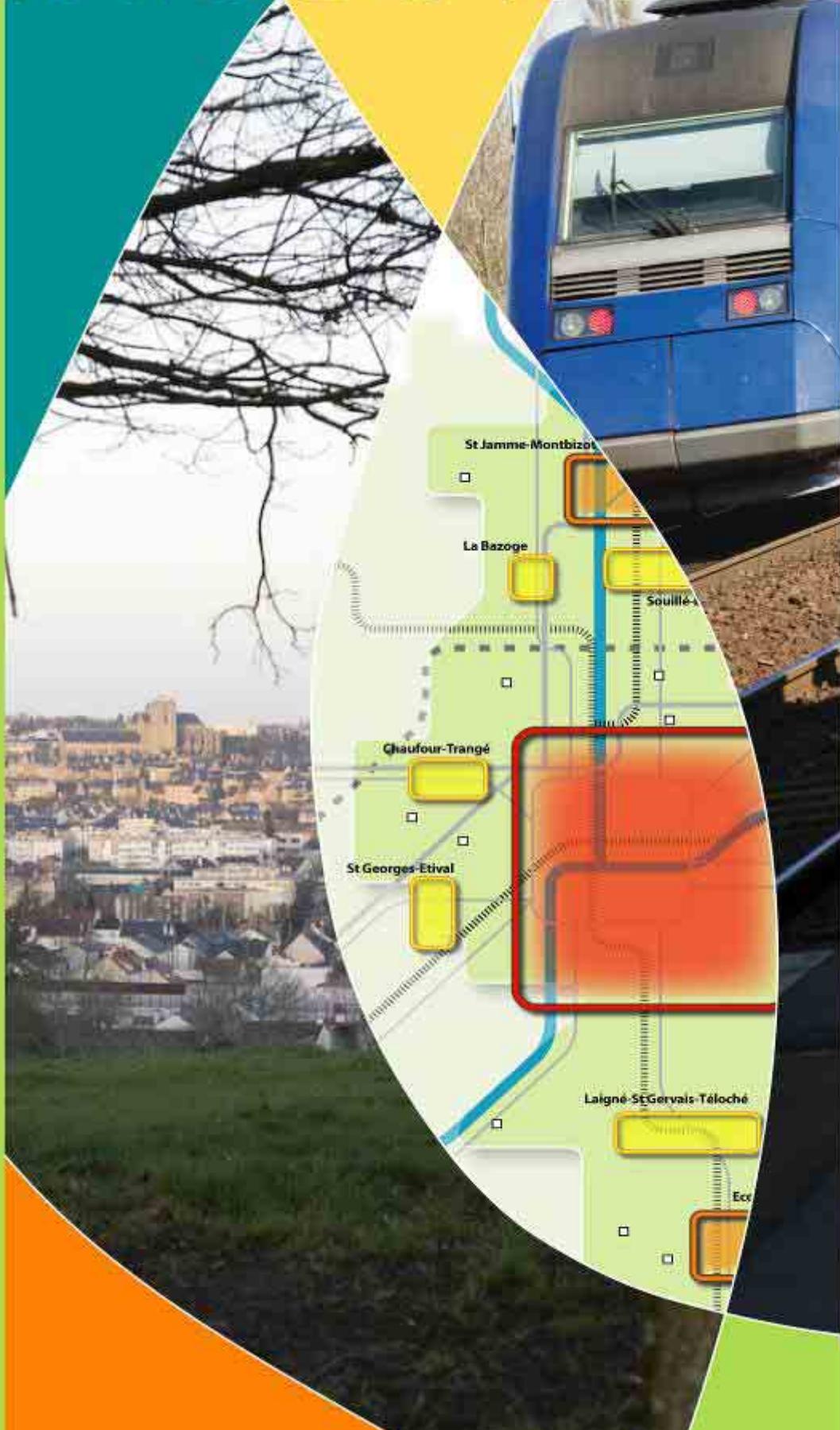


SCOT

syndicat mixte

PAYS DU MANS



Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Document approuvé le
29 Janvier 2014

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

PREAMBULE :	4
LA COMPLEMENTARITE VILLE / CAMPAGNE	6
1 - Construire un territoire multipolaire structuré à partir d'une armature urbaine.....	6
1.1. Renforcer l'attractivité et le rayonnement du pôle urbain (14 communes) :	6
1.2. Recentrer le développement périurbain sur des pôles d'équilibre et des pôles intermédiaires :	7
1.3. Maîtriser l'étalement urbain des autres communes résidentielles appelées pôles de proximité :	8
2 - Renforcer les complémentarités entre les espaces urbanisés, agricoles et naturels.....	11
2.1. Maîtriser l'étalement urbain.....	11
2.2. Valoriser et préserver la richesse du patrimoine naturel par la réalisation d'une Trame Verte et Bleue	11
2.3. Pérenniser le développement économique agricole.....	11
AXE 1 – TIRER PARTI D'UN POSITIONNEMENT ET D'UN RAYONNEMENT	
ATTRACTIFS	13
1 – Affirmer la dimension métropolitaine du territoire	14
1.1 Renforcer les coopérations métropolitaines	14
1.2 Favoriser l'émergence d'un pôle métropolitain sarthois	15
1.3 Poursuivre le développement d'équipements métropolitains	15
2 – Consolider la position stratégique entre le Grand Ouest et la Région Parisienne	16
2.1 Valoriser la situation du territoire par rapport à la région parisienne :	16
2.2 Faire du Pays du Mans un pays d'étapes et de séjours :	16
2.3 Consolider et développer la desserte ferroviaire voyageurs	18
2.4 Se positionner sur les grands réseaux de fret multimodal et de logistique	19
2.5 Maintenir une bonne accessibilité nationale et régionale	19
AXE 2 - DEVELOPPER UN TERRITOIRE D'OPPORTUNITES ET D'INITIATIVES	21
1 – Définir une stratégie de développement économique	21
1.1 Affirmer les grands axes de développement du territoire.....	21
1.2 S'appuyer sur les outils et les moyens existants.....	21
1.3 Conforter l'agriculture dans sa dimension économique	22
1.4 Valoriser de nouvelles filières économiques :	23
2 – Identifier les secteurs de développement économique du territoire	25
2.1 Les secteurs économiques d'intérêt majeur :	25
2.2 Les secteurs économiques d'équilibre :	28
2.3 Les secteurs économiques d'intérêt local :	28
2.4 Fixer des principes généraux d'aménagement :	28
3 – Organiser le développement commercial.....	29
3.1 Définir une classification des pôles commerciaux	29
3.2 Etablir une stratégie de développement commercial.....	30
4 – Poursuivre le développement de la couverture numérique sur l'ensemble du territoire.....	36
AXE 3 - PRESERVER ET VALORISER UN TERRITOIRE RICHE DE RESSOURCES	38
1 – Pérenniser une activité agricole diversifiée et fonctionnelle	38
2 - Mettre en valeur les richesses patrimoniales, écologiques et paysagères du Pays du Mans	39
2.1 Identifier et valoriser la Trame Verte et Bleue du territoire	39
2.2 Protéger et valoriser le patrimoine historique et paysager.....	41
3 – Protéger et valoriser les ressources du territoire.....	42
3.1 Valoriser la ressource bois	42
3.2 Prendre en compte la ressource du sous-sol en limitant les impacts environnementaux et paysagers.....	42
3.3 Préserver et gérer la ressource en eau	42
3.4 Limiter la production, optimiser la gestion et valoriser les déchets	42
4 - Prendre en compte le changement climatique de manière transversale	43
4.1 Réduire les consommations d'énergies	43
4.2 Diminuer les émissions de gaz à effet de serre.....	43
4.3 Favoriser le développement d'énergies renouvelables	43
4.4 Prendre en compte la vulnérabilité du territoire au changement climatique.....	43
5 - Maîtriser les risques et nuisances.....	44
5.1 Réduire les nuisances pour la population	44
5.2 Prévenir et protéger la population et les biens contre les risques	44

AXE 4 – ORGANISER UN DEVELOPPEMENT URBAIN RAISONNÉ ET EQUILIBRÉ.....	47
1 – Produire une offre adaptée de logements à l’horizon 2030.....	47
1.1 Produire 28 000 logements nouveaux répartis en fonction de l’armature urbaine.....	47
1.2 Diversifier l’offre en logements pour répondre aux besoins des différents types de ménages.....	47
2 - Définir des règles de consommation d’espace adaptées aux différents contextes	50
2.1 Densifier le parc de logements pour économiser l’espace.....	50
2.2 Maîtriser les extensions urbaines	50
2.3 Favoriser le renouvellement et la densification du tissu urbain.....	50
2.4 Encadrer les conditions de développement de l’habitat diffus	50
3 - Articuler les implantations d’équipements et de services avec l’armature urbaine du SCoT	51
3.1 Favoriser l’implantation des équipements structurants intercommunaux ou supra-communaux dans les polarités du SCoT (Pôle urbain, Pôles d’Equilibre et Pôles intermédiaires)	51
3.2 Adapter l’offre d’équipements et de services de chaque commune en fonction de sa croissance démographique et de son rôle dans l’armature urbaine du SCoT.....	51
3.3 Inciter les réflexions de mutualisation d’équipements entre communes voisines, et favoriser les démarches intercommunales	51
3.4 Renforcer les liens entre les équipements existants ou nouveaux avec les quartiers environnants ou communes voisines concernées	51
4 – Favoriser une mobilité durable comme alternative à l’automobile	52
4.1 Renforcer le développement des transports collectifs notamment périurbains.....	52
4.2 Articuler développement urbain et offre de transports collectifs	53
4.3 Maîtriser le trafic automobile.....	53

Crédits photo : CEMJKA, Pays du Mans, Ville Le Mans, Le Mans Métropole

PREAMBULE :

Qu'est-ce que le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCoT ?

Rappel Juridique :

Article L122-1-3 du code de l'urbanisme :

Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

Un véritable projet politique à l'horizon 2030 :

Le projet d'aménagement et de développement durables est le résultat d'arbitrages qui apportent des réponses aux enjeux du diagnostic. Sa construction est le fruit de débats et discussions qui ont eu lieu notamment dans le cadre d'ateliers :

- Développement Urbain,
- Développement Economique et agricole,
- Environnement Cadre de Vie et Energies,
- Infrastructures, Déplacements, Transports.

Ces ateliers PADD ont été alimentés par des réflexions entre les acteurs du territoire : les élus du syndicat mixte du SCoT du Pays du Mans, le Pays du Mans et ses EPCI membres, les communes du Pays du Mans, les chambres consulaires (Chambre de Commerces et d'industries, Chambre des Métiers et de l'Artisanat, Chambre d'Agriculture de la Sarthe), Le Mans Développement France, Sarthe Développement, l'Université du Maine, le Conseil Régional des Pays de la Loire, le Conseil Général de la Sarthe, la Direction Départementale des Territoires, le Conseil de Développement du Pays du Mans, le CAUE, l'INSEE Pays de la Loire, l'Institut Interdépartemental du Bassin Versant de la Sarthe, des associations locales...

C'est un document politique exprimant le projet collectif des acteurs du territoire à l'horizon 2030. Il définit la stratégie assurant la cohérence des choix des collectivités dans une perspective de développement durable.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs, déclinera les objectifs de ce projet politique en orientations et prescriptions sur le territoire.

Rappel des principaux enjeux issus du diagnostic :

Le diagnostic a permis de mettre en évidence un certain nombre de questionnements pour le développement du Pays du Mans :

Développement Urbain :

- *Quelle ambition démographique pour le territoire ?*
- *Vers quelle production de logements ?*
- *Quelle qualité de l'habitat pour promouvoir un développement durable ?*
- *Vers une maîtrise de l'étalement urbain ?*
- *Comment répondre aux besoins des populations spécifiques ?*

Positionnement et Mobilité :

- *Comment tirer parti d'un positionnement et d'une accessibilité nationale et internationale ?*
- *Quelles alternatives au développement « tout automobile » à l'échelle du SCoT et du bassin de vie ?*
- *Quelle adéquation entre l'organisation spatiale du territoire et les déplacements ?*

Développement Economique et Agricole :

- *Quelle anticipation face au vieillissement et au renouvellement de la population active ?*
- *Comment accompagner les mutations économiques du territoire ?*
- *Quels critères de localisation des futures zones économiques ?*
- *Quelle prise en compte de l'agriculture, quel développement ?*

Environnement, Cadre de Vie et Energie/Climat :

- *Quelle mise en valeur des richesses écologiques du Pays du Mans ?*
- *Vers une gestion économe et durable des ressources ?*
- *Comment se protéger et prendre en compte les risques dans le projet de territoire ?*
- *Quelle stratégie énergétique sur le Pays du Mans ?*
- *Comment prendre en compte le changement climatique ?*

Le projet d'aménagement et de développement durables a pour ambition d'apporter des réponses aux enjeux identifiés dans le diagnostic.

Un projet organisé autour d'une complémentarité ville / campagne sur la base de quatre axe de développement :

Axe 1 - Tirer parti d'un positionnement et d'un rayonnement attractifs,

Axe 2 - Développer un territoire d'opportunités et d'initiatives,

Axe 3 - Préserver et valoriser un territoire riche de ressources,

Axe 4 - Organiser un développement urbain raisonné et équilibré.

LA COMPLEMENTARITE VILLE / CAMPAGNE

Le principe fédérateur du projet de SCoT du Pays du Mans est celui de la complémentarité ville / campagne qui implique :

- d'une part, la définition et la reconnaissance de la vocation de chaque élément du système urbain à l'échelle du Pays. Il traduit la volonté d'assurer une meilleure répartition et organisation des fonctions sur l'ensemble du territoire par **la structuration du territoire autour d'une armature urbaine**.

- d'autre part, **la prise en considération de la complémentarité et des interactions entre espaces urbanisés, agricoles et naturels**. Cette approche transversale est un pilier du développement harmonieux du territoire qui passe par une consommation raisonnée de l'espace, la protection des espaces riches en biodiversité, et la pérennité des espaces agricoles dynamiques.

Ce principe de complémentarité ville/campagne est un principe fondateur qui intégrait déjà la charte de territoire du Pays du Mans en 2002.

1 - Construire un territoire multipolaire structuré à partir d'une armature urbaine

En cohérence avec ce principe de complémentarité ville/campagne, le projet de développement du SCoT s'établit par une organisation multipolaire. Cette armature urbaine constitue la « colonne vertébrale » du projet. Elle permettra un développement équilibré du territoire avec pour objectifs :

- une répartition cohérente des activités économiques, des logements et des équipements, dans une logique moins consommatrice d'espaces ;
- le déploiement de l'offre en transports collectifs ;
- la protection des espaces agricoles et de la trame verte et bleue.

Le projet s'affirme en une organisation multipolaire à plusieurs échelles :

- l'échelle métropolitaine : le pôle urbain,
- le bassin de vie intercommunal : les pôles d'équilibre,
- le bassin de vie local intermédiaire : les pôles intermédiaires,
- la centralité de proximité : les pôles de proximité.

Le projet se décline en fonction de l'armature urbaine selon les points suivants :

1.1. Renforcer l'attractivité et le rayonnement du pôle urbain (14 communes) :

La ville-centre Le Mans (plus de 140 000 habitants) et les communes de 1^{ère} et 2^{ème} couronne d'Allonnes, de Coulaines, de Changé, d'Arnage, de Mulsanne, d'Yvré l'Evêque, de Sargé-lès-Le Mans, de Ruaudin, de Moncé-en-Belin, de La Milesse, de Saint Saturnin, de La Chapelle Saint Aubin et de Rouillon composent le pôle urbain du SCoT du Pays du Mans, qui est vecteur de l'image du territoire à l'échelle régionale, nationale, voire européenne et internationale.

Il correspond à la dynamique de l'agglomération mancelle et concentre la principale population, les principaux services, équipements (pôle santé, pôle universitaire, pôle d'excellence sportive...), et emplois du département de la Sarthe. Au sein même de cette agglomération, la ville du Mans a un poids important en rassemblant plus de 70% de la population. Cette polarité est à l'origine d'une aire urbaine¹ de plus de 120 communes en plein cœur de la Sarthe.

¹ Aire Urbaine 2010 - INSEE : Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Les objectifs liés au pôle urbain sont les suivants :

- *recentrer la production de logements avec une part importante en renouvellement urbain notamment sur la ville centre,*
- *réaliser des formes urbaines denses et diversifiées,*
- *optimiser les transports urbains en articulation avec le développement urbain,*
- *permettre un développement économique et commercial majeur,*
- *poursuivre le développement d'équipements métropolitains.*

1.2. Recentrer le développement périurbain sur des pôles d'équilibre et des pôles intermédiaires :

Le diagnostic du SCoT a mis en évidence une diffusion résidentielle désorganisée sur l'aire urbaine du Mans, accentuée dans les communes périurbaines. Afin de rééquilibrer le développement, le projet s'appuie sur un recentrage du périurbain par la création ou le renforcement de pôles d'équilibre et de pôles intermédiaires.

Conforter des pôles d'équilibre sur des bassins de vie intercommunaux :

Les pôles d'équilibre sont répartis aux extrémités du territoire et rayonnent sur des bassins de vie intercommunaux de part leur taux d'équipement important, leur développement économique et commercial, leur bonne accessibilité existante ou future par les transports en commun. Il s'agit de communes ou de regroupements de communes allant de 3 700 à près de 5 000 habitants en 2010, situés à environ une quinzaine ou vingtaine de kilomètres du Mans.

3 pôles d'équilibre sont identifiés (4 communes):

- *Montbizot / Ste Jamme-sur-Sarthe au nord,*
- *Ecommoy au sud,*
- *Parigné l'Evêque au sud-est.*

Les objectifs liés aux pôles d'équilibre sont les suivants :

- *conforter la production de logements,*
- *réaliser des formes urbaines denses et diversifiées,*
- *renforcer la desserte en transports collectifs (réseau de transport régional ou lignes express),*
- *permettre un développement économique et commercial (offre relais),*
- *poursuivre le développement d'équipements intercommunaux répondant aux besoins du bassin de vie.*

Créer des pôles intermédiaires relais du développement entre le pôle urbain et les pôles d'équilibre :

Les pôles intermédiaires ont généralement une position entre le pôle urbain et les pôles d'équilibre. Ils bénéficient d'un taux d'équipement moins important que les pôles d'équilibre et sont plus soumis directement à l'influence de l'agglomération mancelle. Ils sont situés sur des axes de transport existants ou à créer.

Les pôles intermédiaires (13 communes du SCoT) se répartissent comme suit :

- Ballon / St Mars au nord,
- La Bazoge sur l'axe routier vers Alençon,
- Souillé / La Guierche / Joué l'Abbé sur l'axe ferroviaire vers Montbizot et Alençon,
- Chaufour-Notre-Dame / Trangé sur l'axe routier vers Laval,
- Etival² / St Georges-du-Bois à l'ouest de l'agglomération mancelle,
- Laigné / St Gervais / Teloché sur l'axe ferroviaire et routier vers Tours,
- Champagné à l'est de l'agglomération mancelle.

Les objectifs liés aux pôles intermédiaires sont les suivants :

- soutenir la production de logements,
- réaliser des formes urbaines denses et diversifiées,
- renforcer la desserte en transports collectifs (réseau de transport régional ou lignes express),
- permettre un développement économique et commercial de proximité,
- poursuivre le développement d'équipements, mutualisation...

1.3. Maîtriser l'étalement urbain des autres communes résidentielles appelées pôles de proximité :

15 communes ne sont ni classées dans le pôle urbain, ni dans les pôles d'équilibre et les pôles intermédiaires. Il s'agit des communes les moins peuplées du territoire (hors communes rattachées à une polarité), elles comptent toutes moins de 2 500 habitants. Pour la majeure partie d'entre elles, les équipements y sont peu développés. On constate également un caractère plus rural. Leur territoire est le principal support de l'activité agricole, des espaces naturels et boisés du Pays du Mans.

Les pôles de proximité (15 communes du SCoT) sont les suivants :

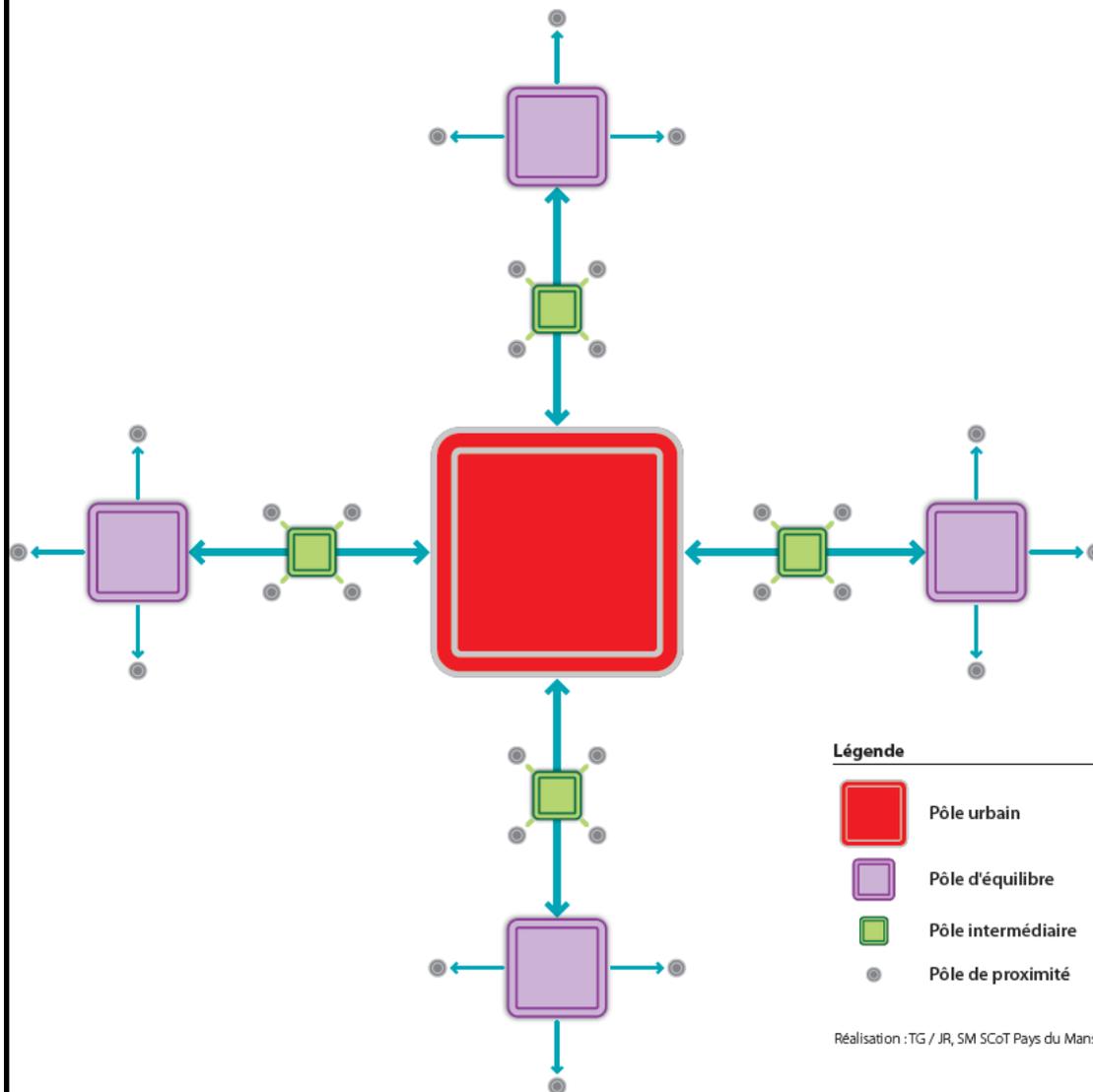
- Neuville-sur-Sarthe,
- Saint Pavace,
- Pruillé-le-Chétif,
- Brette-les-Pins,
- Saint Mars d'Outillé,
- Aigné,
- Maigné-Laillé,
- Saint Jean d'Assé,
- Challes,
- Souigné-sous-Ballon,
- Saint Ouen-en-Belin,
- Fay,
- Saint Biez-en-Belin,
- Courceboeufs,
- Teillé.

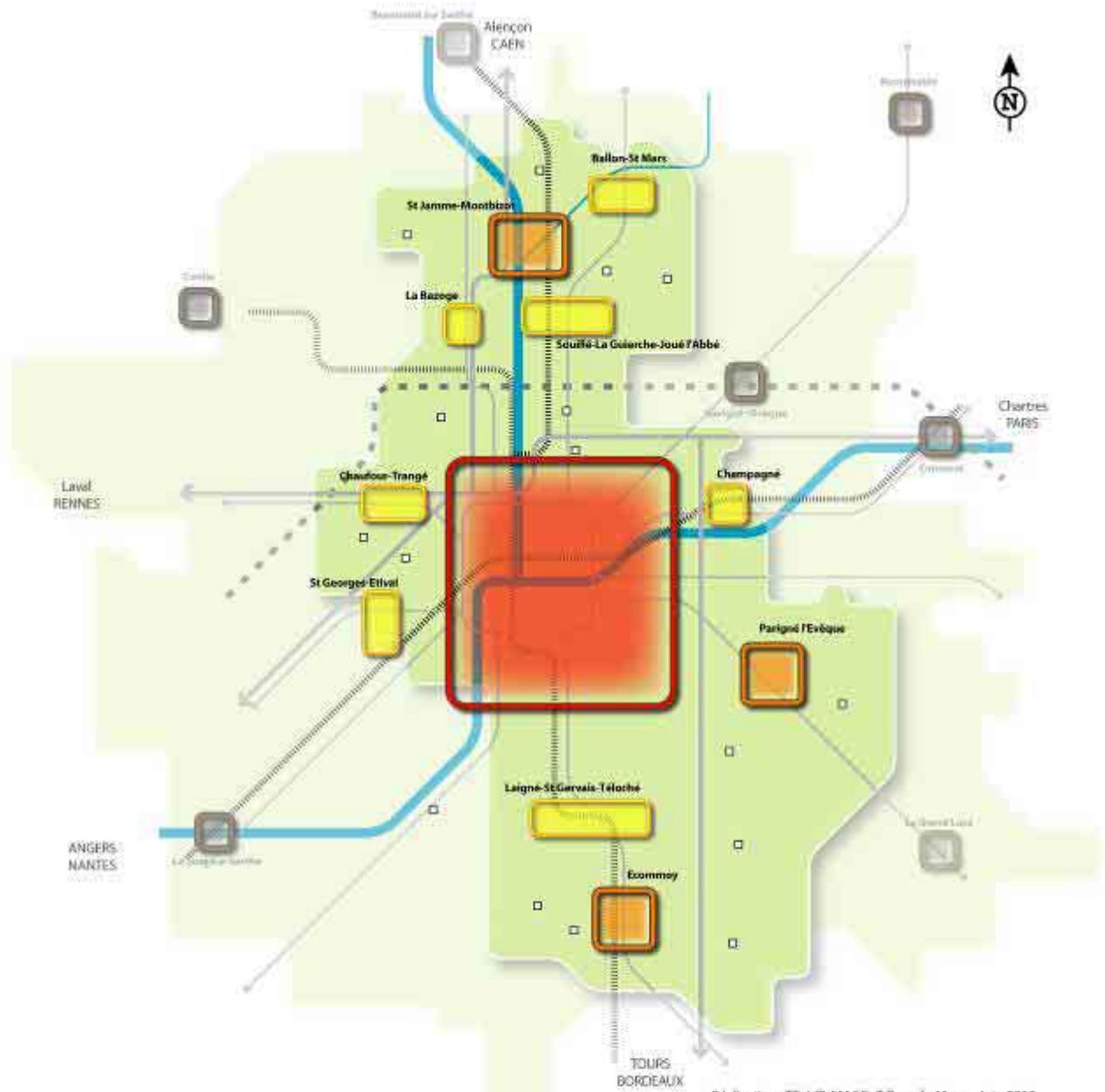
Les objectifs liés aux pôles de proximité sont les suivants :

- maîtriser le développement des pôles de proximité pour limiter l'étalement urbain,
- réaliser une production de logements modérée et adaptée,
- diversifier les types de logements avec une majorité d'individuel,
- permettre le développement économique de l'agriculture,
- protéger les espaces constituant la trame verte et bleue du territoire.

² Etival : commune hors SCoT, anciennement dans le périmètre du SDIREM, mais au développement très proche de St Georges du Bois.

**SCHÉMA DE PRINCIPE DE L'ARMATURE URBAINE
DU SCOT DU PAYS DU MANS**





Réalisation : TG / JR, SM SCoT Pays du Mans - Juin 2013

ORGANISER UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE PAR UNE ORGANISATION URBAINE MULTIPOLAIRE



ARMATURE URBAINE :

- Renforcer l'attractivité du pôle urbain



Pôle urbain

- Recentrer le développement sur les pôles d'équilibre et les pôles intermédiaires



Pôles d'équilibre



Pôles intermédiaires

- Maintenir l'étalement urbain des pôles de proximité



Pôles de proximité

→ Routes principales

→ Autoroutes

Voies ferrées

— — Ligne LGV Bretagne - Pays de la Loire

— Rivières principales

— Pôles hors SCoT

2 - Renforcer les complémentarités entre les espaces urbanisés, agricoles et naturels

Le SCoT du Pays du Mans prend en considération les interactions entre espaces urbanisés, agricoles et naturels afin de renforcer le principe de complémentarité ville/campagne. Cette approche transversale est un pilier du développement harmonieux du territoire qui passe par une consommation raisonnée de l'espace, la protection des espaces riches en biodiversité, et la pérennité des espaces agricoles dynamiques.

2.1. Maîtriser l'étalement urbain

Le Pays du Mans bénéficie d'un cadre de vie riche entre ville et campagne. La préservation de cette richesse passe par un développement plus économe en espace. **La maîtrise de l'étalement urbain, est donc un des objectifs prioritaires du SCoT**, renforcé par la Loi dite « grenelle 2 » du 12 juillet 2010. Le schéma prévoit un développement harmonieux et solidaire moins consommateur d'espace :

- en favorisant le renouvellement urbain,
- en fixant des objectifs de densité et des formes urbaines plus compactes,
- en limitant l'urbanisation diffuse et le mitage,
- en articulant le développement urbain et les transports collectifs,
- en limitant la consommation d'espaces agricoles et naturels.

2.2. Valoriser et préserver la richesse du patrimoine naturel par la réalisation d'une Trame Verte et Bleue

A l'image de nos villes, les espaces naturels ont besoin d'être interconnectés pour assurer des échanges nécessaires à la survie de leurs « habitats » : il s'agit de la notion **de Trame Verte et Bleue**.

La Trame Verte et Bleue vise également à améliorer le cadre de vie des habitants et peut servir de support au développement d'activités de loisirs...

Le projet SCoT s'oriente vers la mise en valeur de la complémentarité ville/campagne qui donne à la nature et à la biodiversité une place importante, et ce jusqu'au cœur du tissu urbain.

Aussi, la ville se construisant avec la campagne et non en opposition, les richesses du socle agronaturel seront prises en compte préalablement à tout projet d'aménagement.

2.3. Pérenniser le développement économique agricole

L'activité agricole joue un rôle déterminant : elle façonne et entretient le paysage, et est avant tout une activité économique performante pour notre territoire. Les terres agricoles représentent, en 2010, 33 000 hectares soit 42 % du territoire du Pays du Mans (recensement agricole 2010). L'agriculture est donc l'occupation du sol majoritaire.

Pour pérenniser cette activité économique structurante, le SCoT s'oriente vers :

- la préservation des espaces agricoles fonctionnels,
- la limitation de la consommation des espaces agricoles,
- la création d'une filière agricole de proximité et de qualité.

AXE 1

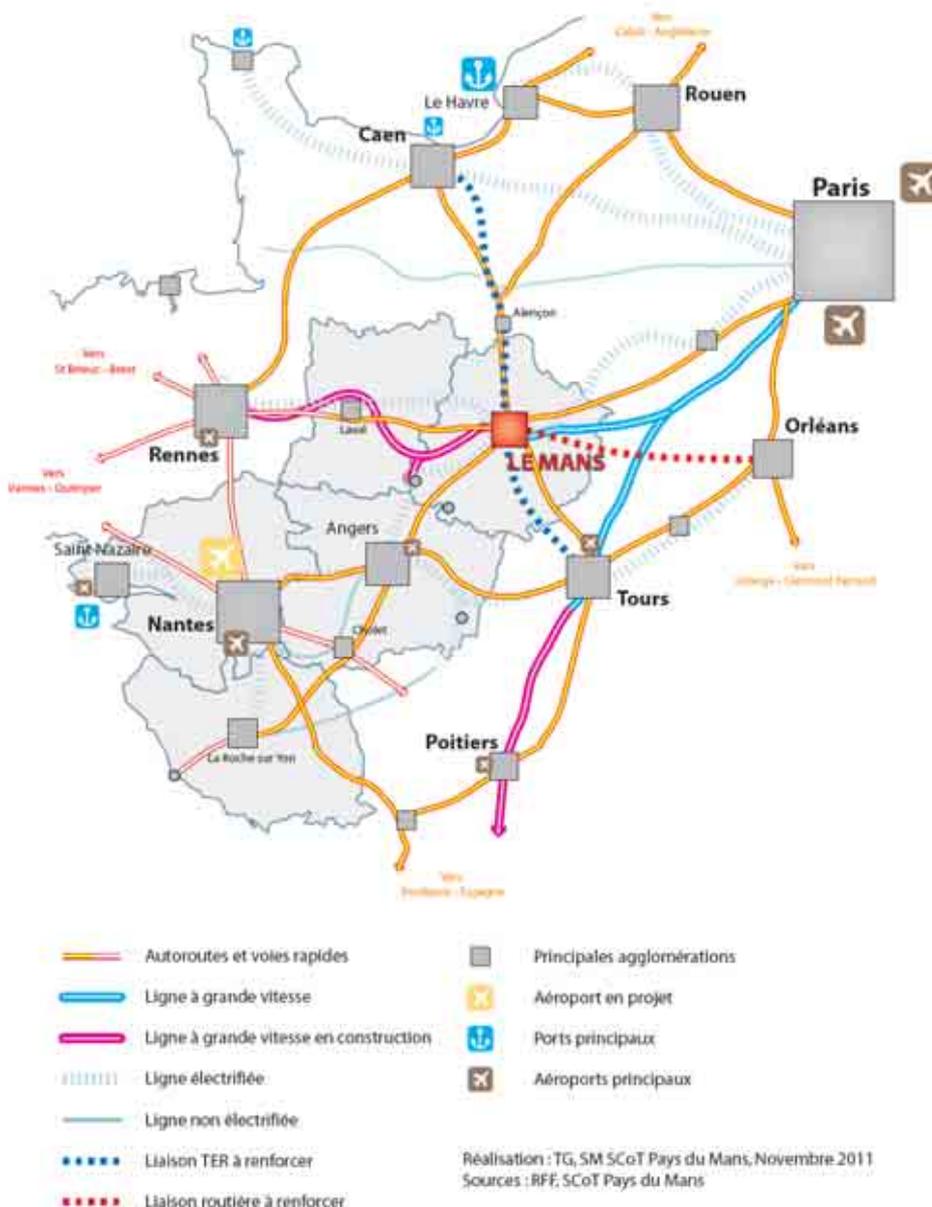
TIRER PARTI D'UN
POSITIONNEMENT
ET D'UN RAYONNEMENT
ATTRACTIFS



AXE 1 – TIRER PARTI D'UN POSITIONNEMENT ET D'UN RAYONNEMENT ATTRACTIFS

Dans un contexte de concurrence renforcée entre les agglomérations et les territoires sur le plan économique tant au niveau national qu'euro péen, l'agglomération du Mans bénéficie d'une qualité de desserte exceptionnelle et d'infrastructures de haut niveau avec une étoile ferroviaire et autoroutière et des liaisons TGV avec les principales villes nationales et européennes. Le SCoT doit permettre d'affirmer la dimension métropolitaine du territoire et de consolider la position stratégique du Pays du Mans entre grand ouest et région parisienne.

LE MANS DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND OUEST



1 – Affirmer la dimension métropolitaine du territoire

1.1 Renforcer les coopérations métropolitaines

Le Mans et son Pays doivent poursuivre et développer les réseaux de villes et territoires au niveau régional et interrégional. Le renforcement de ces coopérations permettra de définir des enjeux communs de développement et d'inscrire le territoire à l'échelon national voire européen.

Dans cet esprit, le SCoT soutient les objectifs de coopération :

- **renforcer le réseau de ville métropolitain entre Le Mans Métropole, Tours Plus, la Communauté Urbaine d'Alençon et Laval Agglomération.**
- **favoriser les réseaux d'échanges et de collaboration notamment dans les domaines de la santé, et de l'enseignement supérieur et recherche...**
- **développer la démarche inter-SCoT sur des problématiques communes : densité, trame verte et bleue, transports collectifs...**

LES PROJETS DE POLES METROPOLITAINS

ETAT D'AVANCEMENT DES POLES

en l'état actuel des remontées hebdo au 19 jan 2013

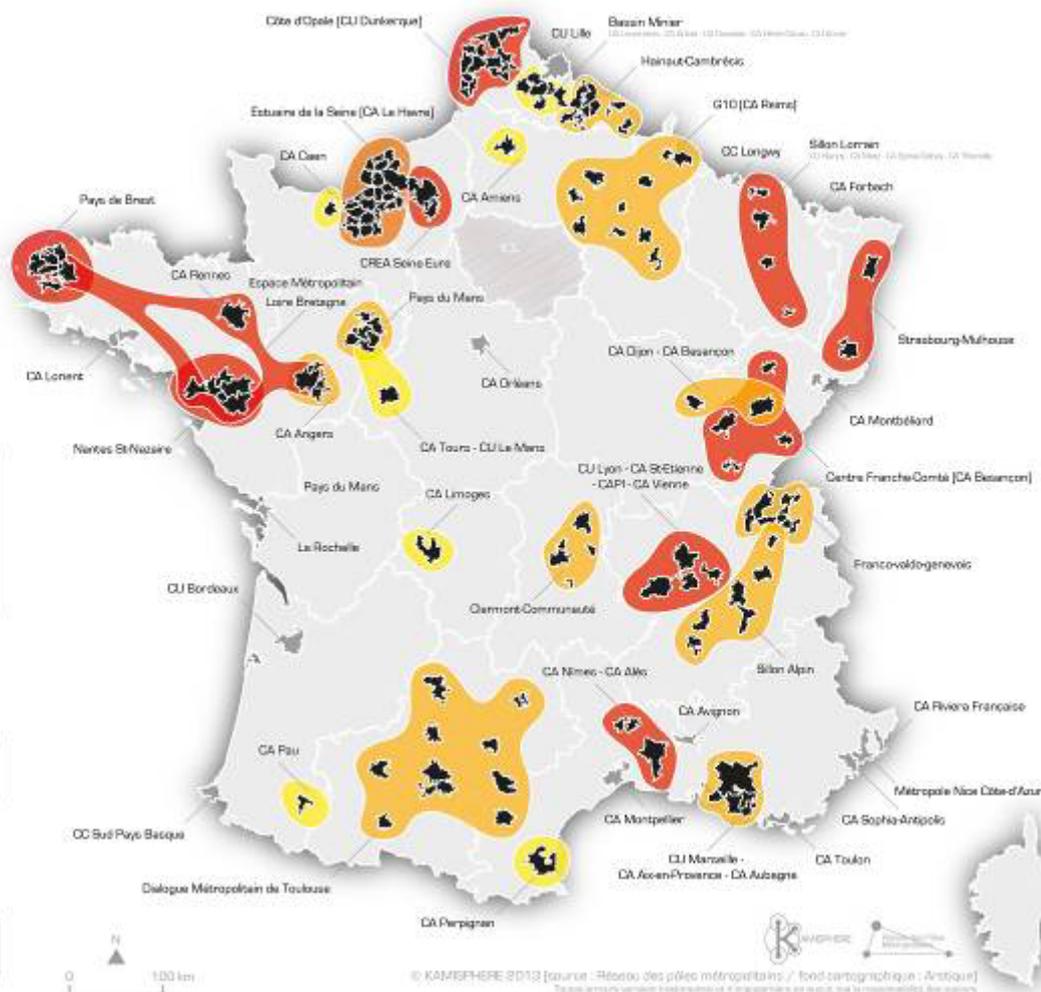
- Pôles créés
- Statuts déposés
- Structuration en cours
- Réflexion en cours

STATUT DES EPCI

-  Inclus dans un projet
-  Sans projet connu

PERIMETRE

-  Périmètre non concerné par l'article 20 de la RCT



1.2 Favoriser l'émergence d'un pôle métropolitain sarthois

Le code général des collectivités territoriales définit le pôle métropolitain comme le regroupement des EPCI à fiscalité propre formant un ensemble de plus de 300 000 habitants, l'un d'entre eux devant compter plus de 150 000 habitants. Il a pour objectif de mettre en place des actions d'intérêt métropolitain en matière de développement économique, de promotion de l'innovation, de la recherche, de l'enseignement supérieur et de la culture, d'aménagement de l'espace notamment par la coordination des schémas de cohérence territoriale des territoires concernés.

Pour s'intégrer dans la dynamique nationale des territoires métropolitains, **le SCoT incite à la définition d'un pôle métropolitain territorial sur le département de la Sarthe à l'échelle de l'aire urbaine du Mans.**

La population du territoire du SCoT du Pays du Mans est inférieure à 300 000 habitants ; Cependant l'aire urbaine du Mans (aire d'influence sur plus de 120 communes), atteint près de 340 000 habitants en 2010. **Ce périmètre paraît être l'échelle la plus adaptée pour réfléchir au développement métropolitain du territoire.** Le pôle métropolitain permettra donc le rassemblement d'un bassin de vie et d'emplois de plus de 300 000 habitants et la mise en réseau des collectivités sur des questions importantes de développement.

1.3 Poursuivre le développement d'équipements métropolitains

Le Pays du Mans et en particulier son agglomération doivent disposer d'équipements majeurs pour conforter la dimension métropolitaine du territoire et renforcer son attractivité dans le domaine économique, du tourisme d'affaires, culturel, sportif, de la santé.

Dans ce cadre, le projet fixe les objectifs suivants :

- soutenir l'enseignement supérieur et la recherche en accompagnant le développement de l'Université du Maine et des écoles d'ingénieurs du territoire.

- consolider une offre de soin diversifiée et équilibrée sur le territoire (Centre Hospitalier Régional, Pôle Santé Sud, Centre Hospitalier Spécialisé, Clinique du Pré, Victor Hugo, Centre Jean Bernard, Centre de l'Arche) **et accompagner l'innovation dans le domaine de la santé.**

- valoriser et conforter l'offre culturelle et sportive du pôle urbain :

- l'Espace Culturel Jacobins,
- les musées,
- le pôle d'excellence sportive,
- l'Arche de la Nature.

- compléter l'offre d'équipements pour le tourisme d'affaires et de congrès.

Généralisant hors saison les 2/3 des nuitées hôtelières, la consolidation de la filière « tourisme d'affaires et de congrès » est un réel enjeu de développement pour le Pays du Mans en renforçant les capacités d'accueil de congrès et salons.

- optimiser le développement de l'aérodrome Le Mans – Arnage :

Le développement de l'aérodrome Le Mans – Arnage est notamment contraint par la proximité des zones urbaines. Le projet encourage ainsi l'optimisation de cette infrastructure pour un usage d'affaires et de loisirs lié notamment à la présence à proximité du pôle d'excellence sportive et de l'évènement automobile international des 24 heures du Mans.

2 – Consolider la position stratégique entre le Grand Ouest et la Région Parisienne

2.1 Valoriser la situation du territoire par rapport à la région parisienne :

La proximité de Paris à moins d'une heure en TGV, des prix attractifs, une disponibilité foncière et la recherche d'un cadre de vie agréable sont les raisons pour lesquelles de nombreux ménages et entreprises de la région parisienne viennent s'installer sur le Pays du Mans.

Le projet favorise la poursuite de cette dynamique par la valorisation de la situation du territoire par rapport à la région parisienne. Elle pourra s'établir par la mise en place d'une stratégie claire permettant de tirer profit du potentiel d'attraction du territoire, de son positionnement et de son accessibilité. Les objectifs sont les suivants :

- maintenir une desserte grande vitesse et autoroutière performante,
- mettre en valeur un marché de l'immobilier d'entreprises et résidentiel accessible,
- valoriser le cadre de vie,
- offrir des surfaces pour l'accueil d'entreprises par le développement du pôle tertiaire et technopole autour de la Gare TGV du Mans.

2.2 Faire du Pays du Mans un pays d'étapes et de séjours :

- Valoriser la position du territoire en tant que porte d'entrée du grand ouest :

La situation du Pays du Mans comme porte du grand ouest pour la région parisienne et sa proximité de grands sites touristiques lui permettent **de se positionner comme un pays d'étapes et de séjours**. En effet le territoire par sa situation au cœur des grands flux touristiques du grand ouest peut s'afficher comme une étape sur la route des grands sites touristiques ou comme une destination de weekend notamment pour la région parisienne.

Pays du Mans 4 Horizons



- **Faire de la candidature du Mans au Patrimoine Mondial de l'UNESCO une opportunité :**

La ville du Mans possède un patrimoine riche notamment à travers la Cité Plantagenêt et sa Cathédrale. Elle est la première destination touristique en Sarthe. Sa desserte TGV permet à la ville et au département de développer son rayonnement touristique et culturel. La ville du Mans constitue donc la porte d'entrée du territoire pour le tourisme urbain, ce rôle doit s'établir en complémentarité avec l'ensemble du Pays du Mans et de la Sarthe.

La Ville du Mans a déposé en 2011 une candidature au patrimoine mondial de l'Unesco pour la Cité Plantagenêt réunissant des témoignages de quatre époques: néolithique, gallo-romain, Moyen-âge et Renaissance. **Le projet envisage de fédérer les acteurs du tourisme et de la culture autour de ce dossier d'inscription de la Cité Plantagenêt au patrimoine mondial de l'UNESCO.**

- **Structurer et organiser l'offre et la communication autour de trois axes identitaires « Culture, Nature, Voiture » :**

Le projet structure la promotion touristique du Pays du Mans autour du triptyque « Culture, Nature et Voiture » en cohérence avec la promotion touristique départementale avec pour objectifs de valoriser :

- **LA CULTURE : la richesse du patrimoine historique et culturel**

Le projet prévoit l'organisation et la valorisation de la dimension culturelle du territoire à travers :

- la promotion des manifestations culturelles (la Nuit des Chimères, la 25^{ème} heure du livre, Le Mans fait son cirque, l'Europa Jazz festival, le Pays du Môme...),
- la protection et valorisation du patrimoine bâti historique et industriel (Cité Plantagenêt, Donjon de Ballon, Fonderie d'Antoigné, les moulins, les fours à chanvre...).

- **LA NATURE : le cadre de vie, patrimoine naturel et paysager**

Les habitants sont les premiers consommateurs touristiques et de loisirs du territoire. La valorisation du cadre de vie du territoire à travers son offre touristique et culturelle est un facteur d'attractivité pour attirer de nouvelles populations sur le Pays du Mans. Les objectifs suivants seront recherchés :

- **valoriser l'eau et reconquérir les rivières**, il s'agit de tendre vers une véritable réappropriation des cours d'eau par notamment la valorisation patrimoniale et le développement de la vocation loisirs des berges et des bords de rivières (liaisons douces, parcours canoë, tourisme fluvial...).
- **poursuivre le développement des loisirs de pleine nature**, il s'agit de valoriser la dimension loisirs des principaux espaces naturels (arche de la nature, forêt de Bercé, vallée du Narais, parcs et jardins...).
- **développer des liaisons douces multifonctionnelles :**
 - par la poursuite progressive de la réalisation du « boulevard et des avenues natures »,
 - par la réalisation d'une vélo-route en interconnexion avec la Loire à Vélo et le Mont Saint Michel,
 - par le développement et la valorisation d'itinéraires doux à vocation touristiques et de loisirs pouvant s'appuyer sur la trame verte et bleue dans le respect des milieux naturels traversés.

- **LA VOITURE : la notoriété des 24 heures du Mans**

Le Pays du Mans bénéficie du rayonnement international de la course automobile des 24 heures du Mans. Le projet favorise la capitalisation de la notoriété de cet évènement avec l'organisation d'une filière « voiture, sports et loisirs mécaniques ».

- **Développer et diversifier une offre d'hébergements accessibles et durables :**

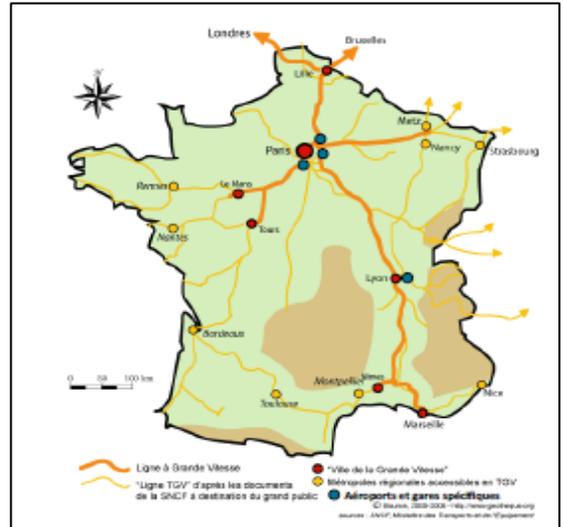
Le projet favorise la diversification de l'offre d'hébergements touristique du territoire à travers **la promotion d'un tourisme durable et la définition d'une stratégie d'hébergement adaptée aux besoins et diversifiée.**

2.3 Consolider et développer la desserte ferroviaire voyageurs

- **Développer le niveau de desserte TGV de la Gare du Mans :**

La pérennisation et le développement de la grille de desserte grande vitesse actuelle du Mans sur l'axe Paris – Grand Ouest et la fiabilisation des circulations notamment vers Paris est nécessaire au développement économique du territoire. Cet objectif renvoie à la nécessité **de veiller à ce que la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne / Pays de la Loire, contournant l'agglomération du Mans, ne dégrade pas la qualité de service actuelle.**

L'amélioration et le développement des relations interrégionales avec les métropoles françaises et européennes (Paris, Nantes, Lyon, Lille, Marseille, Strasbourg, Londres, Bruxelles...) ainsi que l'accès aux plateformes aéroportuaires franciliennes de Roissy et Orly sont également des enjeux pour le développement du territoire.



Aussi, le SCoT a pour objectifs de :

- ***maintenir une bonne qualité de desserte à grande vitesse en gare du Mans.***
- ***développer les relations interrégionales avec les métropoles françaises et européennes et les plateformes aéroportuaires parisiennes Roissy et Orly***
- **Renforcer la desserte régionale, interrégionale et Intercités :**

Le Pays du Mans bénéficie d'une armature de transport régional et Intercités remarquable comportant six axes :

- Ligne Le Mans / Alençon / Caen,
- Ligne Le Mans / Château-du-Loir / Tours,
- Ligne Le Mans / Laval / Rennes,
- Ligne Le Mans / La Ferté-Bernard / Chartres / Paris,
- Ligne Le Mans / Sablé / Angers / Nantes,
- Ligne car Le Mans / La Flèche / Saumur.

Pour renforcer les liens entre les différentes villes régionales et du grand ouest, le SCoT encourage l'amélioration de la desserte « Intercités » vers Alençon, Caen et Tours et de la desserte régionale et interrégionale sur l'ensemble des lignes.

2.4 Se positionner sur les grands réseaux de fret multimodal et de logistique

Si l'achèvement des axes autoroutiers vers la Normandie (Le Havre/Rouen, Caen/Cherbourg) et Tours confortent le rôle de carrefour stratégique du Mans sur les grands itinéraires nationaux et internationaux de transport de marchandises, le SCoT envisage de valoriser ce positionnement. Conformément aux objectifs nationaux et internationaux, cette valorisation doit maintenant se décliner dans le champ multimodal et plus précisément en faveur du transfert modal des marchandises de la route notamment vers le ferroviaire.

- **Développer le fret ferroviaire par l'émergence d'un « port sec » sur Le Mans :**

L'axe ferroviaire Caen/Rouen – Le Mans/Tours constitue une véritable alternative au contournement de l'Île de France depuis les ports du Havre et de Rouen vers le sud de la France et de l'Europe. **Dans cette perspective le projet de SCoT envisage la création d'une plate-forme ferroviaire (port sec) de première importance sur le site de la gare de triage au Mans** identifié comme un **secteur stratégique spécifique**. Ce secteur en renouvellement urbain pourra bénéficier d'un développement d'activités liées au ferroviaire et à la logistique ferroviaire.

- **Permettre le développement de zones logistiques majeures :**

Le positionnement de zones d'activités économiques majeures à proximité des embranchements autoroutiers contribuera également à permettre le développement de l'activité logistique sur le territoire. Le trafic généré par les poids lourds sera orienté principalement sur les axes autoroutiers et le fret ferroviaire.

- **Etudier la relocalisation du centre routier de la zone nord :**

Historiquement le centre routier de l'agglomération mancelle est situé à la Chapelle Saint Aubin, où il bénéficiait de la proximité de la zone industrielle nord. Depuis les années 1990 jusqu'à aujourd'hui, la zone nord a connu un fort développement commercial, le centre routier se trouve ainsi isolé au cœur d'une zone commerciale. **Sa situation actuelle n'étant pas appropriée, le projet propose d'étudier une relocalisation à proximité des grands axes routiers du territoire.**

2.5 Maintenir une bonne accessibilité nationale et régionale

Le Pays du Mans et notamment l'agglomération du Mans bénéficient d'une qualité de desserte exceptionnelle et d'infrastructures de haut niveau. Le SCoT doit permettre de consolider cette position et la plus value qu'elle apporte au territoire en confortant, sécurisant et valorisant ce qui existe mais aussi en proposant de compléter ce qui doit l'être.

- **Achever la mise en cohérence du réseau routier de rocades :**

Le projet s'oriente vers la poursuite de la mise à 2 fois 2 voies de la rocade mancelle notamment sur sa portion nord est.

- **Engager une réflexion sur un principe de bouclage à long terme de la rocade par l'autoroute :**

Le projet inscrit un principe de bouclage de la rocade par l'autoroute à long terme. Ce principe a pour objectif d'éviter le trafic des poids lourds sur la rocade intérieure du Mans, qui se trouve en grande partie en zone urbaine. Les autoroutes qui ceinturent l'agglomération joueraient ainsi le rôle de grande rocade. Ce principe permettrait d'améliorer les conditions de circulation sans la création de nouvelles infrastructures. Il pourra être mis en œuvre dans le cadre de la renégociation des concessions autoroutières qui devrait intervenir à l'horizon 2030.

- **Poursuivre la mise à niveau de la liaison routière Le Mans / Orléans :**

La liaison routière Le Mans – Orléans, est le seul axe routier majeur non assuré par autoroute alors qu'il assure une double fonction de liaison entre deux agglomérations nationales majeures et d'échanges de trafic entre la Bretagne et l'est de la France et de l'Europe (A11 – A10 – A 19) en évitant la région parisienne. Le projet confirme la nécessité de réaliser les aménagements nécessaires (passage 2X2 voies, contournement) pour mettre à niveau cet axe national.

AXE 2

DÉVELOPPER UN TERRITOIRE D'OPPORTUNITÉS ET D'INITIATIVES



AXE 2 - DEVELOPPER UN TERRITOIRE D'OPPORTUNITES ET D'INITIATIVES

1 – Définir une stratégie de développement économique

Le SCoT a défini une stratégie de développement économique qui met en évidence plusieurs axes de développement pour le Pays du Mans.

1.1 Affirmer les grands axes de développement du territoire

Le SCoT a pour ambition de préserver et consolider les grandes filières économiques existantes du territoire que sont l'automobile, l'agro-alimentaire, les assurances et la finance.

Il souhaite également favoriser le développement des filières d'avenir et aussi valoriser le potentiel de développement de l'économie résidentielle.

Les axes de développement se déclinent de la manière suivante :

Préserver et consolider les grandes filières économiques existantes :

- l'automobile,
- l'agroalimentaire,
- le tertiaire international avec notamment la finance et les assurances,
- les technologies de pointe notamment dans le domaine de la santé et de l'acoustique,
- les « pépites » du territoire, entreprises à haut niveau de savoir-faire et dans des secteurs de niches,
- le fret ferroviaire et la logistique.

Favoriser le développement de filières économiques d'avenir :

- les énergies renouvelables (l'éolien, le photovoltaïque, le bois...),
- le numérique.

Valoriser le potentiel de développement de l'économie résidentielle :

- les services à la personne,
- le commerce,
- le tourisme,
- le bâtiment,
- la santé,
- l'économie sociale et solidaire,
- les circuits courts et ou de proximité.

1.2 S'appuyer sur les outils et les moyens existants

Le territoire dispose d'outils et de moyens que le projet de SCoT souhaite valoriser pour accueillir de nouvelles entreprises et soutenir les activités existantes.

Soutenir le développement de la recherche et de l'innovation sur le territoire :

- la recherche – l'innovation (Université, écoles d'ingénieurs : ENSIM, ISMANS, ESGT, ITEM, Institut Européen d'Acoustique, le Centre de Transfert de Technologie du Mans, Créapolis, ...)
- les pôles de compétitivité : EMC2 (Ensembles Métalliques et Composites Complexes), nouvelles technologies de l'Image et Réseaux, l'automobile haut de gamme avec ID4CAR...
- le laboratoire médical Carrés Blancs,
- l'incubateur.

Accompagner le développement des entreprises :

- les agences de développement économiques (Le Mans Développement France, Sarthe Développement...).

Utiliser les ressources humaines du territoire :

- la démographie et notamment la population active (valoriser la main d'œuvre du territoire),
- les compétences et les centres de formation du territoire.

Valoriser le cadre de vie et la situation du territoire pour attirer des entreprises :

- les équipements (éducatifs, de santé, culturels, sportifs et de loisirs...),
- les espaces publics et le bâti,
- l'environnement.

Définir une politique d'aménagement du territoire :

- les infrastructures (routières, ferroviaires et numériques...),
- le foncier économique,
- l'immobilier d'entreprise : pépinières d'entreprises, bâtiments d'accueil...

1.3 Conforter l'agriculture dans sa dimension économique

Valoriser une agriculture performante et diversifiée :

L'agriculture du Pays du Mans, avec ses 350 exploitations professionnelles, ses volumes de production importants, et sa diversité est un secteur d'activités performant. Le SCoT s'oriente vers une valorisation de cette agriculture dynamique et performante.

Développer une filière agricole de proximité et de qualité :

Le projet préconise l'émergence d'une filière de commercialisation de produits agricoles locaux de qualité permettant de renforcer la complémentarité « ville / campagne ».

Les objectifs sont les suivants :

- mettre en œuvre une véritable politique foncière agricole sur le territoire,
- maintenir voire développer l'agriculture périurbaine (diversification d'activités, emplois locaux non délocalisables, économie locale...),
- adapter et/ou développer les offres de formations des acteurs concernés par les filières courtes (agriculteurs, transformateurs, artisans, cuisiniers/restaurateurs, collectivités),
- mettre en œuvre une politique de communication et de sensibilisation valorisant des produits locaux de qualité (charte de qualité commune aux agriculteurs, transformateurs et restaurateurs...),
- organiser la structuration logistique d'une telle filière.

1.4 Valoriser de nouvelles filières économiques :

Parmi les grands axes de développement trois nouvelles filières économiques se distinguent.

- **Développer l'économie sociale et solidaire :**

L'Économie Sociale et Solidaire (ESS) est une manière d'entreprendre autrement qui cherche à contribuer à la fois à la richesse économique et au mieux-être social. Qu'elles soient sous forme de coopératives, d'associations, de mutuelles ou de fondations - ces entreprises produisent des biens et des services dans l'ensemble des champs économiques (agriculture, banque, santé, BTP, culture,...). Les décisions sont prises démocratiquement, collectivement et la richesse créée vient consolider le projet collectif et n'est pas reversée à des actionnaires.

L'ESS représente près de 1031 établissements employeurs³ (dont 897 associations, 97 coopératives, 35 mutuelles et 2 fondations) sur le Pays du Mans et plus de 13 000 salariés.

Le projet favorise le développement de l'ESS comme une économie non « délocalisable ». L'ESS a un rôle majeur à jouer dans le développement local, avec et pour les acteurs du territoire. Du fait de la multiplicité et de la diversité des secteurs dans lesquels elles sont présentes (culture, tourisme, sport, santé, agriculture, service, social, jeunesse...), les structures de l'ESS sont par ailleurs des partenaires privilégiés des collectivités et des entreprises.

- **Promouvoir une véritable filière numérique sur le territoire :**

Le projet encourage le développement d'une filière numérique sur le territoire, initiée par la CCI, Le Mans Développement France et Sarthe Développement. L'émergence de cette filière intègre trois domaines principaux : l'informatique, la télécommunication et internet.

Les objectifs sont les suivants :

Ouvrir d'une agence sarthoise de l'économie numérique à Novaxis « espace coworking ».

Cet espace « coworking » propose aux professionnels du numérique un lieu de travail, adapté et convivial : des bureaux sous forme de « pépinière », des salles de formation et de réunion. L'objectif est d'inciter le développement de partenariats, et d'accompagner les entreprises locales dans leurs démarches. Ce système de « coworking » pourra être développé en réseau avec les cybercentres situés sur les espaces périurbains (Ecommoy, Parigné l'Évêque...).

Développer un réseau d'acteurs du numérique (Association Objectif Numérique).

La vocation de cette association : développer un réseau d'acteurs de l'économie numérique afin de générer des échanges et des partenariats.

Mettre en place des formations (Université du Maine) en lien avec le tissu local d'entreprises.

Envisager l'opportunité de l'installation d'un nouveau « datacenter » en récupérant l'énergie induite et en la valorisant.

Le développement d'une filière numérique peut engendrer de nouveaux besoins en terme de « datacenter », le projet suggère de rendre possible l'installation de ce type d'équipement sur un site adapté.

³ Source : INSEE, CLAP et DADS 2009 – Traitement : Observatoire régional de l'ESS - CRESS

- **Soutenir le développement d'une filière bois sarthoise :**

La richesse du Pays du Mans en forêts (environ 17 000 ha) mais aussi du département incite naturellement à une volonté de valorisation de cette ressource. Le bois est une activité d'avenir qui satisfait aux trois fondements du développement durable. Cette filière bois peut faire appel à différentes ressources pour son approvisionnement : le gisement disponible est constitué principalement de massifs forestiers, de taillis, de haies, de rémanents d'exploitation, mais également de sous-produits des industries du bois (sciures, copeaux, écorces, dosses, ...) et de bois de rebut non souillé (palettes, cagettes, ...).

Le projet s'oriente vers le développement d'une filière bois intégrant le bois d'œuvre, le bois industriel et le bois énergie. Cette filière doit se structurer au niveau départemental. Son développement passe par la création d'un marché du bois et la valorisation d'une filière bois locale dans tous ses usages. Cette structuration nécessite le rassemblement des acteurs concernés, une sensibilisation du public et des collectivités sur l'utilisation du bois local et la promotion d'une gestion durable de la forêt publique et privée en accord avec les trois principales vocations de la forêt :

- espace économique de production de bois,
- espace social et de loisirs d'accueil du public,
- espace de biodiversité.

2 – Identifier les secteurs de développement économique du territoire

La mise en œuvre de la stratégie économique du territoire se traduit notamment dans le SCoT par l'identification de secteurs économiques destinés à offrir le foncier nécessaire à l'accueil des entreprises.

Ces secteurs économiques ont été définis en fonction d'une typologie qui comprend 3 niveaux :

- **Niveau 1 : les secteurs économiques d'intérêt majeur,**
- **Niveau 2 : les secteurs économiques d'équilibre,**
- **Niveau 3 : les secteurs économiques d'intérêt local.**

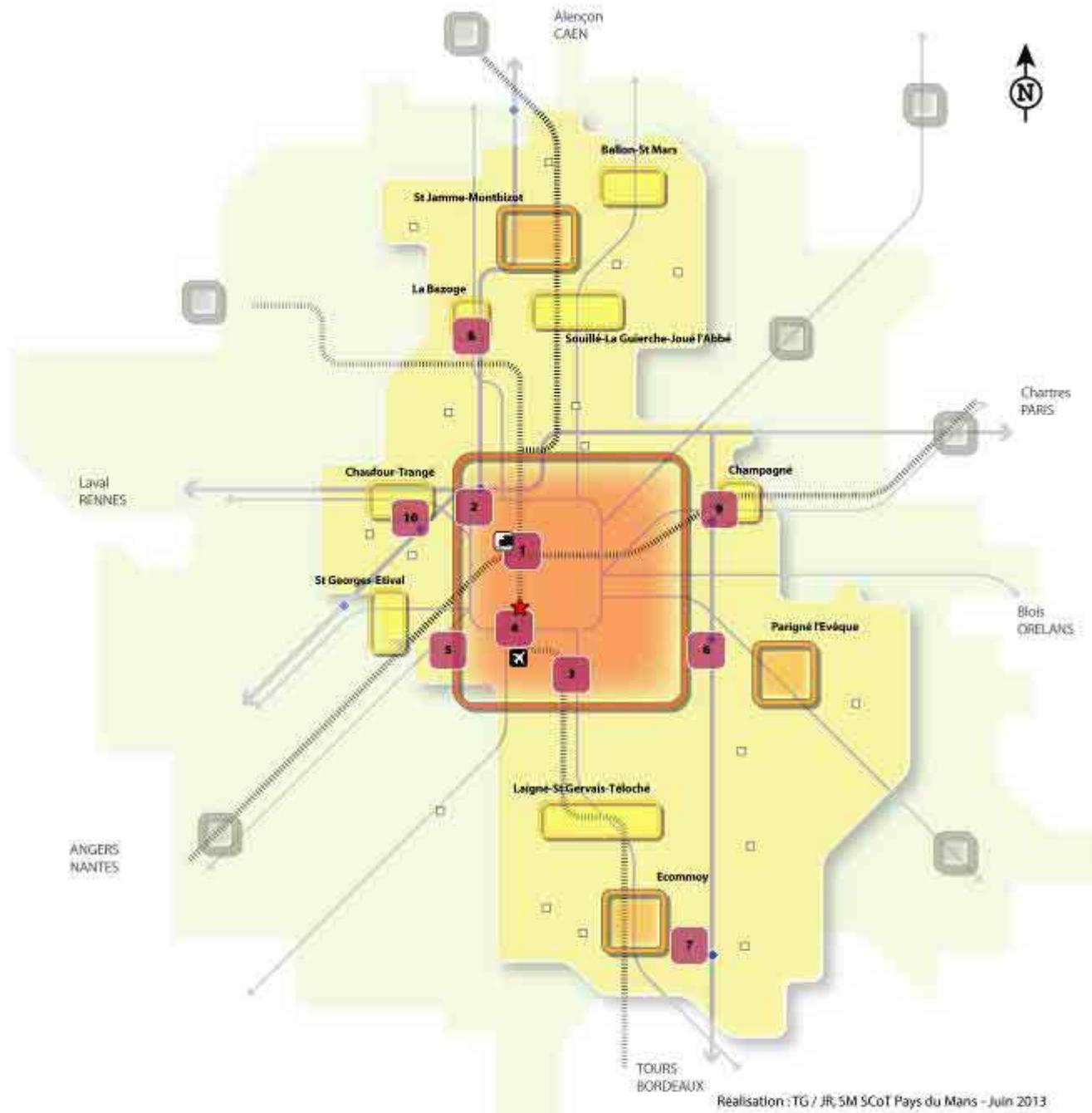
2.1 Les secteurs économiques d'intérêt majeur :

L'objectif des secteurs économiques d'intérêt majeur est de faire face aux enjeux de l'emploi et proposer une offre foncière stratégique pour le développement de l'industrie et du tertiaire.

Les secteurs d'intérêt majeur sont des espaces économiques à fort potentiel de développement à l'horizon 2030. Ils correspondent à des zones industrielles, logistiques ou tertiaires. Ces zones d'activités sont liées à un positionnement sur des infrastructures majeures (échangeur autoroutier, axes routiers majeurs, gare TGV). Elles participent au rayonnement du territoire au niveau national, régional ou départemental.

Le SCoT du Pays du Mans compte 11 secteurs d'intérêt majeur dont le site de la gare de triage, identifié comme un **secteur stratégique spécifique** car conditionné au développement d'activités liées au ferroviaire et à la logistique ferroviaire.

Le SCoT permet également d'ouvrir un secteur complémentaire pour répondre à un besoin exceptionnel lié à l'implantation d'une grande entreprise.



Realisation : TG / JR, SM SCoT Pays du Mans - Juin 2013

SECTEURS ECONOMIQUES D'INTERET MAJEUR



1 Secteurs d'intérêt majeur

- 1 - Gare / Le Mans
- 2 - Technoparc / Le Mans
- 3 - Technoparc / Le Mans
- 4 - ZI Sud / Le Mans
- 5 - Sud-Ouest / Allonnes
- 6 - Sud-Est / Parigné l'Évêque
- 7 - Sud / Ecommoy
- 8 - Nord / La Bazoge
- 9 - Est / Yvré l'Évêque, Champagné
- 10 - Ouest / Trangé

- ★ Secteur stratégique spécifique de la gare de triage
- 🚉 Gare TGV
- ✈️ Aéroport
- ♦ Echangeurs autoroutiers

Armature urbaine du SCoT du Pays du Mans

- Pôle Urbain
- Pôles intermédiaires
- Pôles d'équilibre
- Pôles de proximité
- Chemin de fer
- Autoroutes
- Routes principales

Les secteurs d'intérêt majeur sont les suivants :

1. Les technopoles :

Le territoire du Pays du Mans dispose de 3 technopoles :

- **la technopole Gare TGV (Novaxis / Novaxud / Gare Nord)**, son potentiel de développement est en renouvellement urbain.
- **la technopole Université,**
- **le technoparc des 24 heures.**

2. Les zones industrielles et logistiques majeures :

Le foncier économique destiné à l'accueil des activités industrielles et logistiques répond à plusieurs logiques :

- conforter les zones existantes en favorisant leur renouvellement et/ou leur extension,
- être à proximité d'infrastructures routières et ferroviaires majeures,
- s'inscrire dans une logique de maillage géographique du territoire du Pays du Mans.

Les zones industrielles et logistiques majeures sont :

- **La ZI Sud au Mans et Arnage**, son potentiel de développement est en renouvellement urbain.
- **Sud-Ouest : La ZAC du Monné / Route de la Suze à Allonnes,**
- **Sud-Est : La zone de la Boussardière à Parigné l'Evêque,**
- **Sud : La zone de l'Echangeur à Ecommoy,**
- **Nord : La zone du Chêne Rond – La Croix des Landes à La Bazoge,**
- **Est : Les secteurs d'Auvours à Yvré l'Evêque et de la Route de Paris (Petit Tambour, Carrières...) à Champagné,**
- **Ouest : La zone de l'Etoile à Trangé.**

3. Un secteur stratégique spécifique :

- **Le site de la gare de triage du Mans en renouvellement urbain.**

2.2 Les secteurs économiques d'équilibre :

L'objectif des secteurs économiques d'équilibre est d'accompagner le développement urbain du territoire avec un développement économique susceptible de rapprocher l'emploi des zones d'habitat.

Les secteurs d'équilibre sont des espaces économiques ayant un rayonnement au niveau intercommunal, du bassin d'emplois du Mans, voire départemental. Ces zones d'activités sont liées à une notion d'équilibre et de répartition de l'emploi sur le territoire. Ces zones d'activités économiques peuvent être des zones indépendantes ou s'insérer dans un quartier d'habitat. Elles répondent au développement de l'économie résidentielle avec notamment des entreprises de services à la personne et d'artisanat. Il peut également s'agir d'entreprises de production qui ne nécessitent pas de très grands terrains.

2.3 Les secteurs économiques d'intérêt local :

L'objectif des secteurs d'intérêt local est de répondre à un besoin local

Les secteurs économiques d'intérêt local correspondent à des zones artisanales ou de petite production. Ils ont un rayonnement au niveau communal ou local.

2.4 Fixer des principes généraux d'aménagement :

Pour l'ensemble de ces secteurs de développement économique, le projet fixe des principes généraux d'aménagement du territoire qui portent sur :

- *l'accessibilité des zones,*
- *la maîtrise de la consommation d'espace,*
- *la mixité urbaine,*
- *la qualité des aménagements,*
- *l'inscription du projet dans une logique de développement durable.*

3 – Organiser le développement commercial

Le développement commercial a également un impact important sur le développement économique du territoire. Le SCoT du Pays du Mans a défini une stratégie commerciale qui se décline de la manière suivante :

- **mise en place d'une classification des pôles commerciaux** permettant de hiérarchiser les fonctions commerciales à l'échelle du Pays du Mans et d'orienter le développement commercial vers des localisations préférentielles déterminées.
- **identification des localisations préférentielles pour le développement commercial.**
- **définition d'objectifs et d'orientations d'aménagement du territoire** notamment, sur l'accessibilité, la desserte de transports en commun, le stationnement, la mixité des fonctions urbaines, la qualité architecturale, la gestion économe de l'espace...

3.1 Définir une classification des pôles commerciaux

La mise en œuvre d'une stratégie territoriale du développement commercial nécessite au préalable de définir une hiérarchisation des pôles commerciaux du territoire. A partir de cette classification seront déclinés les objectifs d'aménagement ainsi que les localisations préférentielles des commerces. Elle est établie en cohérence avec les objectifs de développement du SCoT.

Deux critères complémentaires sont utilisés pour définir cette classification :

- les zones de chalandise,
- les fréquences d'achats.

CLASSE	SOUS CLASSE	CHALANDISE	FREQUENCE ACHATS	CARACTERISTIQUES
Pôles Majeurs ⁴ > 100 000 m ² de surface de vente		Au-delà du département Départementale et aire urbaine du Mans	Niveau 3 Occasionnelle, Exceptionnelle	Offre commerciale dense et diversifiée, portée généralement par une locomotive alimentaire de type hypermarché et ou par une ou plusieurs enseignes nationales.
	Pôles d'Agglomération ⁵ < 100 000 m ² de surface de vente			
Pôles Relais		Bassin de vie intercommunal	Niveau 2 Hebdomadaire Occasionnelle	Composé d'une grande ou moyenne surface alimentaire et/ou d'une offre de proximité en commerces traditionnels, services courants et commerces non alimentaires.
Pôles de proximités	Supra –communaux	Commune + quelques communes limitrophes	Niveau 1 Quotidien voire hebdomadaire	Regroupement de commerces traditionnels (pain, presse, boucherie...), parfois portés par une supérette alimentaire (ou supermarché) et des services courants (pharmacie, pressing,...)
	Locaux (Centralités quartier ou commune)	Commune / Quartier		

Le rayonnement et les fréquences d'achats auxquelles les différents niveaux d'offre correspondent renvoient à des typologies d'activités différentes qui n'induisent pas toutes les mêmes contraintes d'implantation (emprise foncière, modes d'accès...) et les mêmes comportements de déplacements (fréquence et flux des déplacements, origine de la clientèle...).

Le rôle du SCoT sera de fixer des règles d'aménagement du territoire adaptées à la hiérarchie des pôles pour une meilleure cohérence et durabilité de l'aménagement commercial sur le territoire du Pays du Mans.

⁴ Pôles Majeurs : Centre-Ville du Mans et zones commerciales périphériques majeures > à 100 000 m² de surface de vente.

⁵ Pôles d'Agglomération : zones commerciales situées sur l'agglomération mancelle < à 100 000 m² de surface de vente.

3.2 Etablir une stratégie de développement commercial

Les objectifs de développement commercial fixés par le SCoT ont été définis en fonction de la classification des pôles commerciaux et se déclinent de la manière suivante :

- ***favoriser la complémentarité de l'offre commerciale de centre ville avec la périphérie :***
 - ***Renforcer le développement commercial et l'attractivité du centre-ville du Mans,***
 - ***Permettre le rééquilibrage de l'offre commerciale en périphérie et valoriser l'offre existante.***
- ***conforter l'offre commerciale relais de bassin de vie,***
- ***maintenir et développer l'offre commerciale de proximité dans les centres-bourgs et autres centralités.***

Favoriser la complémentarité de l'offre commerciale de centre ville avec la périphérie :

Proposer une offre commerciale pertinente sur le territoire du SCoT nécessite d'une part de renforcer le développement commercial et l'attractivité du centre-ville du Mans et d'autre part de rééquilibrer l'offre de périphérie.

Renforcer le développement commercial et l'attractivité du centre-ville du Mans :

La mise en œuvre de cet objectif nécessite d'agir à la fois sur l'offre commerciale mais aussi sur la demande par l'apport de nouveaux clients et l'amélioration des conditions d'accès au centre-ville du Mans.

Dynamiser et compléter l'offre commerciale :

- identifier les potentialités de développement (opportunités foncières...), pour attirer des grandes enseignes,
- inciter à la réalisation de projets d'urbanisme commercial en centre-ville,
- permettre l'extension ou le regroupement de locaux commerciaux,
- accompagner le renouvellement / la modernisation de l'offre commerciale existante.

Favoriser la mixité des fonctions :

- maintenir et développer l'emploi,
- favoriser le développement d'habitat et de services,
- réaliser des équipements majeurs (exemple : Espace Culturel des Jacobins...).

Valoriser l'image du centre-ville :

- harmoniser les espaces publics des rues commerçantes pour une meilleure lisibilité du centre-ville,
- poursuivre les actions contribuant à l'animation au cœur de ville,
- encourager l'embellissement et le traitement des façades.

Poursuivre le développement de l'accessibilité du centre-ville :

- poursuivre l'extension du réseau de transport urbain en site propre : 2ème ligne tramway, BHNS⁶ Allonnes.
- améliorer la gestion du stationnement (rendre plus lisibles les parkings par une signalétique adaptée et claire et une communication).
- optimiser la gestion des livraisons de marchandises.

Renforcer le lien avec la vocation touristique de la Cité Plantagenêt : (Candidature UNESCO)

- capter le potentiel de l'attractivité touristique de la Cité Plantagenêt,
- valoriser l'offre commerciale spécifique,
- mieux relier le centre-ville à la Cité Plantagenêt (signalétique, accessibilité, traitement spécifique des entrées...).

⁶ BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

Permettre le rééquilibrage de l'offre commerciale en périphérie et valoriser l'offre existante :

Les pôles commerciaux majeurs et d'agglomération de périphérie identifiés dans le projet SCoT sont les suivants :

- la zone nord (Le Mans, La Chapelle Saint Aubin, Saint Saturnin),
- au sud, les Hunaudières (Le Mans et Ruaudin) et le Cormier (Mulsanne).
- dans un souci de rééquilibrage à l'est : Béner,
- à l'ouest, la zone du Vivier / Raterie à Allonnes.

Ils sont complétés par une offre existante :

- au sud, le Centre Sud au Mans,
- au nord-est, la Pointe et Fontenelles à Sargé-lès-Le Mans et Le Mans.

Les objectifs du SCoT en matière d'offre commerciale de périphérie sont en terme de typologie et d'aménagement du territoire afin notamment d'accompagner le renouvellement urbain de certaines zones en déclin.

Déterminer une typologie de l'offre commerciale périphérique :

- accueillir des enseignes nécessitant des très grandes surfaces et ne pouvant pas s'implanter dans le centre-ville du Mans,
- limiter le développement de commerces de détail et de proximité (compatibles avec la ville et ses espaces habités).

Améliorer l'accessibilité des zones commerciales :

- améliorer l'accessibilité routière et gérer les différents types de flux (transit, clientèle),
- optimiser la desserte en transport en commun,
- favoriser les Plans de Déplacements d'Entreprises ou Interentreprises,
- développer des liaisons douces internes et en lien avec les quartiers environnants.

Veiller à la maîtrise de la consommation d'espace :

- densifier les zones commerciales et limiter les surfaces imperméabilisées,
- optimiser la gestion du stationnement en lien avec le développement des transports en commun (densification et mutualisation de parking (super structure...), stationnements vélos...),
- se placer dans une logique de mixité fonctionnelle pour permettre une meilleure intégration urbaine,
- accompagner le renouvellement urbain des pôles commerciaux liés à des besoins de modernisation et d'évolution des modes de consommation.

Favoriser la qualité des aménagements :

- améliorer le traitement des espaces publics et la qualité architecturale des bâtiments : (intégration paysagère, signalétique, gestion de la publicité...),
- mettre en valeur les entrées de ville,
- prévoir des mesures particulières en termes d'intégration paysagère et urbaine pour le développement de structures de type « drive »,

S'inscrire dans une logique de développement durable :

- prévoir une gestion durable des eaux pluviales,
- rationaliser la gestion des déchets (collecte, tri...)
- favoriser la réduction des besoins énergétiques (formes urbaines, isolation des bâtiments, éclairage public...).

Conforter l'offre commerciale relais de bassin de vie :

L'offre commerciale qualifiée de relais de bassin de vie s'organise autour des principaux pôles d'équilibre et concerne une offre périurbaine en première couronne du Mans.

Elle concerne ainsi :

- au nord, la Prairie du Moulin à Ste Jamme-sur-Sarthe,
- au sud-est, le Ruisseau à Parigné-l'Evêque,
- au sud, Muras-Le Soleil à Ecommoy,
- au sud-est du Mans, le Grand Pin à Changé,
- au sud-ouest du Mans, Rive Sud à Arnage,
- au nord du Mans, le Bois du Breuil à St Pavace.

L'objectif du SCoT sur cette typologie commerciale porte principalement sur des orientations en matière d'aménagement du territoire.

Favoriser le rôle de proximité avec les quartiers environnants :

- renforcer la mixité urbaine de la zone,
- établir un lien avec les zones urbanisées et futures zones d'habitat (liaisons douces, ...),
- tendre vers une complémentarité avec l'offre de centre-bourg.

Améliorer l'accessibilité des zones commerciales :

- améliorer l'accessibilité routière et gérer les différents types de flux (transit, clientèle),
- permettre le développement d'une desserte en transport en commun,
- développer des liaisons douces internes et en lien avec les quartiers environnants.

Veiller à la maîtrise de la consommation d'espace :

- densifier les zones commerciales et limiter les surfaces imperméabilisées,
- optimiser la gestion du stationnement

Favoriser la qualité des aménagements :

- améliorer le traitement des espaces publics et la qualité architecturale des bâtiments (intégration paysagère, signalétique, gestion de la publicité...),
- mettre en valeur les entrées de ville.

S'inscrire dans une logique de développement durable :

- prévoir une gestion durable des eaux pluviales,
- rationaliser la gestion des déchets (collecte, tri...)
- favoriser la réduction des besoins énergétiques (formes urbaines, isolation des bâtiments, éclairage public...).

Maintenir et développer l'offre commerciale de proximité dans les centres-bourgs et autres centralités :

L'offre commerciale de proximité comprend à la fois des pôles commerciaux supra-communaux et des pôles commerciaux de proximité.

Les pôles commerciaux supra-communaux

Ils ont pour objectif d'accompagner le développement résidentiel par une offre de commerce de proximité de rayonnement supra-communal en lien avec l'armature urbaine du SCoT.

Le développement de cette offre commerciale pourra s'établir sur les communes suivantes :

Sur le Pôle urbain :

- L'ensemble des centralités de quartiers du Mans,
- Coulaines,
- Rouillon,
- Mulsanne,
- La Milesse,
- Moncé-en-Belin

Sur le Pôle d'équilibre :

- Montbizot/Ste Jamme-sur-Sarthe

Sur les Pôles intermédiaires :

- Ballon / St Mars-sous-Ballon,
- Souillé / La Guierche / Joué L'Abbé,
- La Bazoge,
- Champagné,
- Laigné / St Gervais / Teloché,
- St Georges,
- Trangé/Chaufour-Notre-Dame

Les objectifs du SCoT pour cette typologie de pôles commerciaux portent principalement sur des orientations en matière d'aménagement du territoire :

- **veiller à la maîtrise de la consommation d'espace :**
 - densifier les zones commerciales et limiter les surfaces imperméabilisées,
 - optimiser la gestion du stationnement.
- **favoriser la qualité des aménagements :**
 - améliorer le traitement des espaces publics et la qualité architecturale des bâtiments : (intégration paysagère, signalétique, gestion de la publicité...).
- **s'inscrire dans une logique de développement durable :**
 - prévoir une gestion durable des eaux pluviales,
 - rationaliser la gestion des déchets (collecte, tri...),
 - favoriser la réduction des besoins énergétiques (formes urbaines, isolation des bâtiments, éclairage public...).

Les pôles commerciaux de proximité

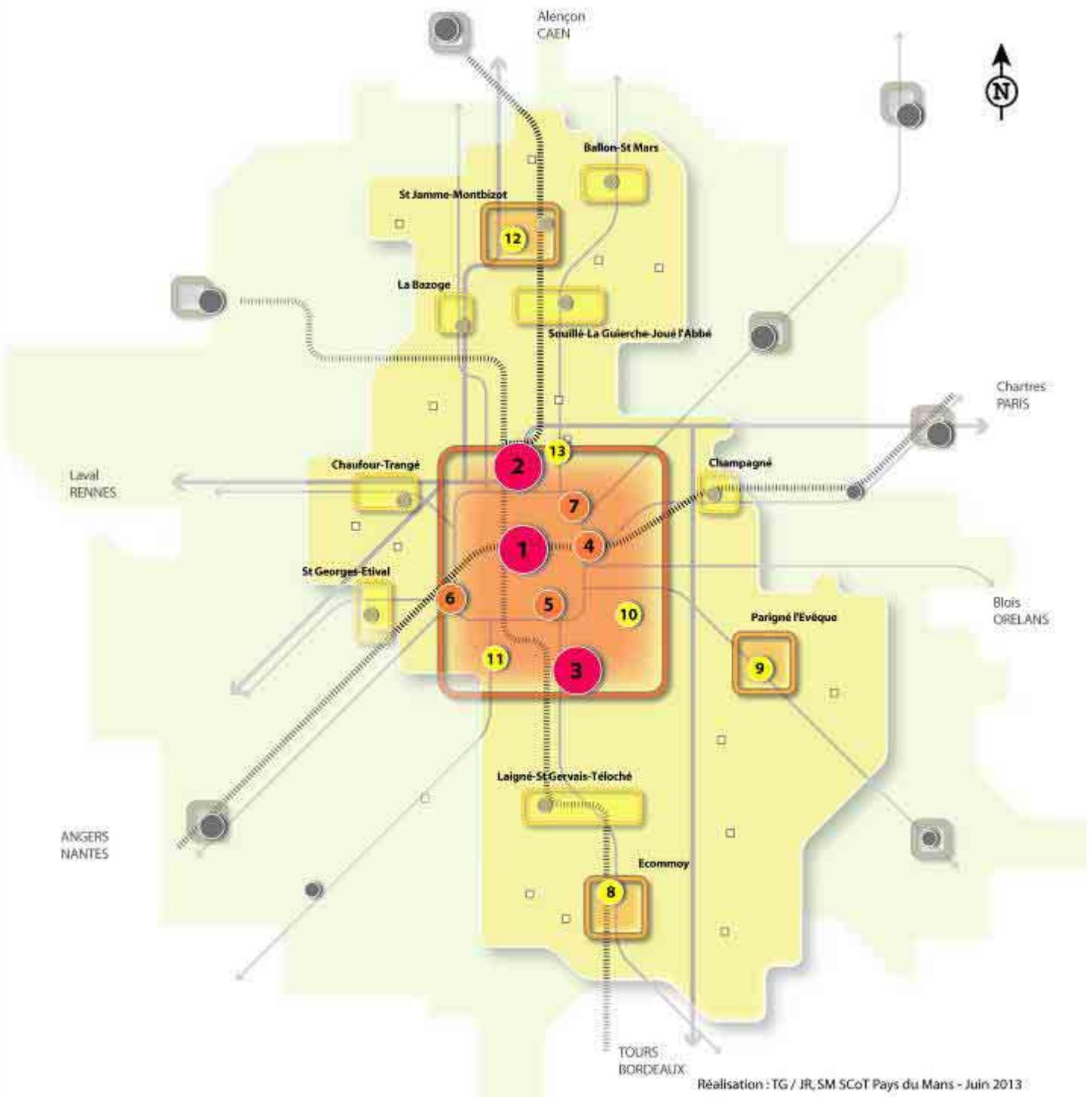
Ils ont pour objectif de renforcer le développement commercial de proximité

Il s'agit de l'offre de proximité concernant les centres bourgs, les centralités de quartier, et les lieux d'échanges (halte TER, arrêt ligne express...). Elle concerne l'ensemble des communes du Pays du Mans.

Les objectifs du SCoT sur les pôles commerciaux de proximité sont de :

- **privilégier une localisation des commerces en lien avec les zones d'habitat intégrant une mixité de fonctions (équipements et services),**
- **développer des liaisons douces entre les nouveaux quartiers et les centralités,**
 - Faciliter les échanges à l'intérieur des communes,
 - Pérenniser les commerces de proximité,
 - Renforcer le lien entre les centralités et les nouveaux quartiers d'habitat.
- **veiller à l'insertion urbaine des nouvelles surfaces commerciales.**

CARTE LOCALISATION PREFERENTIELLE DES POLES COMMERCIAUX SUR LE PAYS DU MANS



TYPOLOGIE COMMERCIALE DU SCoT DU PAYS DU MANS 2013 / 2030

Localisation préférentielle du commerce



Pôles commerciaux majeurs

- 1 - Centre-Ville du Mans
- 2 - Zone Nord - Le Mans, St Saturnin, La Chapelle St Aubin
- 3 - Secteur Cormier / Les Hunaudières - Le Mans, Mulsanne, Ruaudin

Fréquence d'achats occasionnelle, exceptionnelle
Desserte par les transports en commun à optimiser



Pôles commerciaux d'agglomération

- 4 - Bèner - Le Mans, Yvré l'Évêque
- 5 - Centre Sud / Vauguyon - Le Mans
- 6 - Le Vivier / Raterie - Allonnes
- 7 - Les Fontenelles / La Pointe - Le Mans et Sargé-lès-Le Mans



Pôles commerciaux relais : rayonnement bassin de vie intercommunal

- | | |
|------------------------------------|---|
| 8 - Muras / Le Soleil - Ecommoy | 11 - Rive Sud - Arnage |
| 9 - Le Ruisseau - Parigné l'Évêque | 12 - Prairie du Moulin - Ste Jamme-sur-Sarthe |
| 10 - Le Grand Pin - Changé | 13 - Bois du Breuil - St Pavace |

Fréquence d'achats hebdomadaire, occasionnelle
Desserte par les transports en commun à envisager



Pôles commerciaux de proximité supra-communale : rayonnement sur 2 à 3 communes

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| Pôle Urbain : | Pôles intermédiaires : |
| - Centralités de quartier du Mans | - Laigné - St Gervais - Teloché |
| - Mulsanne | - Champagne |
| - Rouillon | - St Georges du Bois |
| - Coulaines | - Chaufour Notre Dame - Trangé |
| - Moncé en Bellin | - La Bazoge |
| - La Milesse | - Souillé - La Guierche - Joué l'Abbé |
| | - Ballon - St Mars sous Ballon |

Fréquence d'achats quotidienne voire hebdomadaire

- Pôles d'équilibre :**
- Montbizot, Ste Jamme



Pôles commerciaux de proximité communale : rayonnement commune et/ou quartiers

- Toutes les communes (centre-bourg et centralités de quartier)

Fréquence d'achats quotidienne



Pôles commerciaux extérieurs au territoire du SCoT du Pays du Mans

Armature urbaine du SCoT du Pays du Mans



Pôle Urbain



Pôles d'équilibre



Pôles intermédiaires

4 – Poursuivre le développement de la couverture numérique sur l'ensemble du territoire

L'évolution des services et des techniques de communication, les besoins en services publics, la mise en réseau des acteurs des territoires, la diffusion des connaissances et des savoirs passent dorénavant par la mise en place d'un réseau très haut débit performant à disposition des populations, des administrations et des entreprises du territoire. Ce réseau devient alors un facteur d'attractivité pour le territoire. Le SCoT souhaite répondre à cet enjeu en lien avec la stratégie régionale et le schéma directeur départemental (SDTAN).

Le projet s'oriente vers le développement des services et technologies de l'information et de la communication avec les objectifs suivants :

- **développer le très haut débit par la mise en place d'un réseau de fibre optique ou de techniques alternatives avec pour objectif la montée en débit ;**
- **articuler les priorités de dessertes de fibre optique avec l'armature urbaine du SCoT et les zones d'activités intercommunales ;**
- **intégrer le développement des réseaux numériques dans les documents d'urbanisme.**

AXE 3

PRÉSERVER ET
VALORISER UN
TERRITOIRE RICHE
DE RESSOURCES



AXE 3 - PRESERVER ET VALORISER UN TERRITOIRE RICHE DE RESSOURCES

1 – Pérenniser une activité agricole diversifiée et fonctionnelle

L'agriculture est une activité économique importante mais elle a aussi pour rôle de façonner et entretenir le paysage. Avec 33 000 hectares soit 42 % du territoire du Pays du Mans (recensement agricole 2010), l'agriculture est la principale occupation du sol du territoire.

Le SCoT conforte les zones agricoles dynamiques fonctionnelles qui assurent des fonctions essentielles pour le territoire :

- de production de biens alimentaires,
- de gestion du cadre de vie, des paysages, des espaces de loisirs,
- de préservation de l'environnement.

Par l'affirmation de la pérennité de l'activité agricole, le SCoT encourage la maîtrise de l'étalement urbain.

1.1 Préserver les terres agricoles

• Par la maîtrise de la consommation d'espaces agricoles :

Le SCoT met en place au sein du Document d'Orientation et d'Objectifs des limites d'urbanisation pour préserver les espaces agricoles fonctionnels de la pression urbaine. La préservation de ces espaces fonctionnels est en effet importante pour faciliter les transmissions de sièges d'exploitation notamment aux jeunes agriculteurs et pour maintenir un territoire agricole dynamique.

Le projet prévoit également une diminution de la consommation des espaces agricoles en privilégiant des formes urbaines plus denses pour l'habitat et l'activité et en favorisant le renouvellement urbain. Il interdit la création de nouvelles zones d'habitat diffus et conditionne le développement des hameaux existants afin de préserver les espaces agricoles du mitage.

• Par la mise en place d'un observatoire du foncier :

Le projet recommande la mise en place d'un observatoire du foncier agricole en partenariat avec les acteurs du territoire afin :

- d'avoir un suivi de la consommation d'espaces agricoles,
- de faciliter les échanges de terres dans le cadre d'opérations d'aménagement,
- de permettre une transmission des sièges d'exploitation en cessation d'activité...

1.2 Renforcer la concertation avec les acteurs du monde agricole :

• dans l'élaboration des documents d'urbanisme :

Pour mieux prendre en compte les enjeux agricoles dans les documents d'urbanisme, le projet encourage la mise en place de réunions de concertation avec les agriculteurs.

• dans la définition des projets d'aménagement :

Le projet SCoT incite à prendre en compte la circulation des engins agricoles dans les projets d'aménagement afin de faciliter l'activité agricole et de renforcer la sécurité notamment vis-à-vis de la population locale.

2 - Mettre en valeur les richesses patrimoniales, écologiques et paysagères du Pays du Mans

2.1 Identifier et valoriser la Trame Verte et Bleue du territoire

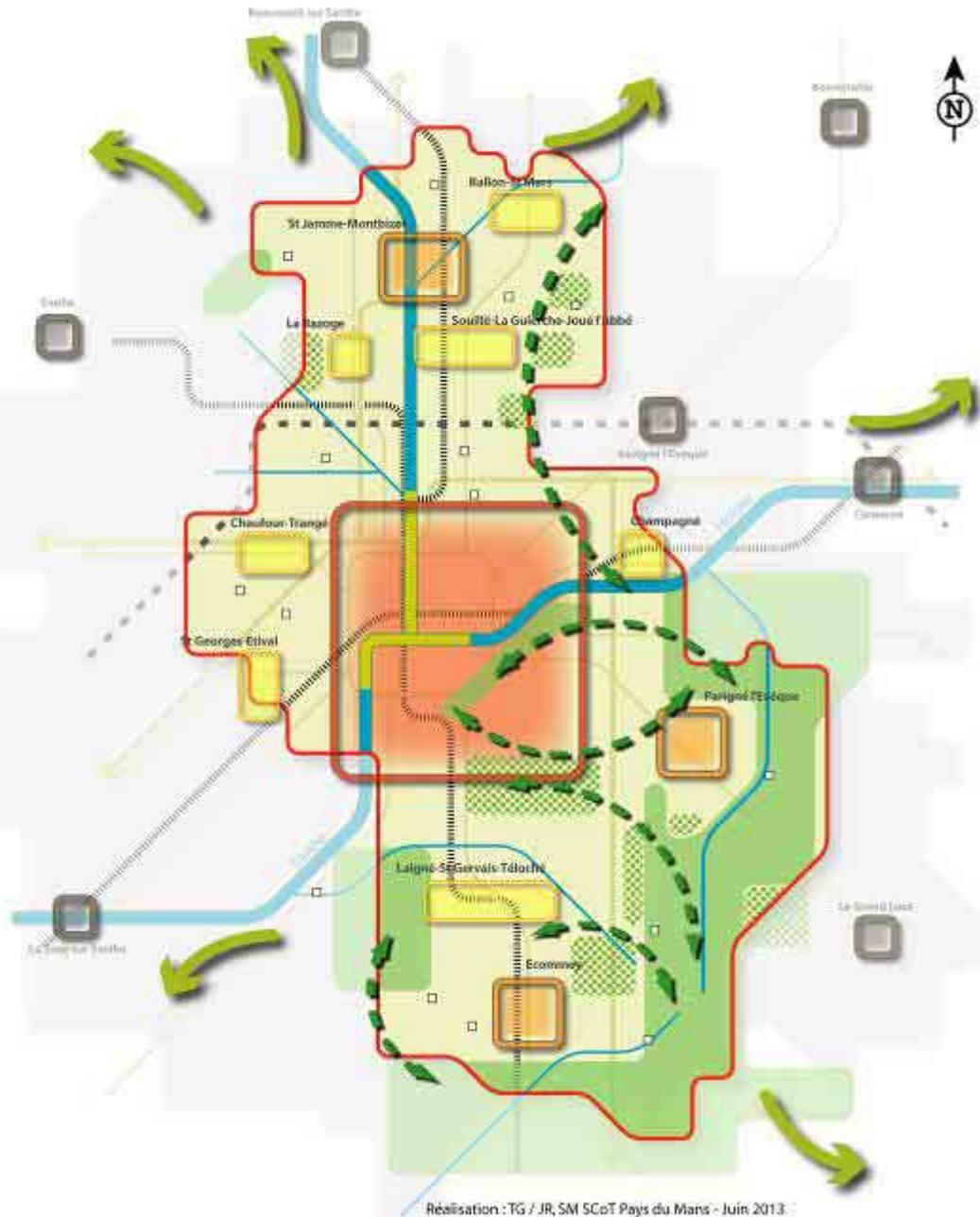
A l'image de nos villes, les espaces naturels ont besoin d'être interconnectés pour assurer des échanges nécessaires à la survie de la biodiversité qui les compose : il s'agit de la notion de Trame Verte et Bleue. Si cette analyse à l'échelle d'un SCoT n'offre pas la possibilité d'un travail de type parcellaire, elle permet en revanche une approche intercommunale permettant de comprendre le fonctionnement écologique au-delà des échelles communales (PLU) ou infra-communales (projet d'aménagement local).

Le projet du SCoT du Pays du Mans s'appuie sur trois orientations majeures permettant de structurer la Trame Verte et Bleue sur son territoire :

- **la protection des richesses écologiques du territoire**, composées des réservoirs de biodiversité regroupant la faune et la flore remarquable, des noyaux complémentaires formés par les espaces boisés, bocagers et les zones humides, et enfin de la biodiversité ordinaire, située, aussi bien au sein des zones bocagères, agricoles, ou de zones urbanisées.

- **la préservation et le renforcement des continuités écologiques**, qui intervient au travers des continuités écologiques structurantes et des corridors écologiques, situés aussi bien en milieu urbain que dans des secteurs non urbanisés, et par la diminution des impacts des infrastructures sur la fragmentation des milieux naturels.

- **la mise en place d'une Trame Verte et Bleue multifonctionnelle**, en tenant compte de son impact sur les paysages et le cadre de vie, de sa contribution au développement touristique, culturel et de loisirs et de l'aspect bioclimatique, la réduction des risques, des pollutions, etc. Cette multifonctionnalité est favorisée par la mise en place de limites d'urbanisation afin de conserver des espaces de nature entre les espaces urbanisés.



Réalisation : TG / JR, SM SCoT Pays du Mans - Juin 2013.

PRINCIPES DE LA TRAME VERTE ET BLEUE



ARMATURE URBAINE DU TERRITOIRE

-  Pôle urbain
-  Pôles d'équilibre
-  Pôles intermédiaires
-  Pôles de proximité

METTRE EN PLACE UNE TRAME VERTE ET BLEUE MULTIFONCTIONNELLE

- Mettre en place des coupures vertes
- Préserver et développer la nature en ville
- Considérer la TVB comme support de l'activité économique
- Lutter contre les risques naturels et les pollutions

PROTEGER LES RICHESSES ECOLOGIQUES DU TERRITOIRE

-  Protéger les réservoirs de biodiversité
-  Protéger les vallées structurantes et leurs milieux associés
-  Préserver les noyaux complémentaires
-  Garantir la pérennité de la biodiversité ordinaire

PRESERVER ET RENFORCER LES CONTINUITES ECOLOGIQUES

-  Préserver les continuités écologiques structurantes
-  Valoriser les corridors écologiques en milieu urbain
-  Conserver les fonctionnalités des corridors liés aux vallées structurantes
-  Connexions écologiques vers les territoires voisins
-  Limiter la fragmentation de la TVB par les infrastructures
-  Assurer la fonctionnalité des corridors écologiques

2.2 Protéger et valoriser le patrimoine historique et paysager

La valorisation du patrimoine passe par la sauvegarde des témoignages historiques et architecturaux sur le territoire. Le SCoT valorise le patrimoine bâti comme témoin essentiel d'une culture, du cadre de vie, d'un territoire vécu.

La mise en réseau des atouts patrimoniaux urbains, périurbains et ruraux du Pays du Mans et de leurs équipements complémentaires, contribue à l'amélioration du cadre de vie des habitants et au développement du tourisme de proximité.

- ***Par la protection du patrimoine historique bâti et archéologique :***

La Ville du Mans avec notamment la Cité Plantagenêt et les espaces périurbains et ruraux du Pays du Mans possèdent un patrimoine bâti et archéologique remarquable illustrant l'histoire du territoire. Les sites suivants présentent un intérêt patrimonial majeur :

- la Cité Plantagenêt au Mans et le patrimoine classé au titre des Monuments Historiques,
- l'Abbaye de l'Epau à Yvré l'Evêque,
- le patrimoine archéologique sur Allonnes,
- le donjon et ruines du château de Ballon,
- le manoir de la Poissonnière à St Ouen-en-Belin,
- le château de la Buzardière à Changé,
- le château de la Groirie à Trangé,
- le château des Hunaudières à Mulsanne,
- la chapelle Notre-Dame-des-Champs à St Jean d'Assé,
- Les églises de Challes, Coulaines, Saint Mars-sous-Ballon, Yvré l'Evêque et Parigné l'Evêque.

- ***Par la valorisation d'un patrimoine industriel identitaire :***

Le Pays du Mans bénéficie d'un patrimoine industriel historique se caractérisant par un patrimoine architectural intéressant autour du chanvre (fours à chanvre, tanneries), des moulins et barrages, des fonderies (Antoigné à Sainte Jamme-sur-Sarthe).

- ***Par la prise en compte de la qualité des paysages:***

Le paysage constitue le cadre de vie de la population, il construit l'image du territoire, il peut être un facteur d'attractivité. Le Pays du Mans est riche d'une mosaïque de paysages, composée de six entités paysagères :

- la vallée de la Sarthe,
- la vallée de l'Huisne,
- bocage et vergers,
- rive droite de la Sarthe,
- le Bélois,
- et sables et forêts.

Ces grands paysages structurants tels que les vallées, les secteurs bocagers, les espaces boisés devront être valorisés et préservés.

- ***Par l'intégration paysagère des projets d'aménagement :***

Le projet préconise :

- le traitement des franges entre les espaces aménagés et les espaces agricoles et naturels,
- le traitement qualitatif des entrées de villes,
- la prise en compte des qualités paysagères du site dans la conception des projets d'aménagement (topographie, perspectives).

3 – Protéger et valoriser les ressources du territoire

Le SCoT du Pays du Mans s'oriente logiquement vers une protection et une économie des différentes ressources du territoire afin de répondre durablement aux besoins des habitants et au respect de la biodiversité.

La valorisation des ressources locales (bois, sous-sol), la préservation d'une eau de qualité, aussi bien dans les cours d'eau que dans le sous-sol, la gestion des déchets, sont autant d'éléments qui contribueront à préserver et valoriser le territoire.

3.1 Valoriser la ressource bois

Le territoire du SCoT du Pays du Mans compte de nombreux boisements (environ 17 000 ha), en particulier dans sa partie sud et sud-est. Si la communauté urbaine Le Mans Métropole a mené une politique d'acquisition et d'aménagement de ce type d'espace à des fins de loisirs et de détente, l'essentiel des massifs forestier restent du domaine privé, avec un important morcellement foncier les rendant fragiles de par leur exploitabilité/productivité et leur évolution éventuelle vers d'autres usages. A ce titre, le SCoT souhaite établir une réflexion sur la place et le rôle de ces massifs dans le territoire, tant sur leur intérêt en tant que poumon vert et réservoir de biodiversité (cf Trame Verte et Bleue) que sur leur mise en valeur à des fins de production de bois (énergie, bois d'œuvre, etc) et leur valorisation touristique, de loisirs. Il s'agit également de valoriser le potentiel de stockage carbone des zones boisées.

3.2 Prendre en compte la ressource du sous-sol en limitant les impacts environnementaux et paysagers

En cohérence avec le schéma départemental des carrières, **le SCoT favorise une utilisation raisonnée de matériaux locaux, en limitant les impacts environnementaux et paysagers.** Le projet incite à l'utilisation des matériaux recyclés et à d'autres ressources locales renouvelables comme le bois. Par ailleurs, la réhabilitation des carrières en fin d'exploitation permettra la création d'espaces favorables aux loisirs et/ou au développement de la biodiversité.

3.3 Préserver et gérer la ressource en eau

La préservation et l'amélioration de la qualité de l'eau sur le territoire dépend principalement de la Directive Cadre sur l'Eau, des objectifs du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Loire-Bretagne et des orientations émises plus localement par les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux. Cette gestion de l'eau résultera néanmoins des actions réalisées sur les bassins locaux, à l'initiative des collectivités locales.

Sur le SCoT du Pays du Mans, trois objectifs viennent répondre aux enjeux liés à la gestion et préservation de la ressource en eau :

- assurer durablement un approvisionnement en eau potable de qualité,
- améliorer la qualité des eaux de surface et souterraines,
- optimiser la gestion des eaux usées.

3.4 Limiter la production, optimiser la gestion et valoriser les déchets

En cohérence avec les Programmes Locaux de Prévention des Déchets engagés par Le Mans Métropole et le Pays du Mans et avec le Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés de la Sarthe, le projet de SCoT s'inscrit dans une démarche globale de réduction des déchets et d'amélioration de leur gestion.

Le Schéma de Cohérence Territoriale s'appuie sur les orientations de ces programmes à travers l'objectif général de limiter la production de déchets, d'optimiser leur gestion et de les valoriser. Il s'agira en particulier de réduire, éviter, gérer et valoriser la production de déchets au plus près des gisements et de tendre vers une homogénéisation de la collecte et du tri des déchets.

4 - Prendre en compte le changement climatique de manière transversale

Alors que seules la Ville du Mans et Le Mans Métropole, en tant que collectivités de plus de 50 000 habitants⁷ étaient dans l'obligation de définir une démarche climat-énergie d'ici fin 2012, **le Pays du Mans a décidé d'engager l'ensemble du territoire dans un plan climat-énergie territorial (PCET).**

Le SCoT intègre les enjeux du changement climatique en complémentarité avec le Plan Climat Energie Territorial. La réflexion commune SCoT / PCET sur le même territoire constitue une force facilitant la prise en compte des objectifs du Plan Climat Energie Territorial et la mise en place d'un outil de suivi commun SCoT / PCET. La réduction des consommations d'énergies, la diminution des émissions de gaz à effet de serre, le développement d'énergies renouvelables ainsi que des mesures d'adaptation au changement climatique seront favorisées.

4.1 Réduire les consommations d'énergies

Les consommations énergétiques du territoire du Pays du Mans pour l'année 2010 s'élèvent à 11 700 000 MWh (source : étude énergie climat –ISL). Ces consommations sont à 95 % imputables :

- au secteur des transports (déplacements des personnes et marchandises),
- au secteur résidentiel,
- aux activités économiques du territoire.

La mise en place d'actions et d'aménagements plus économes en énergie, dans les trois secteurs évoqués, est incitée notamment pour répondre à l'enjeu de précarité énergétique qui concerne les ménages les plus pauvres.

L'articulation entre développement urbain et transports en commun, le développement du fret ferroviaire, l'amélioration de qualité d'aménagements des espaces économiques, la promotion d'un éclairage public économe et optimisé, la réhabilitation de l'habitat ancien sont des orientations préconisées par le projet de SCoT.

4.2 Diminuer les émissions de gaz à effet de serre

Le bilan carbone territoire effectué en 2012 a mis en évidence le poste « déplacement des personnes » comme un des postes les plus émetteurs en gaz à effet de serre. La réduction des émissions de gaz à effet de serre du territoire passe donc par l'application d'une politique volontariste privilégiant une mobilité durable en articulation avec le développement urbain.

4.3 Favoriser le développement d'énergies renouvelables

Le projet encourage le développement du potentiel de production d'énergies renouvelables, notamment l'énergie solaire (photovoltaïque et thermique), le bois-énergie et la méthanisation. L'élaboration de réseaux de chaleur urbain est également recommandée pour les grandes opérations d'aménagement. Le renforcement de l'autonomie énergétique du territoire est recherché en accord avec les objectifs politiques au niveau européen et national.

4.4 Prendre en compte la vulnérabilité du territoire au changement climatique

La valorisation et la protection de la trame verte et bleue, la protection des terres agricoles, la prise en compte des risques (inondation, mouvements de terrain, feux de forêts...), la préservation de la ressource en eau sont des orientations du SCoT qui contribuent à atténuer la vulnérabilité du territoire au changement climatique. Elles permettront notamment d'anticiper et de gérer les épisodes extrêmes (sécheresse, de fortes pluies, d'îlots de chaleur...) qui seront engendrés en raison de l'augmentation de la température.

⁷Obligation pour les collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants, mais également les entreprises de plus de 500 salariés et les établissements publics de plus de 250 personnes de réaliser un bilan des émissions GES et un programme d'actions climat-énergie d'ici le 31/12/2012.

5 - Maîtriser les risques et nuisances

Le Pays du Mans est concerné par des risques qu'il convient de prendre en compte afin d'éviter d'exposer la population et les biens à des dommages plus ou moins importants. Le risque inondation est particulièrement présent, avec notamment la confluence entre l'Huisne et la Sarthe et le réseau hydrographique dense parcourant le territoire.

D'autres risques sont présents sur le territoire : le risque industriel et technologique, le risque de feu de forêt, le risque de retrait et gonflement d'argile, le risque sismique.

Par ailleurs, le Pays du Mans peut être sujet à certaines nuisances : la pollution de l'air, la pollution lumineuse, des nuisances sonores et olfactives. Ces nuisances pouvant entraîner des gênes pour la population et la biodiversité, le SCoT prévoit de les atténuer au travers de différentes orientations.

5.1 Réduire les nuisances pour la population

- **Favoriser une bonne qualité de l'air :**

Le SCoT intègre cette question en organisant un développement raisonné et équilibré du territoire : la mise en place d'une armature urbaine, la réduction de la consommation d'espace, la diminution des déplacements automobiles, le développement des transports en communs, etc, sont des facteurs jouant en faveur d'une bonne qualité de l'air.

Par ailleurs, les objectifs du SCoT en termes de qualité énergétique des bâtiments, de prise en compte du changement climatique, de renouvellement urbain, de circuits de proximité, de sauvegarde de la trame verte et bleue, visent eux aussi, à réduire les émissions polluantes et les gaz à effet de serre.

- **Protéger la population des nuisances sonores :**

Sur le territoire, les nuisances sonores sont principalement dues aux infrastructures de transport : routes à fort trafic, infrastructures ferroviaires et aéroport. Ce dernier dispose d'un Plan d'Exposition au Bruit.

- **Diminuer la pollution lumineuse :**

En perturbant l'alternance des jours et des nuits, l'éclairage artificiel entraîne des conséquences néfastes sur la faune et la flore, mais aussi sur l'homme. Outre la modification des paysages nocturnes, le mobilier lumineux engendre parfois un gaspillage d'énergie important, lié à un éclairage abusif ou simplement mal implanté (matériel, orientation, puissance, etc.). Le projet propose de prendre en compte ce phénomène dans la conception des projets d'aménagement.

5.2 Prévenir et protéger la population et les biens contre les risques

- **Atténuer les risques liés aux inondations :**

Avec un réseau hydrographique dense, dominé par la Sarthe et l'Huisne et de nombreux cours d'eau secondaires, le Pays du Mans apparaît comme un territoire à fort risque d'inondation :

- 5 communes sont classées en Territoire à Risque important d'Inondation,
- 27 sont concernées par le risque inondation (dont 17 disposent d'un PPRNI).

Afin de minimiser ce risque, il convient d'encadrer l'urbanisation et de respecter les dispositions des Plans de Prévention des Risques Inondations, des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux, ainsi que les orientations du SDAGE Loire Bretagne. Ces préconisations sont intégrées dans la Trame Verte et Bleue du SCoT qui prévoit notamment la protection des zones d'expansion des crues, des haies et zones humides, la gestion des eaux pluviales, etc.

Les Atlas des Zones Inondables ne sont pas des documents réglementairement opposables, ils permettent une connaissance du risque inondation. Aussi il convient de prévoir leur prise en compte dans les documents d'urbanisme locaux.

- **Tenir compte du risque industriel et technologique :**

Trois sites classés SEVESO à seuil haut, impliquant 5 communes soumises à un risque industriel majeur sont présents sur le territoire du SCoT du Pays du Mans. Au même titre que les autres risques, l'urbanisation dans ces secteurs doit être maîtrisée en fonction des dispositions des PPRT.

Par ailleurs, le risque de transport de matières dangereuses intervient sur plusieurs communes, avec la présence d'autoroutes, de lignes SNCF, d'un oléoduc et de canalisations de gaz.

Dans les zones soumises à ces risques, il conviendra de maîtriser l'urbanisation en fonction des différentes zones de danger.

- **Anticiper le risque de feux de forêt :**

Le sud du Pays du Mans étant particulièrement boisé, ce territoire apparaît comme sensible au risque de feu de forêt : 12 communes sont d'une forte sensibilité et 2 communes sont d'une sensibilité moyenne. Au vue de ce constat, l'urbanisation dans ces secteurs doit nécessairement prendre en compte ce risque.

- **Prévenir le risque de mouvement de terrain :**

Le Pays du Mans est concerné par deux types de mouvements de terrain : le risque lié aux cavités souterraines et le phénomène de retrait-gonflement des argiles. Ce dernier concerne toutes les communes du territoire, à des degrés différents.

Aucun Plan de Prévention des Risques de Mouvements de Terrain n'a été établi. Néanmoins, il est de la responsabilité des collectivités territoriales de prendre en compte cet aléa en maîtrisant l'urbanisation dans les secteurs soumis à ce risque et d'informer la population sur ce phénomène.

- **Prendre en compte le risque sismique :**

Le Pays du Mans compte 41 communes situées dans une zone de sismicité faible, impliquant une relative vulnérabilité à ce risque. Le SCoT ne prévoit pas d'orientations particulières concernant le risque sismique, si ce n'est d'appliquer les règles de construction parasismique concernant les bâtiments de catégorie III et IV.

AXE 4

ORGANISER UN
DÉVELOPPEMENT
URBAIN RAISONNÉ
ET ÉQUILIBRÉ



AXE 4 – ORGANISER UN DEVELOPPEMENT URBAIN RAISONNÉ ET EQUILIBRÉ

Pour maîtriser l'étalement urbain, le SCoT propose un développement raisonné et équilibré du territoire marquant une rupture avec la période précédente fortement consommatrice d'espace. Ce projet a pour ambition d'atteindre 285 000 habitants à l'horizon 2030. La production et la typologie des logements, les règles de consommation d'espaces, l'implantation d'équipements sont définies à partir de l'armature urbaine du territoire. Le projet met également en avant une volonté d'articuler les politiques d'urbanisme avec les politiques de transports en commun pour favoriser une mobilité plus durable.

1 – Produire une offre adaptée de logements à l'horizon 2030

Le projet d'aménagement et de développement durables du Pays du Mans s'inscrit dans une perspective de croissance modérée mais plus importante que la période précédente. **L'hypothèse retenue est un taux de croissance annuel moyen d'environ 0.4% par an pour atteindre 285 000 habitants à l'horizon 2030, soit près de 25 000 habitants supplémentaires.** Le scénario démographique du SCoT s'oriente vers un maintien, voire une croissance du pôle urbain constitué de l'agglomération mancelle, et une poursuite maîtrisée de la croissance des territoires périurbains. **Cette dynamique serait portée par l'attractivité du territoire par rapport à la région parisienne et le retour de ménages qui ont quitté le pays du Mans pour s'installer sur le reste de l'aire urbaine du Mans.**

Le projet de SCoT doit également prendre en compte l'évolution de la structure des ménages. En effet, le nombre de personnes par ménage est en constante diminution en raison des tendances lourdes du vieillissement de la population qui génère plus de couples sans enfants et de personnes seules et de l'augmentation des familles monoparentales. L'hypothèse retenue est la poursuite de ce desserrement pour atteindre sur le territoire autour de 2 personnes par logement à l'horizon 2020 puis une stabilisation du taux jusqu'en 2030.

Enfin, le projet prend également en compte les besoins liés à la compensation des démolitions de logements et à la remobilisation d'une partie des logements vacants.

1.1 Produire 28 000 logements nouveaux répartis en fonction de l'armature urbaine

Pour atteindre environ 285 000 habitants pour 2030, le territoire doit produire environ 28 000 nouveaux logements, soit un rythme de production de plus de 1 500 logements par an sur la période 2013/2030.

Cette production neuve de logements se déclinera en fonction de l'organisation multipolaire du territoire par un renforcement de la production sur le pôle urbain, les pôles d'équilibre et intermédiaires.

1.2 Diversifier l'offre en logements pour répondre aux besoins des différents types de ménages

Le diagnostic a mis en évidence une offre de logements peu diversifiée sur le territoire du SCoT notamment sur les espaces périurbains. En réponse à ce constat, le SCoT s'oriente vers une diversification de l'offre de logements de façon équilibrée sur l'ensemble du territoire.

Les objectifs sont les suivants :

- permettre une plus grande mixité sociale,
- répondre aux besoins des différents types de ménages, et donc à leur mobilité résidentielle,
- prendre en compte le vieillissement de la population,
- éviter la spécialisation sociodémographique, et le vieillissement de la population des communes dont les habitants sont majoritairement des propriétaires de maisons individuelles.

Cette diversification du parc de logements se décline dans le projet de SCoT par l'intermédiaire des trois orientations principales :

- **La diversification des types de logements :**

Le projet incite le développement de nouvelles formes urbaines plus denses notamment sur les territoires périurbains. Elles devront concilier une économie d'espace avec la qualité des aménagements et des espaces collectifs afin d'offrir un cadre de vie agréable et favoriser le « vivre ensemble ». La mixité fera partie intégrante de ces projets d'urbanisme, que ce soit une mixité urbaine, fonctionnelle, sociale, ou générationnelle.

Il est pour cela défini **un pourcentage minimum de logements économes en espace au sein de la production de logements neufs**, pourcentage décliné en fonction de l'armature urbaine du SCoT.

Le logement économe en espace comprend :

- Logement individuel dense (parcelle $\leq 400 \text{ m}^2$),



- Logement intermédiaire (accès au logement individualisé),



- Logement collectif (à partir de 2 logements avec accès commun).



- **La production de logements aidés :**

Le parc de logements aidés se découpe en 2 principaux segments :

1 - Le parc locatif social qui comprend :

- le parc des organismes HLM,
- le parc privé conventionné.

2 - Le secteur de l'accession sociale qui correspond à :

- Toute résidence principale acquise grâce à un dispositif d'aides soumis à condition de ressources.

Le SCoT détermine, à travers le Document d'Orientation et d'Objectifs, un objectif moyen en terme de production de logements aidés sur la période 2013 / 2030 sur l'ensemble de la production neuve décliné au niveau de la commune, afin de :

- faciliter les parcours résidentiel,
- proposer une offre aux populations vieillissantes et à mobilité réduite,
- prendre en compte les besoins en habitat adapté des gens du voyage.

- **Une réponse aux besoins des populations spécifiques :**

Développer une offre adaptée pour les personnes âgées et handicapées

Conformément au Plan Départemental de l'Habitat de la Sarthe, le SCoT incite à :

- ***poursuivre l'effort en faveur du maintien à domicile des personnes âgées et handicapées*** à travers l'adaptation de leur logement, dans le parc privé et le parc locatif social sur l'ensemble du territoire, et en créant une offre intergénérationnelle accessible et adaptée, en centre-bourg, ou autres centralités à proximité des services, des transports en commun et des commerces.
- ***poursuivre le développement d'équipements accessibles pour personnes âgées et à mobilité réduite*** (EHPA, EHPAD, unités Alzheimer...) **à proximité des lieux de vie** (centres urbains, centralités, desserte transports en commun).

Favoriser l'accueil et le maintien des jeunes en facilitant leur accès au logement et leur parcours résidentiel

En réponse à l'enjeu de maintien des jeunes sur le territoire, le projet incite à :

- ***diversifier les types de logements, en proposant notamment des petits logements financièrement accessibles et à proximité des services, au-delà de la ville du Mans où cette offre est déjà présente.***
- ***poursuivre le renouvellement et le développement d'une offre collective (logements étudiants, Foyers Jeunes Travailleurs...) adaptée aux besoins et capacités financières des jeunes.***

Prendre en compte les demandes spécifiques pour les gens du voyage

Le diagnostic du schéma départemental a mis en évidence les besoins des voyageurs en termes d'accès à la propriété et d'habitat adapté, à proximité de la ville et de ses équipements. Pour répondre à ce besoin, le SCoT propose d'intégrer cette réflexion dans les documents d'urbanisme.

2 - Définir des règles de consommation d'espace adaptées aux différents contextes

La production de ces nouveaux logements se fera dans un souci de maîtrise de la consommation d'espace. Le SCoT a pour cela défini des objectifs moyens de densité par commune, il favorise le renouvellement urbain et encadre les conditions de développement de l'habitat diffus.

2.1 Densifier le parc de logements pour économiser l'espace

Un objectif moyen de densité est défini par commune, en cohérence avec l'armature urbaine du territoire. Il s'agit de permettre la construction de nouveaux logements correspondants aux attentes des ménages, tout en réduisant considérablement la consommation d'espace.

Ces objectifs de densité permettent de produire près de 15% de logements en plus que la période 1990 - 2008 et en consomment au moins 40% d'espace en moins pour l'habitat.

2.2 Maîtriser les extensions urbaines

L'objectif de densité a permis de définir des enveloppes foncières (hors renouvellement urbain) dans lesquelles est encouragé un développement mixte regroupant habitat, commerces de proximité, équipements, services et développement économique d'intérêt local. Ainsi le projet de SCoT favorise la maîtrise des extensions urbaines et le raccordement de celles-ci aux centralités existantes (centres-bourgs, centralités de quartier).

2.3 Favoriser le renouvellement et la densification du tissu urbain

Le projet favorise le développement de l'urbanisation en renouvellement urbain. Il s'agira notamment **de reconquérir les « dents creuses » et friches urbaines** à proximité ou dans les centralités de quartiers ou centres-bourgs, afin de limiter la consommation d'espace et le développement d'opérations éloignées des équipements et des services.

Le SCoT incite également à l'amélioration du parc de logements existants. Les objectifs visent à :

- agir sur le parc de logements vacants,
- lutter contre le logement indigne,
- réhabiliter les quartiers anciens,
- améliorer les performances énergétiques des bâtiments.

2.4 Encadrer les conditions de développement de l'habitat diffus

Une partie du territoire du Pays du Mans est caractérisé par un mitage des espaces agricoles lié au développement de zones d'habitat diffus. **Le SCoT prévoit d'interdire la création de zones d'habitat diffus et conditionne la densification des hameaux existants** afin notamment qu'elle ne porte pas atteinte à l'activité agricole et à la préservation des espaces naturels.

3 - Articuler les implantations d'équipements et de services avec l'armature urbaine du SCoT

Le projet de SCoT a défini une armature multipolaire qui sert de référence au maillage cohérent d'équipement et de services sur le territoire. Ainsi, en matière d'équipements et de services, le projet met en avant quatre objectifs :

3.1 Favoriser l'implantation des équipements structurants intercommunaux ou supra-communaux dans les polarités du SCoT (Pôle urbain, Pôles d'Equilibre et Pôles intermédiaires)

Le plus fort développement du territoire en termes de production de logements et d'activités se fera sur les principales polarités du SCoT. Il est donc nécessaire de privilégier l'implantation des équipements structurants sur les pôles en veillant dans la mesure du possible à leur bonne accessibilité notamment en transport en commun.

Le pôle urbain de par son accessibilité et son réseau de transports urbains performant, sera le lieu prioritaire d'implantation d'équipements métropolitains et autres services / équipements à fort rayonnement.

3.2 Adapter l'offre d'équipements et de services de chaque commune en fonction de sa croissance démographique et de son rôle dans l'armature urbaine du SCoT

Chaque commune du territoire devra adapter son niveau d'équipements en fonction de sa croissance démographique envisagée. Le rayonnement et la taille des équipements dépendront également du rôle de la commune dans l'armature urbaine du SCoT.

3.3 Inciter les réflexions de mutualisation d'équipements entre communes voisines, et favoriser les démarches intercommunales

La recherche de mutualisation d'équipements à l'échelle communautaire sera fortement incitée pour limiter les dépenses publiques et optimiser l'utilisation des équipements ou services. Les collectivités rechercheront également à renforcer l'accessibilité des équipements structurants avec les communes voisines.

3.4 Renforcer les liens entre les équipements existants ou nouveaux avec les quartiers environnants ou communes voisines concernées

L'accessibilité et la proximité des équipements et services devra s'établir avec les zones d'habitats existantes et nouvelles afin de faciliter leur utilisation par les populations environnantes. Cette accessibilité se fera notamment par la création de liaisons douces.

4 – Favoriser une mobilité durable comme alternative à l'automobile

Le développement d'une mobilité durable est un élément fondamental du projet de SCoT. Il passe par un renforcement des transports collectifs, l'articulation entre développement urbain et transports collectifs et par la maîtrise du trafic automobile.

4.1 Renforcer le développement des transports collectifs notamment périurbains

Le transport collectif périurbain est une préoccupation majeure compte tenu de la configuration territoriale du Pays du Mans. Le projet prévoit de répondre à cette préoccupation :

Par la mise en place d'un réseau de Lignes express entre les polarités périurbaines et le pôle urbain

L'un des constats posés par le diagnostic est celui de la faiblesse de l'attractivité du réseau de transport collectif routier de type périurbain. A l'exception de la clientèle captive et essentiellement scolaire, les autres types de déplacements sont quasi absents de cette offre.

L'objectif du SCoT réside dans la définition d'une offre en lien avec celle du Conseil Général de la Sarthe qui soit suffisamment attractive (itinéraire, arrêts, temps de trajet, qualité de service, tarification) pour s'imposer comme une alternative possible et crédible aux déplacements périurbains en automobile entre les pôles d'équilibre, les pôles intermédiaires et le pôle urbain. Il s'agit d'une offre complémentaire aux réseaux de transports régional et interurbain de la Sarthe (TIS).

Par la poursuite de l'évolution du réseau de transport urbain

Le développement de la première ligne de tramway de Le Mans Métropole contribue fortement depuis sa réalisation fin 2007 au développement durable du territoire. Le Transport Collectif en Site Propre (TCSP) constitue en effet le fil directeur des grandes opérations d'aménagement et de développement de l'agglomération mancelle. Il accompagne également la politique de la ville en retissant des liens forts entre le centre-ville et les quartiers périphériques.

Le SCoT prend en compte le projet de poursuite du développement du réseau de transport sur le pôle urbain avec la seconde ligne de tramway et la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). La performance de la desserte urbaine s'établira par la cohérence entre le réseau de bus et les axes de transports collectifs en site propre (Tramway et Bus à Haut Niveau de Service). Le développement du réseau s'accompagnera d'une densification urbaine de ses abords.

Par la coordination des différentes offres de transports collectifs du territoire :

La législation et les règles de répartition des compétences entre acteurs territoriaux, voire celles des opérateurs peuvent constituer des handicaps pour l'amélioration de l'efficacité des systèmes et réseaux de transports.

Le projet de SCoT souligne la nécessité de **coordonner les différentes offres de transports collectifs du territoire pour les rendre cohérentes avec le projet urbain qu'il définit**. La mise en place d'un collège de coordination des transports collectifs (Loi SRU – article L1231-10 du code des transports) au sein du Syndicat Mixte du Pays du Mans permettra d'associer les différents niveaux d'autorités organisatrices de transports (Le Mans Métropole, le Conseil Général, le Conseil Régional...) dans une perspective de coordination voire d'actions (billettique unique, informations) entre les différents réseaux et systèmes, dont elles ont la charge, à l'échelle du Pays du Mans voire de l'aire urbaine, dans le cadre d'un projet métropolitain.

Par le renforcement de la desserte périurbaine de l'étoile ferroviaire du Mans :

Le Pays du Mans bénéficie de la présence d'un réseau et d'infrastructures ferroviaires relativement importants constitués d'une étoile à 5 branches se croisant en gare du Mans et structurée en deux axes majeurs nord/sud et est/ouest.

Les objectifs du SCoT du Pays du Mans visent à optimiser et valoriser ce potentiel ferroviaire, en accompagnant la Région Pays de la Loire dans sa volonté de développer l'offre périurbaine de transport régional, afin :

- *d'améliorer les services existants sur les dessertes périurbaines (fréquence, amplitude, qualité de service),*
- *d'identifier des secteurs pertinents de localisation de haltes ou gares nouvelles sur les infrastructures existantes et à proximité de pôles générateurs de trafic,*

4.2 Articuler développement urbain et offre de transports collectifs

Le développement urbain du projet de SCoT a été défini en fonction de l'armature urbaine du territoire. Cette logique est renforcée par le développement des réseaux de transports collectifs avec notamment l'amélioration de l'étoile ferroviaire périurbaine.

Par la réutilisation des délaissés ferroviaires autour des haltes et gares

Le projet SCoT propose une réutilisation multifonctionnelle des délaissés ferroviaires dans une logique de gestion économe de l'espace et de valorisation du potentiel de renouvellement urbain. L'exemple le plus emblématique est le projet de port sec sur le site de la gare de triage du Mans.

Par une densification autour des principales haltes ou gares ferroviaires

Les haltes et gares ferroviaires en activités ou futures ont pour vocation de devenir de véritables pôles d'échanges pour le territoire. **Pour conforter cette dimension, et dans un objectif de gestion économe de l'espace, le SCoT s'oriente vers un renforcement de la densité et de la compacité urbaine autour des principales haltes ou gares ferroviaires du Pays du Mans.**

4.3 Maîtriser le trafic automobile

La maîtrise du trafic automobile passe par la mise en place d'infrastructures et de services qui offrent une véritable alternative. Ainsi le projet SCoT prévoit de répondre à cet objectif :

Par la poursuite des aménagements de liaisons douces

Les modes doux sont une véritable alternative aux déplacements automobiles. Le SCoT s'oriente vers le développement des liaisons douces dans leurs différentes pratiques : trajets domicile-travail et domicile-études, et trajets récréatifs (familial, touristique, loisir, et sportif).

Les projets structurants sont d'une part la réalisation **du « Boulevard Nature »** grand projet composé de voies vertes, permettant de faire le tour de l'agglomération mancelle et d'autre part la création **à l'échelle du Pays du Mans des "Avenues Nature" qui se raccorderont en radiales au "Boulevard Nature"**. Le projet global « Boulevard Nature » a ainsi été retenu par la Région pour figurer dans le Schéma Régional Vélo-routes et Voies Vertes des Pays de la Loire. Il permettra de faciliter, en contournant l'agglomération mancelle, la liaison entre le Sud et le Nord Sarthe

De plus, le projet de SCoT souhaite intégrer **la notion de temps de trajet à pied ou à vélo au centre-ville ou en relation avec les principaux équipements** dans la réflexion des aménagements nouveaux des collectivités.

Par le développement du covoiturage

Le projet de SCoT encourage la promotion du covoiturage pour réduire le nombre de véhicules en circulation et limiter les émissions de gaz à effet de serre sur le Pays du Mans. Les actions s'inscrivent dans la continuité de celles menées par le Conseil Général de la Sarthe et Cofiroute.

Cet objectif passe par un rapprochement avec les entreprises, groupements d'entreprises ainsi que la CCI pour définir les conditions techniques et économiques de mise en œuvre. Ce rapprochement peut se faire dans le cadre des plans de déplacements d'entreprises ou d'administrations.

Par la mise en place d'une politique en matière de stationnement

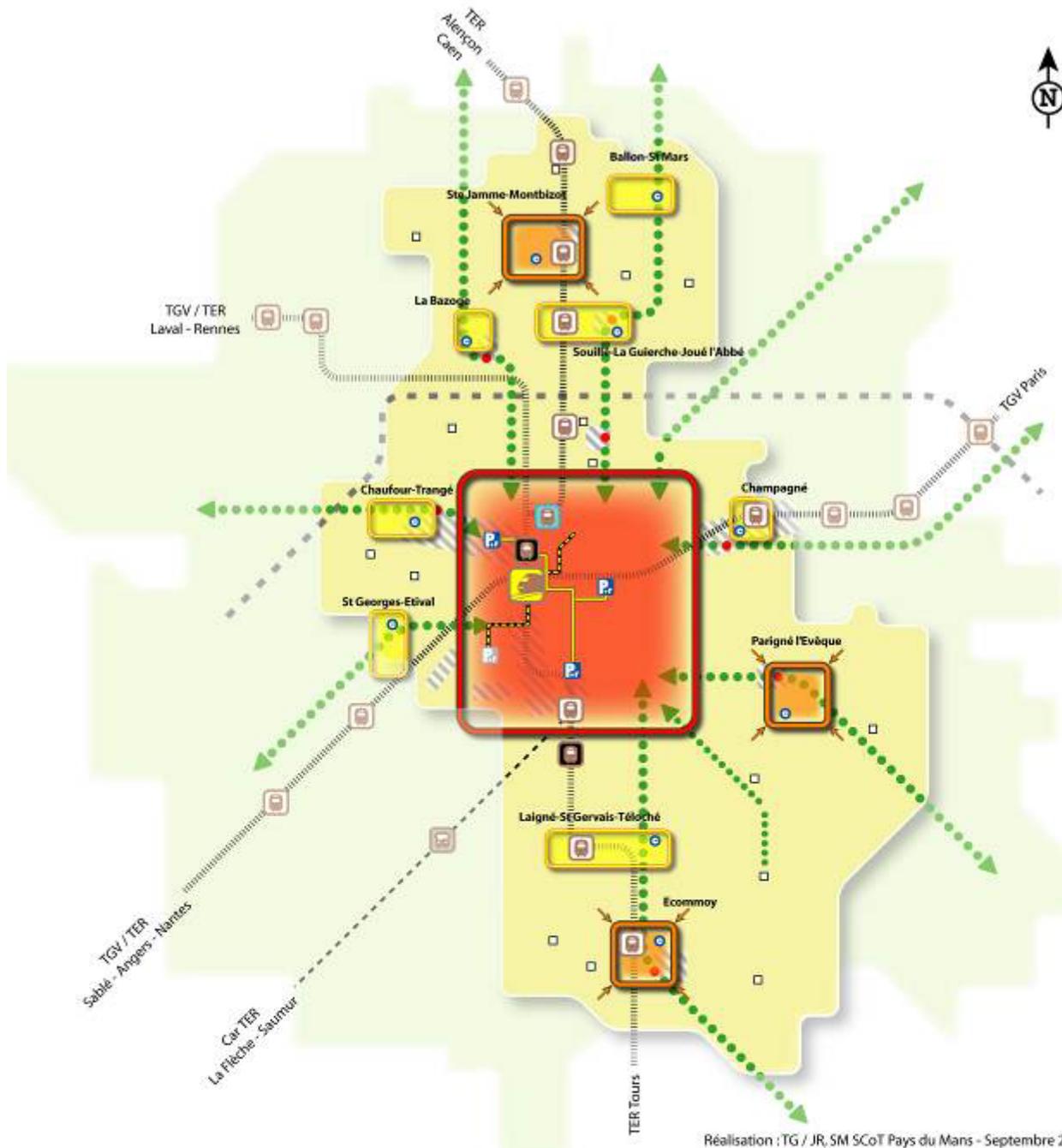
Le projet de SCoT favorise un usage raisonné et rationnel du stationnement et de la voiture en zone urbaine. La communauté urbaine, au travers des parcs relais liés au tramway, du Pôle d'Echanges Multimodal de la gare, de ses investissements dans les parkings urbains et de la réglementation/tarification du stationnement sur voirie conduit une véritable mutation de la politique de stationnement sur l'agglomération.

Par l'aménagement de la desserte routière locale

Le projet ambitionne de poursuivre l'aménagement de la desserte routière locale par :

- l'optimisation du réseau structurant local,
- la maîtrise de l'étalement urbain le long des axes routiers,
- le traitement qualitatif des voiries.

La vocation de proximité du réseau routier secondaire pourra être améliorée par la mise en place de systèmes de partage de la voirie favorisant le développement de liaisons douces sécurisées, faisant place à la circulation piétonne et prenant en compte les transports en commun. L'étalement urbain, hors partie agglomérée, sera interdit pour renforcer la sécurité des axes secondaires et limiter les accès. L'usage des emprises existantes et nouvelles pourra être optimisé par une limitation de la largeur en milieu urbain.



Réalisation : TG / JR, SM SCoT Pays du Mans - Septembre 2013

PRINCIPES D'ARTICULATION ENTRE L'ARMATURE URBAINE ET LES TRANSPORTS EN COMMUN



Mettre en place un réseau de lignes express entre les polarités périurbaines et le pôle urbain

- principe de lignes express
- principe de desserte des actifs par le réseau de lignes express
- favoriser la desserte des actifs
- arrêt de car régional
- ligne de car express régional

Poursuivre le développement du réseau de transports urbains

- lignes de TCSP
- futures lignes de TCSP
- parkings relais
- parkings relais à créer

Développer le niveau de desserte TGV de la gare du Mans

- ligne LGV Bretagne - Pays de la Loire

Renforcer la desserte périurbaine de l'étoile ferroviaire du Mans

- gare ou halte TER en activité
- gare ou halte TER à créer
- halte TER à étudier à long terme
- chemin de fer

Articuler le développement urbain et l'offre de transport collectif

- pôle urbain
- pôles intermédiaires
- favoriser le covoiturage
- pôles d'équilibre
- pôles de proximité