueur, il n'aborde que les questions techniques. Or, il souligne bien que les « les communes concernées (sont) principalement celles situées en zones de convergence des grands axes de transport ». En conservant le principe de circulation de transit en ville, on peut s'interroger sur les tracés de circulation des TMD qui en découlent.

## **2. Le renforcement du volet environnement (notamment dans le chapitre 3)**

Si le chapitre consacré à l'environnement a été épaissi et en partie réorganisé, il donne en réalité lieu à peu d'orientations concrètes nouvelles; si les orientations semblent respecter les orientations nationales et les débats qui ont eu lieu, il reste léger sur certains points, qui seraient alors renvoyés au débat sur le DOO.

### **21- La Trame Verte et Bleue :**

C'est un chapitre important du nouveau scot. Il réaffirme et renforce la priorité mais n'en tire que modérément les conséquences :

- Il crée un chapitre « Protéger et valoriser la trame verte et bleue », en application de la Stratégie Nationale pour la Biodiversité : « La définition, la préservation, et la remise en état de la Trame verte et Bleue sont aujourd'hui prioritaires » -cette précision peut être juridiquement importante.

Au delà de la stratégie nationale de la biodiversité, il conviendrait de mieux s'approprier l'enjeu de préservation de la biodiversité, en rappelant les éléments qui la commandent :

- les espèces s'éteignent à un rythme effrayant, de l'ordre de 30fois plus rapide que ce que nous donnent les paléontologues sur les 500 derniers millions d'années. Cela est

dû à l'action de l'homme : destruction et pollution des écosystèmes, surexploitation des stocks, dissémination anarchique d'espèces partout, dérèglement du climat.

- les services connus ou mal connus rendus par les écosystèmes sont vitaux et indispensables à nos sociétés humaines. Quand on perd une fonction d'un écosystème, on n'évalue pas ce qu'on perd en services (gratuits).
- La biodiversité a une valeur en soi, elle participe à l'histoire évolutive du monde vivant (dont nous faisons partie) depuis plus de 2 milliards d'années. Il est nécessaire de conserver ce potentiel évolutif.

Toutefois, en renvoyant la responsabilité du sujet au SRCE (p66 : « construire la trame verte et bleue écologique »), il ne formule qu'une partie des préconisations. Il donne quelques propositions à caractère structurant (chapitre « s'appuyer sur les milieux terrestres exceptionnels ou ordinaires » p67), ainsi que sur les réseaux secondaires (« Renforcer les pénétrantes vertes et les relier aux espaces de campagne » p67 et chap « revaloriser les corridors humides secondaires p66), mais reste incomplet sur les continuités des corridors : C'est vrai en particulier pour la question de la continuité du corridor de la Maine en site urbain (p66 : « Les aménagements de la traversée d'Angers en bord de Maine (RD323) permettront d'améliorer les circulations biologiques entre le lac de Maine et les prairies de la Baumette au sud et l'île Saint-Aubin au nord »). Les études effectuées depuis le Padd du scot précédent (pour le PLU et pour le projet Rives nouvelles notamment) permettraient probablement de formuler quelques préconisations hiérarchisées d'ordre général, même si le complément ressortira probablement du DOO.

Par ailleurs, le document reprend les dispositions relatives à la protection de la biodiversité et ajoute les dispositions suivantes :

Il rappelle les dispositions des SAGE visant le maintien de la pêche et l'encadrement des activités nautiques. Il invite à renforcer les pénétrantes vertes et à les relier au reste de la trame verte et bleue. Il formule l'objectif d'une ceinture verte diversifiée d'interface entre le pôle centre et l'espace rural (p67 : « Maintenir une interface autour du pôle centre »). Il le complète d'une de principe orientation visant à éviter la fragmentation de l'espace agricole. En revanche, on peut regretter qu'il ne propose pas clairement des ruptures de continuité urbaine entre pôle métropolitain et polarités sur les axes dans la lutte contre l'étalement urbain.

• Corridor urbain de la Maine : En revanche, dans le chapitre « Veiller à la qualité paysagère des espaces urbanisés » (p60), il diminue l'ambition de valorisation des berges de la Maine en site urbain: Tout en prônant « l'offre de nature en ville, notamment en limitant l'imperméabilisation du sol », il présente sur ce thème le projet cœur de Maine comme la couverture des voies sur berges sur 300 mètres (p60 : « le projet cœur de Maine a l'ambition de réconcilier les Angevins avec leur rivière, en couvrant les voies sur berges sur 300 mètres») (ancienne rédaction : « la requalification de l'ex-RN23 au cœur de la ville d'Angers sera un élément majeur de valorisation des bords de Maine et de réconciliation de la ville avec la rivière »). On peut penser que le descriptif du projet sur un seul mandat électoral n'est pas à l'échelle d'un PADD qui est censé décrire des visions dans la durée. En outre, cela laisse entier le mystère du devenir de la Maine et de ses berges en site urbain au-delà des 300 mètres ...

Par ailleurs, le PADD pourrait utilement faire référence à l'agenda 21 de la biodiversité d'Angers, déclinaison locale de la stratégie nationale pour la biodiversité, et pour lequel le Conseil de Développement de la région d'Angers a déjà fait des préconisations en 2013. Notamment le conseil de développement préconisait : l'objectif de préservation de la

biodiversité doit être intégré dans les outils inter communaux de planification du développement et de l'aménagement du territoire (SCoT, PLU, PLH....) et dans chacune des actions des collectivités.

le Conseil de Développement préconisant aussi d'identifier et de résorber les points noirs écologiques, et les interruptions de corridors écologiques. Il faut envisager les différentes solutions d'aménagement et de reconstruction des liens écologiques, en concertation avec les acteurs concernés. Le PADD ne se donne aucune orientation dans ce domaine. Il se cantonne à la protection de l'existant. Or certaines liaisons écologiques prévues très justement dans la trame verte et bleue méritent d'être rétablies ou confortées. Le PADD doit donner des orientations stratégiques dans ce sens.

Page 67, le chapitre "s'appuyer sur les milieux terrestres exceptionnels ou ordinaires", cite les mares et étangs comme zones humides. Il convient de rajouter explicitement les prairies humides. Celles-ci sont particulièrement menacées car difficiles à identifier ; Elles sont pourtant d'une grande importance écologique. Le PADD doit préconiser que les projets fassent l'inventaire des zones humides existantes et notamment des prairies humides, et les protègent.

22-Quelques points qui complètent le scot de 2012:

- Sur la richesse et la diversité des paysages : il ajoute: les paysages bocagers

parmi les paysages emblématiques à valoriser

Il introduit au travers des divers chapitres la valorisation du val de Loire dans sa section métropolitaine (p 60 : « améliorer les portes de territoire : ..les entrées et les axes de découverte du Val de Loire »)

- Sur la prévention des risques, il évoque le prochain PGRI (plan de gestion du risque inondation du bassin Loire-Bretagne et le classement de la vallée d'Angers en TRI (territoire à risque important). Il évoque le risque de TMD (transport de matières dangereuses) sur les axes de transport d'Angers ; il précise la localisation du risque d'effondrement à Trélazé, ainsi que l'existence d'un faible risque sismique ; il alerte sur l'impératif de prendre en compte le risque de pollution au Radon, non précisément localisé.
- Sur la qualité de l'air, Il évoque l'existence du SRCAE. Il encourage l'usage des véhicules à énergies alternatives.
- Il ajoute un chapitre « Diminuer la pollution lumineuse » sans en tirer d'orientation (p65 : « outre la réduction des impacts de la pollution lumineuse sur les habitants et la biodiversité...

une gestion adaptée de l'éclairage public permet de réaliser des économies d'énergie importantes »). Le sujet mériterait de tracer au moins une orientation voire des recommandations, d'autant que le consensus sur ce thème a bien progressé ces dernières années.

- Sur le thème de l'économie de l'espace, le PADD conforte les objectifs de 2011 (% de renouvellement urbain / construction), en les complétant d'un dispositif concernant les activités (% sur la commercialisation récente, à définir dans le DOO) : il conviendra d'y être très attentif, car si l'objectif de limitation de zones vides est louable (il s'appuie sur une affirmation de principe de densification de zones d'activités), le dispositif proposé est tributaire d'une simple logique de marché qui pourrait se révéler inflationniste s'il n'est doté de règles du jeu notamment environnementales.

Enfin, un objectif de limitation des nouvelles infrastructures est annoncé et doit être concrétisé au DOO. Il ne devrait pas être difficile à tenir compte tenu des consommations considérables d'espaces des 15 dernières années.

- Sur le thème des déchets (p73), le document ne fait pas de référence à l'évolution des projets en cours de réflexion. On peut penser que dans le contexte actuel de décision sur l'avenir de l'usine de TMB, qui risque d'être longue, des orientations complémentaires sont indispensables à donner, en particulier dans le renforcement du tri en amont. Le PADD se contente de constater qu'une unité de tri mécano-biologique et de méthanisation a été créée à St Barthélemy d'Anjou, sans évoquer l'orientation concernant le traitement des déchets ultimes.

Il ajoute en revanche une disposition relative au stockage et recyclage des déchets du bâtiment.

- Sur la ressource en eau, le PADD ajoute une disposition de protection de l'eau des zones humides (p71) en tant que réservoirs de rétention et d'épuration, et préconise des dispositifs de protection ou de compensation, suivant les préconisations des SAGE et du SDAGE Loire-Bretagne.

La question de la diversification de la ressource en eau potable n'est pas évoquée, seule la protection du captage existant est abordée.

### 3. Quelques remarques sur les autres thèmes :

#### Agriculture :

Le chapitre consacré au développement agricole est accentué, en s'appuyant notamment sur la charte « agriculture et urbanisme », notamment en accentuant l'importance du rôle de l'agriculture péri-urbaine et sa protection. A ce titre, le chapitre foncier encourage les démarches de protection des espaces à enjeux agricoles (sud-Loire et Ste Gemmes).

#### Haut-Débit

Un paragraphe complémentaire est consacré à l'extension du Haut Débit

#### Le commerce

(pp28-29)

Le nouveau texte intègre les dispositions de la charte commerciale mise au point entre collectivités et CCI ; il en est plus riche et plus précis, d'autant que le texte du PADD de 2012 était particulièrement frileux sur le sujet, précisément par difficulté de concertation avec la profession.

On regrettera en revanche la référence qu'avait introduit le texte de 2012 à l'impact de l'inflation d'usage automobile dû aux implantations des grandes surfaces périphériques comme élément structurant de la redéfinition d'une stratégie d'organisation territoriale (suppression du paragraphe introductif : « le déploiement du commerce de grande surface, d'abord alimentaire puis spécialisé, sur les axes majeurs en frange du pôle urbain s'est accompagné d'une multiplication des déplacements automobiles saturant ponctuellement le réseau. Il s'agit pour demain de renforcer l'attractivité du commerce local et de l'associer à l'organisation du territoire. »). Il est remplacé par un discours plus complet sur les préoccupations à prendre en compte, mais de nature générale et ne faisant pas référence à l'organisation territoriale ni aux déplacements.

#### Le patrimoine :

Le Padd souligne la qualité du patrimoine, à la fois du patrimoine naturel et historique. Il évoque sa valorisation, essentiellement au regard du renforcement de la promotion touristique (chap 01.1). Comme son prédécesseur, il n'en tire aucune recommandation d'orientation précise, notamment au regard du patrimoine urbain.

Alain Lasserre

Représentant la Sauvegarde de l'Anjou  
au Conseil de Développement  
de la Région d'Angers