

Elaboration du Schéma de Cohérence Territoriale des Pays de Laval et de Loiron

Ateliers thématiques – 1^{ère} session Débats sur les enjeux

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER
"AMENAGEMENT ET ORGANISATION DU TERRITOIRE"
16 novembre 2010 – Salle du Verger à Montigné-le-Brillant



L'objectif de cette première session d'ateliers est de permettre aux participants de s'appropriier et d'enrichir les résultats du diagnostic du SCoT, en particulier les enjeux propres à chaque thématique, puis de discuter des choix à faire pour l'avenir du territoire, de manière très large et ouverte.

Date et heure : 16 novembre 2010 de 14h00 à 16h00

Elu référent : Christian BRIAND

Animation de l'atelier : Arnaud CLEVEDE, Marc LAMARE

Personnes présentes :

Rémy BENOIT	DG Communauté de Communes du Pays de Loiron
Jean BODIN	Maire d'Entrammes, Vice-président de Laval Agglomération
Hervé BIRY	Ville de Laval
Christian BRIAND	Maire de L'Huisserie, Vice-président de Laval Agglomération
Arnaud CLEVEDE	Chargé de mission SCOT des Pays de Laval et de Loiron
Hervé CORNEE	Maire de Beaulieu-sur-Oudon
Olivier GIRMA	Laval Agglomération
Julien HAREL	Laval Agglomération
Marc LAMARE	DGA Laval Agglomération, SG SM Pays de Laval et de Loiron
Yves LETAILLEUR	Laval Agglomération
Louis MICHEL	Chambre d'Agriculture
Cédric MALFOIS	DDT
Eric PELTIER	DDT
Christian PERSIN	Ville de Laval
Olivier RICHEFOU	Maire de Changé, Vice-président de Laval Agglomération
Jean-Paul SCHOEMANN	Maire de La Gravelle, Vice-président de la CCPL
Isabelle VACHER	Région Pays de la Loire
David VIEL	SAFER Maine Océan

Personnes excusées :

Jean-Marc BESNIER	Laval Mayenne Aménagement
Laurent GENEAU	Conseil Général
Gérard JALLU	
Pascal ORAIN	
Elisabeth PANNARD	Maire de Parné-sur-R., Vice-présidente de Laval Agglomération
François SAINT	CODEV Pays de Loiron

Le Syndicat mixte du territoire des Pays de Laval et de Loiron a choisi de mettre en oeuvre une concertation ambitieuse pour élaborer son Schéma de Cohérence Territoriale. Les acteurs du territoire ont ainsi été conviés à participer aux ateliers thématiques, réunissant des élus, des techniciens, des personnes ressources et des spécialistes sur les cinq notions suivantes :

- . Emploi et rayonnement du territoire,
- . Environnement,
- . Habitat et vie sociale, services de proximité,
- . Aménagement et organisation du territoire,
- . Déplacements et mobilité.

Les objectifs de cette réunion :

- . compléter l'Etat Initial de l'Environnement
- . définir et hiérarchiser les enjeux
- . mettre en avant des premières pistes d'actions

Il est rappelé que la mise en chantier et l'ouverture de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bretagne – Pays de la Loire prévue en 2015 est un projet structurant qui doit être intégré à l'ensemble des réflexions.

Une précision est demandée au sujet de l'analyse (évaluation) environnementale. L'objectif de l'évaluation environnementale est de préciser les pressions additionnelles sur le milieu consécutives à la mise en œuvre du SCOT. Le prestataire EVEN CONSEIL analysera donc dans un premier temps les orientations du PADD puis, dans un second celles du DOO, afin d'évaluer leurs incidences, positives et négatives, sur le territoire.

L'analyse des incidences du SCOT sera effectuée en confrontant les différents types de dispositions du document à chacun des thèmes analysés dans la présentation de l'Etat Initial de l'Environnement.

Cette phase qui aura permis d'identifier les orientations du SCOT pouvant potentiellement porter préjudice à l'environnement, il s'agira ensuite de définir des mesures correctrices et/ou compensatoires.

Des éléments clefs du diagnostic sont présentés :

Un territoire de marches : une position à valoriser

- un territoire de passage
- au cœur du triangle Rennes – Le Mans – Angers
- près de 110 000 habitants

Le dynamisme démographique des communes périurbaines

- + 6 000 habitants entre 1999 et 2007 (+ 6%)
- Un report du dynamisme depuis 1999 vers l'espace périurbain et dans une moindre mesure vers les communes rurales

Les données sur la répartition de la population par classes d'âges ne sont pas présentées lors de la réunion. Celles-ci auraient permis d'illustrer des caractéristiques du territoire, à savoir un territoire jeune et une tendance au vieillissement qui risque de s'accroître du fait d'un solde migratoire fortement négatif pour les personnes de 20 à 25 ans et plus généralement des actifs.

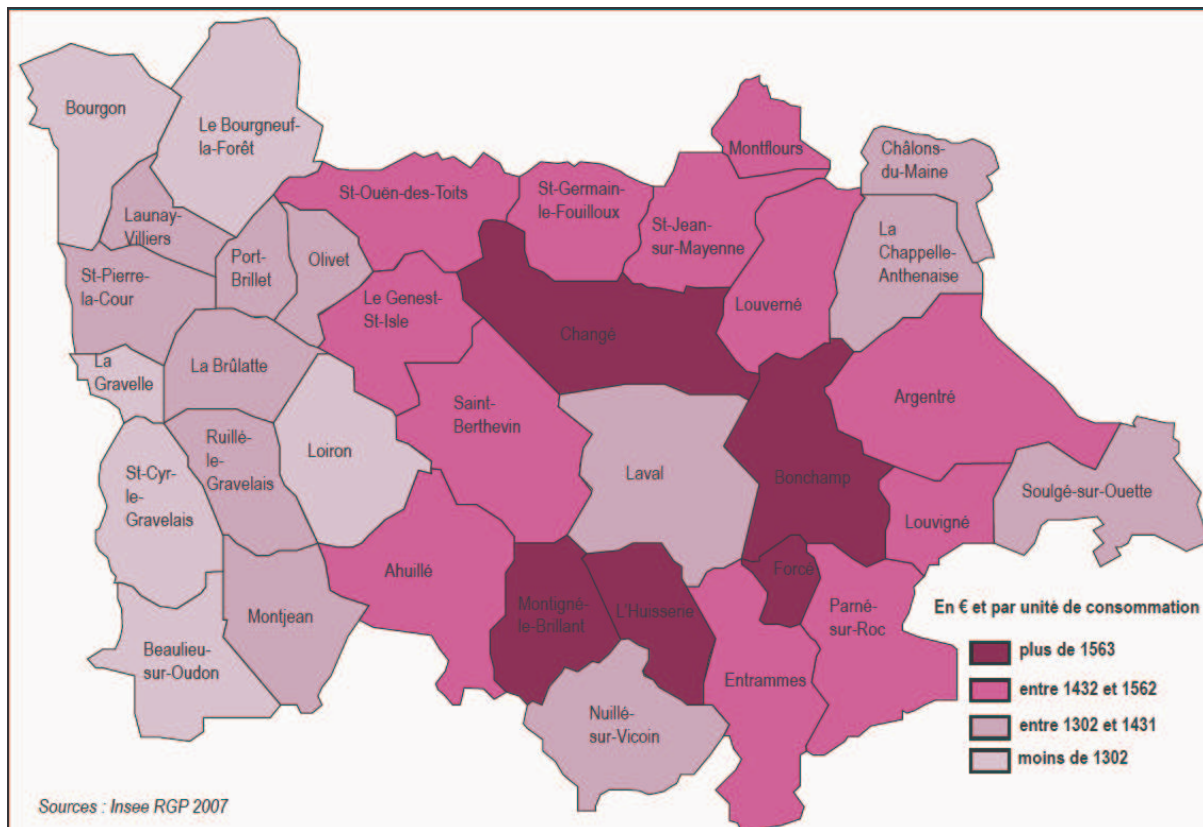
La répartition spatiale des revenus apparaît aussi comme un élément manquant dans la présentation. Ces informations écartées dans le cadre de cette première réunion sont données ci-dessous :

Répartition de la population par tranches d'âges en 2006 et prévisions pour 2031

	SCOT LAVAL LOIRON	
	2006	2031
Part des 0-14 ans	20.2	17.7
Part des 15-29 ans	19.6	18.7
Part des 30-44 ans	20.6	16.9
Part des 45-59 ans	20.6	16.9
Part des 60-74 ans	11.7	16.6
Part des + de 75 ans	7.3	13.2

Source : INSEE, modèle OMPHALE

Revenu médian mensuel par unité de consommation en 2007



Habitat : une croissance du parc de logements alimentée par les communes périurbaines

- une croissance de 14% entre 1999 et 2006
- une croissance de 25% pour les communes périurbaines (Laval : + 10%)

L'habitat : moteur de l'extension urbaine

- augmentation du foncier consommé par l'habitat entre 2005 et 2009 par rapport à la période 2000-2004 (48 ha par an contre 42 ha par an)
- 30 ha par an pour les communes périurbaines (26 ha entre 2000 et 2004)
- un mode d'urbanisation peu dense avec une taille moyenne de la parcelle de 721m², soit une taille plus importante que celle observée en 1990
- un ratio nb de m² par habitant qui a eu tendance à augmenter depuis 1950 : 350m² en 2007 contre 268m² en 1950
- des capacités d'urbanisation qui suivent la tendance : 2 150 ha prévus à l'artificialisation, soit 51% des zones déjà urbanisées (Laval Agglomération hors Nuillé-sur-Vicoin)

La DDT précise qu'il est assez difficile d'obtenir des données locales fiables de la consommation de l'espace. Les cartes fournies et présentées lors de la réunion ne permettent d'identifier que le grignotement (épars) de l'emprise bâtie de l'habitat.

L'écart très important entre la croissance démographique au cours des 50 dernières années (+ 72%) et l'évolution du parc de logements sur la même période (+ 126%) met en exergue un certain nombre d'éléments. A côté des évolutions de la structure familiale (baisse du nombre de personnes par ménage, desserrement des ménages, vieillissement de la population,...), la recherche d'un style de vie (devenir propriétaire d'un logement individuel sur une grande parcelle), peut expliquer la

consommation de l'espace observée au cours des dernières décennies. Les aspects financiers et les effets de la périurbanisation ont, de surcroît, probablement joué en faveur de l'émiettement urbain sur le territoire des Pays de Laval et de Loiron.

Selon un regroupement de données des documents d'urbanisme en cours sur les communes de Laval Agglomération (hors Nuillé-sur-Vicoin), 1 025 hectares sont prévus pour l'habitat. Il s'agit là de prévisions qui traduisaient une utilisation de l'espace, une croissance démographique et des modèles d'urbanisation qui ne s'accordent plus avec les prérogatives actuelles. D'ailleurs, dans les PLU en cours d'élaboration, les zones ouvertes à l'urbanisation sont fortement revues à la baisse, dans un souci de densification et de gestion économe de l'espace.

En dehors de la question environnementale, la nécessité de gérer autrement l'urbanisation des communes repose également sur son coût pour la collectivité (réseaux,...). Il est aussi question de communiquer auprès de la population afin d'engendrer une évolution dans les comportements (comment répondre à la demande des uns et des autres notamment en termes de types d'habitat et de taille de parcelle).

Mais l'habitat n'est pas le seul facteur de consommation de l'espace. Le déploiement des zones d'activités, industrielles, artisanales et autres participent à la disparition d'espaces naturels et agricoles. Des données précises permettraient de constater, par vocation, l'analyse de la consommation de l'espace au cours des dix dernières années.

L'axe Est – Ouest : moteur économique du territoire

La corrélation entre croissance démographique et organisation de l'emploi sur le territoire est forte : l'axe Est - Ouest concentre le dynamisme des Pays de Laval et de Loiron du fait, essentiellement, de la grande qualité des infrastructures de communication. La question d'un rééquilibrage du territoire est posée : le développement de l'axe Nord - Sud doit être une priorité afin de donner une nouvelle dynamique aux communes du Sud du territoire qui risquent de souffrir d'une perte d'attractivité. Cette problématique reprend la question du contournement Est de l'agglomération lavalloise et de la mise à 2x2 voies de la RN 162 vers Angers. Par extension, la desserte de l'ouest du territoire depuis le Sud à partir d'un contournement complet de l'agglomération lavalloise permettrait des liaisons plus aisées.

La mise en service de la LGV Bretagne – Pays de la Loire et l'ouverture du Parc d'activités Laval Mayenne à Argentré devraient confirmer davantage l'organisation actuelle du territoire. Pourtant l'axe Nord – Sud correspondant à celui de la rivière Mayenne apparaît, naturellement, comme le plus structurant du territoire.

L'organisation commerciale du territoire

- 1 pôle départemental : le pôle urbain lavallois (Laval, Changé, Saint-Berthevin)
- 1 pôle communal élargi : Le Bourgneuf-la-Forêt
- 6 pôles relais : Argentré, Bonchamp, L'Huisserie, Loiron, Louverné, Saint-Pierre-la-Cour
- 1 pôle de proximité : Port-Brillet
- 5 pôles d'ultra proximité : Ahuillé, Beaulieu-sur-Oudon, Le Genest-Saint-Isle, La Gravelle, Montjean, Ruillé-le-Gravelais

SCOT et déplacements

La prise en compte des déplacements passe prioritairement par le développement de l'utilisation des transports en commun.

Le territoire bénéficie d'une très bonne desserte en gares TER : 5 communes disposent d'une gare. L'un des enjeux du SCOT sera de valoriser ces pôles en termes, notamment, d'échanges intermodaux. La remise en service de la gare de La Chapelle-Anthenaise est également évoquée.

Autre élément de réflexion majeure : la gratuité de l'autoroute au niveau de l'agglomération lavalloise. Cette gratuité pourrait permettre un report des usagers depuis la voirie existante avec comme objectif

d'alléger et de fluidifier le trafic dans l'agglomération. L'exemple d'Orléans est cité. Toutefois, quels en seraient les véritables effets ? A l'heure d'aujourd'hui il s'agit d'une concession d'Etat gérée par COFIROUTE. Aucune modification dans ce sens n'est à l'ordre du jour. Si le territoire devait bénéficier de la gratuite sur le tronçon, ce serait à la charge de la collectivité locale.

Concernant le Parc d'activités Laval Mayenne, l'obtention d'une connexion avec l'A81 est indispensable.

L'arrivée de la LGV à Laval doit s'accompagner de projets structurants et d'envergure, sources d'attractivité pour le territoire. Au niveau de la Gare il faudra répondre à deux exigences d'accessibilité : d'un point de vue du stationnement et d'un point de vue de l'accès à l'infrastructure. La création et le développement d'une zone tertiaire permettrait l'accueil d'activités et d'emplois (type Pôle Gare Sud en cours à Angers). Cette proposition corrobore avec l'idée d'organiser sur le territoire des espaces à vocation.

Des précisions sont à apporter à la réflexion :

- . une cartographie des services à la personne
- . une cartographie des équipements culturels
- . une cartographie de la mobilité des étudiants et des lycéens

L'ensemble des membres présents de l'atelier est informé de l'enquête "Déplacements et Villes moyennes" qui devrait débuter en janvier, en partenariat avec la DDT de la Mayenne et le CETE de l'Ouest. Ce travail permettra d'apporter des réponses précises sur la mobilité des ménages du territoire. L'espace géographique retenu étant celui du SCOT et des EPCI limitrophes.

Quelles limites urbaines ?

L'Etat rappelle que le SCOT doit prévoir des objectifs chiffrés de consommation de l'espace pour une gestion économe de l'espace. Cf. : article L122-1-5 LOI du 12 juillet 2010 (Grenelle 2) :

"(Le document d'orientations et d'objectifs) détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation. Il arrête des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, qui peuvent être ventilé par secteurs géographiques".

Une étude des possibilités de densification dans les centres urbains peut être réalisée dans le cadre de l'élaboration des PLU. Une telle étude à l'échelle du SCOT peut être envisagée.

Dans ce sens, il est important de définir les besoins futurs réels en termes de logements : la définition d'un scénario de développement doit permettre de répondre aux obligations fixées par la loi, aux besoins de la population et aux évolutions de la société (décohabitation,...). D'autre part, afin de rééquilibrer la croissance démographique sur le territoire de Laval Agglomération, le PLH 2011-2016 a fixé des objectifs par secteurs géographiques.

DEFINITION DES ENJEUX

SITUATION

- ➔ **DEVELOPPER L'ATTRACTIVITE DE LAVAL EN S'APPUYANT SUR LA CONNEXION DU TERRITOIRE AVEC LES VOIES DE COMMUNICATION EXISTANTES ET FUTURES ET SUR SON CADRE DE VIE.**
- ➔ **RENFORCER LES CONNEXIONS AVEC LES GRANDS ESPACES URBAINS LIGERIENS.**

POPULATION

- ➡ MAITRISER LES EFFETS DE LA PERIURBANISATION EN RENFORÇANT LE RÔLE DE LA VILLE CENTRE ET DES UNITES DEMOGRAPHIQUES STRUCTURANTES DU RESTE DU TERRITOIRE.
- ➡ MAINTENIR LES POPULATIONS JEUNES SUR LE TERRITOIRE EN DEVELOPPANT LES FORMATIONS QUALIFIANTES POUR LEUR INTEGRATION DANS L'ECONOMIE LOCALE.
- ➡ FAVORISER LA MIXITE SOCIALE AFIN DE REDUIRE LES DISPARITES EN TERMES DE LOGEMENTS, DE NIVEAUX DE VIE,...

CONSOMMATION DE L'ESPACE

- ➡ ASSURER UNE URBANISATION QUI PRESERVE LES ESPACES RURAUX, NATURELS ET AGRICOLES
- ➡ PRIVILEGIER LA DENSIFICATION DES ESPACES URBAINS ET LES NOUVEAUX MODELES URBAINS EN S'APPUYANT SUR DES ESPACES DE RECONVERSION ET LES POINTS DE DESERTE EN TC
- ➡ INCITER LA REHABILITATION DES LOGEMENTS VACANTS NOTAMMENT ANCIENS DANS LE CENTRE DE LAVAL ET DANS LES BOURGS POUR FAVORISER LA DENSIFICATION DE CES UNITES DEMOGRAPHIQUES.

A travers ces enjeux, il s'agit d'organiser le territoire à la fois pour répondre à des exigences environnementales et de développement durable mais aussi pour répondre à la demande et aux besoins des habitants.

Une sensibilisation aux nouveaux modèles urbains serait l'occasion d'informer les élus et la population sur la nécessité de construire et de développer la ville en s'appuyant et en respectant son environnement. L'exemple de la ville de Changé est citée dans le cadre de la réalisation d'un écoquartier en cœur de ville.

L'urbanisation en termes d'habitat n'est pas la seule notion à considérer : les zones d'activités doivent également faire l'objet d'un travail de diagnostic afin d'en évaluer les possibilités de densification. Par ailleurs, leur déploiement sur le territoire doit répondre à une organisation et à une logique de pôles.

L'aménagement et l'organisation du territoire devra répondre à ces questions :

- . Quelle armature urbaine pour le territoire des Pays de Laval et de Loiron ?
- . Quelle organisation du territoire ?
- . Quels outils mettre en œuvre ?

Ces questions sous-entendent de privilégier certains espaces à d'autres avec des restrictions en termes de consommation de l'espace.

Prochaine rencontre le mercredi 8 décembre 2010 de 17h00 à 19h00 à Laval.