

AVIS DES ELU.E.S MUNICIPAUX



SOMMAIRE

I. L'atelier de concertation des élus municipaux sur la révision du SCoT

1. La concertation mise en place pour réviser le SCoT du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire
 - a. Le Schéma de Cohérence territoriale, un document de planification stratégique porté à l'échelle d'un bassin de vie2
 - b. Une mise en concertation du SCoT, au moment de sa révision2
2. Les élu.e.s participant.e.s à « l'atelier des élus municipaux »4
3. Organisation de la concertation des élu.e.s municipaux
 - a. Une réflexion conduite en 3 étapes et 4 séances5
 - b. Une méthode de travail « en miroir » de l'atelier des élus du SCoT et de l'atelier citoyen .5

II. La perception et les recommandations des élu.e.s municipaux

1. Les atouts et limites du territoire du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire et de son organisation6
2. Les défis à relever par le territoire dans le contexte planétaire et national6
3. Les changements à opérer8
4. Orientations stratégiques pour le futur SCoT du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire.....9
5. Préconisations et exemples d'actions 10

III. Conclusions et suites

1. Le « futur possible » de l'atelier des élu.e.s municipaux15
2. La restitution prévue de l'avis, aux élus du SCoT 16

I. L'ATELIER DE CONCERTATION DES ELUS MUNICIPAUX SUR LA REVISION DU SCOT

1. La concertation mise en place pour réviser le SCoT du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire

a. Le Schéma de Cohérence territoriale, un document de planification stratégique porté à l'échelle d'un bassin de vie

Un SCoT rassemble les élus d'un territoire autour d'une vision partagée du développement et définit un projet politique de long terme à l'échelle d'un large bassin de vie.

Élaboré par les élus locaux, le SCoT :

- **Fixe le cadre pour les 20 ans à venir de toutes les questions d'aménagement du territoire.** Il a pour objectif d'assurer la cohérence des politiques publiques afin de satisfaire les besoins immédiats et futurs de la population tout en préservant les ressources pour les prochaines générations (transition écologique et prévention des risques naturels, adaptation au changement climatique...)
- **Définit les conditions d'un développement soutenable dans un souci d'équilibre territorial, de diversité des fonctions urbaines et de préservation de l'environnement.** Il fixe les orientations d'aménagement de l'espace, notamment en matière de préservation de l'environnement, d'organisation des mobilités, de développement urbain, économique et commercial.
- **Constitue un cadre de référence et oriente les documents d'urbanisme et de planification locaux** (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, Programme Local de l'Habitat, Plan de Déplacements Urbains, etc.). Il intègre et décline l'ensemble des règles et orientations des documents d'échelle supérieure et constitue, en ce sens, un document « pivot » des politiques d'aménagement.

Sur le territoire, les cinq intercommunalités de Nantes Métropole, Saint-Nazaire Agglo, Erdre et Gesvres, Estuaire et Sillon et Pays de Blain, se sont **regroupées au sein du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire pour porter ensemble ce Schéma de Cohérence Territoriale.** Le Pôle Métropolitain fédère l'ensemble des acteurs autour de l'élaboration de ce document, et en garantit la mise en œuvre.

Le SCoT du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire a été adopté en 2016. En 2022, au terme des 6 ans d'application conformément au code de l'urbanisme, ce schéma a fait l'objet d'une évaluation. **Sa révision a été engagée et devrait aboutir en 2025.**

La première étape de préparation de la 3ème génération du SCoT est la rédaction du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS).

b. Une mise en concertation du SCoT, au moment de sa révision

Le SCoT est élaboré par les élus du Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire, en collaboration étroite avec les territoires qui le composent. Une concertation volontariste, animée à l'échelle de l'ensemble du territoire, vise à **enrichir les travaux des élus du SCoT.**

Une première phase de concertation a été engagée sur la période avril - septembre 2023, afin d'alimenter les premières réflexions au service du Projet d'Aménagement Stratégique..

Le processus de concertation mis en place s'appuie sur une structuration rigoureuse et transparente, du grand public à une stratégie de cibles, suivant des formats collectifs ou individuels, pour garantir un dialogue enrichi et construit :



P en présentiel **V** en visio-conférence

Parmi les groupes mobilisés suivant un format collectif, ont été sollicités : les conseils de développement des 5 territoires intercommunaux, des habitants volontaires retenus pour former un « groupe citoyen », la société civile constituée et d'autres acteurs (associations, fédérations, établissements publics, syndicats professionnels, centres de recherche...) sollicités au travers des « cahiers d'acteurs », les entreprises (mobilisées lors de rencontres organisées avec la chambre de commerce et d'industrie) et **un groupe constitué d'élus municipaux, porteur du présent avis.**

L'atelier des élus municipaux pour alimenter le projet stratégique avec une expertise de terrain sur les politiques publiques

Il a semblé nécessaire d'associer les élus municipaux pour les faire participer à la définition de la vision commune qui présidera aux fondements du SCoT. L'objectif assumé est de combler le décalage parfois constaté entre élus communautaires et élus municipaux, en matière d'information voire de formation, sur des sujets de plus en plus complexes. Et ce faisant, il s'agit de participer à retisser le lien entre la planification stratégique et le quotidien de l'action publique locale.

« L'atelier des élus municipaux » a ainsi été constitué, réunissant 26 personnes, afin d'apporter des points de vue et expertises d'élu.e.s de terrain et de formuler des propositions collectives sous forme de préconisations pour le futur SCoT.

Verbatim

“ La concertation donne lieu à un travail collectif, auquel chacun contribue, à part égale, et qui permet à tous d'aller plus loin “

2. Les élu.e.s Participant.e.s à « l'atelier des élus municipaux »

Les élu.e.s ont été désignés par les 5 intercommunalités.

La participation aux séances de travail organisées en 4 ateliers, est ainsi indiquée : ◆

Saint-Nazaire Agglo :

Christian BEAUREPAIRE, Pornichet

Gilles BRIAND, Trignac

Bruno CHARTIER, Montoir-de-Bretagne

Denis GONIDEC, Saint Joachim ◆ ◆ ◆

Aurélie GOURHAND, Saint-Malo-de-Guersac ◆ ◆ ◆ ◆

Jean-François JOSSE, La Chapelle des Marais

Aurélie MARTIN-LAUNAY, Besné ◆ ◆ ◆ ◆

Thierry RYO, Saint-André-des-Eaux ◆

Nantes Métropole :

Agnès BOURGEOIS, Rezé

Claire BOUYER, Saint-Léger Les Vignes ◆ ◆ ◆

Olivier CHATEAU, Nantes

Jean-Christophe LOEZ, Mauves-sur-Loire ◆ ◆ ◆

Driss SAID, Saint-Herblain ◆ ◆

Alexandra SEVESTRE, La Montagne ◆ ◆ ◆

Erdre et Gesvres :

Frédéric BOUCAULT, Les Touches ◆ ◆ ◆

Isabelle CHARTIER, Héric ◆ ◆ ◆ ◆

Guy DAVID, Nort-sur-Erdre ◆

Jean-Pierre DELSOL, Grandchamps-des-Fontaines ◆ ◆

Romain ETIENNE, Casson ◆ ◆ ◆ ◆

Jean-Pierre GOUPIL, Sucé-sur-Erdre ◆ ◆

Estuaire et Sillon :

Christophe DESWARTE, Savenay ◆ ◆ ◆

Régine HELIOT, Malville ◆ ◆ ◆ ◆

Stéphane MENAGER, Lavau-sur-Loire ◆ ◆

Philippe RETTIG, Prinquiau

François ROULEAU, Saint-Etienne de Montluc ◆ ◆ ◆

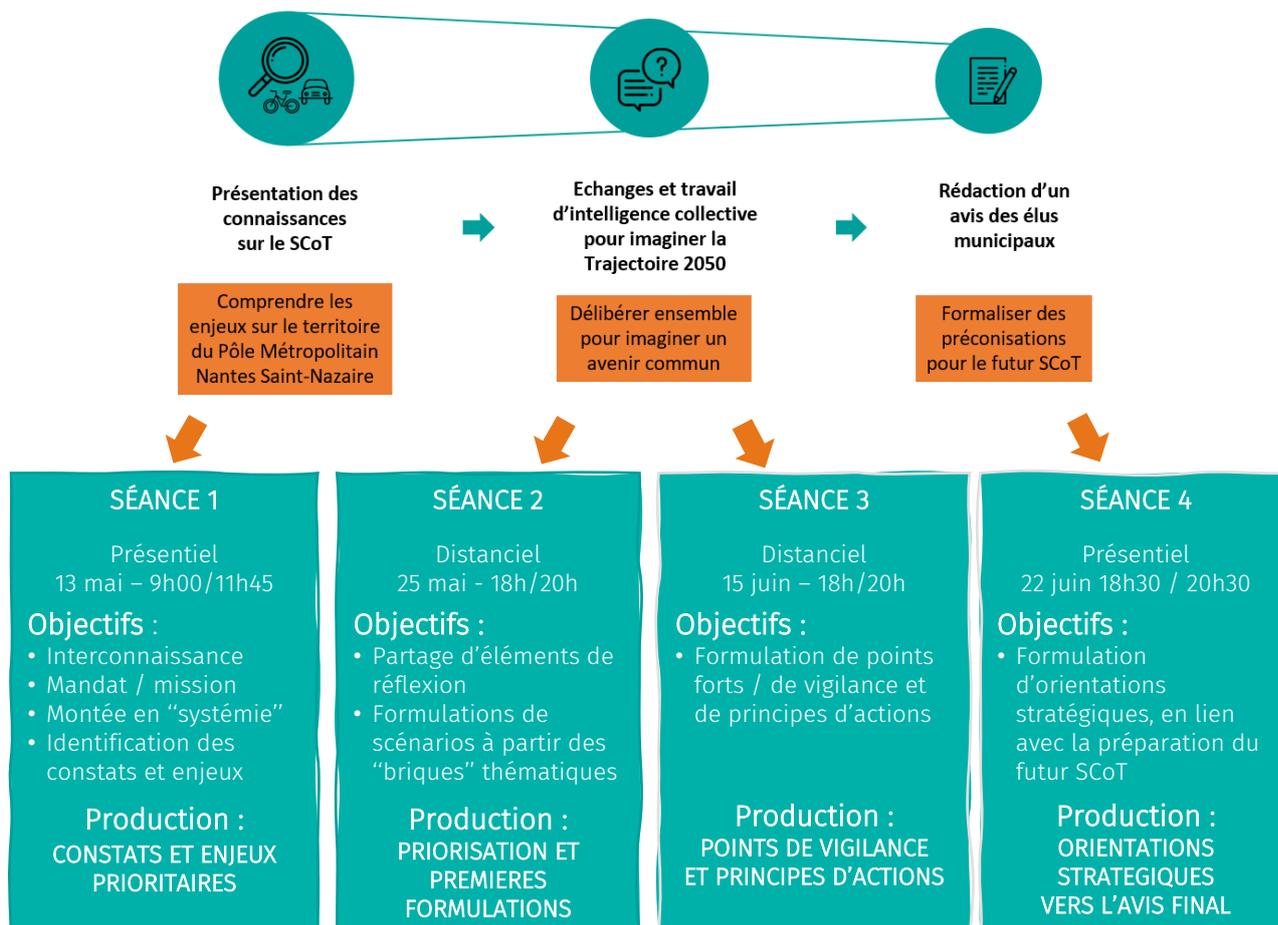
Pays de Blain :

Albert BICHON, Bouvron



3. Organisation de la réflexion des élu.e.s municipaux

a. Une réflexion conduite en 3 étapes et 4 séances



b. Une méthode de travail « en miroir » de l'atelier des élus du SCoT et de l'atelier citoyen

Afin de s'assurer que l'avis des élus municipaux puisse utilement alimenter la réflexion menée par les élus communautaires pour définir le projet d'aménagement stratégique du futur SCoT, et bien s'articuler avec les autres productions issues de la concertation auprès des différents publics mobilisés, la méthode privilégiée a consisté à :

- Travailler sur les 5 thèmes autour desquels ont été structurés les travaux des élus communautaires pour la révision du SCoT : Démographie et logement ; Economie et emploi ; Infrastructures et mobilités ; Environnement, ressources et sols ; Cohésion sociale et justice spatiale ;
- Tenir compte du « cadre qui s'impose » : veiller à contribuer à atteindre à horizon 2050 l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) et l'objectif Zéro Emissions Nettes (ZEN), et adapter le territoire aux effets du changement climatique ;
- Imaginer un « futur possible », forme de scénario martyr proposant un assemblage de « chemins » pour chacun des thèmes listés ci-dessus ;
- Formuler pour le « futur possible », des points forts, points de vigilance, des conditions de réussite, des orientations stratégiques et des préconisations.

II. LA PERCEPTION ET LES RECOMMANDATIONS DES ELU.E.S MUNICIPAUX

1. Les atouts et risques du territoire du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire et de son organisation

a. Atouts et opportunités

- Une armature territoriale organisée entre polarités majeures, intermédiaires et plus petites centralités rurales, contribuant à l'équilibre du territoire
- Des grandes agglomérations sur le territoire : un atout et une opportunité notamment des points de vue démographique et économique
- Des pôles d'excellence dans les centralités majeures à Saint-Nazaire et à Nantes Métropole
- Des territoires moins urbanisés qui conservent une identité rurale spécifique caractérisée par les espaces agricoles et naturels
- Un tissu artisanal dense dans les petites centralités
- Du foncier disponible dans les petites localités, pour accueillir entreprises et emplois
- De très nombreuses zones humides et le deuxième plus grand marais de France, une ressource en eau essentielle, à préserver et à entretenir
- Des espaces naturels, dont zones humides et réservoirs de biodiversité, qui peuvent aussi jouer le rôle de puits de carbone

b. Faiblesses et risques

- Une évolution de l'armature territoriale susceptible de générer une consommation et une artificialisation d'espaces dans les petites centralités
- Un risque de banalisation et de dénaturation des territoires ruraux, par une urbanisation excessive en zones d'habitat et zones d'activités économiques
- Une concentration des emplois sur les grands pôles structurants (Nantes Métropole et Saint-Nazaire)
- Une saturation des réseaux de transports
- Un réseau de transports en commun et une organisation de l'intermodalité insuffisante, compte tenu de l'importance des migrations pendulaires
- La voiture individuelle comme moyen de déplacement très utilisé
- Une filière industrielle (entreprises et sous-traitants) encore carbonée et une nécessaire bifurcation industrielle à engager
- Une forte dépendance alimentaire du territoire
- Un cycle de l'eau perturbé, une vulnérabilité du territoire quant à la ressource en eau
- Des tensions importantes sur le foncier, impactant notamment l'accès au logement et susceptibles de fragiliser le tissu social local

2. Les défis à relever par le territoire dans le contexte planétaire et national

Dans leur réflexion, **les élus municipaux ont tenu compte du contexte planétaire et national en termes environnemental** (énergie, climat, biodiversité, risques...) et des **nouvelles réglementations** qui s'imposent au territoire dès aujourd'hui et à l'horizon 2050, pour :

- Atteindre l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN)
- Atteindre l'objectif Zéro Emissions Nette (ZEN)
- Adapter le territoire aux effets du changement climatique

Par ailleurs, au-delà des trajectoires nationales « ZAN » et « ZEN » et de la nécessité d'atténuation et d'adaptation aux effets du changement climatique, **les élus municipaux ont également tenu compte des réalités qui s'imposent au territoire :**

- Forte dynamique démographique (solde migratoire positif) et desserrement des ménages
- Pressions sur les besoins en logements, obligation de permettre l'accès au logement pour tous
- Attractivité et dynamisme du territoire en termes d'emplois
- Incertitude sur la dynamique économique (dépendance à des facteurs conjoncturels externes)
- Nécessité de décarbonation de l'économie (transition énergétique, politique nationale de réorientation écologique)
- Enjeux locaux d'atténuation et d'adaptation face au changement climatique, en démultipliant les îlots de fraîcheur et en se préparant aux futures catastrophes naturelles à venir
- Impératif de sécurisation du cycle de l'eau (alimentation, milieux naturels, biodiversité)
- Economie de la ressource en eau et allocation des usages, en revoyant les consommations, notamment industrielles

Verbatim

“ Il faut que cela change et pour cela, il faut des leaders. Le territoire du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire peut jouer ce rôle de précurseur pour montrer l'exemple “



3. Les changements à opérer

Les changements à opérer passeront nécessairement par une évolution des modes de vie et de consommation des habitants, des modes de faire des entreprises, ainsi que de la vision politique. Aujourd'hui, les pratiques sont marquées par une vision trop court-termiste, une prise de conscience insuffisante des impacts des choix quotidiens, sur les enjeux environnementaux et sociétaux.

Ce qui mérite d'être re-questionné selon le groupe des élus municipaux :

Logement et emploi

- La concentration des activités, du développement, des usages, dans les grands pôles urbains
- Les villes dortoirs sans vie sociale, sans emploi ni activité, contraignant à des déplacements pour le travail ou les loisirs
- Un « laisser-faire » sur les aménagements, ayant conduit à une densification anarchique, avec des divisions sauvages

Démographie et logement

- Le cadre de vie dégradé dans certains centres-villes / centres-bourgs (qualité de l'habitat, espaces verts...)
- La difficulté d'accès au logement (logements non abordables pour tous, inadaptés, prix élevé du foncier, faible mixité sociale)
- Le risque de « villes à 2 vitesses »
- Les freins à la densification du tissu urbain (à la division des logements et des parcelles)

Economie et emploi

- La perte de dynamisme de certaines centralités de proximité ou intermédiaires, faute d'emplois locaux
- Les zones commerciales très artificialisées, consommatrices de foncier, peu verticales, monofonctionnelles et disproportionnées, en particulier pour les petites centralités

- Les pratiques des industriels en termes de consommation d'espaces
- Une stratégie industrielle et/ou de réindustrialisation à ré-envisager en pensant la nécessaire « bifurcation » à engager, au regard des enjeux de sobriété, de plus-value pour les territoires et d'acceptabilité sociale
- Le « report du problème » : repousser les grosses industries qui alors s'implanteront ailleurs

Infrastructures et mobilités

- La trop grande dépendance à la voiture individuelle pour les déplacements, en particulier pour les déplacements domicile-travail, l'insuffisance d'équipements et infrastructures offrant des modes de transports alternatifs
- La voiture systématique en centre-ville
- La concentration des transports en commun sur les liaisons structurantes
- L'impossibilité de relier en toute sécurité les différentes centralités du territoire, en mobilité douce/active

Environnement, ressources et sols

- Une place de l'humain perçue comme « hors de la nature »
- La compensation contre-productive : empêche de prendre dès à présent la mesure des limites en donnant l'illusion de marges de manœuvre
- L'imperméabilisation des sols et les pratiques qui y conduisent
- L'utilisation de l'eau potable pour des usages qui n'en nécessitent pas
- Des modèles agricoles dans l'impasse (et qui ont besoin d'être aidés pour changer)

Cohésion sociale et de justice spatiale

- La tentation de centralisation, pour au contraire viser une meilleure répartition territoriale des aménagements et équipements, une plus grande égalité des territoires

Verbatim

“ Nous avons passé la phase de déni, on est entrés dans la phase d'acceptation, une prise de conscience a eu lieu sur la nécessité du changement ”

4. Orientations stratégiques pour le futur SCoT du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire

Démographie et logement

Vers un scénario de multi-polarisation

- Garantir un accès au logement pour tous et abordable, à tous les âges de la vie
- Préserver le cadre de vie en tenant compte de la capacité d'accueil des territoires
- Imposer la mixité et la mutualisation des usages dans les zones urbanisées
- Organiser les constructions sur le territoire pour une densité de l'habitat, qualitative et acceptée
- Favoriser un habitat de qualité et adapté aux besoins

Economie et emploi

Vers un scénario de multi-polarisation-diffusion

- Développer une mixité d'usage du bâti pour rapprocher le logement et l'emploi
- Répartir l'emploi sur le territoire
- Conserver l'industrie sur les pôles structurants, en la décarbonant
- Densifier et réaménager de façon qualitative les zones d'activités existantes
- Favoriser la relocalisation des emplois en exigeant une sobriété environnementale et en favorisant les circuits courts

Infrastructures et mobilités

Vers un scénario de développement concomitant de tous les modes de déplacement

- Connecter les territoires avec des transports en commun et/ou la mise en commun des transports et penser les déplacements de demain en développant une offre multimodale ambitieuse
- Développer les mobilités actives et les liaisons douces entre les pôles et les centralités
- Sortir la voiture des zones agglomérées et favoriser une réglementation qui revoie la place de la voiture, en réduire l'usage

Environnement, ressources et sols

Vers un scénario de régénération et réciprocité

- Préserver la disponibilité de la ressource en eau et de la biodiversité, dans le contexte d'un cycle de l'eau perturbé
- Impulser une véritable trajectoire ZAN et revégétaliser, désimpermeabiliser
- Favoriser l'agriculture nourricière, vertueuse et locale (production et transformation)
- Remettre la nature en ville, s'appuyer sur des solutions fondées sur la nature
- Promouvoir les énergies renouvelables et locales

Cohésion sociale et justice spatiale

Vers un scénario de régulation et coopération au service des solidarités

- Diversifier l'offre de logements (logements intermédiaires et parcours résidentiels pour tous)
- Revitaliser les centralités (logements et commerces)
- Soutenir les initiatives locales, citoyennes
- Réinterroger le rapport à la propriété (dont lien propriété foncière / immobilière)
- Accompagner les mobilités solidaires et douces en proximité

5. Préconisations et exemples d'actions

Compte tenu des éléments d'appréciation et d'analyse précédemment exposés,

Le groupe des élus municipaux préconise que le futur SCOT permette plus concrètement et pour chacune des orientations stratégiques, de :

En matière de démographie et de logement

<p>Accès au logement pour tous et abordable, à tous les âges de la vie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des outils et politiques pour garantir le logement pour tous, des parcours résidentiels pour tous les âges de la vie • Disposer d'outils efficaces pour lutter contre la spéculation foncière, par exemple le bail réel et solidaire (BRS) • Rendre le logement accessible, notamment pour les primo-accédants
<p>Cadre de vie préservé tenant compte de la capacité d'accueil des territoires</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Adapter la production de logement en fonction de la capacité d'accueil de chaque territoire • Densifier les espaces urbanisés, réduire les espaces naturels individuels • Veiller à la qualité des espaces verts dans les centres-villes et centres-bourgs • Conserver dans toutes les communes, des emplois et activités là où l'on habite, afin d'y maintenir une vie sociale et éviter la contrainte des déplacements pour le travail ou les loisirs
<p>Mixité et mutualisation des usages dans les zones urbanisées</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Veiller à l'équilibre logement / commerce, par exemple : un « quota de commerces » selon la population • Réfléchir avec les aménageurs, sur la mixité dans les aménagements (logement / commerce), sur la qualité des logements...
<p>Organisation des constructions pour une densité de l'habitat, qualitative et acceptée</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Démontrer par l'exemple pour lever les aprioris sur la densité de l'habitat • Travailler / réfléchir avec les aménageurs, architectes, promoteurs... • Diffuser l'habitat dans les communes rurales sans pour autant conduire à l'étalement urbain : en intégrant densité, mixité des usages, verticalité (accepter d'aller jusqu'au R+3 dans certaines communes) • Encourager la division parcellaire de terrains privés • Lever les contraintes à la division des parcelles et des logements, en faisant évoluer les règles actuelles qui obligent à créer des places de stationnement voiture
<p>Habitat de qualité et adapté aux besoins</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plus et mieux encadrer et organiser les aménagements, pour éviter la densification anarchique, les divisions sauvages • Rénover le parc de logement existant • Accompagner l'émergence et le développement de nouvelles formes d'habiter, notamment par le partage des usages et fonctionnalités : habitat partagé, léger, réversible...

Verbatim

" Il faut redonner envie de vivre en ville, avec plus de logements, plus petits et plus concentrés "

En matière d'économie et d'emploi

Mixité d'usage du bâti et des zones habitat / d'emplois rapprochant le logement et l'emploi

- S'appuyer sur le tissu artisanal existant et dense, en particulier dans les petites communes
- Réfléchir avec les aménageurs, sur la mixité dans les aménagements (logement / commerce)

Meilleure répartition de l'emploi sur le territoire

- Veiller à l'équilibre logement / commerce, par exemple : un « quota de commerces » selon la population, une capacité des collectivités à orienter les commerçants vers d'autres communes
- S'appuyer sur les usages du numérique pour développer l'emploi dans les territoires

Industrie conservée sur les pôles structurants et décarbonée

- Accompagner la réindustrialisation vertueuse du territoire
- Mettre à disposition des outils pour faciliter l'implantation d'industries vertueuses
- Travailler à l'acceptabilité sociale des industries, lorsqu'elles sont vertueuses

Densification et qualification des zones d'activités existantes

- Mettre à disposition des outils réglementaires pour faciliter la résorption des friches et contraindre à densifier dans les zones d'activités
- Aménager ou réaménager plus qualitativement les zones commerciales : plus végétalisées, moins bétonnées, plus mixtes

Relocalisation des emplois en exigeant une sobriété environnementale et en favorisant les circuits courts

- Mettre en place des outils réglementaires de type pollueur / payeur
- Encourager le développement de commerces de proximité associés à des économies locales / en circuits courts

Verbatim

“ Il est essentiel de conserver dans tous les communes du territoire, des emplois et activités là où l'on habite, afin d'y maintenir une vie sociale et éviter les déplacements quotidiens obligatoires qui usent tout le monde ”

En matière d'infrastructures et de mobilités

Connecter les territoires avec des transports en commun / la mise en commun des transports, développement d'une offre multimodale ambitieuse

- Améliorer le réseau de transports en commun et l'intermodalité : aménagement autour des pôles multimodaux existants, des parkings relais
- Développer le ferroutage entre les 2 pôles majeurs du territoire
- Développer une offre de transports en commun hors grandes lignes structurantes
- Accompagner le développement du covoiturage

Développer les mobilités actives et les liaisons douces entre les pôles et les centralités

- Mettre en place entre les pôles et les centralités, de vraies voies douces efficaces et directes, en site propre ou sécurisé
- Dans les communes plus rurales, cibler les efforts sur le recours à la mobilité active pour les activités en semaine (travail, loisirs ou autres).

Sortir la voiture des zones agglomérées, voire réduire l'usage de la voiture

- Favoriser une réglementation qui revoie la place de la voiture en particulier dans les zones agglomérées
- Contraindre fortement la voiture dans les métropoles où ont été réalisés d'importants investissements car des alternatives y sont proposées : transports en commun, mobilités actives
- Proposer des alternatives à l'usage de la voiture individuelle : équipements et infrastructures pour favoriser d'autres modes de déplacements
- Expérimenter, accompagner les habitants, les commerçants, ne pas contraindre mais plutôt inciter, inviter à changer le regard, par ex sur les effets positifs de la réduction des places de parking en centre bourg
- Communiquer sur « la ville du quart d'heure », auprès des habitants et commerçants, pour délaissier les habitudes de prendre la voiture pour des petites distances
- Veiller à l'accès à la mobilité : sécuriser et faire cohabiter les usages, aménager une mobilité électrique durable (énergie verte)

Points de vigilance / nuances sur la question de la voiture :

- Reconnaître que la voiture est aujourd'hui un mode de déplacement indispensable, en particulier dans les communes rurales, et que le vélo ou la marche sont déjà dans les faits, une alternative à la voiture pour les activités du week-end
- Placer le curseur de l'usage / limitation de l'usage de la voiture de façon adaptée à chaque territoire (grandes villes / petites centralités)

Verbatim

“ Les infrastructures sont un préalable indispensable au développement des usages des transports en commun et des modes actifs : on ne pourra faire ni la mobilité en commun, ni la ville des courtes distances, sans infrastructure “

En matière d'environnement, ressources et sols

Préserver la disponibilité de la ressource en eau et de la biodiversité

- Dans le contexte d'un cycle de l'eau perturbé
- Assurer une gouvernance publique de la gestion des ressources naturelles
 - Reconquérir, préserver et entretenir les zones humides, cours d'eau, ruisseaux, fossés, et favoriser l'écoulement et l'infiltration naturels de l'eau
 - Permettre le réemploi / recyclage des eaux usées, ex : réutilisation des eaux des stations d'épuration
 - Cesser l'utilisation de l'eau potable systématique pour des usages qui n'en nécessitent pas

Impulser une véritable trajectoire zéro artificialisation et revégétaliser, désimper-méabiliser

- Prendre des mesures drastiques pour atteindre le ZAN
- Encadrer le développement des zones d'activités pour diminuer la consommation d'espaces naturels
- Désartificialiser les sols dans les aménagements : parkings, cours d'école...
- Stopper / réduire fortement l'imperméabilisation des sols et les pratiques qui y conduisent y compris sur les parcelles privées

Favoriser l'agriculture nourricière, vertueuse et locale (production et transformation)

- Harmoniser les projets alimentaires territoriaux (PAT) à une échelle supérieure (pôle métropolitain, département)
- Faciliter des installations nourricières, multiplier les circuits courts et diversifier les cultures
- Encourager / privilégier par les politiques publiques, des cultures agricoles adaptées à nos régions
- Conforter des modèles agricoles respectueux des zones humides, ex : agriculture dans les zones de marais
- Aider les modèles agricoles vertueux (aides financières et autres)

Remettre la nature en ville, s'appuyer sur des solutions fondées sur la nature

- Remettre de la nature partout et en ville
- Utiliser les puits de carbone existants (espaces naturels, zones humides...)
- Créer des puits de carbone et des forêts non productives, pour leur fonctionnement écosystémique
- Lutter contre les îlots de chaleur urbain

Promouvoir les énergies renouvelables et locales

- Faciliter l'accès à la production locale d'énergie pour les habitants (ex : contrats groupés)
- Développer les énergies renouvelables, y compris en anticipant la compensation des espaces nécessaires à leur développement

Verbatim

“ Nous devons veiller à préserver l'identité rurale spécifique de nos territoires moins urbanisés, caractérisés par des espaces agricoles et naturels “

En matière de cohésion sociale et justice spatiale

<p>Diversifier l'offre de logements (logements intermédiaires et parcours résidentiels pour tous)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des parcours résidentiels adaptés à tous, y compris aux seniors, pour offrir des logements adaptés et à proximité de l'offre commerciale (en centres-bourgs) • Prévoir des logements sociaux en centres-bourgs • Faire en sorte que les personnes âgées, qui vivent plutôt en campagne et utilisent la voiture, puissent revenir dans les bourgs, pour bénéficier des services • Proposer une offre de logement type habitats légers et plus abordables
<p>Revitaliser les centralités (logements et commerces)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recenser les logements vacants, les cellules commerciales vides, les réutiliser et y installer des artisans, le cas échéant avec baisse de loyer • Réaliser des investissements publics pour améliorer/dynamiser les bourgs et pour impulser / amorcer de nouvelles pratiques de consommation en proximité / local
<p>Soutenir les initiatives locales, citoyennes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • S'appuyer à la fois sur l'initiative privée (par ex. les artisans comme vecteur du changement) et sur la force publique pour accélérer les transformations • Répondre aux attentes de convivialité / bien vivre ensemble, favoriser les relations de voisinage, l'entraide, le lien social, soutenir des initiatives de tiers lieux • Disposer de lieux de socialisation pour télétravailler (espaces de coworking...)
<p>Réinterroger le rapport à la propriété (dont lien propriété foncière / immobilière)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dissocier la propriété immobilière de la propriété foncière • Disposer d'outils efficaces pour lutter contre la spéculation foncière et permettre le logement accessible, notamment pour les primo-accédants (ex : bail réel et solidaire) • Travailler en collaboration étroite avec l'établissement public foncier, afin de permettre les bons investissements fonciers stratégiques de manière coordonnée
<p>Accompagner les mobilités solidaires et douces en proximité</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Accompagner le transport solidaire et doux en proximité (10 min à vélo) • Soutenir les associations de transport à la demande / transport solidaire, pour proposer des alternatives face au manque d'offre adaptée • Mettre en place des outils de rabattements opérationnels pour les mobilités douces

Verbatim

"Attention à bien placer le curseur, selon la réalité des différents territoires et leurs besoins."

III.CONCLUSIONS ET SUITES :

1. Le « futur possible » de l'atelier des élu.e.s municipaux

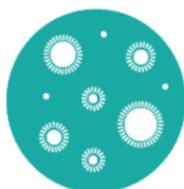
Version du 22/06/2023

Le principe fondateur

Pour faire face au défi des transitions et dans un souci d'efficacité et de respect des spécificités locales, le territoire d'une part s'appuie sur son armature existante en renforçant ses centralités intermédiaires, en tenant compte de la capacité d'accueil des différentes polarités et d'autre part, veille à répartir des emplois présents et productifs dans toutes les centralités. La meilleure répartition territoriale des aménagements et équipements participe à plus grande égalité des territoires. L'encadrement volontariste des aménagements garantit une densité maîtrisée et bien vécue par les habitants. La priorité est donnée à une structuration et à une optimisation des déplacements et à l'intermodalité, avec des investissements pour tous les types de modes de transport : transports en commun, mobilités actives mais aussi voiture individuelle. Un effort est fait pour décarboner les déplacements automobiles indispensables, tandis que la place de la voiture dans les agglomérations, est réduite de façon significative. Le rapport aux ressources et à l'environnement évolue : l'homme retrouve sa place dans la nature et il prend conscience des bénéfices rendus par la nature (stockage carbone, rôle des zones humides, îlots de fraîcheur, biodiversité...) participant à la résilience du territoire. Le territoire s'engage dans une véritable trajectoire zéro artificialisation et de préservation de la ressource, notamment en eau. Des parcours résidentiels sont mis en place, intégrant les besoins aux différentes étapes de la vie, y compris les seniors. Le soutien public aux initiatives citoyennes et associatives contribue à dynamiser et renforcer le tissu social local, des investissements sont réalisés au service de la proximité et du développement de lieux et d'espaces fédérateurs.

Le récit du futur possible

DÉMOGRAPHIE ET LOGEMENT



Multipolarisation

Chaque territoire contribue à la diversification du parc de logements et fait de l'accès au logement pour tous une priorité. La production de logements est répartie et adaptée selon la capacité d'accueil des territoires, essentiellement en renouvellement urbain, et conditionnée par leur environnement géographique.

La meilleure répartition de la population limite la saturation des réseaux. Un urbanisme "resserré" avec plus de logements, plus petits et plus concentrés, permet notamment avec la division des parcelles et des habitations, d'optimiser les zones urbanisées. Les impacts sur les espaces agricoles et naturels sont limités et les déplacements quotidiens facilités.

Une envie renouvelée de vivre en ville grâce à la qualité des logements et du cadre de vie urbain dans les grandes polarités, permet aux communes rurales de conserver ce qui fait leur identité spécifique : leur caractère agricole et naturel.

Les zones agglomérées demeurent les locomotives de l'accueil de la population, ce qui favorise l'accès à une large gamme d'emplois, d'équipements et de services.

Dans les communes rurales, des opérations de logements partagés, d'habitat collectif voire léger, sont impulsées en cœur de bourg. La mixité des usages est favorisée (logements en étage, services, commerces et artisans en RDC) de même que la verticalité. L'expertise des professionnels en construction/rénovation, est accompagnée : densification, rénovation du parc de logements existants, écoconstruction (performance et sobriété énergie et carbone).

Les pôles d'excellence restent concentrés dans les centralités majeures et intermédiaires. Les territoires industriels consolident leur spécialisation tout en accompagnant la décarbonation de l'industrie et des pratiques industrielles plus sobres en foncier.

Les emplois productifs (industrie, économie résidentielle qui poursuit sa tertiarisation) demeurent principalement au sein des pôles majeurs et intermédiaires, ce qui permet d'y maintenir les équipements et infrastructures. L'implantation d'industries vertueuses est facilitée grâce à de nouveaux outils juridiques et financiers.

Les pôles intermédiaires et de proximité se spécialisent dans les emplois présents (santé, action sociale, services de proximité) nécessaires à l'accueil de populations nouvelles et de quelques emplois productifs (rénovation, agriculture et agroalimentaire) répondant aux besoins primaires des habitants. L'équilibre entre logements et commerces accompagné par les politiques locales, permet aux habitants de travailler à proximité de leur logement. Le déploiement du travail à distance et la politique de relocalisation des activités productives génère des emplois dans les tous les territoires.

Une économie locale se développe cherchant à produire le plus localement possible les produits nécessaires à la satisfaction des besoins de la population. L'artisanat et l'agriculture trouvent des débouchés avec les modes de consommation plus locaux et le déploiement des circuits courts.

Dans les petits centres urbains, les zones commerciales sont plus adaptées, plus végétalisées, plus petites, plus mixtes. De nouvelles réglementations plus contraignantes accompagnent la résorption des friches et la densification.

INFRASTRUCTURES ET MOBILITÉS



La mobilité en commun



Sobriété et courtes distances



Une mobilité individuelle décarbonée

ENVIRONNEMENT, RESSOURCES ET SOLS



Régénération et réciprocité



Sobriété et circularité

COHÉSION SOCIALE ET JUSTICE SPATIALE



Régulation et coopération au service des solidarités (2 paramètres fusionnés)



Les flux induits par la concentration des logements et d'une partie des emplois dans les pôles majeurs et intermédiaires impliquent un investissement prioritaire dans les transports en commun et les lignes de covoiturage afin d'atténuer les impacts des migrations pendulaires. Le développement des emplois dans les polarités intermédiaires à proximité des services et des habitats, contribue à une plus grande sobriété dans les déplacements. La numérisation des activités couplée au développement de lieux collectifs favorisant le travail à distance, a réduit les déplacements non-essentiels.

Le choix est fait de développer concomitamment tous les modes de déplacements : transports en commun, voiture et mobilités douces. Les points de connexions intermodales (PEM, gares, aires de covoiturage...) offrent une mobilité active et partagée pour les trajets de courte distance. Le développement des infrastructures pour les modes de déplacement actifs (vélo, marche...), permet le développement des usages.

Grace à des politiques interventionnistes, la place de la voiture est fortement réduite mais suivant des réalités différentes selon les territoires : forte contrainte dans les métropoles où les investissements réalisés par le passé et poursuivis, offrent des alternatives; développement des liaisons vélo sécurisées et en site propre entre les communes rurales et périurbaines; encouragement à la « ville du quart d'heure » (communication auprès des habitants et commerçants, pour délaisser la voiture pour les petites distances. La voiture demeure un moyen de déplacement, en particulier en semaine. Elle se décarbonne et devient « verte ». Des investissements publics sont réalisés pour optimiser et développer le réseau de bornes de recharge électrique.

La perception et les relations de l'homme à la nature sont modifiées pour replacer le vivant au cœur de la stratégie d'aménagement du territoire, avec pour objectif d'éviter au maximum les impacts. Une véritable trajectoire est engagée vers le zéro artificialisation, avec des mesures drastiques pour limiter l'utilisation nouvelle d'espaces naturels et reconquérir les zones humides. Le cycle de l'eau et la disponibilité de la ressource sont préservés : meilleurs écoulement et infiltration avec la désimperméabilisation des sols dans les aménagements publics (parkings, cours d'école...) et en lien avec les privés (dont gestion naturelle des fossés), réutilisation des eaux usées, eaux de pluie...

Le territoire conforte sa fonction nourricière en renforçant ses capacités de productions alimentaires, d'alimentation en eau potable pour la vallée de la Loire, de production d'énergies marines renouvelables pour la CARENE, etc... Les modèles agricoles vertueux et respectueux des zones humides sont confortés (aides financières et autres).

Dans le cadre d'une stratégie d'atténuation des effets du changement climatique, le territoire développe ses services écosystémiques : puits de carbone pour les forêts, les zones humides et les marais.

Des politiques publiques ambitieuses visent à encadrer le rééquilibrage et réguler le marché du logement. Une veille foncière accrue permet d'organiser la reconquête des capacités foncières en densification et renouvellement urbain. L'offre de logement accessible (dont primo-accédants) s'accroît, grâce à des outils juridiques de lutte contre la spéculation foncière. Des parcours résidentiels intègrent les seniors pour leur offrir des logements adaptés et à proximité de l'offre commerciale.

Les démarches de revitalisation des centralités contribuent à articuler production de logements et préservation du cadre de vie. L'accent est mis sur l'accès à une offre de proximité (à 10 minutes à vélo), complétée par une offre de transport solidaire associative soutenue par les pouvoirs publics.

L'encadrement plus volontariste des aménagements garantit une densité maîtrisée et bien vécue par les habitants. Ces derniers font évoluer leurs modes de vie, encouragés par des actions publiques de sensibilisation à l'impact des pratiques quotidiennes sur les enjeux environnementaux et plus généralement sociétaux.

Le soutien aux initiatives privées, citoyennes ou associatives contribue à dynamiser et renforcer le tissu social local. Valorisée, l'initiative citoyenne est soutenue et encadrée par les politiques publiques. Des investissements sont réalisés au service de la proximité : maillage d'équipements, commerces et services de proximité (chaque polarité bénéficie d'un niveau d'offre de base), redynamisation des centres-villes et centres-bourgs, création ou réhabilitation de tiers lieux, et de lieux de vie et d'espaces publics fédérateurs et conviviaux.

2. La restitution prévue de l'avis, aux élus du SCoT

Le 26 septembre, les élu.e.s municipaux membres du groupe, restitueront leur avis aux élus de « l'atelier du SCoT », qui travaillent actuellement à la définition et à la rédaction du projet d'aménagement stratégique du futur SCoT.

Trois personnes du groupe se sont portées volontaires pour présenter cet avis :

- Christophe DESWARTE
- Alexandra SEVESTRE
- Aurélie GOURHAND : *ne pourra finalement pas être présente*

