

Angers, le 15 avril 2021

Affaire suivie par
Sarah BAGOURD
Tél : 02.41.81.48.03
s.bagourd@maine-et-loire.fr

Aux maires de Maine-et-Loire,
Aux responsables associatifs,
Aux organisations syndicales

Références
2021/12 – GB/AeA

Objet : Aménagement du territoire, SRADDET

Madame, Monsieur,

La Région a adopté le nouveau Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) ; les collectivités viennent d'émettre leurs avis. Nous entrons désormais dans la phase d'enquête publique. Si ce schéma présente des avancées importantes, **l'ambition pour le Maine-et-Loire y est insuffisante, au contraire des inscriptions pour la façade littorale** (Vendée et Loire-Atlantique).

Lors du débat au Département et dans la perspective de l'enquête publique, nous avons fait plusieurs remarques. Nous pensons qu'en agissant ensemble, au-delà des sensibilités partisans, nous devons pouvoir faire évoluer significativement ce document structurant.

Traditionnellement, les schémas d'aménagement régionaux se construisaient autour des grandes infrastructures porteuses d'attractivité. Ces dernières années ont connu un revirement, en commençant à penser l'organisation territoriale dans une logique de transition écologique.

Dans notre région, le projet de Notre-Dame-des-Landes était ainsi au cœur du projet régional. Avec l'arrêt du dossier aéroportuaire, mais le maintien des logiques autour de la façade atlantique, le SRADDET ne s'inscrit ni dans l'une ni dans l'autre des logiques mais bien comme un schéma intermédiaire.

La volonté d'établir un schéma souple et peu contraignant confirme la difficulté -en si peu de temps- à reconstruire une cohérence dans l'aménagement régional.

La loi NOTRe a désigné des chefs de file. Aussi, pour aménager le territoire, il faut coordonner à la fois les périmètres et les domaines d'intervention des différentes collectivités. Le sujet des mobilités en est une illustration, où chaque strate a une compétence. Le SRADDET devrait permettre une compatibilité et une cohérence partagée.

A- Un déséquilibre entre l'arc littoral, le nord et l'est de la région

Le Conseil régional a souhaité construire un schéma souple, en faisant confiance aux acteurs locaux. C'est un choix de liberté qui présente certains intérêts. Nous devons aussi en percevoir les limites.

Le Saumurois et plus globalement l'est du département – territoire périphérique de la région - demeure en situation de fragilité par rapport au reste des Pays de la Loire. Son désenclavement doit donc être un critère de choix prioritaire dans les projets de demain, et nécessaire à l'équilibre du Maine-et-Loire dans son ensemble. Dans cette perspective, les réponses aux saturations routières à l'est d'Angers sont inhérentes à cette ambition.

Les voix alternatives au projet de Notre-Dame-des-Landes faisaient valoir l'intérêt de développer l'aéroport d'Angers-Marcé en complémentarité de Nantes Atlantique. Plusieurs expressions se sont faites pour saisir cette opportunité à l'annonce de la décision de l'Etat.

Le traitement – ou l’absence de prise en compte – de l’aéroport d’Angers-Marcé dans le schéma est à ce titre symptomatique d’une approche centralisée de l’avenir de notre Région, qui ne met pas assez en valeur les enjeux pour notre département.

Qu’en est-il aujourd’hui ? Pour notre part, nous pensons que ce débat doit être soulevé, car l’aéroport Angers-Marcé, qui se situe à proximité de l’A11 et pas très loin de la Sarthe et de la Mayenne, pourrait avoir un rôle à jouer dans le désenclavement régional. Bien sûr, cet équipement ne peut pas être évoqué comme une concurrence à Nantes-Atlantique. Nous devons par contre, avec tous les acteurs concernés, en premier lieu Angers-Loire-Métropole, réfléchir aux possibles complémentarités.

B- Prévenir les déséquilibres à l’intérieur des départements

1) Les polarités

Le développement de notre région, comme de notre pays, a conduit à un étalement urbain non maîtrisé, dégradant tant la qualité de vie des habitants que l’environnement. Le prix du logement étant devenu trop cher dans les grandes agglomérations où se concentrent l’emploi, les services publics et marchands, beaucoup de ménages vont habiter loin des centres urbains.

S’il faut continuer à construire dans les villes pour accueillir la population, sans artificialiser de nouvelles terres agricoles, il est indispensable de penser un autre mode de développement, autour des polarités, avec en proximité, à l’emploi, ainsi qu’à des services médicaux, éducatifs, culturels, sportifs et marchands. La notion de polarités, développée dans des SCOT ou des PLUI, est la seule issue possible pour un développement harmonieux qui profite à tous.

Les collectivités doivent affirmer ce souci de territoires multipolaires pour permettre à tous de s’y retrouver, habitants de petites ou de grandes communes.

Nous partageons d’ailleurs l’avis du CESER selon lequel **la structuration territoriale en polarités est plus bénéfique, en termes écologique, que le développement – même densifié – des métropoles.**

Ceci implique d’articuler de réelles infrastructures de mobilité et des fréquences d’arrêt significatives. Sans dessertes suffisantes, les phénomènes de métropolisation continueront de s’amplifier.

2) Les quartiers prioritaires

Les quartiers prioritaires doivent être abordés comme des territoires aujourd’hui précarisés, nécessitant un accompagnement accru pour transformer ces espaces de vie en territoires résilients, économes en énergie et où il fait bon vivre. Ils constituent des défis en termes de biodiversité, de gestion des eaux pluviales, de lutte contre la pollution de l’air, de qualité énergétique des logements, d’alimentation de proximité, ... et même de mobilité. Or, **le SRADDET ne définit pas d’enjeu pour les quartiers prioritaires de la ville.**

C’est une lacune qui mérite d’être corrigée. Nous souhaitons que ces quartiers bénéficient des dispositifs régionaux de soutien financier et d’accompagnement, au même titre que les territoires ruraux les plus précaires.

3) Les précarités sociales

Si le SRADDET évoque les enjeux liés au vieillissement de la population, nous relevons l’**absence de prise en compte des précarités sociales et des fragilités que vivent nos concitoyens.**

Comment espérer relever le défi de la transition écologique en laissant 10 à 14% de la population (vivant sous le seuil de pauvreté, selon les territoires) en dehors de la dynamique de lutte contre le réchauffement et d’anticipation de ses impacts ?

C- Les mobilités, un enjeu majeur

Pour préserver un développement harmonieux de nos territoires, il est **indispensable que le SRADDET articule les usages rail, bus, covoiturage, vélo, en renforçant tout ce qui permet de relier l’est à l’ouest, Saumur à Nantes, le Val de Loire à la façade atlantique.** S’il y a une volonté de lutter contre les déséquilibres, cela doit se traduire dans les documents.

Concrètement aujourd'hui, quand on habite au-delà d'Angers Est, il est impossible de travailler à Nantes sans prendre la voiture : on peut partir en train le matin mais il est quasi-impossible de rentrer le soir, sauf à quitter son bureau à 16h ! Nous pensons qu'il faut :

1) **Renforcer le rail**

- Décongestion de la ligne Angers-Nantes, avec la création d'une 3^{ème} voie.
- Etude d'un « tram-train » entre Angers et Saumur, *a minima* obtenir un doublement des passages avec des arrêts plus réguliers et une tarification commune avec les réseaux de transports en commun d'Angers Loire métropole et Saumur Val de Loire.
- Développement de l'offre TER sur la ligne Tours – Saumur – Bressuire – La-Roche-sur-Yon.

2) **Développer la multimodalité**

- Création de nœuds multimodaux bus/gare/covoiturage/vélo croisant les axes prioritaires et secondaires, en affirmant la place des petites gares telles que, par exemple, celles de Briollay, Tiercé, La Possonnière, Chalonnes, Trélazé, La Ménitrie, Saint-Mathurin, Chemillé,
- Création de lignes de covoiturage autour de parkings relais multimodaux, conjointes aux arrêts des lignes de cars interurbains.
- Développement des applications et réseaux de mobilité alternative.

Concrètement, il doit devenir possible de partir en trottinette électrique le matin jusqu'à la gare, de se déplacer faire des démarches de santé ou administrative le midi, de rentrer en bus ou covoiturage le soir.

3) **Faciliter les déplacements à vélo**

- Réalisation de franchissements d'obstacles, notamment de la Loire, à l'image des réflexions autour du pont de Gennes.

Au moment où l'Europe lance des programmes massifs d'investissement, nous devons être capables de mobiliser ces fonds via une ambition commune, préalablement inscrite dans les documents.

D. La gouvernance du schéma

La Région dessine une **dynamique de transition écologique** qu'elle n'avait pas encore affirmée. Mes collègues du groupe « l'Anjou en action » et moi-même tenons à souligner les orientations prises. Celles-ci fixent des ambitions pour que chaque acteur puisse s'inscrire dans une démarche progressive et évaluable. Ainsi, nous saluons l'effort réalisé pour définir des objectifs quantitatifs : passer de 8 à 15% de déplacements en transports collectifs d'ici 2050, multiplier par 5 la part modale du vélo (de 3% à 15%), réduire de 80% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, rénover au moins 1 million de logements d'ici 2050, recycler plus de 2/3 de nos déchets, remettre en état 61% des masses d'eau d'ici 2027...

Cependant le schéma ne définit qu'une intention politique et un cadre stratégique, que nos collectivités départementales, intercommunales et communales devront traduire dans leurs propres plans d'aménagement.

Or, dans la mise en œuvre de ce schéma, les articulations seront importantes entre dispositifs régionaux et politiques infrarégionales. Une coordination fine et une animation de proximité seront gages de réussite. Nous pensons que **la création d'« une conférence départementale de l'action publique »** serait un outil pertinent.

Restant à votre disposition, Madame, Monsieur, mes collègues et moi vous prions de recevoir nos salutations respectueuses.

Pour les élus du groupe l'Anjou en action

Grégory Blanc, son Président

