

# SCOT

syndicat mixte

## PAYS DU MANS



# Document d'Orientation et d'Objectifs

Document approuvé le  
29 Janvier 2014

**DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS**

PREAMBULE .....	4
L'ARMATURE URBAINE .....	7
<b>AXE 1 – TIRER PARTI D'UN POSITIONNEMENT ET D'UN RAYONNEMENT</b>	
<b>ATTRACTIFS .....</b>	<b>10</b>
<b>1 – AFFIRMER LA DIMENSION METROPOLITAINE DU TERRITOIRE.....</b>	<b>10</b>
1.1 Renforcer les coopérations métropolitaines et interSCoT .....	10
1.2 Favoriser l'émergence d'un pôle métropolitain sarthois.....	10
1.3 Poursuivre le développement d'équipements métropolitains .....	11
<b>2 – CONSOLIDER LA POSITION STRATEGIQUE ENTRE LE GRAND OUEST ET LA REGION</b>	
<b>PARISIENNE .....</b>	<b>12</b>
2.1 Valoriser la situation du territoire par rapport à la région parisienne .....	12
2.2 Faire du Pays du Mans un pays d'étapes et de séjours .....	12
2.3 Consolider et développer la desserte ferroviaire voyageurs .....	13
2.4 Se positionner sur les grands réseaux de fret multimodal et de logistique .....	14
2.5 Maintenir une bonne accessibilité nationale et régionale .....	14
<b>AXE 2 - DEVELOPPER UN TERRITOIRE D'OPPORTUNITES ET D'INITIATIVES .....</b>	<b>17</b>
<b>1 – DEFINIR UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE .....</b>	<b>17</b>
1.1 Affirmer les grands axes de développement du territoire .....	17
1.2 Conforter l'agriculture dans sa dimension économique .....	17
1.3 Valoriser de nouvelles filières économiques : .....	19
<b>2 – IDENTIFIER LES SECTEURS DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU TERRITOIRE .....</b>	<b>20</b>
2.1 Les secteurs économiques d'intérêt majeur : .....	20
2.2 Les secteurs économiques d'équilibre : .....	24
2.3 Les secteurs économiques d'intérêt local : .....	25
2.4 Fixer des principes généraux d'aménagement : .....	25
<b>3 – ORGANISER LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL .....</b>	<b>27</b>
3.1 Etablir une stratégie de développement commercial .....	27
3.2 Identifier des localisations préférentielles pour le développement commercial .....	29
3.3 Fixer des principes généraux d'aménagement du territoire .....	34
3.4 Déterminer un potentiel foncier pour le développement commercial.....	35
3.5 Suivre le développement commercial du territoire .....	35
3.5 Définir et délimiter des zones d'aménagement commercial (ZACom) (Document d'Aménagement Commercial).....	36
<b>4 – POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DE LA COUVERTURE NUMERIQUE SUR L'ENSEMBLE</b>	
<b>DU TERRITOIRE.....</b>	<b>47</b>
<b>AXE 3 - PRESERVER ET VALORISER UN TERRITOIRE .....</b>	<b>49</b>
<b>RICHE DE RESSOURCES.....</b>	<b>49</b>
<b>1 – PERENNISER UNE ACTIVITE AGRICOLE DIVERSIFIEE ET FONCTIONNELLE .....</b>	<b>49</b>
<b>2 – METTRE EN VALEUR LES RICHESSES PATRIMONIALES, ECOLOGIQUES ET PAYSAGERES</b>	
<b>DU PAYS DU MANS .....</b>	<b>53</b>
2.1 Identifier et valoriser la Trame Verte et Bleue du territoire .....	53
2.2 Protéger et valoriser le patrimoine historique et paysager .....	62
<b>3 – PROTEGER ET VALORISER LES RESSOURCES DU TERRITOIRE.....</b>	<b>63</b>
3.1 Valoriser la ressource bois.....	63
3.2 Prendre en compte la ressource du sous-sol en limitant les impacts environnementaux et paysagers. 63	
3.3 Préserver et gérer la ressource en eau.....	64
3.4 Limiter la production, optimiser la gestion et valoriser les déchets.....	65
<b>4 – PRENDRE EN COMPTE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE DE MANIERE TRANSVERSALE .....</b>	<b>67</b>
4.1 Construire la démarche énergie / climat du territoire par l'articulation entre le SCoT et le Plan Climat Energie Territorial du Pays du Mans.....	67
4.2 Réduire les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre .....	68
4.3 Favoriser le développement d'énergies renouvelables .....	69
4.4 Prendre en compte la vulnérabilité du territoire au changement climatique.....	71
<b>5 – MAITRISER LES RISQUES ET NUISANCES .....</b>	<b>73</b>

5.1 Favoriser une bonne qualité de l'air .....	73
5.2 Réduire les nuisances pour la population .....	73
5.3 Prévenir et protéger la population et les biens contre les risques .....	74
AXE 4 – ORGANISER UN DEVELOPPEMENT URBAIN .....	76
RAISONNÉ ET EQUILIBRÉ .....	76
1 – PRODUIRE UNE OFFRE ADAPTEE DE LOGEMENTS A L’HORIZON 2030 .....	76
1.1 Produire 28 000 logements nouveaux répartis en fonction de l’armature urbaine.....	76
1.2 Diversifier l’offre en logements pour répondre aux besoins des différents types de ménages .....	76
2 – DEFINIR DES REGLES DE CONSOMMATION D’ESPACE POUR LE DEVELOPPEMENT URBAIN ADAPTEES AUX DIFFERENTS CONTEXTES.....	83
2.1 Densifier le parc de logements pour économiser l’espace.....	83
2.2 Maîtriser les extensions urbaines.....	84
2.3 Favoriser le renouvellement et la densification du tissu urbain.....	87
2.4 Encadrer les conditions de développement de l’habitat diffus.....	88
3 – ARTICULER LES IMPLANTATIONS D’EQUIPEMENTS ET DE SERVICES AVEC L’ ARMATURE URBAINE DU SCoT.....	89
4 – FAVORISER UNE MOBILITE DURABLE COMME ALTERNATIVE A L’ AUTOMOBILE .....	90
4.1 Renforcer le développement des transports collectifs notamment périurbains.....	90
4.2 Articuler développement urbain et offre de transports collectifs.....	94
4.3 Maîtriser le trafic automobile .....	95
ANNEXE 1 : LISTE DES PRESCRIPTIONS ET RECOMMANDATIONS DU DOO.....	99
ANNEXE 2 : CARTE DES LIMITES AGRICOLES.....	103
ANNEXE 3 : LISTE DES RESERVOIRS DE BIODIVERSITE.....	109
ANNEXE 4 : COUPURES VERTES .....	110

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

## PREAMBULE

*Qu'est-ce que le Document d'Orientation d'Objectifs du SCoT ?*

### **Rappel Juridique :**

#### **L122-1-4 du Code de l'Urbanisme :**

Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, **le document d'orientation et d'objectifs détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers.** Il définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques. Le document d'orientation et d'objectifs assure la cohérence d'ensemble des orientations arrêtées dans ces différents domaines.

#### **L122-1-5 du Code de l'Urbanisme :**

Le document d'orientation et d'objectifs :

- définit les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement ;
- détermine les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers ;
- détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation. Il précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques. Il arrête des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, qui peuvent être ventilés par secteur géographique ;
- précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.

#### **L122-1-7 du Code de l'Urbanisme :**

Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs. Il précise :

- 1° Les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune ;
- 2° Les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé.

#### **L122-1-8 du Code de l'Urbanisme :**

Le document d'orientation et d'objectifs définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements. Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs.

**L122-1-9 du Code de l'Urbanisme :**

Le document d'orientation et d'objectifs précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire, notamment en matière de revitalisation des centres-villes, de cohérence entre équipements commerciaux, desserte en transports, notamment collectifs, et maîtrise des flux de marchandises, de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti. Il comprend un document d'aménagement commercial défini dans les conditions prévues au [II de l'article L. 752-1 du code de commerce](#), qui délimite des zones d'aménagement commercial en prenant en compte ces exigences d'aménagement du territoire. Dans ces zones, il peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire.

*Qu'est-ce que le rapport de compatibilité avec le DOO ?*

**Définition du principe de compatibilité :**

*Extrait Guide SCoT 2012 (Ministère de l'Egalité des Territoires et du Logement) :*

Dans le cadre d'un rapport de compatibilité, l'autorité élaborant une décision n'est pas tenue de reproduire à l'identique la norme supérieure. Elle doit simplement veiller à ne pas remettre en cause les options fondamentales de la norme supérieure. En principe, le PLU devra donc respecter les options fondamentales du SCoT, sans être tenu de reprendre à l'identique son contenu.

**Le Document d'Orientation et d'Objectifs et le Document d'Aménagement Commercial, sont les seuls documents opposables du SCoT. Les documents qui leurs sont subordonnés doivent s'inscrire dans un rapport de compatibilité.**

En l'état actuel de la réglementation, doivent être compatibles avec le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT (articles L122-1-15 et R122-5 du Code de l'Urbanisme) :

- les programmes locaux de l'habitat (PLH),
- les plans de déplacements urbains (PDU),
- les schémas de développement commercial (SDC),
- les plans locaux d'urbanisme communaux et intercommunaux (PLU, PLUI),
- les cartes communales,
- les plans de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV),
- les décisions de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC),
- les autorisations prévues par [l'article L. 752-1 du code de commerce](#) et [l'article L. 212-7](#) du code du cinéma et de l'image animée,
- les périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains,
- Les opérations foncières et les opérations d'aménagement (R122-5 du Code de l'Urbanisme) :
  - 1° **Les zones d'aménagement différé (ZAD)** et les périmètres provisoires de zones d'aménagement différé ;
  - 2° **Les zones d'aménagement concerté (ZAC)** ;
  - 3° *Les lotissements, les remembrements réalisés par des associations foncières urbaines et les constructions soumises à autorisations, lorsque ces opérations ou constructions portent sur une surface de plancher de plus de 5 000 mètres carrés ;*
  - 4° *La constitution, par des collectivités et établissements publics, de réserves foncières de plus de cinq hectares d'un seul tenant.*

### *Comment interpréter le Document d'Orientation et d'Objectifs ?*

Le Document d'Orientation et d'Objectifs, décline les objectifs du projet politique (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) en orientations sur le territoire. Il représente sa traduction réglementaire et spatiale. Il précise donc les grands objectifs stratégiques exprimés dans le PADD et détaille les modalités retenues pour y parvenir.

Pour faciliter la traduction des objectifs du PADD en orientations opposables dans le DOO, les deux documents ont été construits en parallèle. Les objectifs du PADD correspondent aux orientations du DOO.

Le présent DOO s'organise donc comme le PADD 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 attractif,***

***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.***

**Le Document d'Orientation et d'Objectifs contient des orientations de différentes natures (prescriptions, recommandations) et de différentes formes (écrites, cartographiques) :**

**La prescription :** Il s'agit des mesures qui précisent la mise en œuvre des orientations du SCoT en étant directement opposables aux documents de rang inférieur. Le rapport de compatibilité avec le DOO s'exerce ici.

**La recommandation :** Il s'agit de mesures incitatives qui faciliteront la mise en application des objectifs du PADD mais **qui n'ont pas de caractère opposable.**

**Les cartes qui figurent dans le document ont une valeur prescriptive.**

## L'ARMATURE URBAINE

Le projet de développement du SCoT s'établit par une organisation multipolaire répondant au principe fédérateur de « complémentarité ville/campagne ». Cette armature urbaine présentée dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables 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.

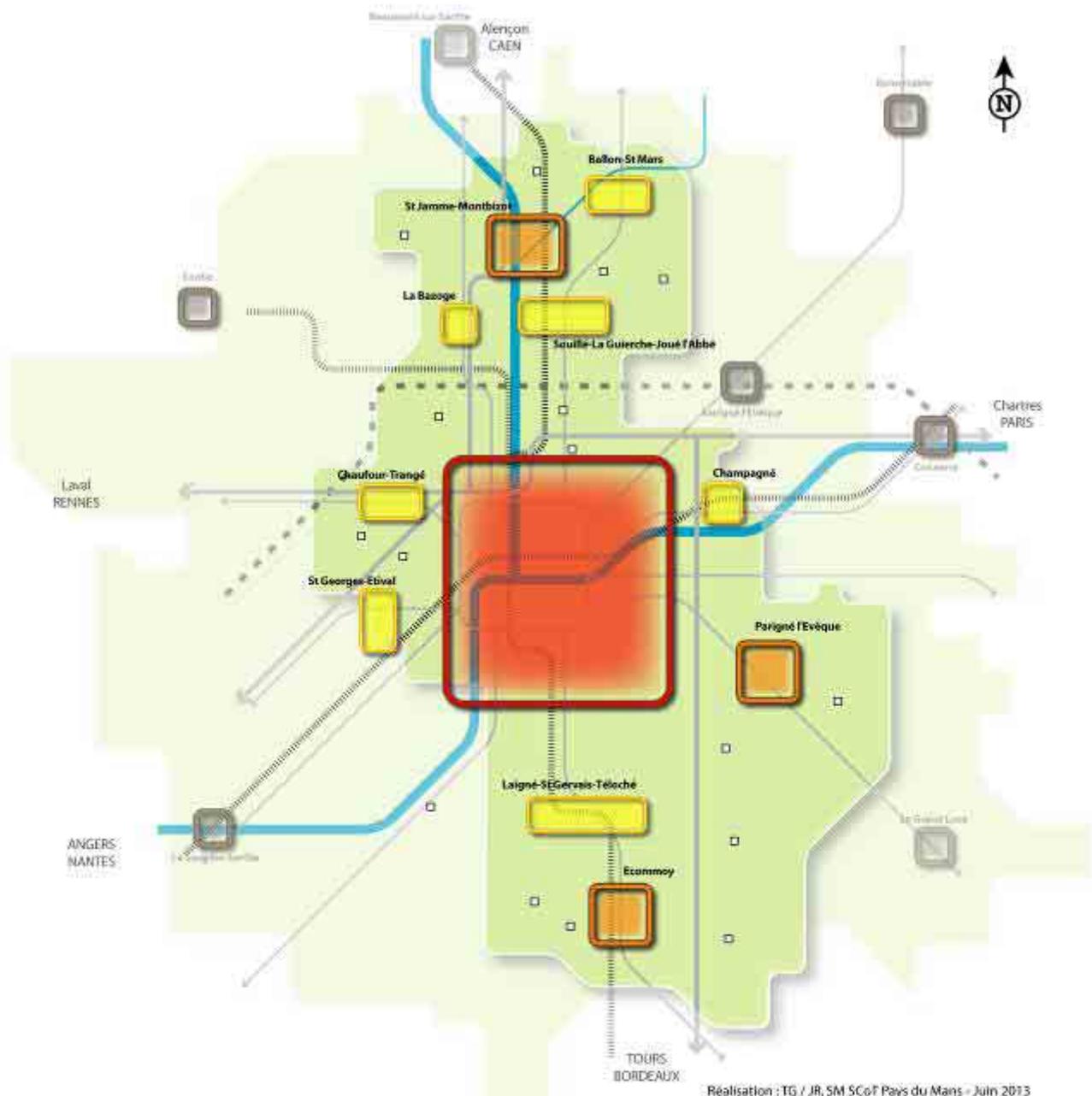
Le projet s'affirme en une organisation multipolaire à plusieurs échelles :

- 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 :**

- o **Renforcer l'attractivité et le rayonnement du pôle urbain.**
- o **Recentrer le développement périurbain sur des pôles d'équilibre et des pôles intermédiaires.**
- o **Maîtriser l'étalement urbain des autres communes résidentielles appelées pôles de proximité.**

De nombreuses orientations du Document d'Orientation d'Objectifs sont déclinées en fonction de l'armature urbaine du territoire.



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
- Recentrer le développement sur les pôles d'équilibre et les pôles intermédiaires
- Maîtriser l'étalement urbain des pôles de proximité



# 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'europpéen, 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.

### 1 – AFFIRMER LA DIMENSION METROPOLITAINE DU TERRITOIRE

#### 1.1 Renforcer les coopérations interSCoT et 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.

Démarche InterSCoT :

#### PRESCRIPTION

La démarche InterSCoT constitue une occasion d'échanges entre les territoires, pour une meilleure cohérence et une définition d'objectifs partagés notamment pour la maîtrise de l'étalement urbain. Elle est donc préconisée à l'échelle de l'aire urbaine, ou départementale.

Coopérations métropolitaines :

#### RECOMMANDATION

Pour poursuivre et développer les réseaux de villes et territoires au niveau régional et interrégional. Le SCoT recommande :

- *d'intégrer et de renforcer les réseaux de ville métropolitains,*
- *et de favoriser les réseaux d'échanges et de collaboration notamment dans les domaines de la santé, et de l'enseignement supérieur et de la recherche...*

#### 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.

#### RECOMMANDATION

Pour s'intégrer dans la dynamique nationale des territoires métropolitains, le SCoT recommande la définition d'un pôle métropolitain territorial sur le département de la Sarthe à l'échelle de l'aire urbaine du Mans. Cette mise en place nécessite de renforcer les coopérations avec les territoires voisins situés également dans l'aire urbaine du Mans.

### 1.3 Poursuivre le développement d'équipements métropolitains

Le PADD précise que 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.

#### RECOMMANDATION

Pour répondre à cet objectif, le SCoT encourage :

- le soutien de l'enseignement supérieur et de la recherche par l'accompagnement du développement de l'Université du Maine et des écoles d'ingénieurs du territoire,
- la consolidation d'une offre de soins diversifiée et équilibrée sur le territoire par notamment l'accompagnement de l'innovation dans le domaine de la santé,
- la valorisation de l'offre culturelle et sportive du pôle urbain,
- la poursuite du développement de l'offre d'équipements pour le tourisme d'affaires et de congrès,
- et l'optimisation de l'aérodrome Le Mans – Arnage pour un usage d'affaires et de loisirs.

#### PRESCRIPTION

**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. Ces implantations devront se faire en veillant dans la mesure du possible à leur bonne accessibilité notamment en transport en commun.

## 2 – CONSOLIDER LA POSITION STRATEGIQUE ENTRE LE GRAND OUEST ET LA REGION PARISIENNE

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

Le projet favorise 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 permettant de tirer profit du potentiel d'attraction du territoire, de son positionnement et de son accessibilité.

#### RECOMMANDATION

Aussi, pour répondre à cet objectif, le SCoT recommande :

- de maintenir une desserte grande vitesse et autoroutière performante,
- de mettre en valeur un marché de l'immobilier d'entreprises et résidentiel accessible,
- de valoriser le cadre de vie,
- d'offrir des surfaces pour l'accueil d'entreprises notamment 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

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.

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

#### RECOMMANDATION

Le SCoT soutient la candidature de la Cité Plantagenêt au patrimoine mondial de l'UNESCO. Cette candidature pourra ainsi profiter à tout le territoire du Pays du Mans. Elle sera l'occasion de développer une meilleure structuration de l'offre touristique et culturelle du territoire.

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

#### RECOMMANDATION

Le SCoT encourage le développement des thématiques qui participent à la valorisation du cadre de vie et à l'attractivité touristique et culturelle du territoire :

- **valoriser l'eau et reconquérir les rivières**, réappropriation des cours d'eau, notamment par la valorisation patrimoniale et le développement de la vocation loisirs des berges et des bords de rivières ;
- **poursuivre le développement des loisirs de pleine nature**,
- **renforcer l'accessibilité des sites touristiques et culturels**,
- **développer des liaisons douces multifonctionnelles** :
  - 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.

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

**RECOMMANDATION**

Pour répondre au développement touristique et culturel du territoire, le SCoT incite à la diversification de l'offre d'hébergements touristiques 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 actuelle du Mans sur l'axe Paris – Grand Ouest et la fiabilisation des circulations notamment vers Paris est nécessaire.

**Une convention, avec SNCF et RFF signée le 30 janvier 2007 garantit, pour l'agglomération du Mans, et celles de Laval, de Vitré et de Sablé-sur-Sarthe, le maintien du niveau de dessertes TGV du service 2006, auquel se sont ajoutées en 2007 les dessertes supplémentaires lors de la mise en service de la LGV Est-Européenne.**

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 des enjeux pour le développement du territoire.

**PRESCRIPTION**

**Veiller à ce que la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne / Pays de la Loire ne dégrade pas la qualité de la desserte TGV du Mans.**

**Améliorer le développement des relations interrégionales avec les métropoles françaises et européennes et les plateformes aéroportuaires parisiennes Roissy et Orly :**

- par la réalisation du barreau TGV en voies propres Massy – Valenton (interconnexion sud 2020/2025),
- par la réalisation de la nouvelle gare TGV d'Orly, 2020/2025.

**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 développer les liens entre les différentes villes régionales et du grand ouest, le SCoT du Pays du Mans encourage le développement de la desserte régionale et interrégionale.**

**PRESCRIPTION**

**Moderniser l'infrastructure de la ligne Caen / Le Mans / Tours (électrification...).**

**Améliorer la desserte « Intercités » vers Alençon, Caen et Tours.**

**Améliorer le niveau de desserte régionale et interrégionale sans impacter le développement périurbain sur l'étoile ferroviaire du Mans.**

## 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 :**

### PRESCRIPTION

Le SCoT inscrit 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 :**

### RECOMMANDATION

Le SCoT permet le développement de l'activité logistique au sein des zones d'intérêt majeur positionnées à proximité des embranchements autoroutiers. Le trafic généré par les poids lourds sera orienté principalement sur les axes autoroutiers et le fret ferroviaire. Dans la mesure du possible, les emprises ferroviaires existantes pourront être conservées et de nouvelles pourront être développées.

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

### RECOMMANDATION

Le centre routier se trouvant isolé au cœur de la zone commerciale nord, le SCoT recommande d'étudier sa 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 :**

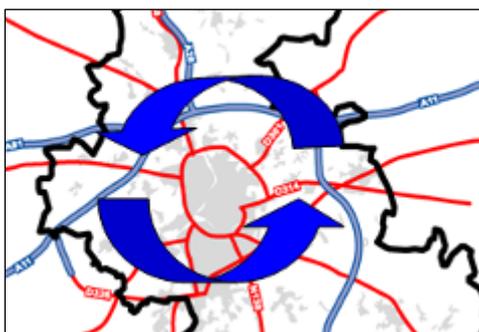
### PRESCRIPTION

Le SCoT préconise la poursuite du doublement des voies de la rocade mancelle notamment sur sa portion nord-est (RD313) entre la route de Ballon (RD 300) et la route de Paris (RD 314). Ces aménagements sont mentionnés dans le schéma routier départemental en priorité 1 et 2 afin de résoudre des problèmes de congestion aux heures de pointe.

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

**RECOMMANDATION**

Le SCoT encourage la mise en place d'un principe de bouclage de la rocade par l'autoroute à long terme. Ce principe a pour objectif, sans la création de nouvelles infrastructures, 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. **Le SCoT suggère d'engager une réflexion sur ce bouclage de la rocade par l'autoroute pour qu'une éventuelle mise en œuvre puisse s'établir 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 :

**RECOMMANDATION**

**La liaison routière Le Mans – Orléans**, est un 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 recommande d'engager des réflexions pour réaliser les aménagements nécessaires (passage 2X2 voies, contournement) afin de 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

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

### 1 – DEFINIR UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

#### 1.1 Affirmer les grands axes de développement du territoire

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables ambitionne de préserver et de 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 valoriser le potentiel de développement de l'économie résidentielle.

#### **RECOMMANDATION**

La stratégie de développement économique décrite dans le PADD du SCoT devra être prise en compte dans les projets de développement définis dans les documents d'urbanisme.

#### 1.2 Conforter l'agriculture dans sa dimension économique

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

- économique productive de biens alimentaires,
- de cadre de vie, de paysages, d'espaces de loisirs,
- environnementale.

Par l'affirmation de l'agriculture dans sa dimension économique, le SCoT encourage à la maîtrise de l'étalement urbain et considère l'espace agricole comme un espace d'intérêt économique.

#### **Valoriser une agriculture performante et diversifiée**

*En précisant les objectifs de développement de l'activité agricole*

#### **RECOMMANDATION**

Dans le cadre d'une révision ou de l'élaboration d'un document d'urbanisme, le PADD devra préciser quels sont les objectifs de développement de l'activité agricole (vision prospective).

*En élaborant un diagnostic agricole précis dans les documents d'urbanisme*

**RECOMMANDATION**

**La partie agricole du diagnostic des documents d'urbanisme, pourra contenir les éléments suivants :**

- une liste des exploitations agricoles ayant leur siège sur la commune en caractérisant la forme juridique (GAEC, EARL...), le nombre d'exploitants, l'âge du plus jeune exploitant, les productions principales ;
- une liste et localisation des sites de production agricole de la commune ;
- une analyse de l'évolution du nombre d'exploitations et de la surface agricole communale,
- pour les sites de production à proximité des zones d'urbanisation (existantes ou futures) : repérage et caractérisation de chaque bâtiment (type de bâtiment, règlementation sanitaire du bâtiment) et information sur d'éventuels projets.

*En privilégiant un zonage agricole pour les sites d'exploitation*

**PRESCRIPTION**

**Les sites d'exploitation seront classés en zone agricole avec une surface adaptée autour du siège pour permettre leur fonctionnement et leurs évolutions.**

Seule exception : les sièges dont la pérennité n'est pas assurée à 5 ans (critères : exploitant le plus jeune de l'exploitation à moins de 5 ans de la retraite, site de production en mauvais état ou non fonctionnel, non-transmission du siège avérée).

En cas de doute sur la pérennité du siège d'exploitation, le zonage agricole sera préféré afin de laisser une chance de reprise du siège.

**Dans les projets de documents d'urbanisme locaux, les parcelles à vocation agricole seront placées en zone agricole.** Pour les secteurs à enjeux environnementaux avérés (zones inondables, zones humides,...) un zonage adapté sera possible.

*En prenant en compte le développement de l'élevage intensif*

**RECOMMANDATION**

**L'installation de sites d'élevage intensif est possible sur les zones d'activités, en lien avec les sites de transformation de l'Industrie Agro Alimentaire, en veillant à limiter les nuisances pour les entreprises et populations riveraines.**

**Développer une filière agricole de proximité et de qualité**

*Par la mise en place d'une filière de commercialisation de produits agricoles locaux de qualité*

**RECOMMANDATION**

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

### 1.3 Valoriser de nouvelles filières économiques :

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables met en avant le développement de nouvelles filières économiques.

#### RECOMMANDATION

Le SCoT recommande de :

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

L'émergence de cette filière intègre trois domaines principaux : l'informatique, la télécommunication et internet.

**Soutenir le développement d'une filière bois sarthoise intégrant le bois d'œuvre, le bois industriel et le bois énergie.**

## 2 – IDENTIFIER LES SECTEURS DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU TERRITOIRE

La mise en œuvre de la stratégie de développement économique exprimée dans le PADD, se traduit notamment 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 :

**Le PADD précise que 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.

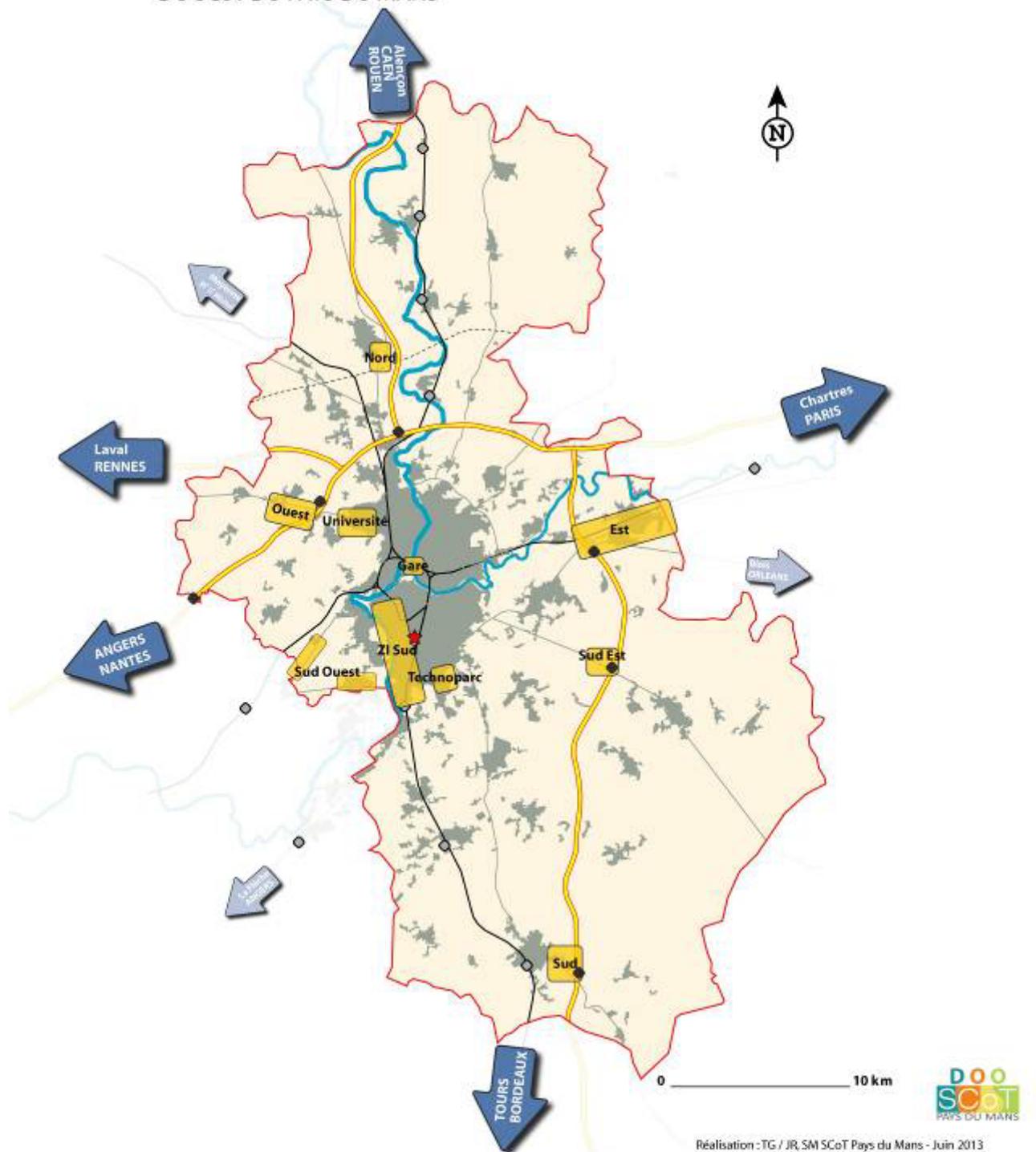
#### PRESCRIPTION

**Les secteurs économiques d'intérêt majeur sont localisés sur la carte du DOO, les collectivités devront délimiter leur périmètre dans les documents d'urbanisme.**

**Les secteurs majeurs sont ou devront être desservis prioritairement par :**

- les transports en commun,
- le Très Haut Débit.

**LES SECTEURS ECONOMIQUES D'INTERET MAJEUR  
DU SCOT DU PAYS DU MANS**



**Légende**

- |   |   |
|---|---|
|  Autoroutes                      |  Echangeur autoroutier                               |
|  Routes principales              |  Gare SNCF   |
|  Chemin de fer                   |  Tache urbaine                                       |
|  LGV Bretagne - Pays de la Loire |  Secteurs d'intérêt majeur                           |
|   |  Secteur stratégique spécifique de la gare de triage |

Les secteurs d'intérêt majeur sont les suivants :

**1. Les technopoles :**

Le territoire du Pays du Mans dispose de 3 technopoles qui sont des secteurs économiques majeurs :

- la technopole Gare TGV (Novaxis / Novaxud / Gare Nord),
- la technopole Université,
- le technoparc des 24 heures.

Ces sites ont des spécificités qui leur permettent de répondre à des objectifs différents et complémentaires :

**La technopole Gare TGV (Novaxis / Novaxud / Gare Nord) :**

- *valoriser la proximité de Paris,*
- *développer une offre tertiaire internationale,*
- *conforter le pôle d'activités financières et juridiques,*
- *développer des activités liées aux nouvelles technologies notamment le numérique.*

**La technopole Université :**

- *valoriser la proximité de l'Université, des centres de recherche et des structures de valorisation,*
- *accueillir des entreprises tertiaires et de production innovante,*
- *valoriser l'attractivité du secteur Ouest en répondant aux besoins d'implantation de petites entreprises ou activités artisanales.*

**Le Technoparc 24h :**

- *valoriser proximité des infrastructures du circuit des 24H,*
- *répondre aux besoins notamment en matière d'innovation liés à l'automobile,*
- *accueillir des entreprises tertiaires et de production innovante.*

**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.

**La ZI Sud au Mans et Arnage**

Au sud de la ville du Mans, au centre du territoire du Pays du Mans, la Zone Industrielle Sud est un pôle d'emploi majeur. Elle dispose d'infrastructures (notamment branchement ferroviaire) importantes.

**La ZAC du Monné / Route de la Suze à Allonnes**

Au sud-ouest du territoire (commune d'Allonnes – Le Mans Métropole), ce secteur d'intérêt majeur se situe à proximité de l'échangeur A81.

**La zone de la Boussardière à Parigné l'Evêque**

Au sud-est du territoire (commune de Parigné L'Evêque – Communauté de communes de Sud Est du Pays Manceau), ce secteur d'intérêt majeur se situe à proximité de l'échangeur A28.

**La zone de l'Echangeur à Ecommoy**

Au sud du territoire (commune d'Ecommoy – Communauté de communes de l'Orée de Bercé Bélois), ce secteur d'intérêt majeur se situe à proximité de l'échangeur A28.

**La zone du Chêne Rond – La Croix des Landes à La Bazoge**

Au nord du territoire (commune de la Bazoge – Communauté de communes des Rives de Sarthe), ce secteur d'intérêt majeur se situe à proximité de l'échangeur A11 et de la RD338.

**Les secteurs d'Auvours à Yvré l'Evêque et de la Route de Paris (Petit Tambour, Carrières...) à Champagné**

A l'est du territoire (communes d'Yvré L'Evêque et de Champagné – Le Mans Métropole) ce secteur d'intérêt majeur se situe à proximité de l'échangeur A28 et d'un embranchement ferroviaire existant.

**La zone de l'Etoile à Trangé**

A l'ouest du territoire (commune de Trangé – Communauté de communes du Bocage Cénomans) ce secteur d'intérêt majeur se situe à proximité de l'échangeur A11-A81).

**Potentiel foncier affecté aux secteurs économiques d'intérêt majeur :**
**PRESCRIPTION**

Le SCoT définit un potentiel foncier pour chaque secteur économique d'intérêt majeur identifié. Il correspond à 407 hectares dont 85 en renouvellement urbain.

Tableau descriptif du potentiel foncier lié au Secteurs d'Intérêt Majeur :

<b>EPCI</b>	<b>Niveau 1 Secteurs d'intérêt Majeur</b>	<b>Potentiel Foncier)</b>
<b>Le Mans Métropole</b>	<i>Technopole Gare TGV – Le Mans ZI Sud en RU – Le Mans Technopole Université – Rouillon Technoparc Route de Paris - Champagné Route de la Suze - Allonnes Auvours – Yvré l'Evêque</i>	<i>10 ha en RU 25 ha en RU 25 ha 22 ha 50 ha 40 ha 40 ha</i>
<b>Le Mans Métropole</b>	<i>Secteur stratégique spécifique de la gare de triage</i>	<i>50 ha en RU</i>
<b>Le Mans Métropole</b>		<b>177 ha + 85 RU</b>
<b>Bocage Cénomans</b>	<i>Zone de l'Etoile - Trangé</i>	<i>75 ha</i>
<b>Sud Est du Pays Manceau</b>	<i>Zone de la Boussardière - Parigné</i>	<i>20 ha</i>
<b>Orée de Bercé Béloinois</b>	<i>Zone de l'Echangeur - Ecommoy</i>	<i>30 ha</i>
<b>Rives de Sarthe</b>	<i>Zone du Chêne Rond / La Croix des Landes – La Bazoge</i>	<i>20 ha</i>
<b>Total SCoT Pays du Mans</b>		<b>322 ha + (85 ha en renouvellement urbain)</b>

A ces 322 hectares en extension urbaine, il convient d'ajouter un potentiel de 50 hectares non localisés, qui permettra de répondre à un besoin exceptionnel lié à l'implantation d'une grande entreprise sur le territoire pour laquelle les sites identifiés ne répondraient pas au besoin. Cette entreprise devra avoir un impact économique et social majeur pour le territoire.

**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.

**PRESCRIPTION**

Ces secteurs ne sont pas localisés. Les EPCI seront chargés de les délimiter dans les documents d'urbanisme.

Le développement des secteurs économiques d'équilibre devra :

- être justifié par rapport à un besoin et à l'offre existante,
- être économe en espace,
- limiter les impacts sur l'activité agricole et la trame verte et bleue.

Les secteurs d'équilibre sont ou devront être desservis prioritairement par le Très Haut Débit.

**RECOMMANDATION**

La stratégie de développement des zones d'équilibre par les EPCI doit privilégier les points suivants :

- s'établir de préférence dans les polarités définies dans l'armature urbaine (pôle urbain, pôles d'équilibre et pôles intermédiaires).
- permettre la desserte en transports en commun des principaux secteurs économiques d'équilibre.

**Potentiel foncier affecté aux secteurs économiques d'équilibre :**

**PRESCRIPTION**

Un potentiel sera défini par établissement public de coopération intercommunale exerçant la compétence développement économique, Il correspond à 172 hectares pour l'ensemble du SCoT.

<i>Collectivité</i>	<i>Potentiel Foncier</i>
<b>Le Mans Métropole</b>	<b>80 ha</b>
<b>Orée de Bercé Béloinois</b>	<b>23 ha</b>
<b>Sud Est du Pays Manceau</b>	<b>20 ha</b>
<b>Rives de Sarthe</b>	<b>21 ha</b>
<b>Portes du Maine</b>	<b>28 ha</b>
<b>Total SCoT Pays du Mans</b>	<b>172 ha</b>

### 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.

#### PRESCRIPTION

**Les secteurs économiques d'intérêt local devront :**

- être justifiés par rapport au besoin local et à l'offre existante,
- être économes en espace,
- ne pas avoir d'impact sur l'activité agricole et la trame verte et bleue.

**Ces zones d'activités ne sont pas cartographiées dans le SCoT. Le potentiel foncier dédié aux secteurs d'intérêt local est intégré au potentiel de développement urbain mixte déterminé au niveau de chaque commune ou EPCI.**

### 2.4 Fixer des principes généraux d'aménagement :

#### PRESCRIPTION

Pour l'ensemble de ces secteurs de développement économique, le SCoT fixe des principes généraux d'aménagement du territoire qui visent à :

#### **Améliorer l'accessibilité des zones :**

- améliorer l'accessibilité routière et gérer les différents types de flux (transit, clientèle),
- optimiser la desserte en transport en commun des zones économiques d'intérêt majeur,
- favoriser le développement d'une desserte en transport en commun pour les zones économiques d'équilibre,
- permettre le raccordement au réseau Très Haut Débit sur les zones d'intérêt majeur et d'équilibre,
- inciter à la mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprises ou Interentreprises dans les principales zones d'activités,
- développer des liaisons douces internes et en lien avec les quartiers environnants.

#### **Veiller à la maîtrise de la consommation d'espace :**

- densifier les zones d'activités et limiter les surfaces imperméabilisées,
- optimiser la gestion du stationnement en lien avec le développement des transports en commun (densification et mutualisation de parkings, stationnements vélos...);
- accompagner le renouvellement urbain des zones d'activités.

### RECOMMANDATION

#### **Développer la mixité urbaine :**

- privilégier l'implantation à l'intérieur du tissu urbain des activités compatibles avec l'habitat,
- permettre le développement d'équipements et de services mutualisés au sein des principales zones d'activités,
- améliorer les connexions avec les différentes polarités et équipements structurants du territoire.

#### **Favoriser la qualité des aménagements :**

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

#### **S'inscrire dans une logique de développement durable :**

- établir une programmation de l'aménagement des zones d'activités,
- 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 économe et adapté...),
- permettre le développement d'énergies renouvelables.

### 3 – ORGANISER LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL

A travers le Document d'Orientation et d'Objectifs et le Document d'Aménagement Commercial, le SCoT du Pays du Mans met en place 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** à prendre en compte dans les zones commerciales portant, 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 Etablir une stratégie de développement commercial

Les objectifs du schéma général de développement commercial du SCoT du Pays du Mans sont les suivants :

**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.**

Ce schéma général de développement commercial se décline à travers des prescriptions et recommandations par typologies de pôles commerciaux complétées par des principes généraux applicables à l'ensemble de l'appareil commercial.

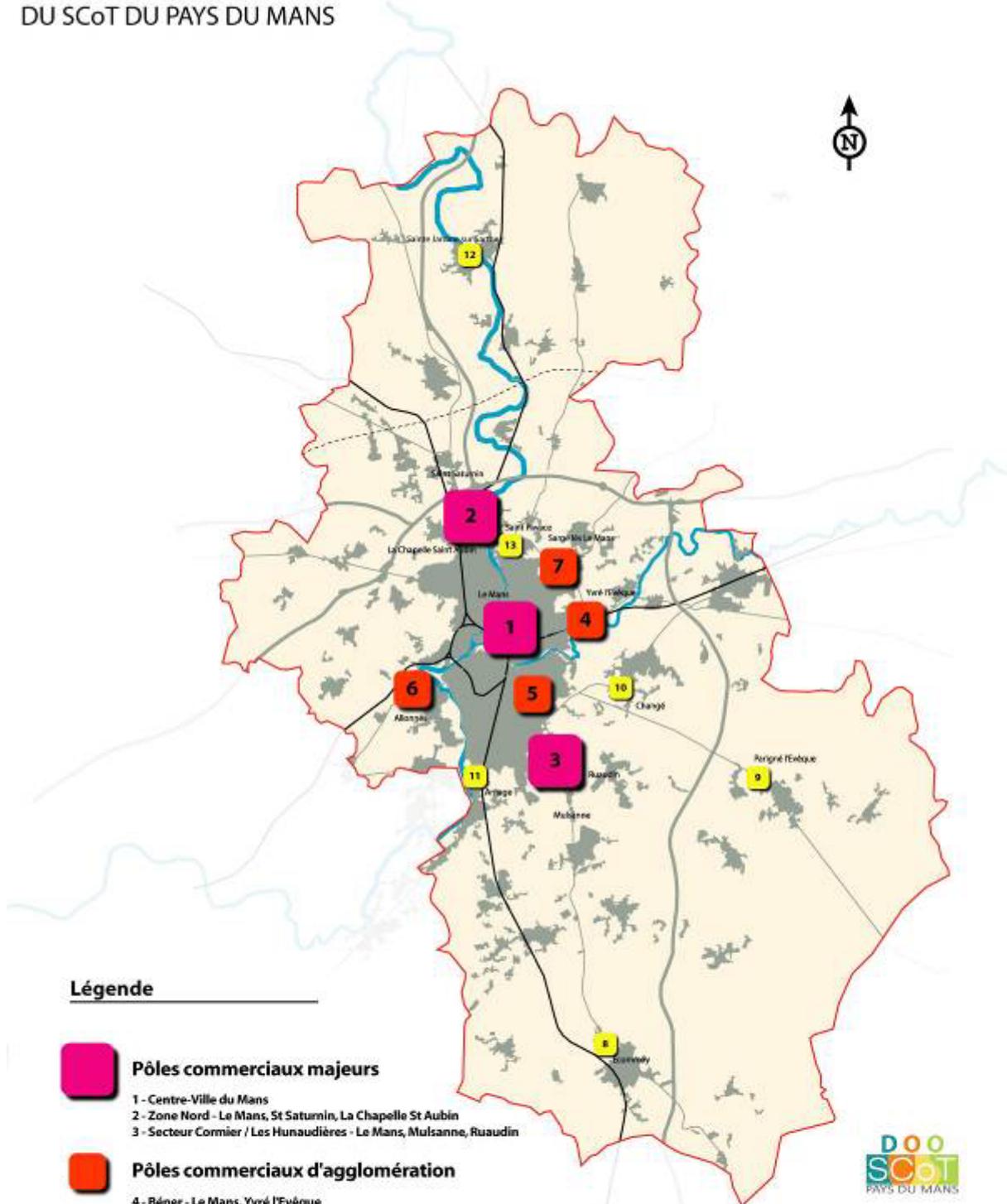
#### PRESCRIPTION

Ce dispositif implique que :

- la création de nouveaux pôles commerciaux n'est pas permise, en dehors de ceux prévus dans la carte de localisation préférentielle des pôles commerciaux (ne sont pas ici visés les projets à vocation loisirs et ou tourisme) ;
- le développement commercial est autorisé en renouvellement urbain sous conditions :
  - d'une bonne accessibilité de la zone (accessibilité routière et transport en commun),
  - d'une intégration urbaine et paysagère du projet,
  - de la prise en compte des questions environnementales (gestion des eaux pluviales...);
- l'offre commerciale existante, située hors zones préférentielles, pourra évoluer, en termes de formes urbaines, d'organisation spatiale, afin de répondre aux besoins de modernisation de leur structure (adaptation à l'évolution des modes de consommation et des techniques de commercialisation, au confort d'achat du consommateur et l'amélioration des conditions de travail des salariés) ;
- le développement commercial est autorisé sur les zones d'activités économiques (hors pôles commerciaux identifiés) :
  - o dans la limite de 1000 m<sup>2</sup> de surface de vente pour les bâtiments à vocation principale commerciale.
  - o pour les locaux commerciaux de type « showroom<sup>1</sup> », **si les produits présentés sont fabriqués au sein du bâtiment**, pour les entreprises dont la vocation principale n'est pas commerciale.

<sup>1</sup> **Showroom** : Un Showroom est un espace de promotion et d'exposition qui met en avant la marque et les produits d'une entreprise.

# CARTE D'ORIENTATIONS DU DEVELOPPEMENT COMMERCIAL DU SCoT DU PAYS DU MANS



## Légende



### 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



### Pôles commerciaux d'agglomération

- 4 - Béner - 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               |

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

Non représentés sur la carte du Document d'Orientation et d'Objectifs

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

Non représentés sur la carte du Document d'Orientation et d'Objectifs

### 3.2 Identifier des localisations préférentielles pour le développement commercial

**Pôles commerciaux majeurs et d'agglomération :**

#### **Zones commerciales concernées**

Pôles majeurs	Zones commerciales concernées	Communes
<b>Centre de l'agglomération mancelle</b>	Centre-Ville du Mans	Le Mans
<b>Secteur Sud</b>	Hunaudières	Le Mans et Ruaudin
	Cormier	Mulsanne
<b>Secteur Nord</b>	ZI Nord	Le Mans et La Chapelle St Aubin
	Moulin aux Moines	La Chapelle St Aubin
	Parc Manceau	Le Mans
	Portes de l'Océane et Villeneuve	Saint Saturnin

Pôles d'agglomération	Zones commerciales concernées	Communes
<b>Secteur Est</b>	Béner	Le Mans / Yvré l'Evêque
<b>Secteur Ouest</b>	Vivier et Raterie	Allonnes
<b>Centre Sud</b>	Vauguyon	Le Mans
	Centre sud	Le Mans
<b>Fontenelles – La Pointe</b>	Fontenelles	Le Mans
	La Pointe	Sargé-lès-Le Mans

***L'objectif des pôles commerciaux majeurs et d'agglomération est d'accueillir les enseignes commerciales majeures de l'agglomération et du département***

Les pôles commerciaux majeurs et d'agglomération sont des espaces commerciaux ayant une zone de chalandise importante allant de l'aire urbaine du Mans, au département de la Sarthe et parfois au-delà du département. Ils comprennent une offre commerciale dense et diversifiée, portée généralement par une locomotive alimentaire de type hypermarché et ou par une ou plusieurs enseignes nationales. L'offre commerciale correspond à un niveau de fréquence d'achats occasionnel voire exceptionnel.

**Les pôles commerciaux majeurs** correspondent au centre-ville du Mans et aux zones commerciales nord et sud **comportant plus de 100 000 m<sup>2</sup> de surface de vente.**

**Les pôles commerciaux d'agglomération** correspondent aux zones commerciales situées sur l'agglomération mancelle **comportant moins de 100 000 m<sup>2</sup> de surface de vente.** Ils viennent compléter l'offre commerciale majeure notamment à l'est et à l'ouest de l'agglomération.

Cinq pôles commerciaux majeurs et d'agglomération sont intégrés et délimités au sein de Zones d'Aménagement Commercial (ZACom), inscrites dans le Document d'Aménagement Commercial. Les délimitations des ZACom sont effectuées à la parcelle.

Deux autres pôles d'agglomération sont considérés comme des centralités urbaines et sont seulement localisés sur la carte de localisation préférentielle du commerce sur le Pays du Mans.

La délimitation des ZACom a été effectuée en prenant en compte les emprises des zones commerciales existantes ou en projet et en prenant en considération des exigences d'aménagement du territoire.

***Outre les dispositions relevant des principes généraux applicables à l'ensemble de l'appareil commercial et afin de favoriser une évolution spatiale maîtrisée, le SCoT définit les orientations suivantes :***

#### **PRESCRIPTION**

Les PLU des communes concernées par les pôles commerciaux majeurs ou d'agglomération devront reprendre la délimitation des zones d'aménagement commercial (ZACom). Pour les espaces non délimités en ZACom, les PLU des communes concernées devront délimiter leurs emprises commerciales dans le zonage.

#### **RECOMMANDATION**

Les ZACom d'entrée d'agglomération (pôles commerciaux majeurs Zone Nord et Secteur Sud) n'ont pas vocation, d'une manière générale, à accueillir des commerces de détail et de proximité (compatibles avec la ville et ses espaces habités).

Les ZACom agglomérées (pôles commerciaux d'agglomération Béner et Vivier Raterie), de part leur proximité avec des zones d'habitat, ne sont pas concernées par cette recommandation.

**Pôles commerciaux relais**
**Zones commerciales concernées**

Pôles relais	Zones commerciales concernées	Communes
<b>Sud</b>	Muras / le Soleil	Ecommoy
<b>Sud-Est</b>	Le Ruisseau	Parigné-l'Evêque
<b>Nord</b>	La Prairie du Moulin	Sainte Jamme-sur-Sarthe
<b>Sud-Ouest du Mans</b>	Rive Sud	Arnage
<b>Sud-Est du Mans</b>	Le Grand Pin	Changé
<b>Nord du Mans</b>	Le Bois du Breuil	Saint Pavace

***L'objectif des pôles commerciaux relais est de conforter l'offre commerciale en complémentarité des pôles commerciaux majeurs et d'agglomération***

Les pôles relais sont des espaces commerciaux ayant un rayonnement sur un bassin de vie intercommunal en milieu périurbain ou aux portes de l'agglomération mancelle. Ils comprennent une offre commerciale composée d'une grande ou moyenne surface alimentaire et une offre de proximité en commerces traditionnels, services courants et commerces non alimentaires. L'offre commerciale correspond à un niveau de fréquence d'achats hebdomadaire voire occasionnel. Ils représentent une offre complémentaire aux pôles majeurs et d'agglomération à l'échelle d'un bassin de vie local.

Ces pôles sont localisés sur la carte de localisation préférentielle du commerce.

***Outre les dispositions relevant des principes généraux applicables à l'ensemble de l'appareil commercial et afin de favoriser une évolution spatiale maîtrisée, le SCoT définit les orientations suivantes :***

**PRESCRIPTION**

Les PLU des communes concernées par les pôles relais, devront délimiter leurs emprises commerciales dans le zonage en tenant compte :

- du tissu urbain environnant,
- en veillant à une densification de la zone commerciale.

L'extension et la création de grandes et moyennes surfaces spécialisées devront :

- justifier d'un besoin de modernisation,
- répondre aux besoins de la population du bassin de vie concerné.

**Pôles commerciaux de proximité**

**Pôles de proximité supra-communaux**

**Zones commerciales concernées**

<b>Pôles supra-communaux</b>	<b>Communes</b>
	Le Mans (centralités de quartier)
	Rouillon
	Coulaines
	Mulsanne
	La Milesse
	Moncé-en-Belin
	Montbizot
	Ballon / St Mars-sous-Ballon
	Souillé / La Guierche / Joué l'Abbé
	La Bazoge
	Champagné
	Laigné / St Gervais / Teloché
	St Georges-du-Bois
	Trangé / Chaufour Notre-Dame

**L'objectif des pôles commerciaux de proximité est d'accompagner le développement des centralités urbaines multifonctionnelles en lien avec le développement d'habitat et de services.**

Les pôles de proximité supra-communaux sont des espaces commerciaux ayant un rayonnement sur un bassin de population équivalent à une voire plusieurs communes. Ils comprennent une offre commerciale composée généralement d'une petite surface alimentaire type supérette ou d'un supermarché et une offre de proximité en commerces traditionnels (pain, presse, boucherie), services courants (pharmacie, pressing...). L'offre commerciale correspond à un niveau de fréquence d'achats quotidien voire hebdomadaire.

***Outre les dispositions relevant des principes généraux applicables à l'ensemble de l'appareil commercial et afin de favoriser une évolution spatiale maîtrisée, le SCoT définit les orientations suivantes :***

**PRESCRIPTION**

La création et l'extension de l'offre supra-communale existante devra être liée au développement urbain des pôles concernés.

Les PLU des communes concernées par les pôles supra-communaux, devront permettre leur développement dans un tissu urbain mixte.

**Pôles de proximité locaux**

<b>Pôles de proximité locaux</b>	<b>Communes</b>
	Tous les centres-bourgs et centres-villes
	Des centralités de quartier
	Des lieux d'échanges (halte TER, arrêt ligne express...)

**L'objectif des Pôles de proximité locaux est de revitaliser les centralités urbaines multifonctionnelles en lien avec le développement d'habitat et de services.**

Ils comprennent une offre commerciale composée généralement d'une offre de proximité en commerces traditionnels (pain, presse, boucherie), services courants (pharmacie, pressing...). L'offre commerciale correspond à un niveau de fréquence d'achats quotidien voire hebdomadaire. Il s'agit d'une offre au rayonnement local.

Le développement de cette offre commerciale pourra s'établir sur l'ensemble des communes dans les centres-bourgs, centres-villes, centralités de quartier, centralités de hameau, et lieux d'échanges en parallèle avec un développement de fonctions urbaines : logements, commerces services et équipements publics.

***Outre les dispositions relevant des principes généraux applicables à l'ensemble de l'appareil commercial et afin de favoriser une évolution spatiale maîtrisée, le SCoT définit les orientations suivantes :***

**PRESCRIPTION**

Les documents d'urbanisme devront permettre le développement de commerces de proximité.

### 3.3 Fixer des principes généraux d'aménagement du territoire

#### PRESCRIPTION

Le SCoT définit des orientations d'aménagement du territoire qui visent à :

##### **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 des pôles commerciaux majeurs et d'agglomération ;
- favoriser le développement d'une desserte en transport en commun pour les pôles relais ;
- inciter à la mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprises ou Interentreprises dans les principales zones commerciales en terme d'emplois ;
- développer des liaisons douces internes et en lien avec les quartiers environnants ;
- permettre la desserte des zones commerciales par le réseau Très Haut Débit.

##### **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 parkings, stationnements vélos...). Tout nouveau projet commercial intégré aux pôles commerciaux majeurs et d'agglomération devra répondre à cette logique de mutualisation et densification du stationnement ;
- 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 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 ;
- permettre le développement d'énergies renouvelables.

### **3.4 Déterminer un potentiel foncier pour le développement commercial**

#### **PRESCRIPTION**

Le potentiel foncier 2013 – 2030 pour le développement commercial découle des périmètres des Zones d'Aménagement Commercial (ZACom) délimitées dans le Document d'Aménagement Commerciale. Ce potentiel est d'environ 90 hectares en extension au sein des ZACom.

Le potentiel foncier du développement commercial hors ZACom s'inscrit :

- en renouvellement urbain,
- ou dans le potentiel défini par commune pour le développement urbain,
- ou dans le potentiel défini par EPCI pour le développement économique.

### **3.5 Suivre le développement commercial du territoire**

#### **RECOMMANDATION**

Une démarche partenariale de suivi du développement commercial est à envisager avec notamment : la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers, la Direction Départementale des Territoires, l'Université du Maine, Sarthe Développement, Le Mans Développement et les collectivités...

#### **Les objectifs sont les suivants :**

- suivi et analyse du développement commercial,
- analyse du développement des ZACom,
- évaluation des orientations du SCoT,
- analyse et suivi de l'évolution du centre-ville du Mans,
- identification des opportunités foncières en renouvellement urbain...

### 3.5 Définir et délimiter des zones d'aménagement commercial (ZACom) (Document d'Aménagement Commercial)

*Cette partie du Document d'Orientation et d'Objectifs constitue le Document d'Aménagement Commercial du SCoT du Pays du Mans.*

#### Définition des ZACom<sup>2</sup> :

##### Article L.122-1-9 du Code de l'Urbanisme :

*Le Document d'Orientation et d'objectifs précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et **aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire [...].***

*Les zones d'aménagement commercial sont définies en prenant en compte des exigences d'aménagement du territoire. Dans ces zones, le Document d'Aménagement Commercial peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, **du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire.***

##### Article L.752-1 du Code du Commerce :

*Ces zones sont définies en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de qualité de l'urbanisme spécifiques à certaines parties du territoire couvert par le schéma. **Leur délimitation ne peut reposer sur l'analyse de l'offre commerciale existante ni sur une mesure de l'impact sur cette dernière de nouveaux projets de commerces.***

Le SCoT du Pays du Mans propose de délimiter cinq zones d'aménagement commercial (ZACOM) pour les trois pôles majeurs et deux pôles d'agglomération identifiés dans la hiérarchisation des pôles commerciaux :

- **ZACom – Pôle Majeur Centre de l'agglomération mancelle,**
- **ZACom – Pôle Majeur Secteur Nord,**
- **ZACom – Pôle Majeur Secteur Sud (Hunaudières / Cormier),**
- **ZACom – Pôle d'agglomération Secteur Est (Béner),**
- **ZACom – Pôle d'agglomération Secteur Ouest (Allonnes).**

Les objectifs et orientations de ces ZACom, considérées comme des secteurs préférentiels pour accueillir les grandes implantations commerciales du Pays du Mans, seront différents en fonction de leurs impacts sur le territoire.

Les ZACom sont exprimées de la manière suivante :

- des orientations d'aménagement du territoire spécifiques à chaque zone,
- un document graphique délimitant la zone.

---

<sup>2</sup> ZACom : Zone d'Aménagement COMmercial

### **Description des ZACom :**

#### **ZACom – Pôle Majeur Centre de l'agglomération mancelle :**

L'hypercentre de l'agglomération mancelle est historiquement une centralité multifonctionnelle regroupant une densité importante d'habitat, d'activités, d'équipements, de commerces et de services et en cohérence avec un réseau de transport en commun efficace (tramway...).

Il constitue de part son rôle en terme d'emplois et de démographie un territoire à enjeux pour le développement commercial.

**L'objectif est de renforcer le développement commercial et l'attractivité du centre d'agglomération en facilitant l'implantation de commerces de tous types et en favorisant la mixité de fonctions.**

***Les orientations d'aménagement du territoire de la ZACom – Pôle Majeur du Centre de l'agglomération mancelle sont les suivantes :***

#### **Favoriser la mixité des fonctions :**

- maintenir et développer l'emploi en centre-ville,
- favoriser le développement de l'habitat et des services,
- réaliser des équipements majeurs (exemple : espace culturel Jacobins).

#### **Poursuivre le développement de l'accessibilité du centre d'agglomération :**

- poursuivre l'extension du réseau de transport urbain en site propre : 2ème ligne tramway, Bus à Haut Niveau de Service vers 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...).

**Délimitation de la ZACom Pôle Majeur Centre de l'agglomération mancelle**



**Définition du périmètre de la ZACom**

Le périmètre de la zone d'aménagement commercial du centre de l'agglomération mancelle comprend :

- le cœur de ville (Rue des Minimés à Place de la République à Place des Jacobins),
- le centre des Halles,
- la Cité Plantagenêt à vocation commerciale touristique,
- le Pôle d'Echanges Multimodal de la Gare du Mans,
- les principales artères commerçantes qui convergent vers le cœur de ville (Rue Nationale, Avenue du Général Leclerc, Rue du Port, Avenue Générale de Gaulle, Rue Gambetta).

### **ZACom – Entrées d’agglomération**

Le Document d’Aménagement Commercial délimite des ZACom d’entrée d’agglomération situées sur des axes routiers majeurs (la route d’Alençon pour la zone Nord et la route de Tours pour le secteur sud). Ces zones sont caractérisées par une faible mixité des fonctions urbaines contrairement à l’hypercentre.

Leur rayonnement suscite des flux très importants d’automobiles en entrée d’agglomération. Du fait de leur densité commerciale, ces zones ont un impact significatif sur le développement du territoire.

### **ZACom Pôle Majeur Secteur Sud (Hunaudières / Cormier)**

**L’objectif est d’améliorer l’accessibilité et la gestion environnementale de cette zone.**

***Les orientations d’aménagement du territoire de la ZACom – Pôle Majeur Secteur Sud sont les suivantes :***

#### **Améliorer l’accessibilité routière et gérer les différents types de flux (transit, clientèle) :**

- prendre en compte la proximité du circuit des 24 heures du Mans et du pôle d’excellence sportive du Mans ;
- hiérarchiser les infrastructures routières ;
- traiter le carrefour Cormier / « Family Village » ;
- compléter le maillage routier (routes parallèles à la route de Tours).

#### **Optimiser la desserte en transport en commun :**

- faire le lien avec le tramway,
- améliorer les fréquences,
- étudier la faisabilité d’un Transport en Commun en Site Propre à plus long terme en lien avec le centre-ville du Mans...

#### **Accompagner la vocation du Pôle d’Excellence sportive par l’implantation de commerces et enseignes adaptés.**

#### **Favoriser une gestion environnementale de la zone :**

- privilégier une intégration paysagère en lien avec le tissu boisé existant,
- valoriser et prendre en compte la trame bleue liée au Roule-Crotte (zones humides...),
- prévoir des formes urbaines plus économes en espace et en énergie.

**Délimitation de la ZACom Pôle Majeur Secteur Sud (Le Mans, Ruaudin et Mulsanne)**



**Définition du périmètre de la ZACom :**

Le périmètre de la zone d'aménagement commercial du secteur sud comprend :

- la ZAC des Hunaudières à Ruaudin,
- la zone du Cormier et son extension à Mulsanne,
- le secteur Hunaudières au Mans le long de la route de Tours.

## ZACom – Pôle Majeur Secteur Nord

L'objectif est de renouveler cette zone afin d'éviter le développement de friches liées à un modèle commercial vieillissant et d'y diversifier les fonctions.

*Les orientations d'aménagement du territoire de la ZACom – Pôle Majeur Secteur Nord sont les suivantes :*

### **Moderniser le tissu commercial vieillissant :**

- inciter au renouvellement urbain de la zone,
- réutiliser des locaux commerciaux vacants lors de nouvelles implantations,
- favoriser la densification des locaux commerciaux existants,
- permettre le changement de vocation.

### **Améliorer l'accessibilité :**

#### **Améliorer l'accessibilité routière et gérer les différents types de flux (transit, clientèle) :**

- o hiérarchiser les infrastructures routières,
- o traiter les carrefours Beauregard et Portes de l'Océane,
- o compléter le maillage routier.

#### **Optimiser la desserte en transport en commun :**

- o analyser la faisabilité d'un arrêt TER,
- o améliorer les fréquences du transport urbain,
- o étudier la faisabilité d'un Transport en Commun en Site Propre à plus long terme en lien avec le centre-ville du Mans...

#### **Améliorer la circulation interne :**

- o développer des liaisons douces internes à la zone et en lien avec les quartiers environnants,
- o améliorer la gestion du stationnement en lien avec le développement des transports en commun (densification et mutualisation de parking, stationnement vélos...)...

### **Diversifier les fonctions :**

- réimplanter de l'activité économique hors commerce,
- développer les services,
- envisager l'implantation d'habitat

### **Valoriser les abords de la Sarthe.**

**Délimitation de la ZACom Pôle Majeur secteur Nord (Le Mans, La Chapelle Saint Aubin, Saint Saturnin)**



**Définition du périmètre de la ZACom :**

Le périmètre de la zone d'aménagement commercial du secteur Nord comprend :

- le Parc Manceau au Mans,
- la zone des Moulins aux Moines à la Chapelle Saint Aubin,
- la zone « Auchan » à la Chapelle Saint Aubin,
- le centre routier à la Chapelle Saint Aubin,
- le secteur commercial entre la rue du Coup de pied et le parking « d'Auchan » à la Chapelle Saint Aubin,
- la ZAC des Portes de l'Océane à Saint Saturnin,
- la partie ouest de la zone de Villeneuve à Saint Saturnin.

**ZACom agglomérées :**

Le Document d'Aménagement Commercial délimite des ZACom agglomérées situées dans l'enveloppe urbaine, hors du centre-ville. Elles sont à proximité de quartiers d'habitat. Ces zones sont caractérisées par une mixité des fonctions urbaines.

Du fait de leur densité commerciale, ces zones ont un impact significatif sur le développement du territoire.

**ZACom Pôle d'agglomération Secteur Est (Béner) :**

Le secteur de Béner constituera une zone d'aménagement commercial agglomérée située dans l'enveloppe urbaine de la ville du Mans et de la commune d'Yvré L'Evêque. Ce secteur bénéficiera en effet d'une mixité des fonctions urbaines avec à la fois développement commercial, résidentiel et d'activités économiques.

**Ainsi l'objectif principal de cette zone est de définir un projet d'ensemble cohérent permettant à la fois de répondre aux besoins par le développement d'une offre commerciale à l'est de l'agglomération et de développer un nouveau quartier mixant les fonctions résidentielles et d'activités.**

***Les orientations d'aménagement du territoire de la ZACom –Pôle d'Agglomération Secteur Est sont les suivantes :***

**Définir un projet d'aménagement d'ensemble multifonctionnel pour le secteur Béner :**

- développer un projet mixte : commerce, habitat, économie, services ;
- établir des liens avec les zones urbanisées existantes et futures (liaisons douces, transport urbain...),
- poursuivre la mise en valeur de l'entrée est de l'agglomération,
- prévoir des formes urbaines économes en espace et en énergie,
- favoriser la qualité architecturale et le traitement des espaces publics,
- optimiser la gestion du stationnement,
- étudier la faisabilité d'un Transport en Commun en Site Propre à plus long terme en lien avec le centre-ville du Mans...

**Limiter l'emprise commerciale nouvelle à environ 30 ha :**

Celle-ci devra être délimitée dans les PLU concernés sur les communes d'Yvré l'Evêque et du Mans à l'intérieur du périmètre de la ZACom défini dans le DAC.

**Délimitation de la ZACom sur le Pôle d'agglomération Secteur Est (Yvré l'Evêque, Le Mans)**



**Définition du périmètre de la ZACom :**

- Le périmètre de la zone d'aménagement commercial du secteur Est comprend :
- o une zone mixte à vocation principale habitat,
  - o une emprise commerciale à l'est en entrée d'agglomération.

**ZACom – Pôle d'agglomération Secteur Ouest (Allonnes Vivier / Raterie) :**

Le secteur du Vivier / Raterie à Allonnes constitue une zone d'aménagement commercial agglomérée située dans l'enveloppe urbaine de la ville d'Allonnes. Ce secteur bénéficie en effet d'une mixité des fonctions urbaines avec à la fois un développement commercial, résidentiel et d'activités économiques.

**L'objectif pour ce secteur est de favoriser une mixité des fonctions urbaines et de renforcer les transports communs et liaisons douces vers les quartiers environnants.**

***Les orientations d'aménagement du territoire de la ZACom – Pôle d'agglomération Secteur Ouest sont les suivantes :***

**Améliorer l'accessibilité :**

**Améliorer l'accessibilité routière et gérer les différents types de flux (transit, clientèle) par le traitement du carrefour entre la route de la Croix Georgette et la route de la Suze.**

**Optimiser la desserte en transport en commun :**

- faire le lien avec le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS),
- étudier la faisabilité d'un prolongement du BHNS à plus long terme en lien avec le centre-ville du Mans.

**Améliorer la circulation interne :**

- poursuivre le développement des liaisons douces internes à la zone et en lien avec les quartiers environnants, notamment avec l'arrêt BHNS du stade d'Allonnes ;
- améliorer la gestion du stationnement en lien avec le développement des transports en commun (densification et mutualisation de parking, stationnement vélos...)...

**Diversifier les fonctions :**

- favoriser le développement d'habitat,
- accueillir de l'artisanat,
- affirmer une fonction culturelle : Péniche Excelsior,
- permettre le développement de services...

**Valoriser l'environnement de la zone :**

- gérer les abords de la Sarthe,
- mettre en valeur l'entrée ouest de l'agglomération mancelle,
- prendre en compte les zones humides...

**Délimitation de la ZACom Pôle d'agglomération secteur Ouest (Allonnes)**



**Définition du périmètre de la ZACom :**

Le périmètre de la zone d'aménagement commercial du secteur ouest comprend :

- les ZAC Vivier 1 et 2,
- le secteur de la Raterie proche de la Sarthe,
- la partie sud du Grand Sablon à l'ouest.

#### 4 – POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DE LA COUVERTURE NUMERIQUE 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).

##### PRESCRIPTION

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

##### **Développer le très haut débit :**

- mettre en place un réseau de fibre optique ou de techniques alternatives avec pour objectif la montée en débit ;
- permettre le développement à terme dans chaque commune, d'au moins un point d'accès au Réseau Très Haut Débit ( $\geq 50$  Méga). Ce point permettra à minima la connexion d'équipements et de services publics (Mairie, Ecoles, autres services et équipements publics).

##### **Articuler les priorités de dessertes de fibre optique avec l'armature urbaine du SCoT et les zones d'activités intercommunales :**

Il s'agit de cibler en priorité :

- les communes situées dans le pôle urbain, les pôles d'équilibre et les pôles intermédiaires,
- les secteurs économiques d'intérêt majeur et d'équilibre,
- les sites universitaires, de recherche, innovation et développement, les équipements métropolitains, et les établissements de santé.

##### **Intégrer le développement des réseaux numériques dans les documents d'urbanisme.**

Les règlements des documents d'urbanisme et des opérations d'aménagement doivent faciliter le développement des communications électroniques.

**Prévoir la desserte en très haut débit en amont pour toutes les opérations d'aménagement de plus de 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher à vocation résidentielle, d'activité ou commerciale par la mise en place d'un principe de raccordement au Très Haut Débit (fourreaux).**

##### RECOMMANDATION

**Le SCoT recommande l'établissement d'un outil de veille à l'échelle Pays du Mans / SCoT avec pour objectifs :**

- d'informer les opérateurs des protections environnementales du territoire,
- de suivre l'évolution de la desserte du territoire en fibre optique,
- d'identifier les besoins des collectivités et des entreprises.

# AXE 3

PRÉSERVER ET  
VALORISER UN  
TERRITOIRE RICHE  
DE RESSOURCES



## AXE 3 - PRESERVER ET VALORISER UN TERRITOIRE RICHE DE RESSOURCES

### 1 – PERENNISER UNE ACTIVITE AGRICOLE DIVERSIFIEE 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.

#### **La maîtrise de la consommation d'espaces agricoles :**

Le projet de SCoT identifie des « limites agricoles » définies en concertation avec la chambre d'agriculture. Elles ont pour but de pérenniser le développement des espaces agricoles fonctionnels du territoire. Elles sont localisées sur les principales polarités du SCoT (pôle urbain, pôles d'équilibre, pôles intermédiaires). Elles ont été déterminées en tenant compte de :

- la qualité agricole des sols,
- la structuration foncière,
- la localisation des sites de production,
- la connaissance de terrain des agriculteurs,
- les projets connus des collectivités.

#### **PRESCRIPTION**

**Pour protéger les espaces agricoles fonctionnels de l'urbanisation, les PLU devront prendre en compte la carte des « limites agricoles » de la manière suivante :**

- reprendre les « limites agricoles » dans les schémas de principe du PADD,
- retraduire les « limites agricoles » dans le zonage.

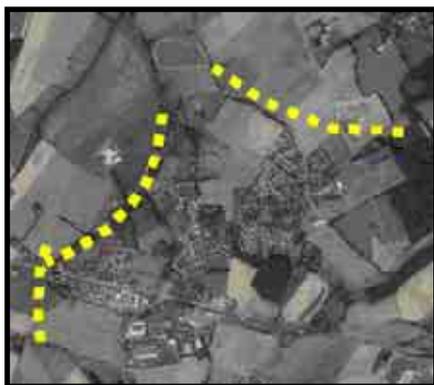
**La carte des « limites agricoles » figure en annexe du DOO.**

Schéma de principe pour l'interprétation de la carte « limites agricoles » :

SCOT

PLU

*Principe de limite qui n'est pas cartographiée à la parcelle*

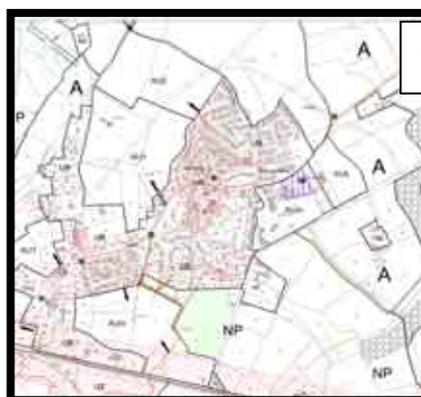


*Extraits PLU Trangé*

PADD



Zonage



**RECOMMANDATION**

**Plusieurs outils existent pour pérenniser le foncier agricole :**

- la procédure de ZAP Zone Agricole Protégée, elle consiste, par la création d'une servitude d'utilité publique, à soustraire de la pression urbaine les espaces agricoles fragilisés.
- la mise en œuvre d'un PPEANP Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains en partenariat avec le Conseil Général de la Sarthe.

### La prise en compte de l'impact du développement urbain sur l'activité agricole

#### PRESCRIPTION

Dans le cadre du rapport de présentation des documents d'urbanisme, l'impact des nouvelles zones à urbaniser (AU) sur les exploitations agricoles concernées devra être précisé de la manière suivante :

- la surface concernée,
- l'usage (culture ou pâturage et épandage),
- les éventuels aménagements (drainage, irrigation).

Les zones AU définies dans les documents d'urbanisme ne devront pas impacter les limites agricoles.

L'implantation de sites de production d'énergie photovoltaïque au sol n'est pas autorisée en zone agricole.

Le SCoT autorise le changement de destination d'anciens bâtiments agricoles à condition :

- de ne pas porter atteinte à la préservation et au développement de l'activité agricole,
- que le bâtiment ait un intérêt architectural ou patrimonial.

L'activité du tourisme vert sera permise.

#### RECOMMANDATION

Le SCoT recommande la définition des limites de zones urbaines et à urbaniser de la manière suivante :

- prendre en compte dans la mesure du possible le parcellaire agricole existant afin d'éviter de créer des parcelles résiduelles dont la mise en valeur est difficile (très petite surface, forme en triangle,...) ou dont l'accès est rendu compliqué (largeur de passage...).
- tenir compte de la distance réglementaire sanitaire définie pour tout bâtiment agricole en activité.

### La mise en place d'un observatoire du foncier agricole :

#### RECOMMANDATION

Le SCoT recommande la mise en place d'un observatoire du foncier agricole à l'échelle du Pays du Mans ou du département. Les objectifs sont les suivants :

- suivre l'évolution de la consommation foncière,
- faciliter les échanges de terres dans le cadre d'opérations d'aménagement,
- permettre une transmission des sièges d'exploitation en cessation d'activité,
- identifier les sites et sièges d'exploitation pour une meilleure prise en compte dans les documents d'urbanisme.

Cet outil pourrait s'établir en partenariat avec les acteurs du territoire : la Chambre d'Agriculture, le Conseil Général, la DDT, la Safer, le Syndicat Mixte du Pays du Mans, les EPCI...

### La concertation avec les acteurs du monde agricole :

#### PRESCRIPTION

Dans le cadre de l'élaboration ou de la révision générale d'un document d'urbanisme, des réunions avec les agriculteurs du territoire pendant les phases de diagnostic et d'élaboration du projet seront organisées.

### RECOMMANDATION

Dans le cadre de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme, sur des thématiques impactant directement l'agriculture, des réunions spécifiques pourront être envisagées avec les acteurs agricoles notamment sur les points suivants :

- diagnostic des haies, (justifier le mode de préservation des haies en fonction de leur rôle)
- préservation et gestion des zones humides,
- création de chemins de randonnée ou de liaisons douces.

Les enjeux liés à circulation agricole pourront également être étudiés dans le cadre des projets d'aménagement.

## 2 – METTRE EN VALEUR LES RICHESSES PATRIMONIALES, ECOLOGIQUES ET PAYSAGERES 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 nécessaire à la compréhension du 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.

Les documents d'urbanisme, dont les SCoT, doivent **être compatibles avec les dispositions du SDAGE Loire-Bretagne et des SAGE Sarthe Amont, Sarthe Aval, Huisne et Loir**, notamment sur la protection et la restauration des continuités écologiques, des zones d'expansion des crues et des zones humides.

#### RECOMMANDATION GENERALE

**L'analyse environnementale du territoire dans les documents d'urbanisme pourra se faire en concertation avec les acteurs concernés**, notamment les associations locales, les agriculteurs locaux, la chambre d'agriculture, etc.

**Le SCoT préconise la mise en place d'un observatoire multi-partenarial de la Trame Verte et Bleue** sur son territoire, afin d'analyser sur le long terme les aspects environnementaux du SCoT, et en y associant les acteurs concernés.

### Protéger les richesses écologiques du territoire

Le SCoT du Pays du Mans a recensé les principales richesses écologiques présentes sur son territoire, notamment dans le cadre de l'Etat Initial de l'Environnement, et a choisi de les classer selon différentes catégories qui devront être protégées en fonction de la sensibilité et l'intérêt du milieu.

### **La protection des réservoirs de biodiversité<sup>3</sup> et des vallées structurantes**

Les réservoirs de biodiversité correspondent aux zonages règlementaires et inventaires mis en place sur le territoire. Il s'agit des périmètres de protection tels que les zones Natura 2000, Espaces Naturels Sensibles, réserves naturelles, et des périmètres d'inventaires tels que les ZNIEFF de type 1 et 2.

Les ZNIEFF de type 2, correspondant à des inventaires réalisés sur des grands ensembles naturels, peuvent être urbanisées, sous certaines conditions.

Par ailleurs, le SCoT a identifié des vallées structurantes, composées de rivières et cours d'eau, et leurs milieux naturels associés (boisements, ripisylves, prairies humides, etc.)<sup>4</sup>. Il s'agit des vallées de la Sarthe et de l'Huisne hors zone urbanisée, ainsi que les cours d'eau du Narais, de l'Aune, du Rhonne, de l'Antonnière, de la Courbe, et de l'Orne Saosnoise.

Tous ces espaces jouent un rôle fondamental dans le fonctionnement naturel du territoire, et regroupent de nombreuses espèces protégées aux échelles régionales, nationales et européennes. En conséquence, ils doivent être protégés de manière rigoureuse avec l'objectif d'altérer le moins possible leur caractère naturel.

### **PRESCRIPTION**

Les réservoirs de biodiversité faisant l'objet d'un zonage règlementaire ou d'un inventaire seront reportés dans les documents d'urbanisme. Cette délimitation devra se traduire par un règlement<sup>5</sup> adapté à l'enjeu de protection de ces milieux.

Les vallées structurantes localisées sur la carte du DOO feront également l'objet d'une délimitation à la parcelle définie à partir de l'étude environnementale. Cette délimitation devra se traduire dans les documents d'urbanisme par un règlement adapté à l'enjeu de protection de ces milieux.

Sous réserve de la prise en compte de la sensibilité du milieu, notamment par des mesures compensatoires :

- L'urbanisation, y compris l'exploitation des carrières et les projets d'infrastructures structurants sont possibles au sein des ZNIEFF de type 2.
- L'urbanisation est interdite dans les autres réservoirs de biodiversité à l'exception :
  - des équipements publics et d'intérêt général,
  - des équipements destinés à valoriser ces sites naturels d'un point de vue touristique et de loisirs,
  - de l'extension des bâtiments existants,
  - des opérations d'aménagement engagées.

<sup>3</sup> Les principaux réservoirs de biodiversité sont détaillés en annexe du DOO

<sup>4</sup> L'identification de ces corridors majeurs s'est basée sur l'observation cartographique (SCAN 25, Orthophotos) puis des visites de terrain menées en février et mars 2010. Ce travail a permis de recenser les milieux naturels (boisements, ripisylves, prairies humides...) qui se présentent sous forme d'un maillage aussi continu que possible aux abords des vallées structurantes et de délimiter ainsi le contour de ces corridors majeurs.

<sup>5</sup> Graphique et littéral

## La préservation des noyaux complémentaires

Les noyaux complémentaires correspondent à des richesses écologiques à préserver car constitués d'espaces boisés, de zones à forte densité bocagère, de zones humides, mares, bosquets, landes, prairies, etc, qui abritent une faune et une flore remarquables. Ils peuvent être supports de connections entre les réservoirs de biodiversité.

Ces espaces peuvent être menacés tant par leur fragmentation par les infrastructures et l'urbanisation que par leur gestion et doivent donc être protégés.

La carte du DOO recense uniquement les principaux noyaux complémentaires relatifs aux espaces boisés. Ils seront complétés à l'échelle communale dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme.

### PRESCRIPTION

En partenariat avec les acteurs locaux, les documents d'urbanisme devront identifier les espaces ayant un rôle au titre de noyau complémentaire, en les traduisant par un règlement adapté à l'enjeu de protection de ces milieux.

Dans ces noyaux complémentaires, sont uniquement autorisés :

- les équipements publics et d'intérêt général,
- les équipements destinés à valoriser ces sites naturels d'un point de vue touristique et de loisirs,
- l'extension des bâtiments existants,
- les équipements nécessaires à l'activité agricole et forestière.

Ces exceptions devront prendre en compte la valeur des espaces et leur rôle dans les continuités écologiques à l'échelle du Pays.

## La pérennisation de la biodiversité ordinaire

Le territoire du SCoT du Pays du Mans concentre aussi de nombreux espaces de nature « ordinaire », comprenant des espaces agricoles, des espaces boisés moins significatifs et la nature en ville (parcs, jardins privés et publics, etc). Cette biodiversité ne doit pas être oubliée car elle contribue à des degrés divers au fonctionnement des écosystèmes.

### PRESCRIPTION

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation des documents d'urbanisme (secteurs à urbaniser ou en renouvellement urbain) devront prendre en compte les éléments naturels remarquables et veilleront à favoriser le développement de la biodiversité (par le biais notamment de plantations, cheminement des eaux pluviales, etc).

### RECOMMANDATION

La biodiversité ordinaire dans les milieux urbains sera prise en compte en favorisant les actions visant à développer la nature en ville (coulées vertes, noues, jardins, végétalisation des toits et façades, etc).

Le SCoT encourage les collectivités à développer des démarches de type «gestion différenciée<sup>6</sup>» et à mettre en place des actions de sensibilisation vers les acteurs privés, les particuliers et les agriculteurs<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Gestion des espaces végétalisés plus proche de la nature et plus respectueuse de l'environnement, en limitant l'entretien, en supprimant l'utilisation de produits phytosanitaires et en favorisant une diversité faunistique et floristique.

<sup>7</sup> Exemple de la gestion des dépendances vertes routières (fauchage raisonné) du Conseil Général de la Sarthe

## Préserver et renforcer les continuités écologiques

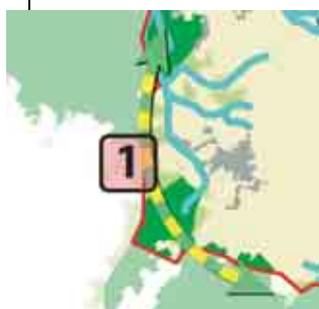
Les continuités écologiques sont indispensables à la survie de la biodiversité : elles participent à la dispersion de certaines espèces, servent d'habitat pour d'autres, de refuge, etc.

Le SCoT du Pays du Mans s'appuie sur ces continuités pour identifier les corridors écologiques présents sur le territoire et les protéger.

### **La préservation des continuités écologiques structurantes**

Les continuités écologiques structurantes se composent notamment des principaux réservoirs de biodiversité et des noyaux complémentaires, formant des couloirs de déplacement pour la faune et la flore, suivant un linéaire parfois interrompu par des infrastructures ou des zones agricoles mais n'empêchant pas la circulation des espèces (corridors en « pas japonais »).

### **La Trame Verte et Bleue du SCoT du Pays du Mans en distingue six principales :**



#### 1- Continuité entre les Bois de la ZNIEFF « zone entre Ecommoy et Ponvallain », le bois de Saint Hubert et le Bois de Moncé.

Cette continuité est formée d'espaces boisés structurants permettant de relier plusieurs ZNIEFF entre elles, en passant par le site classé (au titre de l'article L.341-1 à 22 du Code de l'environnement) de « l'étang de Claire-Fontaine et ses abords » sur la commune de Saint-Ouen-en-Belin.

Le maintien de cette continuité permet, au-delà des limites du SCoT du Pays du Mans, de conserver une ceinture verte au sud du territoire.

**Les communes concernées sont Saint Biez en Belin, Saint Ouen en Belin et Saint Gervais en Belin.**

#### 2- Continuité entre le Sud de la Vallée du Narais, les bois des landes de Rhonne et le ruisseau l'Erips.

Le maintien de ces espaces naturels et agricoles assure localement des connexions entre différents milieux remarquables.

**Les communes concernées sont Marigné-Lailly, Saint Mars d'Outillé, Ecommoy et Teloché**



#### 3- Continuité entre la Vallée du Narais, les espaces boisés longeant la RD142 et les bois de Mulsanne.

Cette continuité majeure permet de relier les espaces naturels liés à la Vallée du Narais aux bois de Mulsanne au Sud du Mans. La sauvegarde de ces espaces vise à maintenir une continuité verte et agricole empêchant une conurbation entre Brette les Pins et Parigné l'Evêque et entre Mulsanne, Ruaudin, et le sud du Mans.

**Les communes concernées sont Saint Mars d'Outillé, Parigné l'Evêque, Brette les Pins, Ruaudin, Teloché et Mulsanne.**

#### 4- Continuité entre les espaces naturels des bois de Loudon, reliant les bois du nord de Ruaudin.

Cette continuité permet de prolonger des espaces remarquables, liés à la zone Natura 2000 de la Vallée du Narais et ses milieux associés (ZNIEFF).

**Les communes concernées sont Parigné l'Evêque, Changé et Ruaudin.**



#### 5- Continuité entre le camp d'Auvours et les bois de Changé.

Cette continuité structurante vise à relier le Nord de la Zone Natura 2000 de la Vallée du Narais et les ZNIEFF du Sud Est du Mans.

Elle permet une connexion entre les espaces naturels d'Auvours et de l'Arche de la Nature et forme un corridor de respiration à proximité de zones urbaines

**Les communes concernées sont Champagné, Changé et Yvré l'Evêque.**

6- Continuité entre la Vallée de l'Huisne et les bois de Courcemont.

La continuité écologique structurante reliant la vallée de l'Huisne aux espaces boisés à l'Est de Saint-Mars-sous-Ballon est composée de noyaux complémentaires et d'espaces de biodiversité ordinaire, formant un corridor en « pas japonais ».

Cette continuité permet notamment le déplacement des espèces sur un axe Nord Sud, bien qu'elle soit régulièrement fragmentée par des infrastructures de transport (autoroute, future LGV).

**Les communes concernées sont Yvré l'Evêque, Sargé lès-le Mans, Neuville sur Sarthe, Joué l'Abbé, Courceboeufs, Souigné sous Ballon et Saint Mars sous Ballon.**



**PRESCRIPTION**

Les documents d'urbanisme veilleront à maintenir et/ou renforcer la structure générale de ces continuités.

Les projets d'infrastructures devront tenir compte de ces continuités dans leurs aménagements.

**La fonctionnalité des corridors écologiques en milieu naturel ou urbain :**

Les corridors écologiques viennent compléter le maillage des continuités structurantes à une échelle plus locale.

Assurant les liaisons entre les réservoirs de biodiversité, ils ont un rôle important dans la dynamique naturelle des territoires.

Ils se structurent autour des éléments d'importance identifiés notamment dans les orientations nationales comme :

- les cours d'eau classés au titre de l'article L. 214-17 du Code de l'environnement,
- les couvertures végétales permanentes le long des cours d'eau mentionnées au I de l'article L. 211-14 du Code de l'environnement (appelées communément « bandes enherbées »),
- les zones humides d'intérêt environnemental particulier ou d'importance pour le respect de la Directive Cadre sur l'Eau...

Ils sont complétés par certains espaces boisés, linéaires de haies, espaces agricoles, qui participent à la structure de ces corridors écologiques.

Dans la cartographie du DOO, sont uniquement recensés les principaux corridors liés au réseau hydrographique.

**PRESCRIPTION**

Les documents d'urbanisme :

- précisent ces corridors à l'échelle locale,
- garantissent la continuité du tracé des corridors au travers des principes inscrits dans leur Projet d'Aménagement et de Développement Durables,
- prennent en compte ces corridors écologiques en les traduisant par un règlement adapté à l'enjeu de protection de ces milieux.

### La fragmentation de la Trame Verte et Bleue par les infrastructures

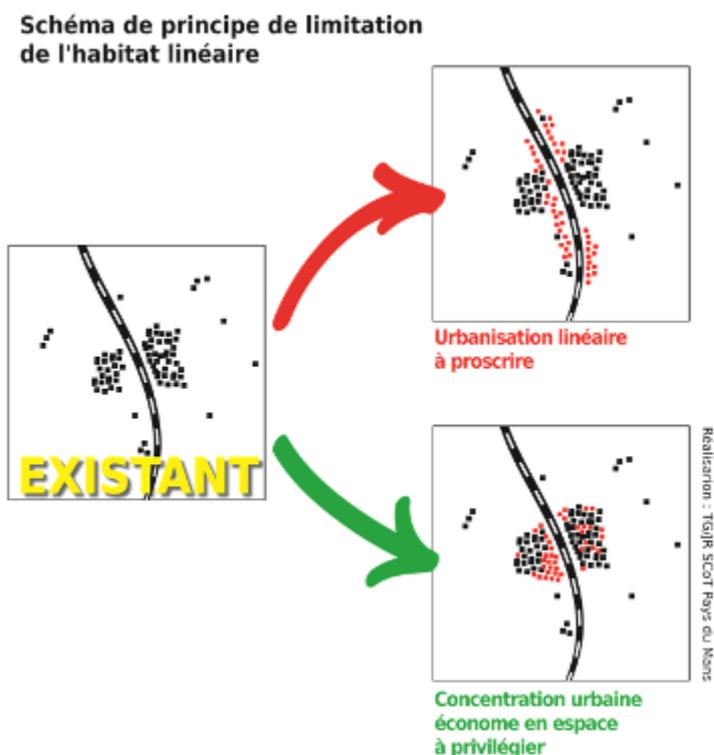
Le SCoT du Pays du Mans est concerné par plusieurs éléments qui contribuent à fragmenter la Trame Verte et Bleue. Il s'agit notamment des infrastructures de transport qui traversent le territoire et segmentent les espaces naturels. Cette fragmentation est d'autant plus accentuée lorsqu'elle est corrélée à de l'habitat linéaire le long des routes.

Néanmoins, des infrastructures peuvent parfois contribuer, dans certaines mesures, à favoriser la circulation des espèces, au travers des dépendances vertes<sup>8</sup> qui les longent (autoroutes, voies de chemin de fer) lorsqu'elles sont importantes et qu'elles font l'objet d'une gestion adaptée (fauchage raisonné, développement naturel de la végétation, zones de non traitement, etc).

Les principales infrastructures identifiées comme éléments de fragmentation de la Trame Verte et Bleue sont représentées dans le document graphique du DOO. Il s'agit notamment des routes principales, autoroutes, voies ferrées et Lignes à Grande Vitesse.

#### PRESCRIPTION

L'urbanisation linéaire diffuse le long des infrastructures routières hors agglomération est proscrite (le schéma ci-dessous représente ce principe).



<sup>8</sup> Zones plus ou moins importantes, comprises dans l'emprise routière ou ferroviaire mais recouverte par de la végétation. Ces «dépendances vertes», ou «bords de route», forment des zones « tampons » entre l'infrastructure et le milieu adjacent.

### RECOMMANDATION

Tenir compte des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité en mettant en place des aménagements permettant la bonne circulation de la faune traversant les infrastructures.

Valoriser les dépendances vertes par la mise en place de modes de gestion différenciés<sup>9</sup> (fauchage raisonné, utilisation raisonnée de produits de traitement, etc).

### Mettre en place une trame verte et bleue multifonctionnelle

La Trame Verte et Bleue doit intégrer la présence et l'activité de l'homme dans toutes ses composantes. Cet outil d'aménagement doit permettre de concilier les enjeux écologiques avec les activités humaines. L'enjeu multifonctionnel de la trame verte et bleue est donc de répondre à cette problématique, en réfléchissant à un projet global de territoire, au croisement des enjeux sociaux, économiques et écologiques.

### **La mise en place de limites d'urbanisation**

Mettre en place des limites durables à l'urbanisation est une ambition répondant à plusieurs enjeux du SCoT. Elles ont pour but de limiter l'étalement urbain afin de sauvegarder les paysages, préserver la biodiversité et maintenir l'activité agricole.

Elles permettent aussi d'éviter la connexion entre deux noyaux urbains en développement et d'offrir des espaces de respiration entre les zones urbanisées.

Deux types de coupures d'urbanisation ont été définis :

- **Les coupures vertes** : correspondant à des enjeux paysagers et environnementaux.
- **Les coupures agricoles** : correspondant à des enjeux agricoles, elles sont détaillées dans la partie agriculture du DOO.

### PRESCRIPTION

Les documents d'urbanisme prennent en compte ces limites d'urbanisation en les traduisant par un règlement adapté à l'enjeu de protection de ces milieux.

### **La Trame Verte et Bleue : un support de l'activité économique**

La Trame Verte et Bleue du SCoT du Pays du Mans se traduit aussi par une dimension économique :

- l'agriculture peut participer au maintien de la Trame Verte et Bleue.
- le développement de la filière bois prend part à la Trame Verte et Bleue par une gestion durable des nombreux boisements du territoire.
- le développement de l'activité touristique et de loisirs participe également à la mise en valeur de ces milieux naturels.
- la Trame Verte et Bleue doit aussi être vue comme un support de déplacements doux, qui participe au maintien d'un cadre de vie de qualité sur le territoire.

<sup>9</sup> Gestion des espaces végétalisés plus proche de la nature et plus respectueuse de l'environnement, en limitant l'entretien, l'utilisation de produits phytosanitaires et en favorisant une diversité faunistique et floristique.

### **PRESCRIPTION**

Le développement des filières d'exploitation du bois et de l'offre de tourisme vert et de loisirs sera facilité dans les documents d'urbanisme, sous réserve de ne pas porter atteinte à la Trame Verte et Bleue.

### **La Trame Verte et Bleue : un moyen de lutte contre les risques naturels et les pollutions.**

La Trame Verte et Bleue du SCoT du Pays du Mans permet de lutter contre les risques naturels tels que les inondations, en limitant l'imperméabilisation des sols, en sauvegardant les zones naturelles et certaines haies incontournables à la régulation de l'écoulement des eaux de pluie et en préservant les champs d'expansion des crues. Ces espaces sont également essentiels dans la lutte contre les pollutions (zones humides, réduction du risque de transfert de pollution par les haies, etc.).

Au-delà de ces aspects, elle s'appuie sur la réduction de l'étalement urbain.

Les prescriptions relatives aux risques et pollution sont développées dans la partie « prendre en compte le changement climatique de manière transversale ».

### **La valorisation du cadre de vie du territoire par le développement de la nature en ville.**

La « nature en ville » est construite autour des éléments propices au maintien et/ou développement de la biodiversité dans le tissu urbain, tels que les cours d'eau et leurs berges, les parcs, les jardins publics comme privés, les abords des voies de circulations, etc.

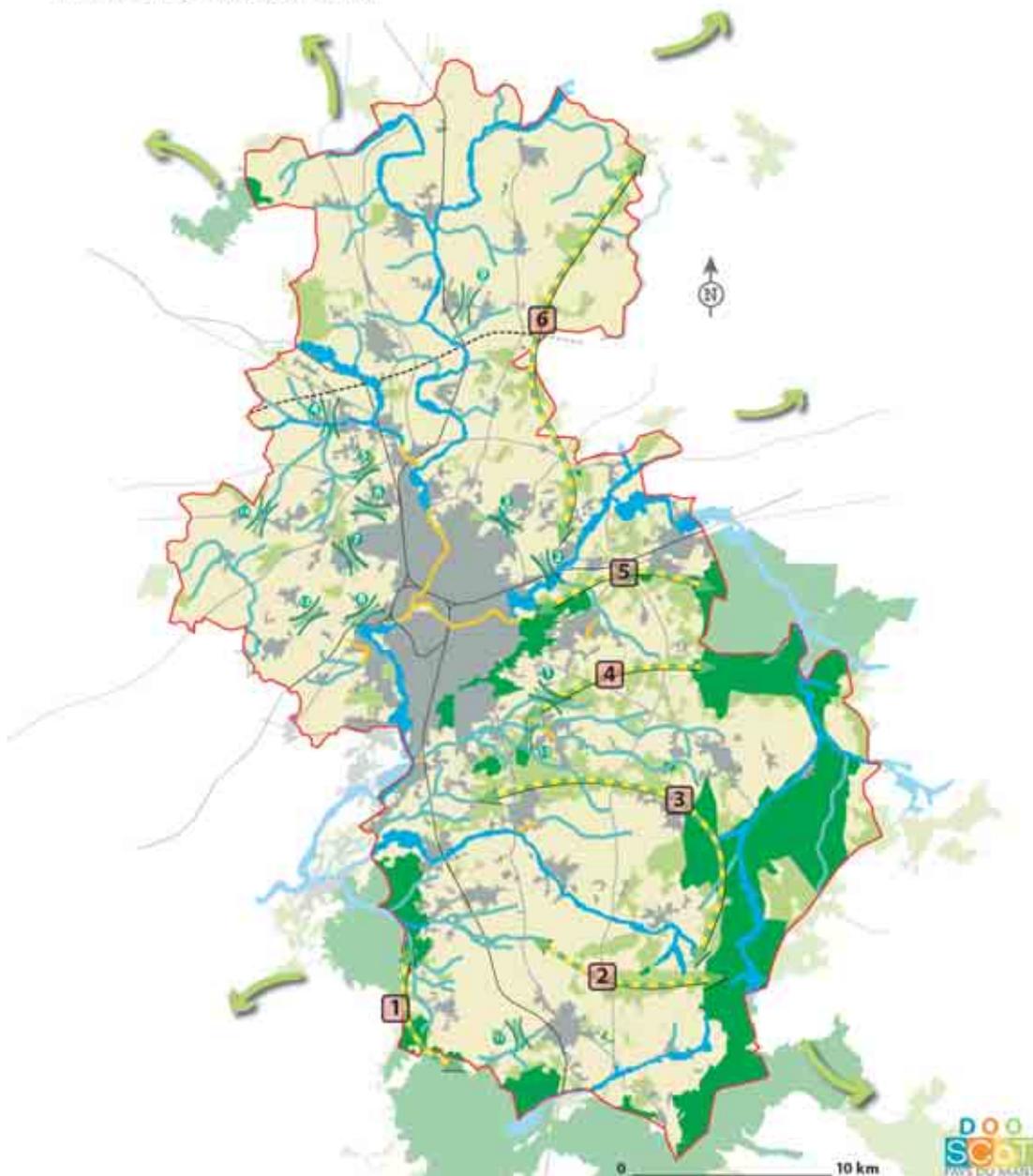
Il s'agit de répondre à des enjeux d'adaptation au changement climatique, d'amélioration énergétique, de réduction des pollutions, de maîtrise du ruissellement, de création de lien social, de maintien de la diversité biologique, d'un cadre de vie de qualité, etc.

### **RECOMMANDATION**

Identifier et protéger les principaux espaces support de biodiversité en milieu urbain dans les documents d'urbanisme.

Privilégier la plantation d'espèces locales dans l'aménagement des espaces végétalisés.

**CARTE D'ORIENTATIONS DE LA TRAME VERTE ET BLEUE**  
DU SCOT DU PAYS DU MANS



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

**Légende**

**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

**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 un support de l'activité économique
- Lutter contre les risques naturels et les pollutions

**PRESERVER ET RENFORCER LES CONTINUITES ECOLOGIQUES**

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

## 2.2 Protéger et valoriser le patrimoine historique et paysager

La valorisation du patrimoine passe par la sauvegarde des témoignages historiques, paysagers et architecturaux sur le territoire. Le SCoT valorise le patrimoine bâti et paysager 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.

Les orientations portant sur le paysage et le patrimoine bâti répondent aux enjeux identifiés dans l'atlas paysager de la Sarthe et dans le diagnostic paysager réalisé par le CAUE sur le territoire du Pays du Mans.

### RECOMMANDATION

Favoriser la continuité urbaine notamment avec les centres-bourgs par l'implantation des constructions en front bâti.

Promouvoir la reconquête publique des berges des cours d'eau, aussi bien en espace naturel qu'urbain.

Recommander, dans le cadre de la révision des PLU, l'utilisation de l'article L.123-1-5 7° du Code l'Urbanisme pour identifier et localiser ou délimiter les éléments de paysage, monuments, site à protéger, mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique à définir.

- ***La protection du patrimoine historique bâti, industriel et archéologique :***

### RECOMMANDATION

Identifier et inventorier les éléments de patrimoine bâti traditionnel dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme, afin de les préserver et de les valoriser.

- ***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 Bélinois,
- et sables et forêts.

### PRESCRIPTION

Le SCoT favorise :

- la prise en compte des entités paysagères dans les documents d'urbanisme,
- la valorisation et la préservation des grands paysages structurants tels que les vallées, les secteurs bocagers denses, les espaces boisés,
- la préservation et la valorisation des principaux points de vue du territoire,
- l'intégration paysagère des projets d'infrastructures.

- *L'intégration paysagère des projets d'aménagement :*

#### PRESCRIPTION

Les PLU et orientations d'aménagement devront prendre en compte les éléments suivants :

- 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 – PROTEGER 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, 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 (plus de 17 000 ha), en particulier dans sa partie sud et sud-est.

#### RECOMMANDATION

Le SCoT s'oriente vers une gestion durable de cette ressource par :

- le développement des Plans Simples de Gestion (PSG),
- sa mise en valeur à des fins de production de bois (énergie, bois d'œuvre, etc) ou touristique et de loisirs,
- la valorisation du potentiel de stockage carbone des zones boisées.

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

Pour répondre notamment aux grands travaux du territoire, un approvisionnement en matériaux locaux est nécessaire.

#### PRESCRIPTION

L'ouverture ou l'extension de zones d'extraction sont autorisées sous réserve :

- de répondre à un besoin de matériaux au niveau local,
- de compatibilité avec les orientations du schéma départemental des carrières en vigueur,
- de limiter et compenser les impacts environnementaux et paysagers du site,
- de limiter les impacts sur l'activité agricole.

#### RECOMMANDATION

Le SCoT s'oriente vers une gestion durable de cette ressource par :

- l'utilisation de manière raisonnée des matériaux locaux, en limitant les impacts environnementaux et paysagers,
- la réhabilitation des carrières en fin d'exploitation par la création d'espaces favorables aux loisirs et/ou au développement de la biodiversité,
- l'utilisation de matériaux recyclés et d'autres ressources locales renouvelables.

### **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, quatre 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,
- limiter les surfaces imperméabilisées et gérer les eaux pluviales,
- améliorer la qualité des eaux de surface et souterraines,
- optimiser la gestion des eaux usées.

- **Assurer durablement un approvisionnement en eau potable de qualité**

**PRESCRIPTION**

Les documents d'urbanisme devront :

- démontrer que les capacités d'adduction en eau potable sont en adéquation avec le développement urbain futur (ressource en quantité suffisante et capacité de traitement des usines des eaux) ;
- prendre en compte les zones de protection des captages d'eau potable, périmètres ayant pour vocation de prévenir des pollutions ponctuelles ou accidentelles, par un règlement adapté ;
- sécuriser le traitement et la production de l'eau potable pour la prise d'eau de l'Epau.

**RECOMMANDATION**

Le SCoT recommande de :

- pérenniser le caractère quantitatif de la ressource en eau potable, de nouveaux points de captage pourront être recherchés, en privilégiant l'éloignement des zones urbaines et d'urbanisation future ;
- poursuivre les actions mises en œuvre afin de réduire les pertes et le gaspillage sur le réseau d'eau potable ;
- encourager une consommation raisonnée de l'eau potable ;
- favoriser les systèmes de récupération d'eau de pluie.

- **Limiter les surfaces imperméabilisées et gérer les eaux pluviales**

**PRESCRIPTION**

Les opérations d'aménagement devront :

- prévoir les capacités de stockage et de gestion des ruissellements ;
- limiter l'imperméabilisation des sols notamment par la mise en place de solutions alternatives de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) ;
- prendre en compte les zones humides structurantes pour la régulation de l'eau et la protection de la biodiversité.

- **Améliorer la qualité des eaux de surface et souterraines**

**RECOMMANDATION**

Le SCoT recommande de :

- poursuivre les politiques de lutte contre les pollutions des milieux aquatiques,
- encourager les mesures agroenvironnementales, la réduction des intrants pour les professionnels comme pour les particuliers,
- favoriser la mise en place de Contrats Restauration Entretien.

- **Optimiser la gestion des eaux usées**

Cette orientation induit une limitation des rejets polluants dans les nappes phréatiques et les cours d'eau. Il convient d'adapter les choix d'aménagement à une gestion équilibrée de la ressource en eau (qualité, quantité, protection). Il s'agit notamment de répondre à l'objectif de « Réduire les pollutions organiques » du SDAGE Loire Bretagne

**PRESCRIPTION**

Les documents d'urbanisme devront :

- démontrer l'adéquation entre le potentiel de développement envisagé et la capacité réelle de collecte et de traitement des systèmes d'assainissement des eaux usées,
- prévoir, si nécessaire, des réserves foncières pour accueillir les nouvelles stations d'épuration.

**RECOMMANDATION**

Le SCoT recommande de :

- limiter les extensions des réseaux par l'exercice d'une politique d'aménagement en faveur de formes urbaines plus denses à proximité des services,
- poursuivre l'amélioration des systèmes d'assainissement non collectif,
- continuer la mise aux normes des stations d'épuration.

### **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.

***Limiter la production de déchets***

Considérant que le déchet le moins coûteux, le moins polluant, et le moins difficile à éliminer est celui que l'on ne produit pas, le SCoT préconise de réduire la production des déchets à la source, qu'il s'agisse de déchets ménagers, industriels, inertes, dangereux, etc.

**RECOMMANDATION**

Le SCoT recommande de :

- poursuivre les actions de sensibilisation des particuliers envers la réduction et le tri des déchets ménagers (notamment envers le gaspillage alimentaire, les prospectus publicitaires, les achats éco-responsables, etc) ;
- préférer des essences locales et à croissance lente dans la création et l'entretien de parcs, jardins, espaces verts.

***Détourner certains flux de déchets***

De nombreux déchets peuvent faire l'objet d'une réparation et/ou d'un réemploi, évitant de ce fait son traitement et des dépenses pour la collectivité et les particuliers.

**RECOMMANDATION**

Le SCoT encourage

- le réemploi des déchets pouvant l'être, notamment par la mise en place de recycleries sur le territoire du Pays du Mans ;
- le réemploi sur site des déchets verts avant leur transfert vers des plateformes de valorisation (gestion différenciée, compost, etc.).

***Gérer et valoriser les déchets au plus près du gisement***

Afin de limiter les coûts de traitement, le SCoT du Pays du Mans encourage le traitement des déchets au plus près du gisement et notamment l'homogénéisation et l'extension des consignes de tri.

**RECOMMANDATION**

L'intégration de dispositifs facilitant le tri à la source dans les opérations d'aménagement sera recherchée, notamment afin de permettre le tri et le compostage au plus près du gisement (points d'apport volontaire...).

Une harmonisation des consignes de tri et du mode de collecte sera recherchée sur le Pays du Mans : d'une part pour les particuliers afin de rendre ces consignes plus simples d'un territoire à un autre, et d'autre part envers les professionnels, afin d'harmoniser et de faciliter les conditions d'accès en déchèterie.

## 4 – PRENDRE EN COMPTE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE DE MANIERE TRANSVERSALE

Le territoire du Pays du Mans contribue au changement climatique de part :

- ses émissions de gaz à effet de serre estimées à 3,5 millions de tonnes équivalent carbone en 2010 (bilan carbone® ISL), les secteurs les plus émetteurs étant le fret, les déplacements des personnes, l'alimentation et le résidentiel ;
- le stockage carbone dans les sols et forêts estimé à 14 millions de tonnes équivalent carbone en 2010 (outil climagri® ISL et Chambre d'agriculture).

Le territoire consomme de l'énergie, 12 millions de MWh consommés en 2010. La facture énergétique annuelle du territoire du Pays du Mans a été estimée à 1.2 Milliards d'euros.

Le Pays du Mans produit peu d'énergies renouvelables 650 000 MWh en 2010 soit 6 % de ses consommations malgré un potentiel à développer.

Le changement climatique impactera le territoire notamment par une augmentation moyenne des températures de 2°C aux horizons 2030 et 2050 et par un développement plus important de phénomènes météorologiques exceptionnels ponctuels (orages violents, tempêtes...) et d'aléas climatiques (sécheresse, inondation).

Aussi le SCoT souhaite s'inscrire :

- **dans les objectifs européens des 3 x 20 :**
  - *diminuer de 20% les émissions de GES,*
  - *augmenter de 20 % l'efficacité énergétique,*
  - *et produire 20 % de l'énergie consommée à partir des sources d'énergies renouvelables à l'horizon 2020, par rapport à 1990,*
- **dans ceux du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE),**
- **et du Plan Climat Energie Territorial (PCET) du Pays du Mans (construction en parallèle du SCoT).**

Des liens avec des démarches plus locales pourront également s'établir notamment avec le Programme Local de l'Habitat de la communauté urbaine, et les initiatives des collectivités intercommunales et communales.

### 4.1 Construire la démarche énergie / climat du territoire par l'articulation entre le SCoT et le Plan Climat Energie Territorial du Pays du Mans

**Pour répondre aux enjeux du changement climatique, le SCoT doit s'inscrire dans une démarche globale énergie/climat en complémentarité avec le Plan Climat Energie Territorial du Pays du Mans fixé sur le même périmètre.**

Le SCoT fixe des grandes orientations et le PCET ira plus loin par la mise en place d'un programme d'actions opérationnel.

#### PRESCRIPTION GENERALE

**Les objectifs du SCoT, en complémentarité avec le Plan Climat Energie Territorial du Pays du Mans,** prennent en compte le changement climatique de manière transversale par :

- la réduction des consommations d'énergie,
- la diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre,
- le développement des énergies renouvelables,
- la prise en compte de la vulnérabilité du territoire au changement climatique.

**Pour poursuivre la complémentarité avec le PCET du Pays du Mans, le SCoT favorise :**

- **la mise en place d'un outil de suivi commun,**
- **une mise en œuvre mutualisée incitant à des actions communes (communication, sensibilisation, conseils...).**

#### 4.2 Réduire les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre

La diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre et la réduction des consommations énergétiques sont prises en compte de manière transversale dans l'ensemble du SCoT :

<b>AXE 1 – TIRER PARTI D'UN POSITIONNEMENT ET D'UN RAYONNEMENT ATTRACTIF</b>
Développer le fret ferroviaire par l'émergence d'un port sec sur Le Mans
<b>AXE 2 – DEVELOPPER UN TERRITOIRE D'OPPORTUNITES ET D'INITIATIVES</b>
Développer une filière agricole de proximité et de qualité
Soutenir le développement d'une filière bois sarthoise
<b>AXE 3 – PRESERVER ET VALORISER UN TERRITOIRE RICHE DE RESSOURCES</b>
Pérenniser une activité agricole diversifiée et fonctionnelle
Protéger et Valoriser les ressources du territoire (Trame Verte et Bleue du Territoire, bois, eau, déchets)
Prendre en compte le changement climatique de manière transversale
Maîtriser les risques et les nuisances
<b>AXE 4 – ORGANISER UN DEVELOPPEMENT URBAIN RAISONNE ET EQUILIBRE</b>
Produire une offre adaptée de logements à l'horizon 2030
Définir des règles communes de consommation d'espace adaptées aux différents contextes
Articuler les implantations d'équipements et de services avec l'armature urbaine
Favoriser une mobilité durable comme alternative à l'automobile

De manière plus spécifique, afin de répondre aux enjeux liés au parc de logements et aux déplacements, le SCoT propose un certain nombre de recommandations :

#### RECOMMANDATIONS

**Améliorer la performance énergétique de l'habitat ancien afin notamment de lutter contre la précarité énergétique des ménages** par la généralisation des politiques de réhabilitation du parc de logements ancien public et privé (amélioration thermique et énergétique des bâtiments). Des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) pourront être favorisées.

**Renforcer les performances énergétiques et environnementales notamment par :**

- l'optimisation de l'orientation du bâti (solaire passif),
- la mise en place de critères de performances énergétiques plus ambitieux que la réglementation thermique en vigueur,
- le traitement qualitatif des eaux pluviales,
- la végétalisation et la limitation de l'imperméabilisation des sols...

Le Plan Climat Energie Territorial du Pays du Mans précisera les actions possibles pour renforcer la performance énergétique et environnementale.

**Généraliser les actions en cours sur les économies d'énergie, notamment par :**

- l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments publics,
- l'optimisation de l'efficacité de l'éclairage public,
- la valorisation de matériaux locaux dans la construction.

Le Plan Climat Energie Territorial du Pays du Mans précisera les actions possibles à poursuivre ou à créer pour économiser les énergies.

**Encourager à la diminution des vitesses de circulation notamment dans les agglomérations (exemple : zones 30...).**

### 4.3 Favoriser le développement d'énergies renouvelables

Le Pays du Mans produit peu d'énergies renouvelables 650 000 MWh en 2010 soit 6 % de ses consommations malgré un potentiel à développer. Le SCoT doit donc favoriser le développement des énergies renouvelables (solaire thermique et photovoltaïque, éolien, biomasse...).

#### PRESCRIPTION GENERALE

**Etudier<sup>10</sup> pour les opérations d'aménagement de + 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher l'approvisionnement en énergies renouvelables et le raccordement aux réseaux énergétiques locaux.**

**Les documents d'urbanisme locaux doivent inciter l'installation de dispositifs de production d'énergies renouvelables.**

**Favoriser l'implantation de l'énergie solaire**

#### PRESCRIPTION

**L'implantation de sites de production d'énergie solaire au sol n'est pas autorisée en zone agricole et naturelle. Elle pourra être permise sur des sites pollués et/ou en friche si une valorisation agricole ou forestière n'est pas possible.**

#### RECOMMANDATION

Encourager la couverture des bâtiments agricoles, commerciaux et industriels existants ou en projets par des panneaux solaires thermiques et ou photovoltaïques. Il est recommandé de prévoir des toitures pouvant supporter l'installation ultérieure de panneaux solaires.

**Permettre le développement de l'éolien**

Éléments de définition (source : Schéma Régional Eolien - SRE) :

Le grand éolien correspond aux aérogénérateurs d'une hauteur de mat supérieure à 50 m

Le petit éolien comporte les aérogénérateurs d'une hauteur de mat inférieure à 50 m, il inclut également l'éolien de proximité correspondant aux installations de taille inférieure à 12 m.



Pays du Mans  
En orange : Zones favorables à l'implantation d'éoliennes d'après les éléments du schéma régional éolien

#### RECOMMANDATION

**Permettre le développement du grand éolien dans les zones favorables identifiées dans le schéma régional éolien.**

Conformément au schéma régional éolien, si le petit éolien pourra naturellement se développer dans les zones favorables du SRE, il pourra également s'envisager dans des secteurs qui ne seraient le cas échéant pas compris dans ces zones (par exemple, certaines zones d'activités), sous réserve de la prise en compte des contraintes techniques et des enjeux environnementaux et de voisinage (bruits,...).

<sup>10</sup> Cette étude est obligatoire pour les constructions de plus de 1000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (article R.111-22 du code de la construction et de l'habitat). Par ailleurs, l'article L.128-4 du Code de l'Urbanisme précise que toute action ou opération d'aménagement telle que définie à l'article L. 300-1 et faisant l'objet d'une étude d'impact doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération.

### Soutenir le développement d'une filière bois sarthoise

#### RECOMMANDATION

**Le projet s'oriente vers le développement d'une filière bois intégrant le bois d'œuvre, le bois industriel et le bois énergie.**

**Dans cette perspective, les réseaux énergétiques approvisionnés en bois local pourront être privilégiés sous réserve d'une étude de gisement.**

Le Plan Climat Energie Territorial du Pays du Mans précisera des actions à établir pour soutenir le développement de cette filière.

### Déchets : Valoriser de manière efficace la matière et développer la valorisation énergétique

Afin de valoriser au maximum la part restante des déchets à traiter, le SCoT du Pays du Mans encourage le développement des projets de valorisation des déchets adaptés aux contextes et aux gisements locaux.

#### RECOMMANDATION

**Le SCoT recommande de rechercher une valorisation énergétique des déchets, mais en dernier recours, après avoir respecté la hiérarchie « prévention – optimisation – valorisation ».**

Les programmes locaux de prévention des déchets préciseront les actions à mettre en œuvre pour répondre à cette recommandation.

### Permettre le développement de projets de méthanisation

#### RECOMMANDATION

**Le SCoT incite le développement de projets de méthanisation mais suggère :**

- d'éviter le développement de cultures énergétiques pour approvisionner les unités de méthanisation, il s'agit de limiter les impacts sur l'activité agricole productrice de biens alimentaires.
- de privilégier les ressources locales en appliquant une approche de prévention, optimisation puis valorisation,
- de favoriser une utilisation locale du digestat.

Le Plan Climat Energie Territorial du Pays du Mans précisera des actions à établir pour permettre le développement de projets de méthanisation.

#### **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.

#### **Tendre vers une adaptation des projets d'aménagements et des constructions au changement climatique**

Les modèles des simulations climatiques montrent une augmentation de 2°C des températures à l'horizon 2030. Cette augmentation est démontrée par :

- L'accroissement des températures minimales et maximales ;
- La tendance à la diminution du nombre de jours à températures négatives ;
- La tendance à l'augmentation du nombre de jours de vagues de chaleur ;
- L'augmentation du nombre de jours anormalement chauds.

#### **RECOMMANDATION**

Le SCoT recommande une adaptation des projets d'aménagements et des constructions au changement climatique par :

- la promotion de l'architecture bioclimatique,
- le développement de la nature en ville et la végétalisation des espaces publics, des toitures,...
- l'intégration et le traitement de l'eau dans les espaces urbains pour limiter les îlots de chaleur.

Le Plan Climat Energie Territorial du Pays du Mans précisera des actions à établir pour favoriser une adaptation des projets au changement climatique.

#### **Atténuer la vulnérabilité du territoire aux risques majeurs**

##### **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 :

- 27 communes sont concernées par le risque inondation (dont 17 disposent d'un PPRNI).
- 5 communes sont classées en Territoire à Risque important d'Inondation (arrêté préfectoral du 26 novembre 2012), dans le cadre de la mise en œuvre de la Directive inondation. Ce TRI, identifié sur la base de la population et de l'emploi présents à l'intérieur des zones potentiellement inondables, concerne les communes d'Allonnes, Arnage, Coulaines, Le Mans et Saint Pavace.

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.

### PRESCRIPTION

Les documents d'urbanisme locaux devront :

- prendre en compte les dispositions des Plans de Prévention du Risque Inondation et des atlas des zones inondables ;
- inventorier les zones d'expansion de crues et les préserver de l'urbanisation ;
- identifier les zones humides (inventaire) ;
- mettre en place des mesures pour limiter l'imperméabilisation des sols et gérer les eaux pluviales dans les projets d'aménagement ;
- favoriser la préservation des éléments de paysage (haies, ripisylve, boisements,...) contribuant à la diminution du ruissellement.

Une information sur le risque inondation devra être effectuée auprès de la population.

### RECOMMANDATION

Le SCoT recommande aux collectivités concernées par le risque inondation de :

- veiller à réduire la vulnérabilité du bâti en zone inondable,
- entretenir le lit majeur des cours d'eau,
- identifier les secteurs exposés aux risques de ruissellement suite à des évènements pluvieux importants.

### **Anticiper le risque de feu de forêt :**

Le sud du Pays du Mans étant boisé, ce territoire apparaît comme particulièrement sensible au risque de feu de forêt. Ce risque peut être accentué par des phénomènes climatiques extrêmes comme la sécheresse.

### PRESCRIPTION

Les documents d'urbanisme des communes concernées devront prendre en compte le risque incendie de forêt.

### RECOMMANDATION

Le SCoT recommande aux collectivités concernées par le risque incendie de forêt de :

- favoriser une gestion durable de la forêt passant notamment par la promotion d'une filière bois sarthoise,
- maîtriser l'urbanisation en frange forestière,
- établir une information préventive auprès de la population,
- permettre l'accessibilité des espaces boisés pour faciliter l'intervention des secours.

**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.

**PRESCRIPTION**

Les documents d'urbanisme locaux devront informer des contraintes liées au risque de mouvement de terrain (retrait et gonflement des argiles, cavités souterraines) et prendre en compte la cartographie nationale des risques sismiques.

**5 – MAITRISER LES RISQUES ET NUISANCES**

**5.1 Favoriser une bonne qualité de l'air**

Le SCoT contribue directement à l'amélioration de la qualité de l'air du territoire par sa politique d'articulation des transports collectifs avec le développement urbain. La complémentarité entre le SCoT et le Plan Climat Energie Territorial du Pays du Mans permettra de mettre en œuvre des orientations favorisant une bonne qualité de l'air.

**5.2 Réduire les nuisances pour la population**

**Protéger la population des nuisances sonores**

**PRESCRIPTION**

Prendre en compte dans les Plans Locaux d'Urbanisme les outils de connaissance liés au bruit lorsqu'ils existent sur le territoire concerné (classement sonore, cartes de bruit, Plan de Prévention du Bruit et de l'Environnement...).

**RECOMMANDATION**

Rechercher la réduction des nuisances sonores dans les projets d'aménagement et d'infrastructures.  
Développer des outils de connaissance et des mesures de suivi (cartes du bruit, mesures, etc).

**Diminuer la pollution lumineuse**

**RECOMMANDATION**

Favoriser les systèmes d'éclairage publics plus économes en énergie en veillant à limiter la pollution lumineuse.

### 5.3 Prévenir et protéger la population et les biens contre les risques

#### 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 Plans de Prévention des Risques Technologiques (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.

#### PRESCRIPTION

##### **Risque industriel et technologique**

Les documents d'urbanisme doivent prendre en compte les Plans de Prévention des Risques Technologiques.

Lorsqu'elles génèrent un risque industriel important, les activités nouvelles doivent veiller à limiter l'exposition des populations à ce risque (localisation, mesures de limitation du risque à la source).

La maîtrise de l'urbanisation autour des sites présentant un risque majeur pour la population sera recherchée.

Communiquer et informer la population sur les risques naturels et technologiques couvrants le territoire.

##### **Transport de matières dangereuses**

Les documents d'urbanisme doivent tenir compte de l'impact des infrastructures de transport de matière dangereuses lors de l'élaboration de leurs projets.

**Les orientations suivantes sont traitées dans la partie sur la vulnérabilité du territoire au changement climatique :**

**Atténuer les risques liés aux inondations,**

**Anticiper le risque de feu de forêt,**

**Prévenir le risque de mouvement de terrain.**

# AXE 4

ORGANISER UN  
DÉVELOPPEMENT  
URBAIN RAISONNÉ  
ET ÉQUILIBRÉ



**AXE 4 – ORGANISER UN DEVELOPPEMENT URBAIN  
RAISONNÉ ET EQUILIBRÉ**
**1 – PRODUIRE UNE OFFRE ADAPTEE DE LOGEMENTS A L’HORIZON 2030**
**1.1 Produire 28 000 logements nouveaux répartis en fonction de l’armature urbaine**

Le territoire doit produire de nouveaux logements pour atteindre environ 285 000 habitants à l’horizon 2030 et tenir compte des besoins issus du desserrement des ménages (dont le vieillissement de la population).

Pour la période 2013 / 2030, le besoin est estimé à environ 28 000 logements nouveaux, soit un rythme de production de plus de 1 500 logements par an.

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

**Répartition de la production de logements en fonction de l’armature urbaine :**

Armature urbaine 2013/2030	% de la production	Production totale sur période 2013/2030 (recommandation)	Production moyenne de logements par an (recommandation)
Pôle Urbain	75,5	20 880	1 160
Pôle d’Equilibre	5,5	1 566	87
Pôles Intermédiaires	11	3 042	169
Pôles de Proximité	8	2 142	119
<b>Total SCoT Pays du Mans</b>	<b>100</b>	<b>27 630</b>	<b>1 535</b>

**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 des communes dont les habitants sont majoritairement des propriétaires de maisons individuelles.

Le SCoT prévoit une diversification du parc de logements par l’intermédiaire des trois orientations suivantes :

- ***Diversifier les types de logements,***
- ***Produire des logements aidés,***
- ***Répondre aux besoins des populations spécifiques.***

**Diversifier les types de logements :**

Il s'agit de diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins des différents types de ménages dans leur parcours résidentiel et permettre une plus grande mixité sociale.

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 :

- le logement individuel dense (parcelle  $\leq 400 \text{ m}^2$ ),
- le logement intermédiaire,
- le logement collectif.

**Définition du logement individuel dense :**

- Terrain inférieur ou égal à  $400 \text{ m}^2$



**Définition du logement intermédiaire :**

- Alternative entre la maison et l'immeuble collectif,
- Accès aux logements individualisé (pas d'espaces communs).



**Définition du logement collectif :**

- A partir de 2 logements avec accès commun,
- Localisation à proximité des centralités.



**PRESCRIPTION**

**Pôle urbain : minimum de 40 à 70 % de logements économes en espace.**

**Pôles d'équilibre et Pôles intermédiaires : minimum de 30 % de logements économes en espace.**

**Pôles de proximité : minimum de 20 % de logements économes en espace.**

La mise en œuvre de cette prescription se fera dans :

- les Orientations d'Aménagement et de Programmation des PLU (% s'appliquant à la production totale de logements de l'ensemble des OAP)
- les permis d'aménager pour les opérations de + 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher,
- les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC).

### **Produire des logements aidés :**

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

#### **1 - Le parc locatif social, il comprend :**

- Le parc des organismes HLM, appartenant aux organismes HLM,
- Le parc privé conventionné (en neuf : PLS, dans l'ancien : parc conventionné de l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat (ANAH)).

#### **2 - Le secteur de l'accession sociale :**

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

Il est déterminé 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.

### **PRESCRIPTION**

***Le SCoT définit un pourcentage de logements aidés sur l'ensemble de la production de logements communale de 2013 à 2030***

***Pôle urbain : minimum de 20\* % de logements aidés,***

*\*pour Allonnes et Coulaines pas d'objectifs chiffrés mais volonté de favoriser le développement d'une offre dans les quartiers sous dotés.*

***Pôle d'équilibre : minimum de 20 % de logements aidés,***

***Pôle intermédiaire : minimum de 15 % de logements aidés,***

***Pôles de proximité : entre 0 et 10 % de logements aidés (détail par commune).***

*Communes soumises à l'article 55 de la loi SRU : minimum de 20 à 30 % de logements aidés.*

***Cet objectif s'examinera en fonction des possibilités de financement du logement aidé.***

***Possibilité de dérogation si pas de financement.***

La mise en œuvre de cette prescription se fera dans :

- les Orientations d'Aménagement et de Programmation des PLU (% s'appliquant à la production totale de logements de l'ensemble des OAP)
- les permis d'aménager pour les opérations de + 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher,
- les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC).

Les objectifs minimum de logements aidés et de logements économes en espace se déclinent en fonction de l'armature urbaine de la manière suivante :

Pôle Urbain	<b>PRESCRIPTION</b>			
	<i>Objectif minimum logements économes en espace 2013 / 2030</i>	Nombre minimum de logements économes en espace à réaliser à l'horizon 2030	<i>Objectif minimum logements aidés 2013 / 2030 (en fonction des financements)</i>	Nombre minimum de logements aidés à réaliser à l'horizon 2030
<b>Le Mans</b>	<b>70 %</b>	<b>10080</b>	<b>20 %</b>	<b>2880</b>
Allonnes	60 %	648	Objectif qualitatif	
Coulaines	50 %	270	Objectif qualitatif	
Changé	50 %	270	30 %	162
Arnage	50 %	270	30 %	162
Mulsanne	50 %	270	30 %	162
Yvré l'Evêque	50 %	270	30 %	162
Sargé-lès-Le Mans	50 %	270	30 %	162
Raudin	50 %	270	20 %	108
Moncé-en-Belin	40 %	144	20 %	72
La Chapelle St Aubin	40 %	144	20 %	72
Rouillon	40 %	144	20 %	72
La Milesse	40 %	108	20 %	54
Saint Saturnin	40 %	108	20 %	54
<b>Pôle Urbain</b>	<b>Entre 40 et 70 %</b>	<b>13 266</b>	<b>Entre 20 et 30%</b>	<b>4122</b>

Pôles d'Equilibre	<b>PRESCRIPTION</b>				
	<i>Objectif minimum logements économes en espace 2013 / 2030</i>	Nombre minimum de logements économes en espace à réaliser à l'horizon 2030	<i>Objectif minimum logements aidés 2013 / 2030 (en fonction des financements)</i>	Nombre minimum de logements aidés à réaliser à l'horizon 2030	
1   <b>Parigné l'Evêque</b>	30 %	162	20 %	108	
2   <b>Ecommoy</b>	30 %	162	20 %	108	
3	<b>Ste Jamme/Sarthe</b>	30 %	81	20 %	54
	<b>Montbizot</b>	30 %	65	20 %	43
<b>Pôles d'Equilibre</b>	<b>30 %</b>	<b>470</b>	<b>20 %</b>	<b>313</b>	

Pôles Intermédiaires		PRESCRIPTION			
		Objectif minimum logements économes en espace 2013 / 2030	Nombre minimum de logements économes en espace à réaliser à l'horizon 2030	Objectif minimum logements aidés 2013 / 2030 (en fonction des financements)	Nombre minimum de logements aidés à réaliser à l'horizon 2030
1	<i>Laigné-en-Belin</i>	30 %	81	15 %	40
	<i>St Gervais-en-Belin</i>	30 %	65	15 %	33
	<i>Teloché</i>	30 %	81	15 %	40
2	<i>Champagné (soumise Loi SRU)</i>	30 %	108	20 %	72
3	<i>La Bazoge</i>	30 %	108	15 %	54
4	<i>Souillé</i>	30 %	43	15 %	22
	<i>La Guierche</i>	30 %	59	15 %	30
	<i>Joué l'Abbé</i>	30 %	59	15 %	30
5	<i>Trangé</i>	30 %	108	15 %	54
	<i>Chaufour Notre Dame</i>	30 %	54	15 %	27
6	<i>St Georges-du-Bois</i>	30 %	81	15 %	40
7	<i>Ballon</i>	30 %	32	15 %	16
	<i>St Mars-sous-Ballon</i>	30 %	32	15 %	16
<b>Pôles intermédiaires</b>		<b>30 %</b>	<b>911</b>	<b>15 à 20 %</b>	<b>474</b>

Pôles de Proximité		PRESCRIPTION			
		Objectif minimum logements économes en espace 2013 / 2030	Nombre minimum de logements économes en espace à réaliser à l'horizon 2030	Objectif minimum logements aidés 2013 / 2030 (en fonction des financements)	Nombre minimum de logements aidés à réaliser à l'horizon 2030
Neuville-sur-Sarthe		20 %	50	10 %	25
St Pavace		20 %	36	10 %	18
Pruillé-le-Chétif		20 %	36	10 %	18
Brette-les-Pins		20 %	32	10 %	16
St Mars d'Outille		20 %	32	10 %	16
Aigné		20 %	29	10 %	14
Marigné-Laille		20 %	25	Recommandé	-
St Jean d'Assé		20 %	25	Recommandé	-
Challes		20 %	25	Recommandé	-
Souigné-sous-Ballon		20 %	25	Recommandé	-
St Ouen-en-Belin		20 %	25	Recommandé	-
Fay		20 %	25	Recommandé	-
St Biez-en-Belin		20 %	25	Recommandé	-
Courseboeufs		20 %	18	Recommandé	-
Teillé		20 %	18	Recommandé	-
<b>Pôles de proximité</b>		<b>20 %</b>	<b>426</b>		<b>107</b>

**Répondre aux besoins des populations spécifiques**

Le projet de SCoT doit également prendre en compte certaines catégories de publics qui présentent des fragilités ou des difficultés d'accès et/ou de maintien dans le logement : les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes défavorisées, les jeunes et les gens du voyage.

- ***Développer une offre adaptée pour les personnes âgées et handicapées :***

**RECOMMANDATION**

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

- 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, 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).

Ce développement pourra s'inscrire en cohérence avec les schémas départementaux et régionaux existants ou en révision (schémas départementaux en faveur des personnes âgées et handicapées, schéma unique départemental d'organisation sociale et médico-sociale, schémas régionaux s'inscrivant dans le Projet Régional de Santé...).

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

**RECOMMANDATION**

En réponse à l'enjeu de maintien des jeunes sur le territoire, le SCoT recommande de :

- Diversifier les types de logements, en proposant notamment des petits logements financièrement accessibles et à proximité des services, notamment hors ville du Mans.
- 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 SCoT du Pays du Mans intègre les besoins des Gens du Voyage sous deux angles principaux :

- l'accueil en lien avec le schéma départemental d'accueil des gens du voyage ;
- l'habitat adapté.

**Poursuivre l'accueil des gens du voyage**

**PRESCRIPTION**

**Les orientations du Schéma Départemental des Gens du voyage devront être prises en compte dans les documents d'urbanisme.**

**RECOMMANDATION**

Considérant les difficultés de l'aire de grands passages du Mans dite « aire Porsche », lors d'événements liés au circuit des 24H, la réalisation d'une aire de grands passages complémentaire sur l'agglomération mancelle serait à envisager.

## **Prendre en compte l'habitat-caravane dans les documents d'urbanisme**

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.

Les différentes formes d'habitat-caravane sont décrites ci-dessous :

### **1- Terrain familial :**

Habitat privé en pleine propriété des gens du voyage, où une ou plusieurs caravanes sont installées avec ou sans construction annexe.

### **1bis- Terrain familial locatif :**

Terrain équipé d'un bloc sanitaire (1 douche, 2 WC et un bloc à laver) loué à une famille comprenant jusqu'à 6 emplacements. Les terrains familiaux locatifs sont créés et gérés par un organisme public.

### **2- Habitat adapté :**

Logement locatif social adapté (PLAI) avec intégration de la caravane (WC ouvrant à la fois sur l'intérieur et l'extérieur, auvent pour abriter les caravanes).

## **PRESCRIPTION**

**Intégrer dans le PLU la possibilité d'implantation d'habitat caravane** (outil : déclaration préalable pour l'installation de caravane de plus de 3 mois, article L. 444-1<sup>11</sup> et R421-23<sup>12</sup> du Code de l'urbanisme).

## **RECOMMANDATIONS**

**Réaliser un état des lieux et une analyse du besoin en habitat des gens du voyage dans le cadre des diagnostics des documents d'urbanisme.**

**Etablir des règles communes à intégrer dans les documents d'urbanisme pour les terrains familiaux :**

### **Sur la localisation des espaces destinés à ce type d'habitat :**

- Seulement en zone constructible sous conditions ;
- Sans mitage des espaces agricoles ;
- Dans un objectif de limitation de la consommation d'espace.

### **Sur l'aménagement des parcelles :**

- 6 emplacements caravanes maximum de 75 m<sup>2</sup> chacun ;
- Bâtiment d'une emprise maximum de 50 m<sup>2</sup> ;
- Espaces verts sur au moins 20 % de l'unité foncière ;
- Raccordement à l'eau potable et au réseau électrique obligatoire ;
- Raccordement assainissement collectif ou assainissement à la charge du propriétaire ;
- Nombre de places de stationnement voiture par caravane limité à 1,5 place ;
- Propriétaires soumis aux obligations de fiscalité pour l'enlèvement des ordures ménagères.

**Favoriser le développement de l'habitat adapté pour les gens du voyage,**

*Cette orientation entre dans les pourcentages de logements aidés.*

<sup>11</sup> **L 441-Idu Code de l'Urbanisme** : L'aménagement de terrains bâtis ou non bâtis pour permettre l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs est soumis, selon la capacité d'accueil de ces terrains, à permis d'aménager ou à déclaration préalable. Ces terrains doivent être situés dans des secteurs constructibles.

<sup>12</sup> **R 421-23 du Code de l'Urbanisme** : Doivent être précédés d'une déclaration préalable les travaux, installations et aménagements suivants : j) L'installation d'une résidence mobile visée par l'[article 1er de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000](#) relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, constituant l'habitat permanent des gens du voyage, lorsque cette installation dure plus de trois mois consécutifs.

## 2 – DEFINIR DES REGLES DE CONSOMMATION D'ESPACE POUR LE DEVELOPPEMENT URBAIN ADAPTEES AUX DIFFERENTS CONTEXTES

### 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 la consommation d'espace.

Cet objectif s'applique :

- 1 - lors de l'élaboration ou la révision des PLU. Il permet de chiffrer la surface des zones qui seront ouvertes à l'urbanisation (nombre de logements / densité de log/ha).
- 2 - pour les opérations de + 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

#### PRESCRIPTION

**Les principes de densité sont les suivants :**

**Pôle urbain : de 15 à 35 logements à l'hectare,**

**Pôle d'équilibre : minimum de 15 logements à l'hectare,**

**Pôle intermédiaire : minimum de 15 logements à l'hectare,**

12 log/ha pour les communes :

- ayant des contraintes d'urbanisation (topographie),
- ou une production de logements inférieure à 150 logements à l'horizon 2030.

**Pôles de proximité : 12 logements à l'hectare.**

#### DEFINITION DU CALCUL DE LA DENSITÉ ET DU POTENTIEL A URBANISER

**Les espaces pris en compte sont :**

- Les voiries, les espaces publics et espaces verts de proximité,
- Les réseaux et collecte des eaux pluviales et bassins internes au quartier.

**Les espaces exclus sont :**

- Les espaces réservés à des équipements ou espaces publics à rayonnement inter quartiers et/ou communal et/ou intercommunal (voiries inter quartiers, parcs urbains, grands espaces sportifs, culturels ou de loisirs...).
- Les espaces d'activités économiques sauf bâtiment mixte habitat / commerce / artisanat.
- Les espaces rendus réglementairement inconstructibles (zones humides, loi Barnier, EBC<sup>13</sup>...).
- Les espaces bâtis existants hors opération.
- Les bassins de rétention des eaux pluviales à vocation inter secteur (correspondant à au moins deux opérations de 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher minimum chacune).

**La densité minimale prescrite peut parfois être difficile à respecter pour des projets :**

- situés dans un environnement contraint ;
- comportant des emprises importantes d'espaces publics.

Dans ces cas de figure, une densité inférieure aux objectifs présentés précédemment pourra être acceptée, sous réserve de justification du contexte particulier du projet.

**Méthode de calcul :**

**Production de logements prévue au SCoT (à partir du 01/01/2013)  
/ Objectif SCoT de densité**

<sup>13</sup> EBC : Espace Boisé Classé

## **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 :

- l'habitat,
- les commerces de proximité,
- les équipements, services
- et le développement économique d'intérêt local.

### **PRESCRIPTION**

**Un potentiel maximum de surface à urbaniser destiné à un développement mixte regroupant habitat, commerces de proximité, équipements, services et développement économique d'intérêt local sur la période 2013 / 2030 est défini.**

Ce potentiel servira de référence lors de l'élaboration ou de la révision des PLU.

Pour les communes disposant déjà dans leur document d'urbanisme de réserves foncières à long terme, le surplus de zones AU, ne correspondant pas au potentiel identifié au SCoT, pourra être classé en zone 3AU (zone AU à ouvrir après 2030) ou supprimé. Il s'agit de favoriser une programmation de la construction du logement à moyen et long terme.

Pour la ville du Mans s'ajoute un objectif de 50 % de production de logements en Renouvellement Urbain.

**Le potentiel de développement mixte est décliné en fonction de l'armature urbaine de la manière suivante :**

<b>Armature urbaine</b>	<b>Nombre de logements à réaliser 2013 / 2030 <i>(recommandation)</i></b>	<b>Potentiel AU Mixte 2013/2030 <i>(prescription)</i></b>
Pôle Urbain	20 880	546.2 ha
Pôle d'Équilibre	1 566	104.4 ha
Pôles Intermédiaires	3 042	213.3 ha
Pôles de Proximité	2 142	178.5 ha
<b>Total SCoT Pays du Mans</b>	<b>27 630</b>	<b>1 042.4 ha</b>

Pôle Urbain	<b>RECOMMANDATION</b> <i>(si + de logements + de densité)</i>		<b>PRESCRIPTION OPPOSABLE</b>	
	<b>Objectif production logements 2013 / 2030</b>		<b>Objectif densité minimale</b>	<b>Potentiel AU mixte 2030</b>
	<i>Annuelle</i>	<i>Totale</i>		
<b>Le Mans Métropole</b> <i>(12 communes)*</i>	1110	19 980	15 à 35	495,2 ha
<b>Changé</b>	30	540	20	27 ha
<b>Moncé-en-Belin</b>	20	360	15	24 ha
<b>Pôle Urbain</b>	<b>1 160</b>	<b>20 880</b>	<b>Entre 15 et 35</b>	<b>546,2 ha</b>

	<b>*Déclinaison indicative pour les communes de Le Mans Métropole située dans le pôle urbain</b>			
	<b>Objectif production logements 2013 / 2030</b>		<b>Objectif densité minimale</b>	<b>Potentiel AU mixte 2030</b>
	<i>Annuelle</i>	<i>Totale</i>		
<b>Le Mans</b>	800	14 400	35	206 ha en comptant 50% RU
<b>Allonnes</b>	60	1 080	25	43,2 ha
<b>Coulaines</b>	30	540	20	27 ha
<b>Arnage</b>	30	540	20	27 ha
<b>Mulsanne</b>	30	540	20	27 ha
<b>Yvré l'Evêque</b>	30	540	20	27 ha
<b>Sargé-lès-Le Mans</b>	30	540	20	27 ha
<b>Ruaudin</b>	30	540	20	27 ha
<b>La Chapelle St Aubin</b>	20	360	15	24 ha
<b>Rouillon</b>	20	360	15	24 ha
<b>La Milesse</b>	15	270	15	18 ha
<b>Saint Saturnin</b>	15	270	15	18 ha

Pôles d'équilibre	<b>RECOMMANDATION</b> <i>(si + de logements + de densité)</i>		<b>PRESCRIPTION OPPOSABLE</b>		
	<b>Objectif production logements 2013 / 2030</b>		<b>Objectif densité minimale</b>	<b>Potentiel AU mixte 2030</b>	
	<i>Annuelle</i>	<i>Totale</i>			
1	<b>Parigné l'Evêque</b>	30	540	15	36 ha
2	<b>Ecommoy</b>	30	540	15	36 ha
3	<b>Ste Jamme/Sarthe</b>	15	270	15	18 ha
	<b>Montbizot</b>	12	216	15	14,4 ha
<b>Pôles d'équilibre</b>		<b>87</b>	<b>1 566</b>	<b>15</b>	<b>104,4 ha</b>

Pôles Intermédiaires		RECOMMANDATION (si + de logements + de densité)		PRESCRIPTION OPPOSABLE	
		Objectif production logements 2013 / 2030		Objectif densité minimale	Potentiel AU mixte 2030
		Annuelle	Totale		
1	Laigné-en-Belin	15	270	15	18 ha
	St Gervais-en-Belin	12	216	15	14.4 ha
	Teloché	15	270	15	18 ha
2	Champagné	20	360	15	24 ha
3	La Bazoge	20	360	15	24 ha
4	Souillé	8	144	12	12 ha
	La Guierche	11	198	15	13.2 ha
	Joué l'Abbé	11	198	15	13.2 ha
5	Trangé	20	360	15	24 ha
	Chaufour Notre Dame	10	180	15	12 ha
6	St Georges-du-Bois	15	270	12	22.5 ha
7	Ballon	6	108	12	9 ha
	St Mars	6	108	12	9 ha
<b>Pôles intermédiaires</b>		<b>169</b>	<b>3042</b>	<b>15 ou 12</b>	<b>213.3 ha</b>

Pôles de Proximité		RECOMMANDATION (si + de logements + de densité)		PRESCRIPTION OPPOSABLE	
		Objectif production logements 2013 / 2030		Objectif densité minimale	Potentiel AU mixte 2030
		Annuelle	Totale		
Neuville-sur-Sarthe		14	252	12	21 ha
St Pavace		10	180	12	15 ha
Pruillé-le-Chétif		10	180	12	15 ha
Brette-les-Pins		9	162	12	13.5 ha
St Mars d'Outillé		9	162	12	13.5 ha
Aigné		8	144	12	12 ha
Marigné-Laillé		7	126	12	10.5 ha
St Jean d'Assé		7	126	12	10.5 ha
Challes		7	126	12	10.5 ha
Souigné-sous-Ballon		7	126	12	10.5 ha
St Ouen-en-Belin		7	126	12	10.5 ha
Fay		7	126	12	10.5 ha
St Biez-en-Belin		7	126	12	10.5 ha
Courseboeufs		5	90	12	7.5 ha
Teillé		5	90	12	7.5 ha
<b>Pôles de proximité</b>		<b>119</b>	<b>2142</b>	<b>12</b>	<b>178.5 ha</b>

### **2.3 Favoriser le renouvellement et la densification du tissu urbain**

Le renforcement du renouvellement urbain a pour objectifs de :

- limiter la consommation d'espace,
- densifier les quartiers proches des services,
- améliorer l'habitat existant,
- diminuer la vacance du parc de logements.

**Une urbanisation des dents creuses<sup>14</sup> en priorité :**

#### **PRESCRIPTION**

**Favoriser le renouvellement urbain par l'urbanisation des dents creuses et des friches urbaines existantes (réalisation d'une étude dans le cadre des PLU sur le potentiel de renouvellement urbain).**

**Proscrire les règles de faible densité dans les règlements de PLU pour les zones U.**

**Produire au moins 50 % de la production de logements de la ville du Mans en renouvellement urbain.**

Pour mettre en application cette prescription, le SCoT recommande l'utilisation d'outils par les territoires.

#### **RECOMMANDATION / OUTILS**

Majoration de la taxe foncière pour les terrains non bâti en zone U...

Utilisation du droit de préemption pour mettre en œuvre un projet de renouvellement urbain,

Définition d'Orientations d'Aménagement et de Programmation pour des secteurs en zone U.

**L'amélioration du parc de logements existants :**

Le SCoT incite à l'amélioration du parc de logements existants. Les objectifs sont les suivants :

- Agir sur le parc de logements vacants,
- Lutter contre le logement indigne,
- Réhabiliter les quartiers anciens,
- Améliorer les performances énergétiques des bâtiments.

#### **PRESCRIPTION**

**Etablir une analyse de la vacance du parc de logements dans le cadre des PLU afin d'étudier les possibilités de remettre des logements vacants sur le marché.**

**Favoriser l'évolution du bâti existant dans les règlements de PLU afin de faciliter la réhabilitation et l'adaptation des logements.**

Pour mettre en application cette prescription, le SCoT recommande l'utilisation d'outils par les territoires

#### **RECOMMANDATION / OUTILS**

Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat (OPAH),

Taxation des logements vacants de + 5 ans (Taxe d'Habitation sur les Logements Vacants – THLV),

Majoration de la taxe foncière pour les terrains non bâti en zone U ...

<sup>14</sup> *Dent creuse : espace, situé dans le tissu urbain, non construit entouré de parcelles bâties.*

**2.4 Encadrer les conditions de développement de l'habitat diffus**

Une partie du territoire du Pays du Mans est caractérisée par un mitage des espaces agricoles lié au développement de zones d'habitat diffus.

Le SCoT s'oriente vers la limitation du développement de l'habitat diffus. Les objectifs sont les suivants :

- maîtriser la consommation d'espaces naturels et agricoles,
- limiter le mitage des espaces agricoles,
- diminuer les coûts pour les collectivités en termes de raccordement de réseaux (assainissement, électricité, eau potable, haut débit...), de desserte par les transports.
- éviter les problèmes de sécurité le long des voies de circulation.

**PRESCRIPTION**

**Interdire le développement de nouvelles zones d'habitat diffus sauf extension du bâti existant.**

**Permettre la densification des hameaux\* existants dans le respect des conditions suivantes :**

- limiter les constructions à l'intérieur de l'enveloppe urbaine du hameau,
- combler une dent creuse (40 m maximum entre 2 terrains construits),
- ne pas porter atteinte à l'activité économique agricole et forestière,
- ne pas poser de problème d'accessibilité et de sécurité,
- ne pas impacter la sauvegarde des espaces naturels et ou zones humides.

*\* Définition du hameau : En discontinuité du tissu urbain existant d'un village ou d'une agglomération principale, il s'agit de parties du territoire **regroupant au moins dix constructions à usage d'habitation.***

**Interdire les règles imposant une surface minimale de parcelle.**



Construction pas permise hors enveloppe urbaine du hameau et distance > 40 m entre 2 terrains construits.

Construction hors enveloppe urbaine.

Constructions permises respectant les règles.

Enveloppe urbaine du hameau.



Pas de développement possible : hameau de moins de 10 maisons.

### 3 – ARTICULER LES IMPLANTATIONS D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES AVEC L'ARMATURE URBAINE DU SCoT

Le SCoT définit une armature multipolaire qui sert de référence au maillage cohérent d'équipements et de services sur le territoire. Il met en avant des objectifs :

- d'implantation,
- d'accessibilité,
- et de mutualisation.

#### PRESCRIPTION

Privilégier l'implantation des équipements structurants sur les pôles (urbain, d'équilibre et intermédiaires) en veillant dans la mesure du possible à leur bonne accessibilité notamment en transport en commun.

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

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

#### RECOMMANDATION

La recherche de mutualisation d'équipements à l'échelle communautaire sera 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.

## 4 – FAVORISER UNE MOBILITE DURABLE COMME ALTERNATIVE A L'AUTOMOBILE

Le développement d'une mobilité durable est un élément fondamental du 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'objectif principal réside dans la définition d'une offre 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 au réseau de transport régional.

#### Principes :

- Liaison routière de transport collectif performante entre pôles d'équilibre / intermédiaires et pôle urbain,
- Desserte des pôles d'habitat et d'emplois,
- Arrêts associés à des parkings relais permettant le rabattement des pôles de proximité.

#### PRESCRIPTION

**Organiser une desserte en transport collectif performante (lignes express) entre les polarités périurbaines (pôles d'équilibre et intermédiaires) et le pôle urbain.**

#### **Etablir une programmation dans la réalisation des lignes express**

*Les pôles d'équilibre et pôles intermédiaires non desservis par le réseau de transport régional sont définis comme prioritaires.*

#### RECOMMANDATION

#### **Valoriser le tissu urbain autour des arrêts créés :**

- Aménager des aires de stationnement (parc relais, covoiturage) comprenant également du stationnement vélos à proximité de l'arrêt créé si le tissu urbain existant le permet.
- Renforcer l'accessibilité des arrêts par des liaisons douces (cheminement piéton et réseau cyclable) avec les quartiers environnants (existants ou futurs).
- Permettre l'accessibilité des arrêts aux personnes à mobilité réduite.
- Faciliter l'information de l'utilisateur sur le réseau de transport et le signalement des arrêts.

**La poursuite de l'évolution du réseau de transport urbain**

Le développement du réseau de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) de Le Mans Métropole contribue fortement depuis la réalisation de la première ligne tramway fin 2007 au développement durable du territoire. Le 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 s'oriente vers une poursuite du développement du réseau de transport sur le pôle urbain. 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.**

**PRESCRIPTION**

**Augmenter la part modale des transports en commun par la poursuite d'une politique de mise en place de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) avec :**

- la deuxième ligne de Tramway entre la Préfecture et Bellevue.
- une Ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre la Gare du Mans et Allonnes.
- et la redéfinition du réseau de bus en fonction du développement du TCSP (hiérarchisation du réseau).

**Articuler le développement urbain avec l'offre de transport :**

- Poursuivre la densification du tissu urbain le long du réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP).
- Améliorer la desserte en transport en commun dans les Zones d'Aménagement Commercial et les secteurs économiques d'intérêt majeur.
- Prévoir les aménagements nécessaires à la circulation des transports en commun dans les nouveaux quartiers denses ou les zones en réhabilitation et principaux parcs d'activités.

**Réviser le Plan de Déplacements Urbains :**

La mise en œuvre du schéma départemental de coopération intercommunale a élargi le périmètre de Le Mans Métropole qui est passé de 9 à 14 communes. Le Périmètre de Transport Urbain est également étendu. **Il est alors nécessaire d'établir une révision du Plan de Déplacements Urbains.**

**Poursuivre l'intermodalité avec notamment les transports collectifs périurbains en développement (lignes express périurbaines, TIS, réseau de transport régional...)**

**RECOMMANDATION**

Analyser la faisabilité de l'extension du réseau de TCSP à l'horizon 2030 sur les secteurs denses en matière d'habitat, d'activités économiques et de grands équipements de la Communauté Urbaine - Le Mans Métropole.

### **La coordination des différentes offres de transports collectifs du territoire**

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

Le 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) 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.

#### **PRESCRIPTION**

**Mettre en place une structure de coordination entre les Autorités Organisatrices de Transports (AOT).**

**Faciliter les relations et la concertation entre AOT et Collectivités.**

**Favoriser la complémentarité et l'interconnexion entre les différentes offres.**

**Mutualiser les moyens entre les différentes AOT pour la mise en place du réseau.**

#### **RECOMMANDATION**

**Mettre en place une démarche « interSCoT » sur les transports collectifs** : L'enjeu de la mobilité dépasse le périmètre du Pays du Mans. Aussi la démarche InterSCoT semble adaptée pour faciliter les échanges avec les territoires voisins sur ces questions de mobilité.

**Elaborer un schéma de déplacements à l'échelle du Pays du Mans ou de l'aire urbaine du Mans** : ce schéma pourra s'établir en coordination avec les différentes Autorités Organisatrices de Transports, les collectivités et les principales entreprises du territoire notamment par l'intermédiaire du Conseil de Développement.

**Améliorer l'information des usagers et notamment des salariés sur les réseaux existants du territoire.**

**Aller vers la mise en place d'une billettique unique.**

**Encourager la réalisation de Plans de Déplacements Entreprises et d'Administration (PDE, PDA).**

**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 du réseau de transport régional, afin :**

- d'améliorer les services existants sur les dessertes périurbaines du réseau de transport régional (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.

**PRESCRIPTION**

**Améliorer la qualité de la desserte ferroviaire périurbaine (fréquence, amplitude horaire) :**

- en améliorant les fréquences des transports régionaux par cadencement horaire, notamment pour les actifs,
- en renforçant la desserte des gares ou haltes périurbaines en marge du pôle urbain et plus particulièrement pour les pôles d'équilibre : Ste Jamme-sur-Sarthe / Montbizot et Ecommoy ; et les pôles intermédiaires : Champagné, Souillé / La Guierche / Joué l'Abbé et Laigné / Saint Gervais / Teloché.

**Identifier et créer de nouvelles haltes ou gare sur les infrastructures existantes à proximité de pôles générateurs de trafic :**

Les nouveaux arrêts envisagés sont les suivants :

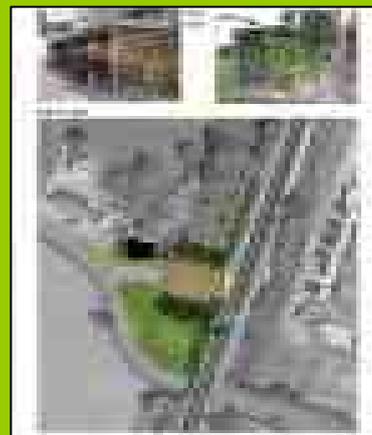
- Moncé-en-Belin (Centre), sur l'axe Le Mans – Château-du-Loir – Tours,
- Le Centre Hospitalier Régional du Mans, sur les axes Le Mans – Laval et Alençon.

**Etudier la possibilité de nouvelles haltes notamment sur la zone commerciale nord à Saint Saturnin, sur l'axe Le Mans – Alençon.**

**RECOMMANDATION**

**Aménager les haltes et gares comme de véritables pôles d'échanges :**

- en favorisant l'intermodalité et le rabattement (marche, vélo, voiture, transports publics...),
- en aménageant des aires de stationnement (parc relais) optimisées, comprenant également du stationnement vélos,
- en renforçant l'accessibilité des gares par des liaisons douces (cheminement piéton et réseau cyclable) avec les quartiers environnants (existants ou futurs),
- en rendant accessibles les haltes et gares aux personnes à mobilité réduite,
- en identifiant les pôles d'échanges par une signalétique claire et adaptée,
- en permettant le développement de services et commerces.



Etude Exploratoire CAUE/PDM  
2007 – Neuville-sur-Sarthe

#### 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.

##### La réutilisation des délaissés ferroviaires autour des haltes et gares

Le 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.

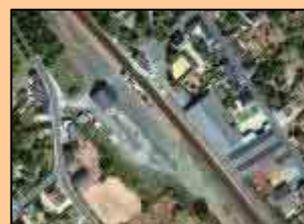
#### PRESCRIPTION

##### **Améliorer la gestion des délaissés ferroviaires :**

Faciliter l'acquisition par les collectivités du foncier appartenant à la SNCF ou à RFF tout en préservant le développement futur du trafic ferroviaire et la création de nouvelles haltes.

##### **Valoriser le potentiel de développement lié aux délaissés ferroviaires :**

Le foncier lié aux délaissés ferroviaires est à valoriser comme véritable potentiel de développement pour le territoire notamment pour de l'habitat, ou du développement économique. Ce potentiel foncier devra être analysé dans le cadre des Plans Locaux d'Urbanisme des territoires concernés par une halte ou gare ferroviaire.



Gare Ecommoy – Google Maps

##### **Favoriser l'émergence d'un port sec sur le site de la gare de triage du Mans**

L'axe ferroviaire Caen/Rouen – Le Mans – Tours est à moderniser pour le transport de marchandises comme corridor de desserte nord-sud entre les ports du Havre et de Rouen vers le sud de la France et de l'Europe en contournant l'Île de France. Dans ce cadre, le développement d'un port sec est une véritable opportunité de développement pour le territoire permettant de valoriser le foncier et les infrastructures liés au site de la gare de triage.

##### 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.**

#### PRESCRIPTION

**Permettre un développement multifonctionnel autour des haltes ou gares ferroviaires pour valoriser leur fonction de pôle d'échanges.**

**Prioriser le développement de secteurs situés à proximité des haltes ou gare en tissu urbain :** Les communes concernées par une halte ou gare ferroviaire en activité ou à créer, devront favoriser un développement à proximité des haltes ferroviaires quand elles sont situées dans le tissu urbain.

**Favoriser l'émergence de formes urbaines économes en espace à proximité des principaux pôles d'échanges.**

#### RECOMMANDATION

**Inciter à la réalisation d'études urbaines sur les secteurs notamment en renouvellement urbain à proximité des haltes ou gares ferroviaires.** Il s'agira d'étudier le potentiel de densification de ces secteurs.

### **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 :

#### **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).

#### **PRESCRIPTION**

**Promouvoir et développer les déplacements piétons par l'aménagement d'espaces publics confortables et sécurisés (partage de voirie, zone 30...) dans les centralités et les nouvelles opérations d'aménagement (habitat ou activité).**

**Poursuivre progressivement la réalisation du « boulevard et des avenues natures », afin de favoriser l'interconnexion entre les polarités du SCoT, Le « Boulevard Nature » est un grand projet, dédié aux modes de déplacement doux, composé de voies vertes, permettant de faire le tour de l'agglomération mancelle. Ce boulevard aura pour vocation de relier entre eux les principaux pôles attractifs à caractère naturel, touristique, patrimonial ainsi que les équipements de loisirs ou les zones d'hébergement. En complément, il est prévu de réaliser à l'échelle du Pays du Mans des "Avenues Nature" qui se raccorderont en radiales au futur "Boulevard Nature".**

**Favoriser 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.**

**Renforcer l'accessibilité des arrêts de Transports Collectifs (haltes et gares ferroviaires, haltes routières lignes expresses) et des parkings relais par des liaisons douces (cheminement piéton et réseau cyclable).**

**Poursuivre la réalisation des aménagements du réseau cyclable.**

**Développer le stationnement vélos en interconnexion avec les réseaux de transports collectifs, dans les parcs d'activités existants ou futurs, dans les nouvelles opérations d'aménagement.**

#### **RECOMMANDATION**

**Concevoir les projets de développement urbain en intégrant la notion de temps de trajet à pied ou en vélos au centre-ville ou au centre-bourg ou en relation avec les principaux équipements et non plus uniquement en voiture et d'en tirer les conséquences sur les localisations ou les aménagements à réaliser.**

**Assurer la promotion et l'information sur les services vélos en location.**

**Le développement du covoiturage**

**Le 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.

**PRESCRIPTION**

**Favoriser le développement d'aires de covoiturage aux abords :**

- **des échangeurs autoroutiers :**
  - Le Mans Sud,
  - Le Mans Ouest / Trangé,
  - Le Mans Nord, (réalisé)
  - Le Mans Est / Auvours, (réalisé)
  - Parigné l'Evêque,
  - Ecommoy.
- **des axes routiers structurants du territoire.**

**RECOMMANDATION**

**Encourager la réalisation de Plans de Déplacements Entreprises ou Interentreprises et d'Administrations (PDE, PDIE, PDA).** Cette recommandation passe par un rapprochement avec les entreprises, groupements d'entreprises ainsi que la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mans et de la Sarthe pour définir les conditions techniques et économiques de mise en œuvre.

**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.

**PRESCRIPTION**

**Poursuivre le développement des parkings relais pour inciter à l'utilisation des réseaux de transports collectifs :**

- Transport urbain : 2ème ligne de tramway et ligne Bus à Haut Niveau de Service,
- Lignes express notamment sur les polarités desservies.

**Améliorer la lisibilité des aires de stationnement du centre de l'agglomération mancelle (signalétique, communication...).**

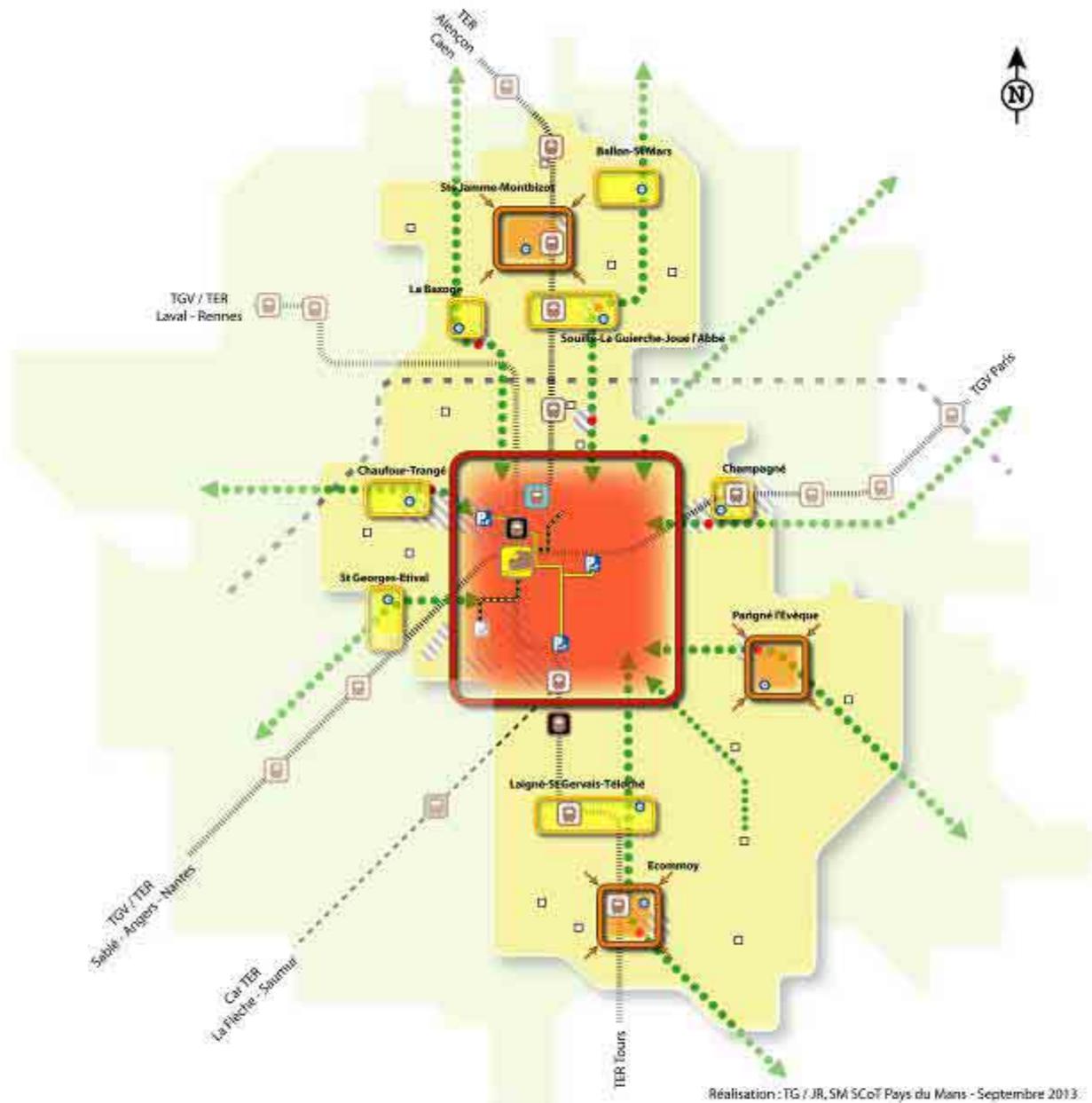
**Définir les conditions de livraisons de marchandises dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine de Le Mans Métropole.**

**Favoriser un aménagement économe en foncier des aires de stationnement :**

- Privilégier des regroupements de parkings dans les zones d'activités et commerciales,
- Favoriser un traitement plus naturel des parkings...

**RECOMMANDATION**

**Permettre le développement du stationnement de voitures électriques avec branchement.**



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 TGV 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
- pôles d'équilibre
- pôles de proximité
- favoriser le covoiturage

**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.

**PRESCRIPTION**

**Amélioration de la traversée des centres bourgs pour conforter la sécurité et les conditions de vie des populations locales :**

- Déviation d'Arnage / Ponthibault (Entre la RD323 et la route du Lude RD307), mentionnée en priorité 2 du schéma routier départemental, pour améliorer la traversée des bourgs d'Arnage et de Moncé-en-Belin ;
- Réflexion sur la traversée des bourgs de Ballon et Saint Mars-sous-Ballon.

**Amélioration de la desserte du pôle d'excellence sportif et de la ZACOM secteur sud :**

- Création d'une liaison entre la RD323 et le carrefour du Frêne,
- Modernisation de la RD92 entre le giratoire de Beauséjour et la zone d'activités du Cormier,
- Aménagement de liaisons à l'est de la route de Tours, entre le boulevard des Hunaudières et la déviation sud-est et à l'ouest de la route de Tours, entre la ZAC du Cormier et Antarès.

**Amélioration de la desserte de la ZACOM secteur nord :**

Traitement des carrefours générateurs de trafics importants Beaugard et Portes de l'Océane en zone nord (RD338), sur Le Mans, La Chapelle Saint Aubin et Saint Saturnin classés en priorité 1et 2 du schéma routier départemental.

**Les réalisations veilleront à :**

- o **minimiser les impacts environnementaux (bruit, pollution, milieux naturels, paysage et biodiversité notamment par rapport à la trame verte et bleue) ;**
- o **prendre en compte les enjeux agricoles (circulation agricole, foncier...).**

L'étalement urbain, hors partie agglomérée, sera proscrit pour renforcer la sécurité des axes secondaires et limiter les accès.

**RECOMMANDATION**

**Pour le réseau routier secondaire :**

La vocation de proximité du réseau pourra être améliorée par la mise en place de systèmes de partage de la voirie favorisant le développement de liaisons douces sécurisées, faisant place notamment à la circulation 2 roues et prenant en compte les transports en commun.

**Dans les espaces urbanisés :**

Le traitement de type boulevard urbain (partage de la voirie, densité) pourra être privilégié pour requalifier les axes routiers passant d'une vocation structurante à un rôle de proximité.

L'usage des emprises existantes et nouvelles pourra être optimisé par une limitation de la largeur en milieu urbain.

**ANNEXE 1 : LISTE DES PRESCRIPTIONS ET RECOMMANDATIONS DU DOO**

AXE 1 – TIRER PARTI D'UN POSITIONNEMENT ET D'UN RAYONNEMENT ATTRACTIFS		
Code	Prescription ou Recommandation	Page
DIMENSION METROPOLITAINE		
P1	<b>Renforcer les coopérations InterSCoT</b>	10
R1	<b>Renforcer les coopérations métropolitaines</b>	10
R2	<b>Favoriser l'émergence d'un pôle métropolitain sarthois</b>	10
R3	<b>Poursuivre le développement d'équipements métropolitains</b>	11
P2	<b>Implanter les équipements métropolitains sur le pôle urbain</b>	11
POSITION STRATEGIQUE		
R4	<b>Valoriser la situation du territoire par rapport à la région parisienne</b>	12
R5	<b>Faire de la candidature du Mans au Patrimoine Mondial de l'UNESCO une opportunité</b>	12
R6	<b>Structurer et organiser l'offre et la communication autour de trois axes identitaires « Culture, Nature, Voiture »</b>	12
R7	<b>Développer et diversifier une offre d'hébergements accessibles et durables</b>	13
P3	<b>Développer le niveau de desserte TGV de la gare du Mans</b>	13
P4	<b>Renforcer la desserte régionale, interrégionale et Intercité</b>	13
P5	<b>Développer le fret ferroviaire par l'émergence d'un « port sec » sur Le Mans</b>	14
R8	<b>Permettre le développement de zones logistiques majeures</b>	14
R9	<b>Etudier la relocalisation du centre routier de la zone nord</b>	14
P6	<b>Achever la mise en cohérence du réseau routier de rocade</b>	14
R10	<b>Engager une réflexion sur un principe de bouclage à long terme de la rocade par l'autoroute</b>	15
R11	<b>Poursuivre la mise à niveau de la liaison routière Le Mans / Orléans</b>	15
AXE 2 - DEVELOPPER UN TERRITOIRE D'OPPORTUNITES ET D'INITIATIVES		
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE		
R12	<b>Affirmer les grands axes de développement du territoire</b>	17
R13	<b>Préciser les objectifs de développement de l'activité agricole</b>	17
R14	<b>Elaborer un diagnostic agricole précis dans les documents d'urbanisme.</b>	18
P7	<b>Privilégier un zonage agricole pour les sites d'exploitation</b>	18
R15	<b>Prendre en compte le développement de l'élevage intensif</b>	18
R16	<b>Mettre en place d'une filière de commercialisation de produits agricoles locaux de qualité</b>	18
R17	<b>Valoriser de nouvelles filières économiques</b>	19
P8	<b>Définir des secteurs économiques d'intérêt majeur (SIM) + carte page 21</b>	20
P9	<b>Déterminer un potentiel foncier pour chaque SIM</b>	23
P10	<b>Définir des secteurs économiques d'équilibre (SEE)</b>	24
R18	<b>Intégrer une stratégie de développement pour les SEE</b>	24
P11	<b>Déterminer un potentiel foncier par EPCI pour les SEE</b>	24
P12	<b>Maîtriser le développement des secteurs économiques d'intérêt local</b>	25
P13 / R19	<b>Fixer des principes généraux d'aménagement pour ZA</b>	25/26
AMENAGEMENT COMMERCIAL		
P14	<b>Etablir une stratégie de développement commercial + Carte orientations du développement commercial</b>	27/28
P15	<b>Pôles commerciaux majeurs et d'agglomération</b>	30
R20	<b>Vocation commerciale des pôles majeurs et d'agglomération</b>	30
P16	<b>Pôles commerciaux relais</b>	31

P17	<b>Pôles de proximité supra-communaux</b>	32
P18	<b>Pôles de proximité locaux</b>	33
P19	<b>Fixer des principes généraux d'aménagement pour zones commerciales</b>	34
P20	<b>Déterminer un potentiel foncier pour le développement commercial</b>	35
R21	<b>Suivre le développement commercial du territoire</b>	35
<b>DOCUMENT D'AMENAGEMENT COMMERCIAL</b>		
Zacom1	<b>Délimitation de la ZACOM sur le Centre de l'agglomération mancelle</b>	37/38
Zacom2	<b>Délimitation de la ZACOM sur Secteur Sud (Le Mans, Ruaudin et Mulsanne)</b>	39/40
Zacom3	<b>Délimitation de la ZACOM sur Secteur Nord (Le Mans, La Chapelle Saint Aubin, Saint Saturnin)</b>	41/42
Zacom4	<b>Délimitation de la ZACOM sur Secteur Est (Yvré l'Evêque, Le Mans)</b>	43/44
Zacom5	<b>Délimitation de la ZACOM sur Secteur Ouest (Allonnes)</b>	45/46
<b>NUMERIQUE</b>		
P21	<b>Poursuivre le développement de la couverture numérique sur l'ensemble du territoire</b>	47
R22	<b>Mettre en place un outil de veille à l'échelle Pays / SCoT</b>	47
<b>AXE 3 - PRESERVER ET VALORISER UN TERRITOIRE RICHE DE RESSOURCES</b>		
<b>AGRICULTURE</b>		
P22	<b>Prendre en compte des limites agricoles + annexe 2</b>	49
R23	<b>Recommander des outils (ZAP, PPEANP)</b>	50
P23	<b>Prendre en compte l'impact du développement urbain sur l'activité agricole</b>	51
R24	<b>Définir des limites de zones urbaines et à urbaniser</b>	51
R25	<b>Mettre en place un observatoire du foncier agricole :</b>	51
P24	<b>Renforcer la concertation avec les acteurs du monde agricole dans les documents d'Urbanisme</b>	51
R26	<b>Recommander des réunions spécifiques avec les acteurs agricoles sur haies, zones humides, liaisons douces...</b>	52
<b>TRAME VERTE ET BLEUE / PATRIMOINE ET PAYSAGES</b>		
R27	<b>Mettre en place un observatoire multipartenarial TVB Faire une analyse environnementale concertée dans les documents d'urbanisme</b>	53
P25	<b>Protection des réservoirs de biodiversité et des vallées structurantes</b>	54
P26	<b>Préservation des noyaux complémentaires</b>	55
P27	<b>Pérennisation de la biodiversité ordinaire</b>	55
R28	<b>Favoriser la Nature en ville et la gestion différenciée des espaces verts</b>	55
P28	<b>Préservation des continuités écologiques structurantes</b>	57
P29	<b>Fonctionnalité des corridors écologiques en milieu naturel ou urbain :</b>	57
P30	<b>Fragmentation de la Trame Verte et Bleue par les infrastructures</b>	58
R29	<b>Recommander la mise en place de dépendances vertes et de passages à faune</b>	59
P31	<b>Prendre en compte des limites d'urbanisation</b>	59
P32	<b>Permettre l'exploitation bois et tourisme vert</b>	60
R30	<b>Valoriser le cadre de vie par le développement de la nature en ville.</b>	60
P33	<b>Carte Trame Verte et Bleue</b>	61
R31	<b>Recommandation générale sur le paysage</b>	62
R32	<b>Protéger le patrimoine historique bâti, industriel et archéologique.</b>	62
P34	<b>Prendre en compte de la qualité des paysages</b>	62
P35	<b>Favoriser l'intégration paysagère des projets d'aménagement</b>	63

LES RESSOURCES DU TERRITOIRE		
R33	<b>Valoriser la ressource bois</b>	63
P36	<b>Prendre en compte la ressource du sous-sol en limitant les impacts environnementaux et paysagers</b>	
R34	<b>Prendre en compte la ressource du sous-sol en limitant les impacts environnementaux et paysagers</b>	63
P37	<b>Assurer durablement un approvisionnement en eau potable de qualité</b>	64
R35	<b>Recommandation gestion eau potable</b>	64
P38	<b>Limiter les surfaces imperméabilisées et gérer les eaux pluviales</b>	64
R36	<b>Recommandation qualité des eaux de surface et souterraines</b>	64
P39	<b>Optimiser la gestion des eaux usées</b>	65
R37	<b>Recommandation gestion des eaux usées</b>	65
R38	<b>Limiter la production de déchets</b>	65
R39	<b>Détourner certains flux de déchets</b>	66
R40	<b>Gérer et valoriser les déchets au plus près du gisement</b>	66
CHANGEMENT CLIMATIQUE		
P40	<b>Construire la démarche énergie / climat du territoire par l'articulation entre le SCoT et le Plan Climat Energie Territorial du Pays du Mans</b>	67
R41	<b>Réduire les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre</b>	68
P41	<b>Favoriser le développement d'énergies renouvelables</b>	69
P42	<b>Favoriser l'implantation de l'énergie solaire</b>	69
R42	<b>Encourager la couverture des bâtiments en panneaux solaires</b>	69
R43	<b>Permettre le développement de l'éolien</b>	69
R44	<b>Soutenir le développement d'une filière bois sarthoise</b>	70
R45	<b>Déchets : Valoriser de manière efficace la matière et développer la valorisation énergétique</b>	70
R46	<b>Permettre le développement de projets de méthanisation</b>	70
R47	<b>Adapter des projets d'aménagements et des constructions au changement climatique</b>	71
P43	<b>Atténuer les risques liés aux inondations</b>	72
R48	<b>Recommandation prise en compte risque inondation</b>	72
P44	<b>Anticiper le risque de feu de forêt</b>	72
R49	<b>Recommandation prise en compte du risque feu de forêt</b>	72
P45	<b>Prévenir le risque de mouvement de terrain</b>	73
LES RISQUES ET NUISANCES		
P46	<b>Protéger la population des nuisances sonores</b>	73
R50	<b>Protéger la population des nuisances sonores</b>	73
R51	<b>Diminuer la pollution lumineuse</b>	73
P47	<b>Tenir compte du risque industriel et technologique</b>	74
R52	<b>Communiquer et informer la population sur les risques naturels et technologiques couvrants le territoire.</b>	74
AXE 4 - ORGANISER UN DEVELOPPEMENT URBAIN RAISONNÉ ET EQUILIBRÉ		
HABITAT		
R53	<b>Répartition de la production de logements en fonction de l'armature urbaine :</b>	76
P48	<b>Diversifier les types de logements : logements économes en espace</b>	77
P49	<b>Produire des logements aidés</b>	78
P50/51	<b>Les objectifs minimum de logements aidés et de logements économes en espace déclinés en fonction de l'armature urbaine</b>	79/80

R54	Développer une offre adaptée pour les personnes âgées et handicapées	81
R55	Favoriser l'accueil et le maintien des jeunes en facilitant leur accès au logement et leurs parcours résidentiel	81
P52	Poursuivre l'accueil des Gens du voyage	81
R56	Aire de Grands passages	81
P53	Implantation habitat caravane dans les PLU	82
R57	Habitat GV	82
REGLES CONSOMMATION D'ESPACE		
P54	Densifier le parc de logements pour économiser l'espace	83
P55	Maîtriser les extensions urbaines	84
P56	Le potentiel de développement mixte décliné en fonction de l'armature urbaine	85/86
P57	Une urbanisation des dents creuses en priorité	87
R58	OUTILS Renouveau urbain	87
P58	L'amélioration du parc de logements existants	87
R59	OUTILS Amélioration du parc de logements	87
P59	Encadrer les conditions de développement de l'habitat diffus	88
EQUIPEMENTS SERVICES		
P60	Implantation des équipements	89
R60	Mutualisation des équipements	89
MOBILITE DURABLE		
P61	La mise en place d'un réseau de Lignes express entre les polarités périurbaines et le pôle urbain	90
R61	Valoriser le tissu urbain autour des arrêts créés	90
P62	Poursuite de l'évolution du réseau de transport urbain	91
R62	Analyser la faisabilité de l'extension du réseau de TCSP à l'horizon 2030	91
P63	Coordination des différentes offres de transports collectifs du territoire	92
R63	OUTILS INTERSCoT, ...	92
P64	Le renforcement de la desserte périurbaine de l'étoile ferroviaire du Mans	93
R64	Aménager les haltes et gares TER comme de véritables pôles d'échanges	93
P65	La réutilisation des délaissés ferroviaires autour des haltes et gares	94
P66	La densification autour des principales haltes ou gares ferroviaires	94
R65	Inciter à la réalisation d'études urbaines sur les secteurs notamment en renouvellement urbain à proximité des haltes ou gares ferroviaires	94
P67	La poursuite des aménagements de liaisons douces	95
R66	Notion de temps de trajet et service vélos	95
P68	Le développement du covoiturage	96
R67	PDE PDIE PDA	96
P69	La mise en place d'une politique en matière de stationnement	96
R68	Permettre le développement du stationnement de voitures électriques avec branchement	96
P70	Carte mobilité articulation entre l'armature urbaine et les transports en commun	97
P71	L'aménagement de la desserte routière locale	98
R69	L'aménagement de la desserte routière locale	98

**ANNEXE 2 : CARTE DES LIMITES AGRICOLES**



**Ballon / St Mars**  
**Pôle Intermédiaire**

**+ circulation agricole axes Nord/Sud et  
Est/Ouest**



**Montbizot / Sainte Jamme-sur-Sarthe**  
**Pôle d'Equilibre**



**Souillé/La Guierche/Joué l'Abbé**  
**Pôle Intermédiaire**

**+ circulation agricole axes Nord/Sud et  
Est/Ouest**

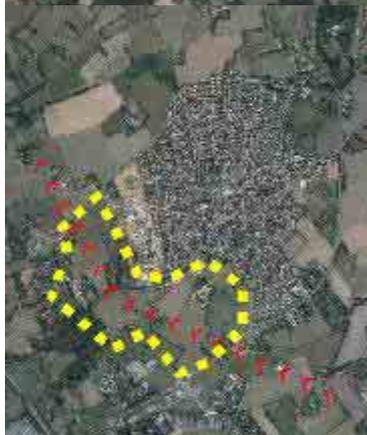


**La Bazoge**  
**Pôle Intermédiaire**

**+ circulation agricole axes Est**

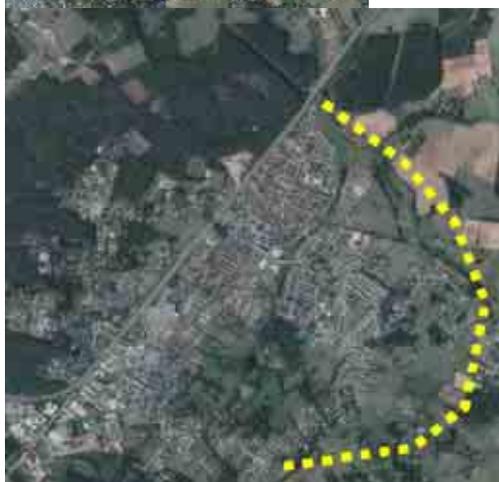


**La Milesse et Saint Saturnin**  
**Pôle Urbain**



**Sargé-Lès-Le Mans**  
**Pôle Urbain**

**+ circulation agricole axes Sud Ouest**



**Changé**  
**Pôle Urbain**



***Raudin***  
***Pôle Urbain***



***Mulsanne***  
***Pôle Urbain***



***Arnage***  
***Pôle Urbain***



***Moncé-en-Belin***  
***Pôle Urbain***



***Rouillon  
Pôle Urbain***



***Allonnes  
Pôle Urbain***



***Chaufour Notre Dame / Trangé  
Pôle Intermédiaire***



***Champagné  
Pôle Intermédiaire***



***Saint Georges-du-Bois  
Pôle Intermédiaire***



***Parigné l'Evêque  
Pôle d'Equilibre***



***Laigné-Saint Gervais  
Pôle Intermédiaire***



***Teloché***  
***Pôle Intermédiaire***



***Ecommoy***  
***Pôle d'Equilibre***

**ANNEXE 3 : LISTE DES RESERVOIRS DE BIODIVERSITE**

RESERVOIRS DE BIODIVERSITE DU SCOT DU PAYS DU MANS		
NOM	TYPE	COMMUNES CONCERNEES
Vallée du Narais, forêt de Bercé et ruisseau du Dinan	Natura 2000	Challes, Champagné, Marigné-Laillé, Parigné-l'Evêque, Saint-Mars-d'Outille
Châtaigneraies à Osmoderma Eremita au sud du Mans	Natura 2000	Ecommoy, Marigné-Laillé
Vallée du Vivier	Espace Naturel Sensible	Challes
Bas marais de la basse Goulandière	Espace Naturel Sensible	Parigné-l'Evêque
Coteau des buttes	Espace Naturel Sensible	Ballon
Basse Goulandière	Réserve Naturelle Régionale	Parigné-l'Evêque
La Sarthe	Vallée structurante et milieux associés	
L'Huisne	Vallée structurante et milieux associés	
L'Orne Saosnoise	Vallée structurante et milieux associés	
L'Antonnière	Vallée structurante et milieux associés	
La Courbe	Vallée structurante et milieux associés	
La Vive Parence	Vallée structurante et milieux associés	
Le Narais	Vallée structurante et milieux associés	
La Hune	Vallée structurante et milieux associés	
Le Rhonne	Vallée structurante et milieux associés	
Les Filières	Vallée structurante et milieux associés	
L'Aune	Vallée structurante et milieux associés	
Etangs de la Fourche d'Auvours	ZNIEFF de type 1	Champagné, Changé, Yvré-l'Evêque
Bas marais de la Basse Goulandière	ZNIEFF de type 1	Parigné-l'Evêque
Pinède de la sapinière du Grand Etang	ZNIEFF de type 1	Arnage, Le Mans, Mulsanne
Etangs des landes de Rhonne	ZNIEFF de type 1	Saint-Mars-d'Outille
Abords de la Sarthe à Beaumontier	ZNIEFF de type 1	Saint-Jean-d'Assé
Colline et vallon au nord de Géméries	ZNIEFF de type 1	Sargé-lès-Le Mans
Pinède, étang et tourbière entre les Faulx et les Petites Ganières	ZNIEFF de type 1	Mulsanne, Ruaudin
Abords de la Sarthe à la Tribouillière	ZNIEFF de type 1	Neuville-sur-Sarthe
Bois du Gué Perroux	ZNIEFF de type 1	Saint-Georges-du-Bois
Coteau des buttes	ZNIEFF de type 1	Ballon
Etangs de Saint-Mars la Brière et camp d'Auvours	ZNIEFF de type 1	Champagné, Changé,
Etangs et bois de Loudon	ZNIEFF de type 1	Changé, Parigné-l'Evêque
Vallon de l'Etang de Gardonnière	ZNIEFF de type 1	Challes, Parigné-l'Evêque
Zone tourbeuse de Canada	ZNIEFF de type 1	Challes, Parigné-l'Evêque
Vallée du ruisseau du Pont aux Brebis	ZNIEFF de type 1	Parigné-l'Evêque, Saint-Mars-d'Outille
Source du Narais et alentours de Gramont	ZNIEFF de type 1	Marigné-Laillé, Parigné-l'Evêque, Saint-Mars-d'Outille
Vallée du Vivier à l'est de la Blottière	ZNIEFF de type 1	Challes
Vallée du Narais, de la Hune et du Vivier, du Moulin de Bégault à Gripouce	ZNIEFF de type 1	Challes
Alentours de la D52 au Nord de la Croix des Pierres	ZNIEFF de type 1	Brette-les-pins, Saint-Mars-d'Outille
Source du Vivier au sud de Vaujoin	ZNIEFF de type 1	Parigné-l'Evêque
Etang de Claire Fontaine	ZNIEFF de type 1	Saint-Ouen-en-Belin
Bois de Changé	ZNIEFF de type 1	Changé, Yvré-l'Evêque
Abords de la RN23 entre le bois de Changé et le tertre rouge	ZNIEFF de type 1	Changé, Le Mans
Aérodrome le mans Arnage	ZNIEFF de type 1	Arnage, Le Mans
Bords de la route entre le Pavillon et la Chênevasserie	ZNIEFF de type 1	Ruaudin
Mare forestière au rond-point de la Croix Marconnay	ZNIEFF de type 1	Marigné-Laillé
Etangs à l'est de Château-Gaillard	ZNIEFF de type 1	Guécélard, Moncé en Belin
Butte de Monnoyer	ZNIEFF de type 1	Guécélard, Moncé en Belin
Fosses entre l'Union et Saint-Hubert	ZNIEFF de type 1	Guécélard
Abords de la RN 23 à l'ouest du Veau	ZNIEFF de type 1	Moncé en Belin
Bords de la route entre la Hardangère et le cimetière	ZNIEFF de type 1	Allonnes
Vallée du Narais et affluents	ZNIEFF de type 2	Brette-les-pins, Challes, Champagné, Changé, Marigné-Laillé, Parigné-l'Evêque, Saint-Mars-d'Outille
Zone située entre Ecommoy et Pontvallain	ZNIEFF de type 2	Ecommoy, Saint-Biez-en-Belin, Saint-Ouen-en-Belin
Bois et landes entre Arnage et Changé	ZNIEFF de type 2	Changé, Arnage, Le Mans, Ruaudin, Yvré-l'Evêque
Massif forestier de Bercé et ruisseau du Dinan	ZNIEFF de type 2	Marigné Laillé, Parigné-l'Evêque, Saint Mars d'Outille
Forêt de Mézières	ZNIEFF de type 2	Saint Jean d'Assé
Bois de Moncé et de Saint-Hubert	ZNIEFF de type 2	Guécélard, Moncé en Belin, Saint Gervais en Belin
Châtaigneraies et bocage à vieux arbres entre le Belinois et la vallée du Loir à hauteur de Vaas	ZNIEFF de type 2	Ecommoy, Marigné Laillé
Pelouses, talus et fosses de bords de route ou de chemins	ZNIEFF de type 2	Allonnes

**ANNEXE 4 : COUPURES VERTES**

Coupures Vertes		
N°	Situation	Justification
1	Entre la zone urbaine du Mans et les centres de Changé et Ruaudin	<p>Sites non bâtis ou peu bâtis qui connaissent des pressions urbaines particulièrement importantes, mais dont les qualités et la situation justifient une préservation en espaces naturels.</p> <p>Ces coupures vertes doivent permettre d'éviter la conurbation entre ces différents sites en développement, et offrir des espaces de respiration en périphérie du pôle urbain manceau. Elles participent en cela à connecter les espaces naturels au pourtour du Mans.</p>
2	Entre la zone urbaine du Mans et le centre d'Yvré l'Evêque	
3	Entre la zone urbaine du Mans et Sargé	
4	Entre La Milesse et Aigné	
5	Entre La Milesse et La Chapelle Saint Aubin	
6	Entre La Chapelle Saint Aubin et l'Université du Maine	
7	Entre Rouillon et la ZAC de Rougemont	
8	Entre l'Ouest du Mans (La Croix Georgette) et la vallée du Chaumard (Rouillon)	
9	Entre les bourgs de Joué l'Abbé et La Guierche	Eviter une conurbation entre les deux communes, maintenir des espaces ouverts, préserver l'agriculture, etc
10	Entre Trangé et Chaufour	Eviter une conurbation entre les deux communes et empêcher le développement de l'urbanisation linéaire le long de la RD 357
11	Entre Ecommoy et Saint-Biez-en-Belin	Eviter une conurbation entre les deux communes
12	Au sud de Pruillé le Chétif	Préserver les terres agricoles et espaces naturels situés entre Pruillé le Chétif, La Croix Georgette et Saint Georges du Bois
13	A l'Ouest de Ruaudin	Préserver les boisements et espaces agricoles situés à l'Ouest de Ruaudin