

Conseil de Développement du Pays de Lorient

Note du groupe de travail PLH SCOT – 12 mai 2016

Remarques sur le PADD (Version du 23 février 2016)

Le groupe SCOT du CDPL s'est réuni le 25 avril, puis le 9 mai, pour échanger sur le pré-rapport du PADD (version du 23 février 2016). Cette note synthétise nos échanges.

Tout d'abord, les membres du groupe de travail **ont apprécié la qualité et le contenu d'ensemble du document présenté**. Pas mal d'interrogations qui avaient été émises par les membres du groupe à la lecture des documents précédents (rapports des 3 commissions d'élus lors du diagnostic du SCOT...) trouvent ici réponse. Toutes les thématiques semblent abordées (même si certaines le sont insuffisamment à notre avis comme développé plus loin),

Les membres du groupe saluent aussi la structure du document, qui s'ouvre sur l'énoncé de 4 grands « *préambules* ». Cela permet de mettre en avant des objectifs jugés prioritaires et stratégiques pour le SCOT. L'emploi de l'abréviation PR fait référence au titre « préambule »... Mais elle pourrait aussi faire référence à « principe », ce qui serait logique car ce sont bien des objectifs principaux (et pas seulement des préambules qui sont exposés en début de document)

Les ambitions affichées en matière de développement des centralités, d'encadrement plus strict des extensions commerciales, et de limitation des consommations foncières pour l'habitat ou les activités sont au cœur du projet de SCOT et font l'objet d'une ambition remarquée et saluée par les membres du groupe de travail du CDPL.

A notre avis, le thème qui reste insuffisamment développé dans le projet de PADD concerne **les déplacements et les liens entre mobilité et urbanisation**. Pour nous, il conviendrait de relier la réflexion à venir sur la refonte du réseau de transports collectifs et les objectifs d'urbanisation dans les diverses centralités du territoire. Pour limiter les déplacements, la densification autour des secteurs les mieux desservis par les réseaux de transports (bus, train), et en corrélation un moindre développement des secteurs moins bien desservis, seraient des objectifs à affirmer davantage.

Par ailleurs, le groupe sera vigilant à la **traduction concrète** (objectifs chiffrés, cartographie...) **de certaines orientations dans le DOO**, par exemple dans le domaine de la transition énergétique, de la trame verte et bleue, de la protection des espaces agricoles....

Nous faisons part ci-après du détail de nos remarques, en reprenant les 4 grands objectifs exposés en préambule, et en y ajoutant les thèmes d'attractivité et de mobilité

Armature urbaine et centralités

L'effort de définir une hiérarchie des pôles communaux dans le PADD est apprécié (c'est une nouveauté dans le SCOT). Cela ouvre la réflexion sur la possible mutualisation des équipements entre communes proches, et sur des dynamiques de construction de logements qui peuvent être différentes entre communes.

Sur cette question des pôles, il y a peut-être une dimension insuffisamment prise en compte : l'effet

« 4 voies ». A côté de la structure en pôles et de l'organisation de la trame verte et bleue, **l'armature urbaine du Pays de Lorient a été aussi modelée par la 4 voies** : c'est manifeste pour les activités économiques, les centres commerciaux, mais aussi à une époque pour certains équipements d'intérêt d'agglomération (cf Méga CGR, patinoire...). La tendance au développement d'une **ville linéaire** (se souvenir du débat sur la localisation de l'hôpital) est bien réelle et doit être contrecarrée par le renforcement des centralités. En revanche, la définition des diverses catégories de pôles ne doit pas limiter la possibilités de certaines communes situées le long de la 4 voies de développer des espaces d'activités permettant d'accueillir des entreprises spécifiques (spacivores, accessibles...).

Comme nous le soulignons en introduction, nous estimons que la réflexion sur la refonte à venir du réseau de transports collectif et sur l'organisation des déplacements devrait être reliée aux objectifs de développement des divers types de pôles cités dans le projet de PADD, en privilégiant la densification autour des territoires les mieux desservis.

Dans le même ordre d'idées, la présence d'une halte ferroviaire dans certaines communes devrait leur conférer une capacité de développement (activités et construction de logements) supplémentaire.

Attractivité

La baisse du nombre d'actifs parmi les résidents est vue comme une opportunité pour attirer de nouveaux actifs venant de l'extérieur (p. 8 : « *attirer et accueillir ...* »). Oui sans doute, mais l'enjeu n'est pas seulement de compenser les départs, mais aussi de créer de nouveaux emplois pour attirer des nouveaux ménages venant de l'extérieur. C'est peut-être un objectif insuffisamment affirmé (ne pas se contenter de rechercher un jeu à somme nulle pour les emplois).

L'alinéa consacré à la pêche est vraiment très court (p. 11). A développer davantage ?

Ce n'est pas tant la formation que les laboratoires de recherche et la recherche appliquée qui favorisent le développement des entreprises locales et l'implantation d'entreprises extérieures (p. 11)

L'un des enjeux, tant sur le plan de la réduction des déplacements, que sur le plan des objectifs démographiques, est de garder autant que possible sur le territoire du Pays les ménages qui y ont un emploi et qui souhaitent faire construire (limiter l'évasion des ménages vers le péri-urbain lointain qui peut offrir un foncier moins cher...). C'est pourquoi le SCOT devrait affirmer l'idée d'offrir sur le territoire toute la gamme des logements susceptibles de retenir ces ménages (p. 25).

Mobilité

C'est peut-être la partie liée aux déplacements (p. 20/21) qui est la plus insuffisante dans le PADD.

Le projet souffre de l'absence de données précises en la matière, espérons donc que les résultats de l'enquête mobilité en cours auprès de 4 000 personnes puissent être versés à temps dans le SCOT.

Le lien entre urbanisation et offre de déplacement doit être un des points stratégiques du SCOT, par exemple en liant la création de toute nouvelle opération d'urbanisation d'une certaine taille à une desserte par les transports collectifs (cf remarques plus haut).

Citer nommément les gares et haltes ferroviaires présentes sur le territoire, et mentionner l'ambition d'augmenter les dessertes quotidiennes (négociation avec l'autorité organisatrice, à savoir la Région) ?

Une desserte ferroviaire performante reliant les villes de la Bretagne sud (de Nantes à Quimper) serait un puissant atout pour l'emploi (notamment pour élargir le périmètre de recherche d'emploi des conjoints des actifs venant s'installer dans le territoire).

L'idée de définir un « *niveau d'offre de stationnement soutenable dans les centralités et les opportunités de création de parking-relais sur le territoire* » (p. 21) est intéressante. Dans la ville-centre en particulier, s'orienter vers une limitation de l'offre de stationnement, la création de secteurs payants dans le centre, ou des places réservées au covoiturage, permettraient de dissuader l'usage de la voiture et d'encourager d'autres modes de transport.

Trame verte et bleue

Quel degré de précision dans le SCOT pour les limites entre espaces urbains et espaces naturels et ruraux (p. 3 : « *faciliter l'accès* ») : cartographie dans le DOO, renvoi vers les PLU ?

Satisfaction de voir un chapitre du PADD consacré à l'agriculture (p. 29). A la fin du paragraphe « *sécuriser le foncier agricole...* », il est évoqué la définition de « *secteurs stratégiques, de secteurs protégés, et de secteurs susceptibles de mutations.* » Où en est l'avancement de la définition de ces différentes catégories d'espaces agricoles, et leur zonage figurera-t-il dans le futur DOO ?

Distinction pertinente (p. 10) entre une agriculture dite conventionnelle (dépendante de la filière agro-alimentaire et exportatrice hors du territoire) et une agriculture périurbaine de proximité (filiale alimentaire locale). Au niveau de l'occupation territoriale, connaît-on les parts respectives de ces deux modes ? Peut-on en tirer des enseignements au plan de la protection des espaces agricoles dans le SCOT ?

La requalification du paysage le long de la 4 voies dans sa traversée de toute la zone de Kerpont (le principal point noir du paysage lorientais ?) devrait être mentionnée plus clairement.... avec l'idée d'engager réellement une action, sinon cela reste au niveau d'une déclaration d'intention (p.27 : « *améliorer la qualité des entrées de ville* »).

Dans nos notes précédentes, nous avons déjà souligné que le changement de périmètre du SCOT (intégration de l'ancienne CC de Plouay) semblait insuffisamment pris en compte. L'élargissement du périmètre du SCOT donne de la profondeur et de la diversité à notre espace, en relativisant l'importance du centre urbain lorientais et les problématiques liées au littoral. De notre point de vue, cela reste vrai dans le projet de PADD, et notamment sur la question de la trame verte et bleue (connaissance des corridors écologiques, mise en œuvre de mesures permettant d'améliorer leur fonctionnalités et de réduire l'impact des menaces qui les affectent...).

Le titre « *pérennité et transitions* » (p. 1) peut laisser croire qu'on ne voudrait pas choisir entre continuer comme avant ou se mettre en route pour vivre différemment. L'ambition doit être clairement présentée et partagée afin que l'on comprenne « la transition », et les cheminements, voire les efforts proposés pour y parvenir.

Ainsi, par exemple, on pourrait dire que l'on passe de la nature planifiée comme un cadre de vie à un espace à partager entre toutes les espèces vivantes. Alors la déclinaison des principes d'économie de l'espace, de contrôle de l'artificialisation des terres agricoles et d'urbanisation plus dense prendrait un sens car elle proposerait une contrepartie qui est le partage d'une nature plus riche et plus vivante.

D'autant que le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) donne des responsabilités au Pays de Lorient dans la lutte contre l'érosion de la biodiversité en y reconnaissant de grands espaces

de perméabilité. En réponse à cette reconnaissance, il serait opportun d'approfondir les liaisons naturelles proposées dans le SCOT de 2006, notamment parce que le nouveau périmètre inclut des sites très riches en biodiversité.

Sobriété foncière

La consommation foncière est due aux espaces liés à l'habitat et à l'activité économique (p. 4), mais également aux espaces liés à la voirie (cf la surface prise par certains échangeurs). Ajouter peut-être cette notion ?

Il est fait référence (à plusieurs reprises dans le document) des objectifs fixés dans le SCOT à l'horizon 2037, soit à 20 ans. C'est une échéance éloignée. Ne faudrait-il pas fixer aussi des objectifs intermédiaires chiffrés à l'horizon 2027 (10 ans), notamment pour les « *volumes maximum de foncier à mobiliser pour chaque commune* » (p.4) ?

Au-delà des 100 ha de zones d'activité déjà engagés, il est évoqué la nécessité de rechercher entre 80 et 115 ha supplémentaires dans les 20 ans (p. 15). Ne peut-on pas considérer qu'à l'horizon de 20 ans, puissent se dégager dans les zones existantes davantage que 30 ha potentiellement « *densifiables* »? En conséquence, la surface supplémentaire à réserver pourrait être minorée.

Certaines restructurations d'ampleur (redistribution du parcellaire, mutualisation des espaces de stationnement, améliorations paysagères...) des zones d'activité existantes sont à imaginer aussi.

Est-ce dans le DOO que seront indiqués de façon précise les périmètres où il y a un potentiel de densification urbaine (p. 17 « *identifier le potentiel....* ») ?

Transition énergétique

Nous saluons l'affichage de l'objectif de transition énergétique parmi les principaux objectifs du projet de SCOT (p. 6/7).

Nous notons (p. 6 : fin du premier paragraphe) que c'est le DOO qui déterminera le niveau d'objectifs à atteindre. A la page 20 du document, figure l'objectif de réduction des GES visé par la loi de transition énergétique (40% d'ici 2030, 75% d'ici 2050 en référence à leur niveau de 1990). Le SCOT intégrera-t-il strictement les objectifs de la loi ou fixera-t-il des objectifs spécifiques, par exemple sur la part des renouvelables ?

Le document ne fait pas référence à l'objectif de réaliser des projets d'éolien terrestre. On sait que la présence de Lann-Bihoué limite les possibilités de création d'éoliennes sur le territoire, pourtant le Schéma éolien régional (arrêté en 2012, mais annulé en octobre 2015 par le TA de Rennes) listait certaines communes du Pays (notamment sur le secteur de Plouay, ou de la CCBBO....) comme éligibles à l'accueil de zones de développement de l'éolien. Ne faudrait-il pas encourager ce type de projet et laisser la possibilité dans le SCOT de les voir émerger un jour ?

Les « *centrales photovoltaïques* » (p. 7) : préciser qu'elles doivent se réaliser sur les toitures et non au sol (pour ne pas s'ajouter à la consommation foncière et à l'artificialisation des sols) ?

Pour les chaudières collectives au bois (p. 7), préciser (comme la visite de la chaufferie bois à Hennebont le 20 avril, lors de l'atelier-visites SCOT, l'a montré) qu'il est nécessaire de consolider la filière d'approvisionnement en organisant une plateforme communautaire de collecte et stockage ?

