

## REDACTION DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS SCoT- AEC PAYS DU MANS

### PROJET DE SOMMAIRE DU DOO ET VERSION PROVISOIRE PILIER 1

#### Suivi des modifications du DOO SCoT-AEC Pays du Mans

Version	Date	Destinataire	Evolution
V0	28/01/2025	Pour information élus comité syndical	

**Point de vigilance :** le DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS est prescriptif, certaines des prescriptions reprennent tout simplement la réglementation en vigueur (compatibilité avec SRADDET, ...)

#### VERSION PROVISOIRE DU 28 JANVIER 2025

Document de travail compilant les travaux travaillés en COTECH, COPIL et avec les PPA

## Introduction

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) est une déclinaison réglementaire du Projet d'Aménagement Stratégique (projet de territoire à vingt ans pour le Pays du Mans). Il décline les objectifs du projet politique en orientations, objectifs, prescriptions et recommandations applicables au niveau local et précise les conditions d'application du projet. Le programme d'actions, en annexe, aura lui pour objectif une mise en œuvre opérationnelle de la stratégie notamment Air Energie Climat.

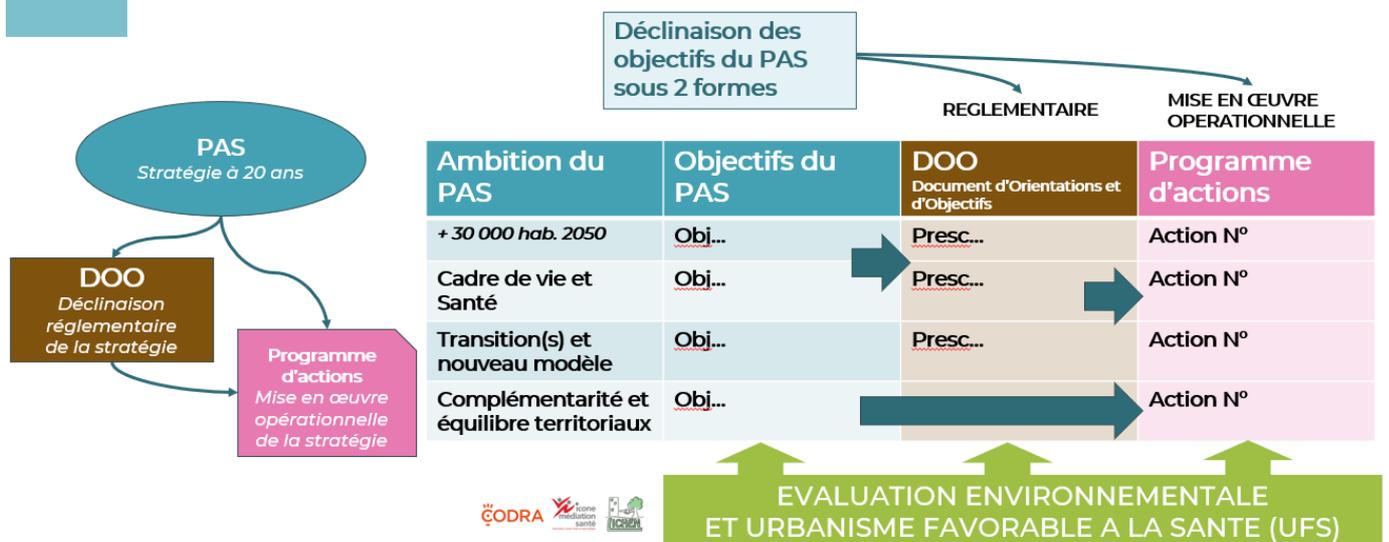
**Un document issu d'un travail participatif** faisant suite aux ateliers du projet d'aménagement stratégique, **il est le fruit des échanges techniques et politiques notamment des comités techniques et comités de pilotage**, composés des représentants élus et techniques des EPCI, et avec une participation des services de l'Etat et de différentes personnes publiques associées suivant les sujets.

<b>Depuis septembre 2024, les travaux sur le DOO :</b>
5 Comités techniques avec représentants techniques des EPCI + PPA suivant les sujets
1 Comité technique Personnes Publiques Associées
3 Points avec triptyque 3 VP SCoT-AEC
4 Comités pilotage avec représentants politiques des EPCI membres + 1 à venir 29/01
2 réunions avec le bureau du conseil de développement
2 bureaux pays avec point SCoT-AEC
3 comités pays avec point SCoT-AEC
<b>A venir :</b>
Poursuite rythme 1 COTECH/1 COPIL par mois
1 Groupe de travail mixte élus / techniciens sur le foncier avec représentants EPCI tous les 15 jours
Des ateliers EPCI avec maires à prévoir en mars
Des réunions publiques à prévoir en mars/avril
1 réunion conseil développement / CESER sur le ZAN fin février

Ce document s'inscrit dans l'ordonnance du 17 juin 2020, en effet le 13 mars 2023, les élus du Pays du Mans ont souhaité établir **une stratégie unique d'aménagement du territoire sous la forme d'un SCoT-AEC (SCoT valant Plan Climat Air Energie Territorial)** pour permettre de rendre plus opposables et faciliter l'application des objectifs AEC.

## Vers une déclinaison de la stratégie du PAS\*

\*Projet d'Aménagement Stratégique



**Ce document s'inscrit également dans une démarche d'urbanisme favorable à la santé.** Le Pays du Mans a souhaité avoir un regard « bien-être / santé » transversal sur les orientations et objectifs en prenant en compte les impacts environnementaux, socio-économiques et sur les modes vies des habitants et acteurs du territoire.

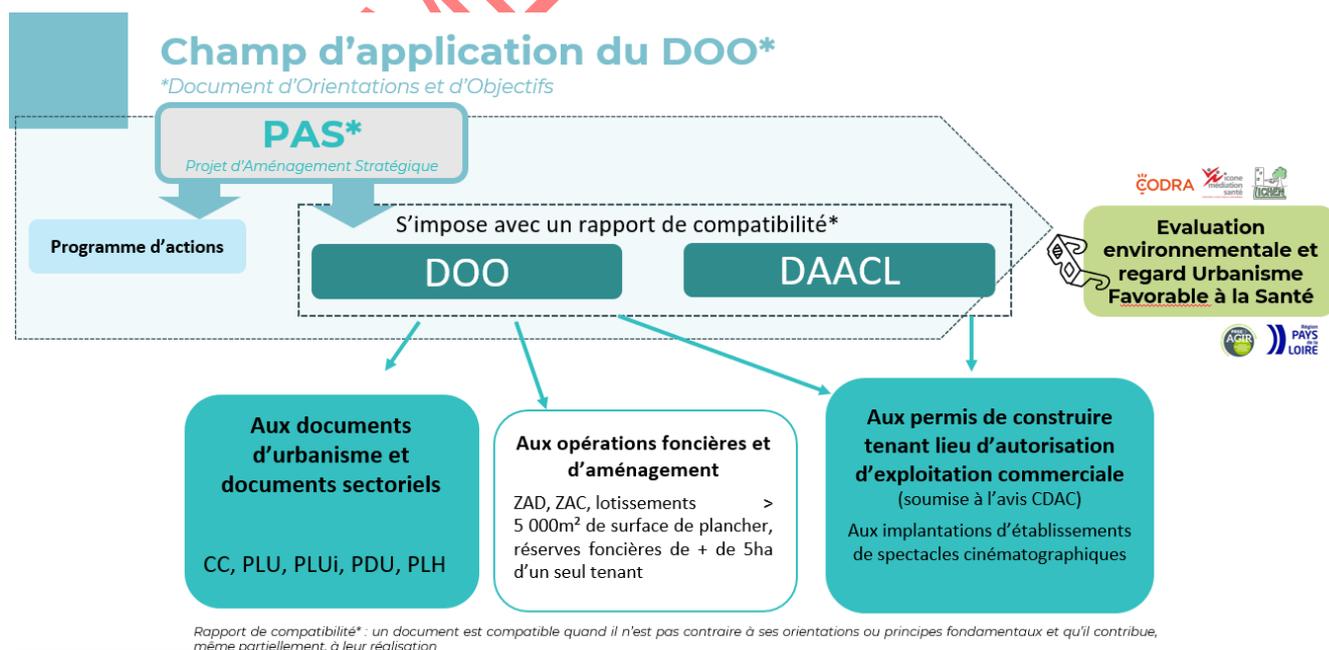
Le cadre du DOO est fixé juridiquement par le code de l'urbanisme en vigueur le 12 mai 2025 (date d'arrêt de projet) les articles L.141-4 à L.141-14 et les articles réglementaires R.141-6 à R.141-7.

### Ce que nous dit le code de l'urbanisme :

Article L141-4 « Le document d'orientation et d'objectifs **détermine les conditions d'application du projet d'aménagement stratégique** (...). Il repose sur la complémentarité entre :

1. Les activités économiques, artisanales, commerciales, agricoles et forestières ;
2. Une offre de logement et d'habitat renouvelée, l'implantation des grands équipements et services ainsi que l'organisation des mobilités assurant le lien et la desserte de celui-ci ;
3. Les transitions écologique et énergétique, qui impliquent la lutte contre l'étalement urbain et le réchauffement climatique, l'adaptation et l'atténuation des effets de ce dernier, le développement des énergies renouvelables, ainsi que la prévention des risques naturels, technologiques et miniers, la préservation et la valorisation de la biodiversité, des ressources naturelles, des espaces naturels, agricoles et forestiers ainsi que des paysages, dans un objectif d'insertion et de qualité paysagère des différentes activités humaines, notamment des installations de production et de transport des énergies renouvelables.

**Conformément à l'article L.144-6, le document d'orientation et d'objectifs comprend un document d'aménagement artisanal, commercial et logistique** déterminant les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, en raison de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable.



## Structuration du DOO :

Le Documents d'Orientation et d'Objectifs du SCoT-AEC du Pays du Mans est composé comme suit :

- 3 Piliers en référence au code l'urbanisme, chaque pilier est composé d'orientations correspondant aux principales thématiques à traiter,
- chaque orientation est composée d'objectifs,
- les objectifs comportent des prescriptions réglementaires opposables (principe de compatibilité) et des recommandations non opposables (accompagnement, conseil, pas obligatoire).
- Les cartes n'ont de pas valeur prescriptive, sauf quand elle est mentionnée.
- Les orientations, objectifs, sont numérotés pour en faciliter l'usage et le suivi,
- Les prescriptions et recommandations sont également numérotées pour en faciliter l'usage et le suivi, le numéro est en lien avec l'objectif dont elles sont issues.

### • Objectif 18 – Favoriser l'usage des modes actifs par l'aménagement d'un réseau sécurisé prenant en compte l'armature territoriale ¶

¶

Pour s'inscrire dans les transitions, favoriser le bien-être des actifs et habitants du territoire et améliorer leur santé, il convient de renforcer la pratique de la marche à pied et du vélo. Pour ce faire le Pays du Mans avec ses collectivités membres s'oriente vers l'aménagement d'espaces sécurisés pour les piétons principalement en centralité et par la mise en place d'un réseau cyclable sécurisé interconnecté en articulation avec l'armature territoriale. Ce réseau permettra de faciliter les déplacements vers les bassins de vie, centralités, zones d'emplois et d'équipement du territoire. ¶

La mise en œuvre des schémas directeurs intercommunaux des mobilités actives et l'aménagement du réseau Chronovélo s'inscrivent pleinement dans cet objectif. ¶

¶

#### • PRx – Prescription x – Mise en œuvre d'un réseau modes actifs interconnecté ¶

Cible: Plans de mobilité, documents d'urbanisme ¶

- Favoriser la mise en place un réseau cyclable sécurisé entre les polarités de niveaux SCoT et les bourgs. ¶
- Assurer l'interconnexion entre les réseaux notamment entre le pôle urbain (Chronovélo) et les pôles d'équilibre et intermédiaires. ¶
- Favoriser le rabattement vers les gares, les pôles d'échanges et les aires de covoiturage. ¶
- Rendre accessibles les équipements, loisirs, sites touristiques en modes actifs. ¶
- Réserver les emprises foncières nécessaires (emplacements réservés) pour la réalisation d'infrastructures piétonnes et cyclables sécurisées. ¶
- Déployer une même signalétique directionnelle et de jalonnement destinée aux cyclistes de manière homogène sur l'ensemble du périmètre du SCoT-AEC. ¶
- Systématiser les aménagements à destination des mobilités actives dans toutes les opérations d'aménagement qu'elles soient en extension, en renouvellement ou en rénovation (article L228-2 du code de l'environnement). ¶
- Encourager l'évolution des usages de certaines voies locales de circulation en voies dédiées aux mobilités actives tout en conservant des conditions d'accès aux riverains (habitants, agriculteurs...). ¶

¶

#### • REC7 – Recommandation 7 – Développement de l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail ¶

Cible: Plans de mobilité ¶

- Développer/Encourager/Accompagner les démarches de Plans de Mobilité-Employeur. ¶
- Former les salariés à la conduite à vélo et accompagner à la remise en selle. ¶
- Accompagner les employeurs à la création d'au moins 1 place de stationnement Vélo sécurisée au sein des établissements de travail par tranche de 10 salariés. ¶

¶

#### • PRx – Prescription x – Raccordement des secteurs d'habitat et d'activités aux centralités et arrêts de transports en commun ¶

Cible: Plans de mobilité, documents d'urbanisme, opérations de +5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher ¶

A l'échelle de chaque commune, les quartiers, les équipements, les zones d'activités seront reliés aux centralités par des liaisons pédestres et cyclables pour favoriser l'usage de la marche et du vélo. ¶  
Pour les communes bénéficiant d'arrêt en transport en commun, ces derniers seront reliés aux quartiers d'habitat par des liaisons pédestres et cyclables. ¶

¶

..... Saut de page ..... ¶

48 ¶

DOO – Sommaire et pilier 1 – Armature et capacité d'accueil – doc travail comité syndical 28/01/2025 ¶

OBJECTIF

PRESCRIPTION

RECOMMANDATION

Dans un souci pratique et pédagogique, le sommaire du DOO est organisé en trois piliers thématiques, répondant aux attendus du code de l'urbanisme (art. L141-4 et suivants)

- Armature et capacité d'accueil
- Modèle économique
- Transitions

## **SOMMAIRE DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS (DOO)**

### **PILIER ARMATURE ET CAPACITE D'ACCUEIL**

---

- O1 Une armature territoriale pour favoriser le bien vivre ensemble
- O2 Une politique d'habitat de qualité, équilibrée, diversifiée pour répondre aux besoins du développement résidentiel et aux défis des transitions
- O3 S'inscrire progressivement dans un modèle d'aménagement plus dense, en veillant à s'adapter aux différents contextes
- O4 Affirmer un territoire fluide et organisé en matière de mobilité

### **PILIER MODELES ECONOMIQUES (pilier à rédiger pour le 24 mars au plus tard)**

---

- O5 Organiser un développement économique plus performant et équilibré
- O6 Mettre en avant une politique touristique, culturelle, et de loisirs de qualité favorisant les synergies et le bien être
- O7 Définir une armature commerciale renforçant les centralités
  - Document d'Aménagement Artisanal Commercial et Logistique (DAACL)
- O8 Préserver une agriculture de proximité et de qualité

### **PILIER TRANSITIONS (pilier à rédiger pour le 24 mars au plus tard)**

---

- O9 Prévenir, maîtriser et réduire les nuisances en faveur d'un urbanisme favorable à la santé
- O10 Planifier et décliner l'ambition énergétique : sobriété, efficacité, décarbonation et énergies renouvelables
- O11 Réduire la vulnérabilité au changement climatique, aux risques (naturels et technologiques) et s'y adapter
- O12 Valoriser le maillage paysager, les paysages emblématiques et les lisières du territoire
- O13 Consolider l'armature écologique, préserver les trames et le patrimoine naturel
- O14 Garantir un territoire économe en ressources
- O15 Limiter l'artificialisation des sols en protégeant le foncier agricole et la biodiversité

# **PILIER ARMATURE ET CAPACITE D'ACCUEIL**

---

## **Version provisoire**

**Transmise par mail pour information aux membres du Comité  
Syndical et aux communes et EPCI le 28/01/25**

**Remarques éventuelles à transmettre à votre EPCI qui en  
informera le Pays du Mans**

Table des matières

<b>Introduction</b> .....	2
<b>P1-O1 – Orientation n°1 du DOO, pilier 1</b> .....	9
<b>UNE ARMATURE TERRITORIALE POUR FAVORISER LE BIEN VIVRE ENSEMBLE</b> .....	9
<b>Objectif 1 - Affirmer l'attractivité métropolitaine du Pôle Urbain de l'agglomération mancelle</b> .....	11
<b>PR1 - Prescription 1 – principes Pôles Urbain</b> .....	12
<b>Objectif 2 - Renforcer le rayonnement des pôles d'équilibre sur les bassins de vie intercommunaux</b> .....	13
<b>PR2A - Prescription 2A – principes Pôles d'équilibre</b> .....	13
<b>PR2B - Prescription 2B – principes complémentaires pour le Pôle d'équilibre rural</b> .....	13
<b>Objectif 3 - Compléter l'offre de services du pôle urbain et des pôles d'équilibre en s'appuyant sur des pôles intermédiaires</b> .....	14
<b>PR3A - Prescription 3A – principes Pôles intermédiaires</b> .....	14
<b>PR3B - Prescription 3B – principes complémentaires Pôles intermédiaires ruraux</b> .....	14
<b>Objectif 4 - Soutenir la vitalité des espaces ruraux et périurbains en organisant une offre minimale de services (socle de proximité niveau PLUi)</b> .....	15
<b>PR4A - Prescription 4A – principes pôle de proximité</b> .....	15
<b>PR4B - Prescription 4B – principes bourgs périurbains</b> .....	15
<b>PR4C - Prescription 4C – principes bourgs ruraux</b> .....	15
<b>Objectif 5 - Organiser le maillage des équipements et services en fonction de l'armature territoriale</b> .....	16
<b>PR5A - Prescription 5A – Articulation équipements avec l'armature territoriale</b> .....	16
<b>PR5B - Prescription 5B – Couverture numérique</b> .....	17
<b>P1-O2 – Orientation n°2 du DOO, pilier 1</b> .....	18
<b>UNE POLITIQUE D'HABITAT DE QUALITE, EQUILIBREE, DIVERSIFIEE POUR REpondre AUX BESOINS DU DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL ET AUX DEFIS DES TRANSITIONS</b> .....	18
<b>Objectif 6 – Produire environ 1 300 logements par an pour atteindre 347 000 habitants en 2050</b> .....	19
<b>PR6A - Prescription 6A – Objectifs démographiques différenciés en fonction de l'armature</b> .....	19
<b>PR6B- Prescription 6B – Rythme de production de logements</b> .....	20
<b>Objectif 7 – Répartir la production de logements en fonction de l'armature territoriale</b> .....	21
<b>PR7 - Prescription 7 – Répartition de la production de logements</b> .....	21
<b>Objectif 8 – Agir sur la vacance longue durée du parc de logements</b> .....	22
<b>PR8 - Prescription 8 – Lutte contre la vacance du parc de logements</b> .....	22
<b>Objectif 9 – Réhabiliter le parc de logements dégradés en priorité dans les centralités</b> .....	23
<b>PR9 - Prescription 9 – Réhabilitation / rénovation</b> .....	23
<b>Objectif 10 – Diversifier l'offre de logements pour répondre au parcours résidentiel et garantir une mixité sociale</b> .....	24
<b>PR10A - Prescription 10A– Répartition de l'offre de logements aidés</b> .....	24
<b>PR10B - Prescription 10B – Diversification du parc de logements</b> .....	25
<b>Objectif 11 – Adapter le parc de logements aux besoins spécifiques</b> .....	26
<b>PR11A - Prescription 11A – Besoins liés au vieillissement de la population et à la perte d'autonomie</b> .....	26
<b>PR11B - Prescription 11B – Rénovation du parc de logements</b> .....	26
<b>PR11C - Prescription 11C – Réponse aux besoins des populations spécifiques</b> .....	26
<b>PR11D - Prescription 11D – Offre adaptée pour les gens du voyage</b> .....	27
<b>P1-O3 – Orientation n°3 du DOO, pilier 1</b> .....	28
<b>S'INSCRIRE PROGRESSIVEMENT DANS UN MODELE D'AMENAGEMENT PLUS DENSE, EN VEILLANT A S'ADAPTER AUX DIFFERENTS CONTEXTES</b> .....	28
<b>Objectif 12 – Fixer des conditions d'intensification du développement résidentiel</b> .....	29
<b>PR12A - Prescription 12A – Densité moyenne minimale en log/ha</b> .....	29
<b>PR12B - Prescription 12B – Logements économes en espace</b> .....	30

<b>REC12 – Recommandation 12 – Intensification proche transports</b> .....	30
<b>Objectif 13 – Mobiliser les gisements fonciers en renouvellement urbain en priorité</b> .....	31
<b>PR13A - Prescription 13A – Enveloppe urbaine de référence</b> .....	31
<b>PR13B - Prescription 13B – Gisements fonciers</b> .....	31
<b>PR13C - Prescription 13C – Part de logements en RU</b> .....	32
<b>PR13D - Prescription 13D – Phasage prévisionnel de programmation des opérations de logements</b> .....	32
<b>PR13E - Prescription 13E– espaces de respiration</b> .....	33
<b>PR13F - Prescription 13F – Densification exceptionnelle des hameaux</b> .....	33
<b>Objectif 14 – Accompagner la mise en place d'une densification acceptable et favorable à la santé</b> .....	34
<b>REC14A – Recommandation 14A – Aménagement espace public</b> .....	34
<b>REC14B– Recommandation 14B – Référentiel Urbanisme Favorable à la Santé (UFS)</b> .....	34
<b>REC14C– Recommandation 14C – Division parcellaire</b> .....	35
<b>PI-O4 – Orientation n°4 du DOO, pilier 1</b> .....	36
<b>AFFIRMER UN TERRITOIRE FLUIDE ET ORGANISE EN MATIERE DE MOBILITE</b> .....	36
<b>Objectif 15 – Poursuivre le développement d'infrastructures répondant à l'attractivité et au positionnement du territoire</b> .....	37
<b>REC15– Recommandation 15 – Préservation Installations Terminales Embranchées (ITE)</b> .....	37
<b>PR15 - Prescription 15– Contournements routiers</b> .....	38
<b>Objectif 16 – Faciliter le parcours des usagers et l'intermodalité du réseau de transports par une gouvernance en faveur de la coordination des AOM</b> .....	39
<b>PR16 - Prescription 16 – Coordination AOM</b> .....	39
<b>Objectif 17 – Mettre en œuvre une stratégie commune de mobilité pour tous, favorisant des déplacements décarbonés et le report modal</b> .....	40
<b>PR17A - Prescription 17A – SERM</b> .....	40
<b>PR17B - Prescription 17B– Structuration du maillage de gares</b> .....	40
<b>PR17C - Prescription 17C – Lignes routières express</b> .....	42
<b>PR17D - Prescription 17D – Offre de proximité (lignes routières régulières classiques)</b> .....	42
<b>PR17E - Prescription 17E – Conditions d'aménagement de l'intermodalité</b> .....	44
<b>REC17– Recommandation 17 – Adaptation de l'espace public au renforcement mobilité durable</b> .....	44
<b>PR17F - Prescription 17F – Emprises mobilité pour report modal</b> .....	46
<b>PR17G - Prescription 17G – Décarbonation de l'offre de mobilité</b> .....	46
<b>Objectif 18 – Favoriser l'usage des modes actifs par l'aménagement d'un réseau sécurisé prenant en compte l'armature territoriale</b> .....	47
<b>PR18A - Prescription 18A – Mise en œuvre d'un réseau modes actifs interconnecté</b> .....	47
<b>REC18A– Recommandation 18A – Développement de l'usage du vélo trajets domicile-travail</b> .....	47
<b>PR18B - Prescription 18B – Raccordement des secteurs d'habitat et d'activités aux centralités et arrêts de transports en commun</b> .....	47
<b>REC18B– Recommandation 18B – Développement services de location vélos sur les bassins de vie en s'appuyant notamment sur les gares</b> .....	48
<b>Objectif 19 – Adapter l'espace public au renforcement d'une mobilité durable</b> .....	49
<b>REC19A– Recommandation 19A – Adaptation de l'espace public au renforcement mobilité durable</b> .....	49
<b>REC19B– Recommandation 19B – Parking ouvrages</b> .....	49
<b>PR19A - Prescription 19A – mutualisation et optimisation du stationnement</b> .....	49
<b>PR19B - Prescription 19B – perméabilité du stationnement</b> .....	50
<b>PR19C - Prescription 19C – Développement stationnement vélos</b> .....	50

## P1-O1 – Orientation n°1 du DOO, pilier 1

### UNE ARMATURE TERRITORIALE POUR FAVORISER LE BIEN VIVRE ENSEMBLE

Objectifs DOO	Objectifs PAS
Affirmer l'attractivité métropolitaine du Pôle Urbain de l'agglomération mancelle	<b>AMBITION : Complémentarités et équilibres territoriaux</b> Mettre en place une organisation multipolaire Objectif 1+ définitions
Renforcer le rayonnement des pôles d'équilibre sur les bassins de vie intercommunaux	<b>Objectifs 3, 4, 5, 6, 7,8,9 rebasculés dans le DOO</b>
	<b>AMBITION : Cadre de vie et santé</b>
Compléter l'offre de services du pôle urbain et des pôles d'équilibre en s'appuyant sur des pôles intermédiaires	Rayonner entre le Grand Ouest et Paris Objectifs 1,2,3,5,6,8 en lien avec pôle urbain mais pas de déclinaison complète dans le DOO
Soutenir la vitalité des espaces ruraux et périurbains en organisant une offre minimale de services (socle de proximité)	<b>Objectif 4 Numérique rebasculé dans le DOO à simplifier dans le PAS</b>
Encadrer le développement de l'habitat diffus	
Organiser le maillage des équipements et services en fonction de l'armature territoriale	

DOCUMENT DE TRAVAIL

## **Principes généraux de l'armature territoriale**

L'armature territoriale, principe clef du SCoT-AEC, a pour objectif de mailler le territoire par une organisation complémentaire de polarités qui assureront une gamme d'équipements et de services à la population sur des bassins de vie de proximité. La diffusion de cette gamme et la complémentarité entre les offres de chaque maillon de la chaîne doivent constituer un facteur de qualité de vie et d'équilibre territorial.

Pour couvrir les trois dynamiques rurale, périurbaine et urbaine, l'armature territoriale du SCoT-AEC du Pays du Mans se compose comme suit :

### Polarités de niveau SCoT :

- 1 pôle urbain
- Des pôles d'équilibre sur des bassins de vie périurbains et ruraux
- Des pôles intermédiaires en appui sur entre le pôle urbain et les pôles d'équilibre

### Socle de proximité (niveau PLU/PLUi) :

- Des bourgs périurbains
- Des bourgs ruraux

Des principes généraux s'appliquent à tous les niveaux de l'armature :

### **Cadre de vie :**

- Reconquérir et valoriser les centres-villes, centres-bourgs et centralité de quartier ;
- Favoriser la mixité de fonctions en centralité ;
- Développer les modes actifs entre les secteurs résidentiels et les services, les zones d'emplois, les espaces verts ;
- Préserver les espaces constituant la trame verte et bleue du territoire.

### **Développement résidentiel :**

- Accompagner la rénovation, reconfiguration, division, densification du parc de logements existants ;
- Favoriser une nouvelle production de logements moins consommatrice d'espace, qualitative, intégrée, diversifiée et répondant aux besoins différenciés des bassins de vie urbains, périurbains et ruraux ;
- Lutter contre la vacance du parc de logements et des commerces en centralité.

DOCUMENT DE TRAVAIL

## Objectif 1 - Affirmer l'attractivité métropolitaine du Pôle Urbain de l'agglomération mancelle

La définition du pôle urbain est inscrite dans le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS), axe complémentarité et « équilibres territoriaux ». Les PLU/PLUi devront prendre en compte cette définition et préciser les objectifs au sein du pôle urbain.

Le PAS précise que le Pays du Mans, et en particulier le pôle urbain, doivent disposer d'équipements majeurs pour conforter la dimension métropolitaine du territoire et renforcer son attractivité dans les domaines : économique, du tourisme d'affaires et de congrès, culturel, sportif, de la santé et de l'enseignement supérieur.

Le pôle urbain comprend :

- La ville centre Le Mans,
- Les communes de premières couronnes (hors bourg de Saint Pavace),
- L'ensemble des communes soumises à l'article 55 de la loi SRU situées à moins de 15 km du centre-ville du Mans,
- Les communes de l'agglomération mancelle comprenant :
  - o des zones d'activités et/ou commerciales de dimension métropolitaine,
  - o une offre commerciale supra-communale.
- Les bourgs et secteurs en continuité urbaine avec les éléments précédents.

<b>Liste des communes incluses dans le pôle urbain</b>
• <b>Ville-centre &gt; 145 000 habitants en 2022 (population légale INSEE publiée au 1<sup>er</sup> janvier 2025)</b>
Le Mans,
• <b>Communes &gt; 8 000 habitants en 2022</b>
Allonnes, Coulaines
• <b>Communes &gt; 5 000 habitants en 2022</b>
Changé, Arnage, Mulsanne
• <b>Communes &gt; 3 400 habitants en 2022</b>
Yvré l'Evêque, Savigné l'Evêque, Sargé-lès-Le Mans, Moncé-en-Belin, Champagné, Ruaudin
• <b>Communes &lt; 3 400 habitants &gt;2500 habitants en 2022</b>
Saint Saturnin et La Milesse
• <b>Communes &lt; 2 500 habitants &gt;1 600 habitants en 2022</b>
Rouillon et La Chapelle Saint Aubin, Trangé

<b>Liste des secteurs en conurbation inclus dans le pôle urbain</b>
Saint Joseph / Pizieux à Pruillé-le-Chétif avec La Croix Georgette
Maisons Rouges à Chaufour Notre Dame avec le bourg de Trangé
Lotissement Val Morand et ZAE La Tremblaie à Aigné avec le bourg de La Milesse
ZAE Chapeau à Neuville-sur-Sarthe avec la Prison des Croisettes à Coulaines
ZAE St Pavace intra-rocade avec la ville de Coulaines

## **PR1 - Prescription 1 – principes Pôles Urbain**

Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation (PLH)

Le pôle urbain du fait de 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 et réhabilitations devront se faire en veillant dans la mesure du possible :

- à leur bonne accessibilité notamment en transport en commun,
- à une utilisation économe de l'espace en privilégiant le renouvellement urbain,
- en favorisant la production EnR et en limitant les consommations en eau et en énergie.

**Les documents d'urbanisme concernés par plusieurs communes situées au sein du pôle urbain devront définir, préciser et différencier le rôle de chaque bourg en fonction de l'accès aux services, à l'emploi, des besoins de production de logements, de l'armature commerciale et économique...** Il s'agira de mettre en avant au sein du pôle urbain un cœur métropolitain, des polarités secondaires et d'autres pôles d'appuis ou centralités de proximité.

Pour affirmer l'attractivité et le rayonnement métropolitain du pôle urbain de l'agglomération mancelle, il conviendra de :

### **Equipements**

- Conforter les fonctions métropolitaines (Santé, Formation supérieure, Sport, ...)
- Affirmer le rayonnement métropolitain culturel, touristique et dans l'accueil du tourisme d'affaires et de congrès (Palais des Congrès et de la Culture, Circuit des 24h du Mans...) ;
- Poursuivre le développement d'équipements répondant aux besoins du bassin de vie.

### **Développement économique et commercial**

- Poursuivre le développement économique, la recherche et l'innovation ;
- Renforcer des fonctions commerciales majeures du centre-ville du Mans, et l'offre de proximité des cœurs de villes et des centralités de quartiers ;
- Se positionner comme carrefour régional de fret ferroviaire.

### **Mobilité / accessibilité**

- Valoriser une offre de transport urbain qualitative ;
- Consolider et renforcer la desserte ferroviaire à partir du Mans et maintenir une desserte TGV de qualité ;
- Poursuivre la mise à niveau de l'axe Le Mans / Orléans ;
- Etudier la mise en place d'une rocade autoroutière à partir des infrastructures existantes.

### **Développement résidentiel :**

- Produire l'offre de logements nécessaire pour atteindre l'ambition démographique ;
- Renforcer une production de logements diversifiée prioritairement en renouvellement urbain en articulant la production nouvelle avec l'évolution du parc existant ;
- Produire une offre de logements sociaux et aidés répondant aux besoins, et aux obligations SRU ;
- Poursuivre le développement de formes urbaines denses et qualitatives.

## Objectif 2 - Renforcer le rayonnement des pôles d'équilibre sur les bassins de vie intercommunaux

Pour répartir de manière équilibrée la croissance démographique et économique sur l'ensemble du territoire, sans la concentrer uniquement sur le pôle urbain, les pôles d'équilibre auront un rôle à jouer en assumant une partie de la production de logements à venir, en étant connectés à un réseau de transport efficace les reliant au pôle urbain et en apportant des emplois et un niveau de services de proximité de qualité facilement accessibles dans des bassins de vie intercommunaux.

La définition des pôles d'équilibre est inscrite dans le PAS, axe complémentarité et « équilibres territoriaux ». Les PLU/PLUi devront prendre en compte cette définition.

Pour rappel, les pôles d'équilibre :

### - **5 pôles d'équilibre périurbains**

- Parigné l'Evêque (5 367 habitants INSEE 2022)
- Ecommoy (4 818 habitants INSEE 2022)
- Sainte Jamme / Montbizot (3 797 habitants INSEE 2022 conurbation 2 bourgs)
- Connerré (2 838 habitants INSEE 2022 + partie Gare Connerré/Beillé + partie Duneau en conurbation)
- Conlie (1 828 habitants INSEE 2022)

### - **1 pôle d'équilibre rural**

- Sillé-le-Guillaume (enveloppe urbaine de Sillé/Le Grez / Saint Rémy hors bourgs de Saint Rémy-de Sillé et de Le Grez dont 2 192 habitants INSEE 2022 sur la commune de Sillé)

### **PR2A - Prescription 2A – principes Pôles d'équilibre**

Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation (PLH)

Pour appuyer le rôle des pôles d'équilibre dans l'organisation territoriale les documents d'urbanisme devront :

#### **Equipements**

- Poursuivre le développement d'équipements répondant aux besoins du bassin de vie.

#### **Développement économique et commercial**

- Renforcer la fonction commerciale en cœur de bourg ;
- Permettre un développement commercial relais en périphérie en renouvellement urbain ;
- Favoriser un développement économique en centralité ou en optimisant l'offre en zone d'activités.

#### **Mobilité :**

- Renforcer la desserte en transports collectifs ;
- Mettre en place des pôles d'échanges multimodaux.

#### **Développement résidentiel :**

- Renforcer une production de logements diversifiée en favorisant le renouvellement urbain ;
- Accompagner l'émergence de formes urbaines denses et qualitatives.

### **PR2B - Prescription 2B – principes complémentaires pour le Pôle d'équilibre rural**

Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation (PLH)

Pour dynamiser le pôle d'équilibre rural de Sillé-le-Guillaume, le projet complète comme suit :

#### **Développement résidentiel et commercial :**

- Agir sur la vacance commerciale et du parc de logements en cœur de bourg,
- Limiter le développement en extension urbaine pour favoriser la redynamisation du centre-ville.

#### **Patrimoine et valorisation touristique :**

- Valoriser le patrimoine et l'attractivité touristique notamment en tant que « Petite Cité de Caractère » et porte du PNR Géoparc UNESCO Normandie Maine.

#### **Développement économique et emplois :**

- Maintenir un pôle économique structurant.

## Objectif 3 - Compléter l'offre de services du pôle urbain et des pôles d'équilibre en s'appuyant sur des pôles intermédiaires

Au cœur des dynamiques périurbaines et rurales, les pôles intermédiaires sont des bourgs bien équipés devant jouer un rôle d'appui du développement.

La définition des pôles intermédiaires est inscrite dans le PAS, axe complémentarité et « équilibres territoriaux ». Les PLU/PLUi devront prendre en compte cette définition.

Pour rappel, les pôles intermédiaires :

- **5 pôles intermédiaires périurbains**
  - La commune nouvelle de Laigné – Saint Gervais (2 bourgs) (4 260 habitants INSEE 2022)
  - La Bazoge (3 748 habitants INSEE 2022),
  - Montfort-le-Gesnois (bourg + Gare + Pécardière, 2 928 habitants INSEE 2022)
  - Saint Mars-la-Brière (bourg principal+gare, 2 712 habitants INSEE 2022)
  - Saint Georges-du-Bois/Etival (2 228 habitants + bourg Etival (hors SCoT) 1 852 habitants INSEE 2022)
- **2 pôles intermédiaires ruraux**
  - La commune nouvelle de Ballon-Saint Mars (2 bourgs) (2 270 habitants INSEE 2022)
  - Bouloire (2 121 habitants INSEE 2022)

### **PR3A - Prescription 3A – principes Pôles intermédiaires**

*Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation (PLH)*

#### **Equipements :**

- Poursuivre le développement d'équipements et de services, en appui ou mutualisation avec l'offre des pôles d'équilibre ;

#### **Développement économique et commercial**

- Permettre le développement d'une offre commerciale périphérique supra-communale de proximité en complémentarité avec l'offre de centralité ;
- Compléter l'offre économique (pôle urbain et pôles d'équilibre) par un développement économique en centralité ou en optimisant l'offre en zone d'activités.

#### **Mobilité :**

- Renforcer la desserte en transports collectifs et étudier la mise en place de pôles d'échanges multimodaux ;

#### **Développement résidentiel :**

- Soutenir une production de logements diversifiées, notamment une offre aidée et sociale en appui à l'offre des pôles d'équilibre et du pôle urbain ;
- Encourager l'émergence de formes urbaines adaptées, plus denses, diversifiées et qualitatives.

### **PR3B - Prescription 3B – principes complémentaires Pôles intermédiaires ruraux**

*Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation (PLH)*

#### **Développement résidentiel et commercial :**

- Agir sur la vacance commerciale et du parc de logements en centralité ;

#### **Patrimoine et valorisation touristique :**

- Valoriser le patrimoine bâti du bourg.

#### **Développement économique et emplois :**

- Maintenir une offre pour l'accueil d'entreprises artisanales.

## Objectif 4 - Soutenir la vitalité des espaces ruraux et périurbains en organisant une offre minimale de services (socle de proximité niveau PLUi)

Le Projet d'Aménagement Stratégique décline le socle de proximité en trois catégories :

- Pôles de proximité,
- Bourgs périurbains,
- Bourgs ruraux.

**Le SCoT-AEC propose aux collectivités en charge de l'élaboration des PLUi d'identifier sur leur territoire les pôles de proximité, bourgs périurbains ou ruraux** en prenant en compte les définitions incluses dans le PAS. En effet certains bourgs peuvent jouer un rôle dans l'organisation territoriale ou le maillage de l'EPCI en apportant un complément de services dans des secteurs plus éloignés.

### **PR4A - Prescription 4A – principes pôle de proximité**

*Cible : Documents d'urbanisme (CC, PLU, PLUi) et document de programmation (PLH)*

Le ou les pôle(s) de proximité identifié(s) dans le PLUi devront prendre en compte les objectifs suivants :

- Maintenir voire renforcer la gamme de services d'équipements pour répondre aux besoins de la population ;
- Supporter une production de logements plus importante et plus dense que les bourgs périurbains ou ruraux (en complémentarité avec le ou les pôles principaux du territoire), en diversifiant l'offre de logements ;
- Renforcer la desserte en transports collectifs et développer des mobilités alternatives et actives en lien avec les communes sur lesquelles il rayonne.

### **PR4B - Prescription 4B – principes bourgs périurbains**

*Cible : Documents d'urbanisme (CC, PLU, PLUi) et document de programmation (PLH)*

#### **Equipements et commerces :**

- Poursuivre le développement et la mutualisation d'équipements et de services répondant à un besoin de proximité ;

#### **Développement économique :**

- Compléter l'offre économique par un développement économique en centralité ou en optimisant l'offre en zone d'activités existante.
- Maintenir une offre économique artisanale, agricole et touristique ;

#### **Mobilité :**

- Faciliter l'accès aux services vers les pôles d'équilibres, intermédiaires ou urbain les plus proches.

#### **Développement résidentiel :**

- Maîtriser le développement en extension urbaine pour limiter l'étalement urbain.
- Réaliser une production de logements modérée et adaptée, cette offre doit s'inscrire dans une logique de complémentarité avec l'offre de logements du pôle urbain et des pôles d'équilibre, sans concurrencer l'objectif de développement de ces derniers.

### **PR4C - Prescription 4C – principes bourgs ruraux**

*Cible : Documents d'urbanisme (CC, PLU, PLUi) et document de programmation (PLH)*

#### **Equipements et commerces :**

- Pérenniser une offre de service de la gamme proximité de l'INSEE en centre-bourg répondant aux besoins locaux ;

#### **Développement économique :**

- Maintenir une offre économique artisanale, agricole et touristique ;

#### **Mobilité :**

- Faciliter l'accès aux services sur le pôle d'équilibre rural et les pôles intermédiaires ruraux ;

#### **Développement résidentiel :**

- Agir sur la vacance du parc de logements en centralité ;
- Reconquérir et valoriser les centres-bourgs notamment par la diversification de l'offre de logements, et la production/réhabilitation de logements principalement au sein de l'enveloppe urbaine.
- Valoriser le patrimoine bâti du bourg

## Objectif 5 - Organiser le maillage des équipements et services en fonction de l'armature territoriale

Pour une organisation de l'espace plus équilibrée, pour répondre aux besoins des habitants et au bien vivre ensemble entre ville et campagne, le Pays du Mans appuie son développement sur l'armature territoriale. Elle permettra ainsi de décliner les orientations du projet SCoT-AEC de façon équilibrée et cohérente pour conforter l'offre de services et d'équipements avec un maillage et une accessibilité performante. Le SCoT organise une organisation différenciée des implantations et types d'équipements en fonction des niveaux et rôles des communes dans cette armature territoriale.

### Bien définir le besoin en équipements en prenant en compte l'armature territoriale

#### **PR5A - Prescription 5A – Articulation équipements avec l'armature territoriale**

Cible : Documents d'urbanisme (CC, PLU, PLUi)

Les documents d'urbanisme devront identifier le besoin en termes d'équipements en cohérence avec :

- L'évolution démographique et le statut de la commune dans l'armature territoriale,
- L'accessibilité au regard du périmètre d'action de l'équipement ou du service.

Des logiques de mutualisation à l'échelle communautaire et ou de bassin de vie seront à rechercher.

Localisation préférentielle	Type d'équipements	Correspondance Gamme INSEE
<b>Pôle urbain</b>	<b>Equipements à rayonnement national et régional</b> (gare TGV, CHR, Pôle Cancérologie, équipements culturels...) <b>Equipements métropolitains</b> (Santé, enseignement et formation supérieure, université, sport, palais des congrès...) Pôle d'Echange multimodal (PEM) niveau régional <b>Equipements de bassin de vie et de proximité</b> <b>Offre commerciale majeure, relais, supra-communale et de proximité</b>	SUPERIEURE INTERMEDIAIRE PROXIMITE
<b>Pôles d'équilibres voire pôles intermédiaires</b>	<b>Equipements structurants d'échelle de bassin de vie</b> (enseignement second degré (Collèges et Lycée)), maison de santé pluridisciplinaire, service petite enfance, hébergement personnes âgées, médiathèque, piscine... Pôle d'Echange multimodal (PEM) niveau bassin de vie, gare de niveau local, autopartage Salles de sports spécialisées (basket, handball, volley-ball, badminton, tennis de table, danse...) <b>Offre de services de proximité</b> <b>Offre commerciale relais, supra-communale et de proximité</b>	INTERMEDIAIRE PROXIMITE
<b>Pôles de proximité</b>	<b>Equipements sur un bassin de vie plus local de proximité</b> Maison de santé, hébergement personnes âgées Salle de sport communautaire mutualisée spécialisée ou non Autopartage <b>Offre de services de proximité</b> <b>Offre commerciale de proximité supra-communale et de proximité</b>	INTERMEDIAIRE (partiel) PROXIMITE
<b>Bourgs périurbains et ruraux</b>	<b>Offre de services de proximité</b> <b>Equipements s'inscrivant dans une stratégie d'implantation communautaire justifiant d'une implantation hors des pôles.</b>	PROXIMITE
<b>Hameaux</b>	aucun	aucun

#### **Implantation :**

Les documents d'urbanisme favoriseront, dans la mesure du possible, l'implantation des nouveaux équipements et services au sein de l'enveloppe urbaine, de préférence en centralité pour contribuer à la mixité de fonctions en cœur de ville ou de bourg. Ils devront garantir une gestion économe de l'espace, une production EnR, et une accessibilité :

- en transports en commun pour les équipements métropolitains ;
- facilitée à partir des communes du bassin de vie pour les équipements structurants ;
- en mode actifs au regard des secteurs résidentiels de la commune d'implantation voir même des communes voisines.

## Renforcer la performance de la couverture numérique pour s'adapter aux nouveaux besoins

L'attractivité du territoire en termes d'emplois, mais aussi d'accueil de nouveaux habitants nécessite de répondre aux nouveaux besoins numériques et d'apporter une couverture numérique performante.

### **PR5B - Prescription 5B – Couverture numérique**

*Cible : Documents d'urbanisme (CC, PLU, PLUi)*

Les documents d'urbanisme devront apporter les conditions pour :

- Accroître l'usage de la fibre optique sur l'ensemble du territoire facilitant l'émergence du télétravail.
- Permettre un raccordement au réseau très haut débit de toute nouvelle construction susceptible d'avoir recours aux technologies numériques.
- Augmenter la capacité à héberger et à gérer les données de manière sécurisée (DATACENTER) tout en étant vigilant sur la consommation énergétique nécessaire ;
- Faire émerger en centralités, notamment sur les pôles, des lieux favorisant les nouvelles formes de travail permettant de limiter les déplacements (tiers-lieux, co-working...).

DOCUMENT DE TRAVAIL

## P1-O2 – Orientation n°2 du DOO, pilier 1

# UNE POLITIQUE D'HABITAT DE QUALITE, EQUILIBREE, DIVERSIFIEE POUR REpondre AUX BESOINS DU DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL ET AUX DEFIS DES TRANSITIONS

Objectifs DOO	Objectifs PAS
Produire environ 1 300 logements par an pour atteindre 347 000 habitants en 2050	<b>AMBITION : Transitions nouveau Modèle</b>
Répartir la production de logements en fonction de l'armature territoriale	Accompagner l'émergence d'un nouveau modèle d'habitat
Agir sur la vacance longue durée du parc de logements	Objectif 43 Reconfigurer le bâti existant dégradé, vacant, sous occupé
Réhabiliter le parc de logements dégradés en priorité dans les centralités	Objectifs 46 à 49 :
Diversifier l'offre de logements pour répondre au parcours résidentiel et garantir une mixité sociale	Objectif 46 Mixité des formes et des modes d'habiter
Adapter le parc de logements au vieillissement de la population et aux besoins spécifiques	Objectif 47 Rénovation du parc
	Objectif 48 Exigence production et rénovation de qualité
	Objectif 49 Sensibilisation au changement de modèle
	<b>AMBITION : Complémentarités et équilibres territoriaux</b>
	Objectif 2 Production logements équilibrée et diversifiée de logements neufs se basant sur l'armature

## Objectif 6 – Produire environ 1 300 logements par an pour atteindre 347 000 habitants en 2050

L'ambition démographique du Pays du Mans est de gagner environ **30 000 habitants en plus par rapport à 2020 pour atteindre environ 347 000 habitants en 2050** (rythme de croissance annuel moyen d'environ +1029 habitants par an entre 2020 et 2050). Ce scénario suit la projection OMPHALE haute à 2040, réalisée par l'INSEE Pays de la Loire. Considérant une estimation à environ 321 900 habitants à 2026, en suivant le scénario démographique retenu le Pays du Mans atteindrait environ 342 300 habitants en 2046 soit + 20 400 habitants, 20 ans après l'année d'approbation du SCoT-AEC. Cet objectif doit être considéré comme une moyenne sur 20 ans, il s'agit d'une trajectoire, il pourra être réajusté dans le cadre du suivi et de la mise en œuvre du SCoT-AEC.

Année	Scenario 5 Retenu
2020	316 480
2022 (INSEE)	317 102
2026	321 900
2030	325 600
2036	331 000
2040	335 000
2046	342 000
2050	347 000

Projections démographiques détaillées avec l'appui du CEREMA à partir du scénario choisi par les élus

### **PR6A - Prescription 6A – Objectifs démographiques différenciés en fonction de l'armature territoriale**

Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation PLH

**Les objectifs démographiques seront à différencier en fonction de l'armature territoriale et des bassins de vie, en prenant en compte les enjeux d'économie des ressources, d'accessibilité en transports en commun et d'organisation territoriale :**

- Maintenir l'agglomération mancelle et sa ville-centre comme la locomotive démographique du Pays du Mans ;
- Maîtriser les dynamiques de développement sur les bassins de vie périurbains ayant connus une croissance soutenue pour répondre aux enjeux de préservation des ressources, du foncier et de la biodiversité ;
- Rattraper le développement sur les territoires bien desservis en transports en commun et ayant un bon niveau de services ;
- Maintenir et favoriser l'accueil de la population sur le bassin de vie ouest marqué par une diminution démographique récente et sur les bourgs ruraux.

**Le SCoT-AEC se fixe un objectif de production de logements retenu d'environ 38 000 logements sur 2021/2030 soit 1 300 logements par an**

**PR6B- Prescription 6B – Rythme de production de logements**

*Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation PLH*

Les documents d'urbanisme déclineront localement la production de logements nécessaire pour répondre à l'ambition démographique du SCoT-AEC

	<b>Moyenne de logements à produire par an</b> (remobilisation du parc vacant déduite) sur période 2021 /2050
<b>Le Mans Métropole</b>	<b>970</b>
<b>Gesnois Bilurien</b>	<b>80</b>
<b>Maine Cœur de Sarthe</b>	<b>65</b>
<b>Orée de Bercé Belinois</b>	<b>65</b>
<b>Sud Est Manceau</b>	<b>70</b>
<b>Champagne Conlinoise et Pays de Sillé</b>	<b>50</b>
<b>Pays du Mans</b>	<b>1 300</b>

## Objectif 7 – Répartir la production de logements en fonction de l'armature territoriale

- **Une répartition de la production au regard de l'armature territoriale et EPCI**

Le SCoT-AEC répartit de manière équilibrée la production de logements envisagée pour atteindre l'ambition démographique projetée, **l'armature territoriale sera la clef de ce rééquilibrage** afin de rapprocher habitat / emplois / services et mobilités.

### Objectifs :

- Maintenir la locomotive démographique du pôle urbain,
- Renforcer les pôles d'équilibre ayant un rôle structurant dans les bassins de vie,
- Stabiliser les pôles intermédiaires,
- Maîtriser la croissance des bourgs périurbains, redynamiser les bourgs ruraux.

L'armature territoriale sera la clef de répartition, mais considérant que les EPCI seront amenés à terme à tous réaliser des PLUi et pour certains d'entre eux des PLH (LMM, GB), **une répartition liant armature et EPCI facilitera la déclinaison dans les PLUi, et PLH.**

**Répartition globale de la production de logements entre pôles niveau SCoT (pôle urbain, pôles d'équilibre et pôles intermédiaire) et socle de proximité (bourgs périurbains et ruraux) :**

	LMM	GB	MCS	OBB	SEM	4CPS
<b>Polarités Niveau SCoT</b>	<b>PLUi*</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>	<b>70 %</b>	<b>30 à 40 %</b>
<b>Socle de proximité Niveau PLUi</b>		<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>30 %</b>	<b>30 %</b>	<b>60 à 70 %</b>

**\*Au sein de la communauté urbaine de Le Mans Métropole**, les objectifs de répartition de production de logements des bourgs périurbains pourront être arbitrés au niveau communautaire lors de la révision du PLUi. Ils seront ainsi adaptés au contexte de l'agglomération mancelle (proximité de la ville-centre, un réseau de transport urbain performant facilitant l'accès aux services et un taux d'équipements important).

### **PR7 - Prescription 7 – Répartition de la production de logements**

Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation PLH

Les documents d'urbanisme et les programmes locaux de l'habitat, le cas échéant, devront traduire l'objectif de nouveaux logements à réaliser :

- en respectant la répartition établie au regard de l'armature territoriale et par intercommunalité
- en s'adaptant aux évolutions socio-démographiques (baisse de la fécondité, diminution de la taille moyenne des ménages, vieillissement de la population).

Les PLUi déclineront à l'échelle communautaire et communale les objectifs de production de logements en fonction de leur propre organisation territoriale compatible avec l'armature et l'ambition démographique du SCoT-AEC Pays du Mans.

En cas d'absence de stratégie intercommunale en matière d'habitat et/ou de PLUi, les objectifs chiffrés et principes de répartition seront répartis en fonction du rôle de chacune des communes dans l'armature territoriale et au regard de leurs poids de population au sein de l'EPCI ou du bassin de vie concerné.

De manière générale, la politique locale de production de logements devra s'inscrire dans une logique de rapprochement de l'habitat, des services, des mobilités et de l'emplois et prioriser l'accueil des besoins liés à la croissance démographiques dans les polarités (Pôle urbain, pôles d'équilibre, pôles intermédiaires voire pôles de proximité). Les documents d'urbanisme pourront permettre à minima le maintien de la population de chaque commune bourg périurbain ou rural.

Les stratégies locales en matière d'habitat devront s'inscrire dans les principes suivants :

- Favoriser le bien être des habitants en prenant en compte les risques, nuisances,
- Prendre en compte les capacités :
  - o d'alimentation en eau potable et assainissement,
  - o de raccordement aux réseaux électriques et électroniques.
- Préserver les ressources naturelles et la biodiversité,
- Privilégier des implantations au plus proche des centralités.

## Objectif 8 – Agir sur la vacance longue durée du parc de logements

En 2021, le Pays du Mans comprenait (suivant les fichiers fonciers) environ 6.2 % du parc de logements vacants (9 396) dont 2.9 % de plus de 2 ans (2 352) et 1.4 % de plus de cinq ans (2097 logements). Cette moyenne est globalement faible, toutefois le territoire est marqué par des secteurs de concentration de vacance notamment les centres-bourgs et des zones rurales.

**Pour lutter contre la vacance de longue durée, remobiliser des logements vacants, le Pays du Mans se donne l'objectif de reconquérir d'ici 2046 : 1 000 logements vacants** soit plus de 10% du parc de logements vacants en 2021 (fichiers fonciers) en priorisant la remise sur le marché des logements vacants de + 2 ans et de + 5 ans.

Pour mener à bien cet objectif, les priorités d'actions seront à établir sur les secteurs les plus touchés par la vacance :

- Le centre-ville du Mans,
- L'ensemble des centres-bourgs,
- La partie rurale de la communauté de communes de la Champagne Conlinoise et du Pays de Sillé, en particulier le bourg Pôle d'équilibre rural de Sillé-le-Guillaume,
- La partie rurale de la communauté de communes du Gesnois Bilurien et les centres-bourgs de Bouloire (pôle intermédiaire rural), Montfort-le-Gesnois (pôle intermédiaire) et Connerré (pôle d'équilibre).
- Le nord de la communauté de communes Maine Cœur de Sarthe en particulier le bourg de Ballon Saint Mars (pôle intermédiaire rural)
- Le centre-bourg du pôle d'équilibre d'Ecommoy.

### **PR8 - Prescription 8 – Lutte contre la vacance du parc de logements**

*Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation PLH*

#### **Pour les collectivités compétentes en PLH et/ou PLUi :**

- Etablir un diagnostic permettant de quantifier, localiser et qualifier la vacance,
- Définir un objectif de remise sur le marché de logements vacants,
- Mettre en œuvre localement une stratégie d'actions de lutte contre la vacance.

**Pour les communes concernées par un taux de vacance supérieure à 7%** (au moment du diagnostic, lors de l'élaboration du document d'urbanisme) :

- Intégrer un objectif de résorption d'une partie de la vacance du parc de logements en précisant les modalités pour y parvenir,
- Dimensionner, notamment réduire les secteurs en extension urbaine en tenant compte du potentiel mobilisable de logements vacants.

#### **De manière générale, pour toutes les communes :**

- Identifier le parc de logements vacants de plus de 2 ans situé en centre-ville et/ou centre-bourg.

## Objectif 9 – Réhabiliter le parc de logements dégradés en priorité dans les centralités

La rénovation du parc de logements ancien contribuera activement à tendre le territoire vers la neutralité carbone. Le SCoT-AEC propose de poursuivre l'accompagnement des ménages sur :

- La rénovation énergétique du parc de logements existants, et la lutte contre les logements dégradés et indignes particulièrement en centralité ;
- L'adaptation du parc de logements au vieillissement et à la perte d'autonomie,
- Les politiques locales d'amélioration de l'Habitat.

Il conviendra de maintenir le Service Unique pour Rénovation Energétique (SURE Pays du Mans) comme guichet unique en tant qu'Espace Conseil France Rénov.

La contractualisation entre l'Etat et les collectivités s'établira sous la forme de deux pactes territoriaux :

- Le premier à l'échelle de la communauté urbaine de Le Mans Métropole ;
- Le deuxième à l'échelle du Pays du Mans hors Le Mans Métropole.

Cette contractualisation en interaction et cohérente permettra de faciliter la rénovation du parc de logements anciens.

Toute expérimentation, accompagnement des bailleurs privés en faveur de la rénovation et ou de la reconfiguration de leurs logements devra être favorisée en priorisant les actions au sein des centralités.

### **PR9 - Prescription 9 – Réhabilitation / rénovation**

*Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation PLH*

Mobiliser prioritairement la réhabilitation du parc privé dans les centralités concentrant les taux les plus élevés de vacance, de logements dégradés et potentiellement indignes.

En plus de poursuivre la rénovation du parc public de logements, favoriser l'accompagnement à la rénovation, reconfiguration du parc locatif privé situé au cœur de ville, ou de bourgs en priorité sur les polarités.

Les parties réglementaires des documents d'urbanisme encourageront la reconfiguration du parc de logements anciens (surélévation, extension, division des grands logements) pour favoriser sa rénovation et maintenir une offre diversifiée et abordable en centralité et limiter la vacance.

Pour les territoires marqués par une sous-occupation du parc de logements, les PLUi devront définir des conditions pour agir sur le parc de logements sous-occupé (division de grands logements, ...).

## Objectif 10 – Diversifier l’offre de logements pour répondre au parcours résidentiel et garantir une mixité sociale

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.

Le Pays du Mans favorisera la mise en place d’une politique de l’habitat au service de la solidarité par une offre de logements pour tous (adaptation au vieillissement, accueil de jeunes ménages, primo-accédants, habitat inclusif, habitat caravane, ...).

### Mieux répartir l’offre locative aidée

(locatif public, abordable, habitat inclusif, accession sociale à la propriété, parc conventionné privé)

L’offre de logements aidés étant principalement concentrée sur le pôle urbain, la stratégie du SCoT-AEC vise à organiser l’offre locative aidée de manière plus équilibrée en cohérence avec l’armature territoriale. Des formes collectives, intermédiaires et groupées seront favorisées. Il s’agira notamment de :

- Répartir de manière équilibrée la production de logements aidés entre espaces rural, périurbain et urbain
- Diversifier l’offre de logements sur les nouvelles opérations en garantissant une mixité sociale (locatif, logement intermédiaire, accession...)

### **PR10A - Prescription 10A– Répartition de l’offre de logements aidés**

Cible : Documents d’urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation PLH et opération > 5 000 m<sup>2</sup> surface de plancher

**Les documents d’urbanisme et PLH préciseront la politique locale de production de logements aidés en fonction de l’armature territoriale avec une priorité d’implantation sur les polarités de niveau SCoT** (Pôle urbain, Pôles d’équilibre, Pôles intermédiaires). Les documents d’urbanisme pourront préciser localement la définition des logements aidés.

Les objectifs de programmation de logements aidés seront intégrés au sein des orientations d’aménagement et de programmation des documents d’urbanisme en favorisant une mixité sociale et intergénérationnelle.

**Les opérations d’aménagements de plus 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher et les OAP des documents d’urbanisme, comprenant plus de 30 logements** (sur l’ensemble des tranches à aménager) devront intégrer un objectif minimal\* de logements aidés dans l’opération comme suit :

<b>Pôle urbain</b> (hors Allonnes, Coulaines, quartiers politique de la ville (QPV) et autres secteurs identifiés PLH)	<b>Minimum de 20 % logements aidés</b> (ce taux sera majoré pour les communes soumises à l’article 55 de la loi SRU, en fonction des accords avec les services de l’Etat et des principes de solidarité définis au niveau communautaire)
<b>Pôles d’équilibre périurbains</b>	<b>Minimum de 15 % à 20 % logements aidés</b>
<b>Pôle d’équilibre rural</b> (Sillé-le-Guillaume)	<b>Minimum de 10 % à 15 % logements aidés</b>
<b>Pôles intermédiaires périurbains</b>	<b>Minimum de 10 % à 15 % logements aidés</b>
<b>Pôles intermédiaires ruraux</b>	<b>Minimum de 8 % à 10 % logements aidés</b>
<b>Socle de proximité</b>	<b>Recommandé à déterminer par les PLUi</b>

\*L’objectif pourra être réduit sous justification par l’opérateur et la commune concernée d’une production de logements aidés de moins de deux ans en centralité à proximité de l’opération.

\*Sous réserve des possibilités de financements

Les documents d’urbanisme définiront les modalités de mise en œuvre de ces objectifs en fonction de l’accès aux services, aux commerces, des services de mobilités sous la forme : d’OAP et/ou emplacements réservés et/ou secteurs de mixité sociale...

### **Diversifier la production de logements neufs**

Pour répondre au parcours résidentiel, aux besoins des ménages existants et nouveaux, pour apporter une offre pour tout type de ménage (taille, revenu, âge), le SCoT-AEC a pour objectif de diversifier la production de logements neufs locative et en accession à la propriété. Il s'agira également de lutter contre la banalisation des paysages pavillonnaires, et favoriser une offre diversifiée, de qualité, bien intégrée au tissu environnant.

Pour tendre vers un modèle plus diversifié, mieux intégré, une production de logements neufs de qualité, le Pays du Mans et ses collectivités membres auront un rôle à jouer pour l'impulsion, la sensibilisation et l'accompagnement des acteurs professionnels au changement de modèle

### **PR10B - Prescription 10B - Diversification du parc de logements**

*Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation PLH*

Les documents d'urbanisme proposeront :

- des formes urbaines diversifiées (taille, hauteur...), et qualitatives plus économes en foncier,
- une mixité architecturale,
- une offre de logements répondant aux différents parcours résidentiels de la population (diversité de taille des parcelles pouvant accueillir différents types de bâti), la production de petits logements sera encouragée dans les centralités particulièrement dans les polarités.

La mixité fonctionnelle des opérations sera favorisée pour les opérations situées en centralité.

DOCUMENT DE TRAVAIL

## Objectif 11 – Adapter le parc de logements aux besoins spécifiques

### Prendre en compte les besoins liés au vieillissement de la population et à la perte d'autonomie

#### **PR11A - Prescription 11A – Réponse aux besoins liés au vieillissement de la population et à la perte d'autonomie**

Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation PLH

##### **Création d'une offre nouvelle :**

Les documents d'urbanisme (PLUi) et de programmation d'habitat (PLH) identifieront les besoins spécifiques de logements et d'hébergement dédiés aux personnes âgées et/ou en perte d'autonomie et de mobilité. L'offre nouvelle sera localisée dans les polarités au plus près des services, commerces et transports en commun.

##### **Adaptation du parc au vieillissement :**

Les documents d'urbanisme faciliteront le maintien à domicile des séniors et l'adaptation des logements existants à la perte d'autonomie et au vieillissement. La production de logements inclusifs pourra être encouragée pour répondre à ces besoins spécifiques.

Les parties réglementaires des documents d'urbanisme encourageront la reconfiguration des logements existants pour adapter le parc de logements au vieillissement, à la perte d'autonomie, et au handicap.

### Rénover le parc de logements

#### **PR11B - Prescription 11B – Rénovation du parc de logements**

Cible : Opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) et programme d'intérêt général (PIG)

La rénovation du parc de logements ancien contribuera activement à tendre le territoire vers la neutralité carbone. Le SCoT-AEC proposera de poursuivre l'accompagnement des ménages sur :

- La rénovation énergétique du parc de logements existants,
- La résorption progressive du parc de logements potentiellement indigne et dégradés.
- L'adaptation du parc de logements au vieillissement et à la perte d'autonomie.

### Favoriser la mise en place d'une offre abordable et répondant aux besoins de tous

Les intercommunalités faciliteront l'aide à l'accession à la propriété financièrement abordable sur les polarités.

#### **PR11C - Prescription 11C – Réponse aux besoins des populations spécifiques**

Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation PLH

Les documents d'urbanisme (PLUi) et de programmation d'habitat (PLH) prendront en compte les besoins spécifiques de logements et d'hébergement dédiés :

- aux personnes handicapées ;
- aux étudiants ;
- aux actifs temporaires.

### Proposer une offre adaptée pour les gens du voyage

Le Pays du Mans, conformément au schéma départemental d'accueil et d'habitat adapté pour les gens du voyage, veillera à accompagner les projets d'ancrage territorial des gens du voyage sur des terrains familiaux locatifs ou privés, et l'habitat adapté (orientation 2 du schéma départemental 2019-2025).

**PR11D - Prescription 11D – Offre adaptée pour les gens du voyage**

*Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et document de programmation PLH*

Les besoins en termes d'accueil et d'habitat adapté pour les gens du voyage devront être pris en compte conformément au schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme, un état des lieux et une analyse des besoins en habitat des gens du voyage devra être réalisé avec l'accompagnement notamment des services de l'Etat, du Département, et du Syndicat Mixte de la Sarthe pour le stationnement des Gens du Voyage.

Il conviendra d'intégrer au sein des documents d'urbanisme (PLUi, PLU) des territoires ayant identifié un besoin, une ou plusieurs possibilités d'ancrage territorial sur des terrains autorisant des constructions annexes et l'installation de résidences mobiles constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs.

Chaque document d'urbanisme concerné devra intégrer la possibilité d'implantation d'habitat caravane dans son règlement sous les conditions de l'article L444-1 du Code de l'Urbanisme

**DEMANDE ETAT D'ETRE PLUS PRECIS SUR CE SUJET CF GT GV DDT**

DOCUMENT DE TRAVAIL

## P1-O3 – Orientation n°3 du DOO, pilier 1

# S'INSCRIRE PROGRESSIVEMENT DANS UN MODELE D'AMENAGEMENT PLUS DENSE, EN VEILLANT A S'ADAPTER AUX DIFFERENTS CONTEXTES

Objectifs DOO	Objectifs PAS
	<b>AMBITION : Cadre de vie et Santé</b>
<b>Fixer des conditions d'intensification du développement résidentiel</b>	Prioriser le développement en renouvellement urbain au plus près des centralités
	OBJ 39 Reconfigurer et réhabiliter le bâti des centralités et centres-bourgs
	OBJ 40 Accompagner l'intensification des bourgs et centralités
<b>Mobiliser les gisements fonciers en renouvellement urbain en priorité</b>	Encourager à la réalisation d'espaces publics accessibles, partagés et apaisés, favorisant le vivre ensemble et la convivialité
	OBJ 45 Garantir un maillage cohérent d'offre en espaces publics
	OBJ 46 Requalifier les espaces publics en renforçant leur qualité
	OBJ 47 Prôner l'accessibilité à tous des espaces publics
<b>Accompagner la mise en place d'une densification acceptable et favorable à la santé</b>	Tendre vers une adaptabilité et multifonctionnalité des espaces publics
	OBJ 49 Favoriser la reconfiguration de l'espace public selon les usages
	<b>AMBITION : Transitions nouveau Modèle</b>
	Proposer des formes urbaines diversifiées et qualitatives plus économes en foncier
	OBJ 43 Reconfigurer le bâti existant dégradé, vacant, sous occupé
	OBJ 44 Encadrer et accompagner la division parcellaire des unités foncières en priorités au sein de l'enveloppe urbaine
	OBJ 45 Fixer un cadre pour une densité acceptable répondant aux différents contextes

DOCUMENT

## Objectif 12 – Fixer des conditions d'intensification du développement résidentiel

### Déclinaison de l'objectif de densité moyenne minimale au regard de l'armature territoriale

Définition commune densité moyenne minimale :

<p><b>Les espaces pris en compte sont :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les voiries, les espaces publics et espaces verts de proximité,</li> <li>- Les réseaux et collecte des eaux pluviales et bassins internes au quartier.</li> </ul> <p><b>Les espaces exclus sont :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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...).</li> <li>- Les espaces d'activités économiques sauf bâtiment mixte habitat / commerce / artisanat.</li> <li>- Les espaces rendus réglementairement inconstructibles (zones humides, loi Barnier, EBC<sup>13</sup>...).</li> <li>- Les espaces bâtis existants hors opération.</li> <li>- 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).</li> </ul> <p><b>La densité minimale prescrite peut parfois être difficile à respecter pour des projets :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• situés dans un environnement contraint ;</li> <li>• comportant des emprises importantes d'espaces publics.</li> </ul> <p>Dans ces cas de figure, une densité inférieure aux objectifs présentés précédemment pourra être acceptée, sous réserve de justification du contexte particulier du projet.</p>
--

#### PR12A - Prescription 12A – Densité moyenne minimale en log/ha

Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi), opérations > 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher

**Les objectifs de densité bâtie sont modulés en fonction de l'armature territoriale** pour répondre aux différents contextes locaux et s'articuler avec l'organisation territoriale. Ils correspondent à une densité bâtie minimale moyenne des nouvelles opérations d'aménagement (cf définition) situées en extension urbaine et en renouvellement urbain, mesurée à l'échelle de la commune.

A noter dans un rapport de compatibilité directe avec le SCoT, **les opérations de + 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher en extension urbaine devront atteindre l'objectif minimal de densité fixé par le SCoT.**

Il conviendra de veiller à une bonne intégration des opérations denses dans le tissu bâti environnant. Des objectifs de densité plus élevés pourront être favorisés dans les centralités et au sein de l'enveloppe urbaine. Une augmentation progressive des objectifs moyens minimaux pourra s'effectuer au regard des périodes d'application du ZAN 2031/2040 et 2041/2050.

Armature territoriale	Objectif de densité moyenne minimale en log/ha	
Pôle Urbain	Ville-centre	≥ 40 log/ha
	hors Le Mans	Entre 20 et 35 log/ha <i>A différencier dans PLUi</i>
Pôles équilibre	Périurbain	≥ 20 log/ha
	Rural	≥ 18 log/ha
Pôles intermédiaires	Périurbain	≥ 18 log/ha
	Rural	≥ 17 log/ha
Socle de proximité	Pôle de proximité	≥ 17 log/ha
	Bourg périurbain	≥ 16 log/ha
	Bourg rural	≥ 15 log/ha

## Application d'un objectif minimum de logements économes en espace pour les opérations de + 30 logements des polarités du SCoT-AEC

Dans la continuité du SCoT approuvé en 2014, pour diversifier l'offre de logements, et s'inscrire dans la trajectoire ZAN, le SCoT-AEC renforce progressivement les objectifs de production de logements économes en espace en se focalisant uniquement sur les polarités SCoT amenées à accueillir le plus de logements.

Pour les opérations d'envergure de plus de 30 logements :

Le logement économe en espace comprend :

- Le logement individuel dense (parcelle  $\leq 400 \text{ m}^2$ ),
- Résidences sociales (structures qui offrent des logements privatifs, des espaces collectifs et un accompagnement social), colocations seniors
- Logements inclusifs,
- Le logement intermédiaire
- Le logement et hébergement collectif.

### **PR12B - Prescription 12B – Logements économes en espace**

*Cible : Opérations d'aménagement + 30 logements*

Les objectifs de programmation de logements économes en espace seront intégrés au sein des orientations d'aménagement et de programmation sectorielles à minima de plus de 30 logements des documents d'urbanisme pour les polarités de niveau SCoT. Pour le niveau socle de proximité, le SCoT-AEC recommande, pour des opérations de moins de 30 logements, aux collectivités compétentes d'étudier l'intérêt d'établir, le cas échéant un % de logements économes en espace en fonction du contexte de la commune et du secteur concerné.

Les opérations comprenant plus de 30 logements (OAP sectorielles des PLUi et PLU, permis d'aménager de + 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher) (sur l'ensemble des tranches à aménager) intégreront un objectif minimal\* de logements économes en espace dans l'opération comme suit :

Armature territoriale		Logements économes en espace		
		Pourcentage minimum / production totale de logements de l'opération		
		SCoT-AEC approuvé en 2026		
		Opération d'envergure de + 30 logements		
Période ZAN		2026/2030	2031/2040	2041/2050
Pôle Urbain		60 à 70 %	70 à 80 %	80 à 90 %
Pôles équilibre et intermédiaires	40 à 50 %	40 à 50 %	50 à 60 %	60 à 70 %
	30 à 40 %	30 à 40 %	40 à 50 %	50 à 60 %
Socle de proximité		PLUi / document d'urbanisme Recommandé par le SCoT-AEC		

### **Chiffres % à vérifier faisabilité par EPCI**

**Intensification plus importante pour les opérations proches de gare ou arrêt transport collectif performant** (tramway, BHNS, Chronolignes et lignes express)

### **REC12 – Recommandation 12 – Intensification proche transports**

*Cible : Opérations d'aménagement + 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher*

Dans les polarités de niveau SCoT, le SCoT-AEC recommande pour les opérations situées en centralités, proches d'une gare ou halte ferroviaire et d'un arrêt de transport en commun performant (tramway, BHNS, chronolignes, ligne express), de favoriser une mixité de fonctions et si possible des formes urbaines plus denses que les objectifs moyens minimaux.

## Objectif 13 – Mobiliser les gisements fonciers en renouvellement urbain en priorité

Le SCoT-AEC met en place une enveloppe urbaine de référence pour le suivi de la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers (NAF). Les secteurs de développement inclus dans l'enveloppe seront considérés comme du renouvellement urbain, ceux à l'extérieur comme de l'extension urbaine consommant de l'espace NAF.

### **PR13A - Prescription 13A – Enveloppe urbaine de référence**

Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi),

#### **Avoir une définition commune de l'enveloppe urbaine SCoT / EPCI**

L'Enveloppe Urbaine Existante, ou EUE, correspond au périmètre à l'intérieur duquel le tissu bâti existant est en continuité et forme un ensemble morphologique cohérent. Elle tient compte de différents critères, notamment l'occupation du sol, les formes urbaines, la présence d'éléments paysagers et naturels, ... Ces espaces urbanisés comprennent les espaces artificialisés à vocation résidentielle, économique ou commerciale ainsi que les hameaux. Ils ne concernent pas les écarts et bâtis isolés, ni les espaces de loisirs ou sportifs non bâtis. Les espaces manifestement viabilisés et en cours d'aménagement (parkings, équipements de voirie ou de réseaux, ...) sont intégrés à l'enveloppe urbaine, car ils ne peuvent plus être considérés comme des espaces naturels ou agricoles. C'est au sein de cette enveloppe qu'est étudiée la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis. **Les dents creuses, terrains non bâtis ≤ à un hectare sont intégrées à l'enveloppe urbaine.**

#### **Déterminer l'enveloppe urbaine 1/01/2025 (date d'arrêt de projet) comme référente**

Le SCoT-AEC comprendra **en annexe** les enveloppes urbaines de référence de toutes les communes. Ces enveloppes sont établies avec l'appui et la validation des collectivités compétentes et constitueront l'enveloppe de référence 2021 et 2025 pour distinguer renouvellement urbain et extension urbaine et pour suivre la consommation d'espace NAF. **Les dents creuses inférieures ou égale à un hectare situées au sein de l'enveloppe urbaine seront considérées comme consommées, leur urbanisation ne sera donc pas comptabilisée dans le suivi des ENAF.** L'enveloppe urbaine constituera donc le référentiel pour le suivi consommation d'espace NAF 2021/FIN 2024 et 2025/2030.

#### **Mobiliser les gisements fonciers au sein de l'enveloppe urbaine de référence**

Le SCoT-AEC prévoit que la construction des nouveaux logements, mais aussi des équipements et services soit réalisée, dans la mesure du possible, prioritairement au sein de l'enveloppe urbaine de référence au travers de la mobilisation de l'ensemble des gisements existants :

- par la densification et la mutation des tissus bâtis existants au travers de divisions parcellaires (BIMBY et autres) et de mobilisation d'espaces artificialisés encore libres ;
- par la mobilisation des locaux vacants (logements, commerce...)
- par la surélévation des bâtiments existants sous réserve de leur bonne intégration au tissu existant et la réalisation de nouvelles formes urbaines ayant des hauteurs plus élevées ;
- par le changement de destination de surfaces déjà bâties (bureaux, bâtiments d'activités, pieds d'immeubles commerçants non pertinents, etc.) ;
- par dans certains cas la démolition / reconstruction sous réserve de prise en compte des enjeux patrimoniaux et d'intégration au tissu bâti environnant.

### **PR13B - Prescription 13B – Gisements fonciers**

Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi),

**Dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme ou programmes locaux de l'habitat**, il conviendra non seulement d'identifier les gisements fonciers et d'utiliser les outils disponibles afin de mobiliser en priorité et de façon optimale les gisements en renouvellement urbain. Les documents d'urbanisme mettront en place des dispositions réglementaires qui favoriseront les possibilités de densification urbaine des espaces urbanisés en tenant compte de la qualité architecturale, patrimoniale et paysagère/environnementale.

## Définir une part minimale de logements à construire dans l'enveloppe urbaine (renouvellement urbain)

### PR13C - Prescription 13C – Part de logements en RU

Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi),

Les nouveaux logements s'inscriront en priorité dans l'enveloppe urbaine existante (2025 année de référence). Le SCOT fixe une part minimale de logements à produire à l'intérieur de l'enveloppe urbaine (délimitation des zones U des documents d'urbanisme).

Armature territoriale	Renouvellement Urbain		
	Part minimale de logements neufs à produire au sein de l'enveloppe urbaine <b>2025</b>		
Période ZAN	2026/2030	2031/2040	2041/2050
<b>Pôle Urbain</b>	<b>60 % à 70 %</b>	<b>70 % à 80 %</b>	<b>80 à 100 %</b>
<b>Pôles équilibre et intermédiaires</b>	<b>50 % à 60 %</b>	<b>60 % à 70 %</b>	<b>70 % à 100 %</b>
<b>Socle de proximité</b>	<b>Document d'urbanisme locaux</b>		

Les intercommunalités concernées par plusieurs polarités de niveau SCoT, dans leur document d'urbanisme ou leur programme local de l'habitat, pourront adapter et différencier cet objectif à l'échelle de l'ensemble des pôles de l'EPCI, en s'appuyant sur des critères permettant de tenir compte des particularités de chaque commune pôle concernée.

## Prioriser les opérations en renouvellement urbain par rapport à celles en extension urbaine

### PR13D - Prescription 13D – Phasage prévisionnel de programmation des opérations de logements

Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi),

Pour ne pas concurrencer les opérations de renouvellement urbain, les documents d'urbanisme intégreront un phasage prévisionnel de programmation des opérations de logements envisagés en :

- priorisant les secteurs en renouvellement urbain.
- maîtrisant l'ouverture à l'urbanisation de terrains en extension urbaine destinés à la construction de logements afin de limiter la concurrence avec les opérations en renouvellement urbain.

## Maintenir des espaces de respiration non bâtis au sein de l'enveloppe urbaine (fonction environnementale)

Avec pour objectif de favoriser, le bien être, le bien vivre ensemble et de mieux préparer la population aux changements climatiques, le SCoT-AEC propose aux documents d'urbanisme **de maintenir ou prévoir des espaces de respiration non bâtis**, apportant des services écosystémiques, véritables lieux de rencontres, au sein de l'enveloppe urbaine, il s'agira notamment de :

- Préserver des secteurs végétalisés pour le maintien et le développement de la nature en ville, l'amélioration de la qualité de l'air,
- Préserver les espaces ayant une valeur agronomique, les espaces ayant un rôle de régulation des stocks et des flux d'eau,
- Apporter des îlots de fraîcheur pour mieux se préparer à la hausse des températures,
- Inciter aux pratiques d'activités physiques et sportives, et de la détente.
- Aménager / requalifier des espaces publics de qualité (ensemble des fonctions)

### PR13E- Prescription 13E- espaces de respiration

Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi),

En parallèle de la volonté d'intensifier les espaces bâtis pour économiser les espaces agricoles et naturels, il convient de conserver dans les tissus urbains des villes et bourgs existants une proportion d'espaces non bâtis dédiés aux fonctions climatiques et écologiques. En effet ces espaces peuvent également favoriser l'acceptabilité de la densification et jouer un rôle fondamental dans la perception du bien-être des habitants (Urbanisme Favorable à La Santé). Ils seront inclus dans l'enveloppe urbaine de référence.

### Encadrer le développement de l'habitat diffus

En dehors, des pôles principaux et des bourgs périurbains et ruraux, une partie du territoire du Pays du Mans est caractérisée par un mitage des espaces agricoles lié au développement de zones d'habitat diffus sous forme de hameaux, d'urbanisation linéaire...

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.

\* **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.

### PR13F - Prescription 13F – Densification exceptionnelle des hameaux

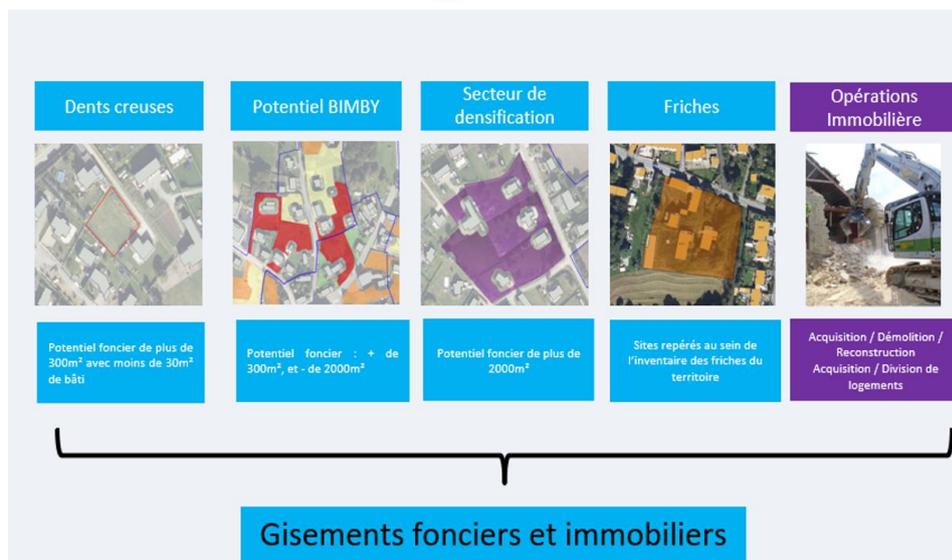
Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi),

Le SCoT-AEC interdira le développement de nouvelles zones d'habitat diffus, hameaux et d'urbanisation linéaire sauf extension du bâti existant.

Les PLUi pourront permettre de **manière exceptionnelle** la densification de hameaux\* jugés structurants. Ils devront être situés à moins de 2 km d'une centralité comprenant des services de proximité avec un accès sécurisé par mode actif (vélo, marche à pied), dans le respect des conditions cumulatives suivantes :

- concentrer/limiter les constructions nouvelles à l'intérieur de l'enveloppe urbaine du hameau,
- combler une dent creuse au sein de l'enveloppe urbaine du hameau si :
  - o parcelle  $\leq 2500 \text{ m}^2$  (seuil artificialisation ZAN)
- ne pas porter atteinte à l'activité économique agricole et forestière,
- ne pas poser de problème d'accessibilité, de sécurité, et de nuisances sonores,
- ne pas impacter la sauvegarde des espaces naturels et ou zones humides.

## La mobilisation des gisements fonciers



Source SCoT Dinan Agglo

## Objectif 14 – Accompagner la mise en place d'une densification acceptable et favorable à la santé

### En valorisant l'espace public multifonctionnel, levier clef pour se préparer aux changements

#### **Définition source ISADORA 2020 (fiche 11)**

**Les espaces publics désignent** « la partie du domaine public non bâti affecté à des usages publics » (Choay et Merlin, 1988), c'est-à-dire l'ensemble des lieux accessibles et gratuits où les individus se croisent, se rencontrent et échangent. Ils renvoient aux rues, aux avenues, aux places, aux parvis, aux boulevards, aux jardins, aux parcs, aux parkings, etc., autant de lieux qui peuvent occuper simultanément des fonctions diverses.

**La fonction sociale des espaces publics** renvoie à la capacité de ces espaces à générer des opportunités d'interactions sociales pour les individus, et donc à lutter contre l'isolement social. Leur **fonction circulaire** correspond à leur capacité à rendre possibles et à faciliter les déplacements des individus dans l'espace urbain par différents modes (déplacements actifs et motorisés). **Leur fonction de stimulation de l'appareil perceptif renvoie aux multiples effets** (ressourcement, développement des compétences individuelles, stress, etc.) sur les individus que génèrent les perceptions sensorielles (vue, toucher, ouïe et odorat) de ces espaces. **La fonction environnementale des espaces publics est à considérer lorsque ceux-ci sont des espaces verts** (parcs, jardins, etc.).

Avec pour objectif de favoriser, le bien être, le bien vivre ensemble et de mieux préparer la population aux changements climatiques, le SCoT-AEC propose aux documents d'urbanisme de maintenir ou prévoir des espaces de respiration non bâtis, apportant des services écosystémiques, véritables lieux de rencontres, au sein de l'enveloppe urbaine, il s'agira notamment de :

- Favoriser l'acceptabilité de la densité par la valorisation d'espaces publics végétalisés,
- Préserver des secteurs végétalisés pour le maintien et le développement de la nature en ville, l'amélioration de la qualité de l'air,
- Apporter des îlots de fraîcheur pour mieux se préparer à la hausse des températures,
- Inciter aux pratiques d'activités physiques et sportives, et de la détente.
- Aménager / requalifier des espaces publics de qualité (ensemble des fonctions)

#### **REC14A – Recommandation 14A – Aménagement espace public**

Cible : Opérations de + 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher,

**Le SCoT-AEC incitera les documents d'urbanisme** à favoriser l'aménagement et la requalification d'espaces publics de qualité en mettant en avant les fonctions sociales, circulaire, cadre de vie, et environnementale génératrices de santé et de bien-être. Le Pays du Mans en tant que structure pilote sur la mise en œuvre de l'urbanisme favorable à la santé pourra accompagner les territoires compétents dans ce sens. Ces éléments seront précisés dans le programme d'actions.

#### **REC14B – Recommandation 14B – Référentiel Urbanisme Favorable à la Santé (UFS)**

Cible : Opérations de + 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher,

**Pour les opérations d'aménagement de plus 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher**, le SCoT-AEC accompagnera les porteurs de projets à la prise en compte d'un référentiel UFS dans l'aménagement des espaces publics dans une démarche d'intégration de la santé lors de l'élaboration d'une opération d'aménagement. Ces éléments seront précisés dans le programme d'actions.

Ce référentiel correspond à la fiche ou clef opérationnelle 11 du Guide ISADORA Cette fiche fait partie d'un ensemble de fiches élaborées dans le cadre du projet ISadOrA (Intégration de la Santé dans les Opérations d'Aménagement), porté conjointement par l'École des Hautes Études en Santé Publique (EHESP), l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine (a'urba) et la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), et financé par le ministère de la santé (DGS), l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), et le ministère de la Transition Écologique et Solidaire et de la Cohésion des Territoires et des Relations avec les Collectivités Territoriales (DGALN).

## En accompagnant la réalisation de formes urbaines denses plus qualitatives

### • Accompagner la mise en place de formes urbaines qualitatives

Le SCoT-AEC favorisera et accompagnera la mise en place de nouvelles formes urbaines conjuguant : qualité architecturale et intimité des espaces privatifs, qualité d'usage des espaces partagés et extérieurs, mixité sociale et générationnelle, sobriété énergétique et urbanisme bioclimatique. Ces éléments seront précisés dans le programme d'actions (Guides, séminaires...).

Les documents d'urbanisme pourront se saisir de cet objectif au niveau du règlement et des OAP.

### • Encadrer et accompagner la division parcellaire des unités foncières en priorités au sein de l'enveloppe urbaine

Les démarches de densification sur des parcelles déjà bâties (type BIMBY : Build In My Back Yard) doivent être encouragées dans les documents d'urbanisme en accord avec les autres objectifs notamment patrimoniaux et paysagers et en prenant en compte l'intégration du projet à son environnement.

#### REC14C- Recommandation 14C – Division parcellaire

Cible : Documents d'urbanisme

Pour encadrer les divisions parcellaires, les documents d'urbanisme, veilleront à prendre en compte (partie réglementaire, OAP) les principes qualitatifs d'insertion et d'implantation de nouvelles constructions en densification douce suivants :

- Limiter la création d'accès par la mutualisation ou la réutilisation des accès existants afin de réduire l'impact de l'espace public et ses usages (piétons, circulation, stationnement).
- Détacher des parcelles en cohérence avec le parcellaire existant afin de s'accorder au tissu urbain (implantation, surface, largeur et profondeur).
- Limiter l'impact sur les apports de lumière existants des propriétés voisines.
- Préserver le cadre de vie pour garantir des espaces privatifs extérieurs de qualité et en limitant les vis-à-vis directs. Il s'agira notamment de construire en mitoyenneté (quand c'est possible) pour préserver l'intimité en limitant les vis-à-vis et les ouvertures sur les espaces extérieurs voisins.
- Optimiser l'implantation pour améliorer la performance énergétique.

#### Extrait OAP « Bimby » PLUi Orée de Bercé Belinois

Comment créer une parcelle de qualité en division foncière?	<b>3</b> Diviser pour créer une parcelle en second rang « Habiter la tranquillité des cœurs d'îlots tout en soignant le rapport à la rue »
	<b>Conditions favorables</b> ○ Parcelle profonde
	<b>Les principes qualitatifs</b> <b>Une configuration en lien avec l'existant</b> ① Garantir des tailles de parcelles cohérentes avec le tissu environnant de façon à préserver la qualité des espaces bâtis (en termes de surface, largeur et profondeur) <b>Une implantation des constructions réfléchie</b> ② Veiller à une exposition cohérente des façades (ensoleillement, vis-à-vis) ③ Si cela permet d'optimiser l'orientation du bâti, favoriser une implantation en limite séparative pour mieux gérer l'intimité et les vis-à-vis ④ Moduler les hauteurs en cœur d'îlot de façon à préserver l'intimité des constructions ⑤ Limiter les masques solaires générés par les nouvelles constructions (ombres portées) <b>Une gestion efficace et soignée des accès</b> ⑥ Réduire l'impact sur l'espace public et ses usages (piétons, circulation, stationnement) en limitant la création d'accès et en intégrant harmonieusement les éléments type coffret de comptage, boîtes aux lettres etc. ⑦ Mutualiser les accès afin de limiter la surface utilisée pour le passage des véhicules (gain de surface, diminution des frais de raccordement aux réseaux)
Intimité et relation au voisinage	
Espaces extérieurs et annexes	
Exposition et l'efficacité énergétique du bâti	

## P1-O4 – Orientation n°4 du DOO, pilier 1

### AFFIRMER UN TERRITOIRE FLUIDE ET ORGANISE EN MATIERE DE MOBILITE

Objectifs DOO	Objectifs PAS
<b>1. Poursuivre le développement d'infrastructures répondant à l'attractivité et au positionnement du territoire</b>	Renforcer l'attractivité en valorisant le positionnement et la qualité de vie du territoire
1.1 Consolidier et renforcer la desserte ferroviaire à partir du Mans	<b>OBJ 1</b> Consolidier et renforcer la desserte ferroviaire à partir du Mans
1.2 Se positionner sur les grands réseaux de fret	<b>OBJ 2</b> Se positionner sur les grands réseaux de fret
1.3 Créer une rocade autoroutière à partir des infrastructures existantes	<b>OBJ 3</b> Maintenir une bonne accessibilité nationale et régionale
1.4 Poursuivre la mise à niveau de l'axe Le Mans / Orléans	<b>Faire de la nature une source de santé physique, mentale en créant des connexions/corridors dédiés</b>
1.5 Etudier la mise en place de contournements pour améliorer le cadre de vie des habitants	<b>OBJ 38</b> Profiter de l'opportunité du développement des mobilités douces et de sa contribution au développement touristiques, culturel et de loisirs pour renforcer la biodiversité autant que possible
<b>2. Faciliter le parcours usagers et l'intermodalité du réseaux de transports par une gouvernance en faveur de la coordination des AOM</b>	Favoriser la mixité de fonction en centralités
	<b>OBJ 43</b> Renforcer l'accessibilité en mode actifs, partagés et transports collectifs
<b>3. Mettre en œuvre une stratégie commune de mobilité, pour tous, favorisant des déplacements décarbonés et le report modal</b>	Favoriser les mobilités alternatives décarbonées pour limiter l'autosolisme
3.1 S'adosser sur l'armature territoriale pour construire un service express régional métropolitain (SERM)	<b>OBJ 10</b> Poursuivre le développement d'un réseau de transport urbain efficace (réseau SETRAM, Chronolignes...)
3.2 Mettre en place un maillage de pôles d'échanges et définir les conditions d'aménagement en faveur de l'intermodalité	<b>OBJ 11</b> Garantir l'accès aux zones clés de l'agglomération par déploiement des lignes express périurbaines et de rabattement
3.3 Encourager l'ensemble des services autour de l'usage partagé de la voiture	<b>OBJ 12</b> Déployer une offre de transports collectifs de proximité
3.4 Tendre vers la décarbonation de l'offre de mobilité	<b>OBJ 13</b> Massifier les offres de mobilité partagée (autopartage et covoiturage) et solidaires
<b>4. Favoriser l'usage des modes actifs par l'aménagement d'un réseau sécurisé prenant en compte l'armature territoriale</b>	<b>OBJ 14</b> Poursuivre le développement des modes actifs
	<b>OBJ 15</b> Accompagner, conseille les employeurs en faveur des mobilités alternatives
	S'adosser sur l'armature territoriale pour construire un service express régional métropolitain
<b>5. Adapter l'espace public au renforcement d'une mobilité durable</b>	<b>OBJ 16</b> Articuler l'aménagement du territoire avec les services de mobilité
	<b>OBJ 17</b> Valoriser l'étoile ferroviaire du Mans e envisager de nouvelles haltes TER
	<b>OBJ 18</b> Coordonner les services de transports pour un développement équilibré des services de mobilité
	<b>OBJ 19</b> Favoriser l'intermodalité entre réseau ferroviaire, réseau de transports urbains et le réseau de ligne express
	<b>OBJ 20</b> Développer un réseau cohérent de mobilités actives sécurisé en lien avec l'armature territoriale
	<b>OBJ 21</b> Renforcer l'accessibilité des sites touristiques par les transports collectifs, les modes actifs et transports décarbonés

## Objectif 15 – Poursuivre le développement d'infrastructures répondant à l'attractivité et au positionnement du territoire

### Consolider et renforcer la desserte ferroviaire à partir du Mans :

**Le projet de SCoT-AEC encouragera le renfort de la connexion grande vitesse du Mans** via une offre adaptée de TGV notamment en maintenant une offre grande vitesse dense et compétitive vers Paris.

**La liaison ferroviaire vers les aéroports parisiens sera facilitée** (Voie supplémentaire Massy-Valenton pour augmenter la capacité de la ligne, accès aéroport d'Orly...)

Il conviendra d'accompagner la création d'un centre de maintenance technique des TER sur Le Mans sur l'emprise de la gare de triage (en lien avec l'ouverture à la concurrence étoile ferroviaire du Mans actuellement maintenance niveau Viaduc projet 2032).

**Le projet s'inscrira dans l'amélioration de la qualité de la desserte ferroviaire régionale et intercity** par le cadencement, la qualité de la desserte, et l'adaptation de la tarification des lignes :

- Caen / Alençon / Le Mans / Tours ;
- Le Mans / Laval / Rennes ;
- Le Mans / Nantes / Angers ;
- Le Mans / La Ferté-Bernard / Chartres / Versailles / Paris)

### Se positionner sur les grands réseaux de fret

Au-delà de développer les conditions de report du transport de marchandises vers des modes de transports décarbonés, il s'agira de se positionner comme carrefour fret de dimension régionale notamment :

- En redynamisant l'axe fret Château-Gontier / Le Mans / Lyon suite à la rénovation de la ligne entre Sablé-sur-Sarthe et Château-Gontier ;
- En valorisant le potentiel de développement fret et en maintenant les conditions d'accessibilité au fret ferré sur les autres axes sans remettre en cause le développement du cadencement du transport des voyageurs : Le Mans / Laval ; Alençon/Le Mans / Tours ; Le Mans /La Ferté-Bernard/Paris ;
- En renforçant à termes les connexions fret avec les ports du Havre et St Nazaire ;
- En valorisant le site de la gare de triage du Mans comme plateforme fret ferroviaire d'intérêt régional et en étudiant la mise en place d'une plateforme rail-route avec le RIMA à Champagné.

#### **REC15- Recommandation 15 – Préservation Installations Terminales Embranchées (ITE)**

*Cible : Documents d'urbanisme*

Pour coordonner, et faciliter l'utilisation du fret ferroviaire par les entreprises, le SCoT-AEC recommandera aux documents d'urbanisme concernés d'identifier et préserver les Installations Terminales Embranchées (ITE) existantes.

## **Créer une rocade autoroutière à partir des infrastructures existantes**

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

## **Poursuivre la mise à niveau de l'axe Le Mans / Orléans**

Le SCoT-AEC permettra la poursuite de la mise à niveau et sécurisation de cet axe par la mise en place de zones de dépassement par le Département et par la création sur Champagné d'un centre routier d'intérêt régional.

## **Etudier la mise en place de contournements pour améliorer le cadre de vie des habitants**

Des contournements routiers inscrits dans le schéma routier départemental seront à étudier sur des axes routiers d'entrée sur le Pays du Mans.

### **PR15 - Prescription 15- Contournements routiers**

*Cible : Documents d'urbanisme (PLU, PLUi),*

Dans le cadre de projets d'infrastructures routières contribuant au contournement routier de bourgs. Il conviendra de mettre en avant, en plus de la maîtrise du foncier, de la réduction de l'impact environnemental et de l'intégration paysagère, le rôle de ces projets en faveur de l'amélioration de la qualité de vie en centre-bourg par notamment la diminution des nuisances sonores, l'amélioration de la qualité de l'air et la sécurisation des traversées de bourgs.

## **Valoriser l'aéroport du Mans en maintenant sa dimension actuelle**

Le SCoT-AEC a pour objectif de valoriser l'aéroport en :

- maintenant une dimension de loisirs et le lien direct avec les événements organisés sur le circuit,
- veillant à limiter les nuisances sonores pour les riverains,
- développant la production d'EnR sur le site,
- étudiant les transitions énergétiques du domaine aérien notamment l'hydrogène.

Le syndicat mixte compétent et le gestionnaire s'inscriront dans cet objectif.

## Objectif 16 – Faciliter le parcours des usagers et l'intermodalité du réseau de transports par une gouvernance en faveur de la coordination des AOM

### Gouvernance

Entre décembre 2019 (promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités dite LOM) et avril 2022, les communautés de communes membres du Pôle métropolitain ont engagé le processus de transfert de la compétence d'Organisation de la Mobilité (éditée par la LOM) vers **le Pôle métropolitain Mobilités Le Mans Sarthe**, devenu à ce titre un syndicat dédié à la mobilité, dit SRU. **Le Mans Métropole** reste Autorité Organisatrice locale de la Mobilité (AOM) sur son ressort territorial.

Afin de respecter le contexte local des AOM et des compétences liées à la mobilité, le syndicat s'est doté d'une compétence principale de coordination des services de mobilité et de l'information voyageur, et de deux compétences « facultatives », la compétence d'Organisation de la mobilité transférée des 6 CdC membres (hors Le Mans Métropole) et la compétence de Gestion de l'autopartage pour l'ensemble de son territoire.

La Région des Pays de la Loire, cheffe de file en matière de mobilité, a de son côté encouragé les CdC de la région à devenir AOM, et a défini des périmètres de bassin de mobilité dans lequel un programme et un suivi des actions est déterminé, sous la forme d'un contrat opérationnel de mobilité.

### Périmètre du Bassin de Mobilité Sarthe Centre



Avec la structuration du Pôle métropolitain Mobilités Le Mans Sarthe, le territoire s'est doté d'un outil qui favorise la coordination des services existants et à venir, l'innovation, l'expérimentation et les aspects billettiques avec la volonté commune des AOM de tendre vers le titre unique.

### **PR16 - Prescription 16 – Coordination AOM**

*Cible : Plans de mobilité*

**Le SCoT-AEC s'inscrita dans la poursuite de la coordination des offres de mobilités et des autorités organisatrices de la mobilité**, il s'agira de favoriser l'articulation entre la politique de mobilité des AOM et la planification du développement en s'appuyant principalement sur l'armature territoriale.

## Objectif 17 – Mettre en œuvre une stratégie commune de mobilité pour tous, favorisant des déplacements décarbonés et le report modal

Le SCoT-AEC, ses EPCI membres, avec les AOM du bassin de mobilité, mettront en avant la combinaison d'une diversité de leviers et favorisant les conditions d'une transformation progressive des modes de déplacement sur le territoire. **L'ambition principale sera de réduire les impacts des déplacements en voiture et notamment l'autosolisme**, même si la voiture reste le moyen principal de mobilité.

### S'adosser sur l'armature territoriale pour construire un service express régional métropolitain (SERM)

Un Service Express Régional Métropolitain (SERM) (initialement appelé « RER métropolitain ») est une offre de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants de périphérie des métropoles. Son objectif est d'améliorer la desserte entre une ville centre et sa zone périurbaine en renforçant l'offre ferroviaire, et en la complétant par d'autres modes, dont les services de transport routier à haut niveau de service et les réseaux cyclables.

- **Un service express régional métropolitain à organiser autour de l'étoile ferroviaire mancelle**

#### **PRI7A - Prescription 17A – SERM**

Cible : Plans de mobilité

Le SCoT-AEC favorisera la mise en œuvre du SERM sur son territoire, avec comme socle, la valorisation de l'offre ferroviaire (fréquences, cadencements) en réponse aux besoins du bassin de vie et de mobilité local et l'articulation avec le développement des capacités des offres collectives régulières structurantes et routières (transport urbain métropolitain, lignes express, offre de proximité). Cette structuration et interconnexion du réseau permettra une cohérence avec le développement organisé autour de l'armature territoriale. En effet, l'étoile ferroviaire mancelle, le réseau routier et, les lignes de transport collectif, les axes cyclables existants et à venir constituent une logique d'axes structurants centripètes, traversés d'un nombre important de polarités. Cette logique devra être soutenue en termes de complémentarité d'offres de transports, et articulée avec le développement économique et résidentiel.

- Structuration du maillage de gares ferroviaires

#### **PRI7B - Prescription 17B – Structuration du maillage de gares**

Cible : Plans de mobilité

En plus de la gare du Mans, pôle d'échange de niveau régional, et de la halte Le Mans Hôpital Université, **les gares des pôles d'équilibre de l'armature territoriale** Connerré-Beillé, Montbizot, Conlie, Sillé-le-Guillaume, Ecommoy auront un rôle structurant pour desservir les différents bassins de vie du territoire.

L'objectif sera de renforcer la capacité multimodale de ces gares en améliorant localement les accès tous modes, les capacités de stationnement de tous véhicules et le niveau d'offres de transport.

Ce maillage **de gares de bassin de vie « pôle d'équilibre » est complété par un maillage complémentaire** de gares et haltes ferroviaires facilitant la proximité entre habitat et desserte ferroviaire locale, il est composé des gares/haltes suivantes :

- Ligne 22 Le Mans / Sillé-le-G : Domfront-en-Champagne, Rouessé-Vassé, Crissé
- Ligne 24 Le Mans / Alençon : Neuville-sur-Sarthe, La Guierche et Teillé
- Ligne 25 Le Mans / Ecommoy : Arnage, Laigné-St Gervais
- Ligne 23 Le Mans / La Ferté-Bernard : St Mars-la-Brière, Montfort-le-Gesnois
- Ligne 26 routière Le Mans / La Flèche / Saumur.

- Valorisation de l'étoile ferroviaire mancelle pour un besoin local

**Le SCoT-AEC, en lien avec les autorités organisatrices de mobilité (AOM), veillera et encouragera au maintien, voire au développement des accès à l'offre ferroviaire.** En la matière, certains secteurs du territoire restent à étudier pour la création de halte TER : zone commerciale nord de la Métropole, secteur Est Béner, secteur sud de la Métropole et nord de l'Orée de Bercé Belinois (ETAMAT Le Mans, Moncé-en-Belin).

- Un réseau de transport urbain efficace avec un accès à faciliter hors agglomération

#### A COMPLETER LMM

- Allongement rames tramway / agrandissement des quais
- **Chronolignes**

Le projet des Chronolignes s'inscrit dans le prolongement de la politique de la communauté urbaine de Le Mans Métropole en matière de transport public. Les Chronolignes sont des lignes de bus avec une fréquence importante (entre 10 et 15 mn) et un fonctionnement sur une grande amplitude horaire dans la journée. Ces lignes bénéficient d'aménagement sur leur parcours pour faciliter leur vitesse et régularité, comme des couloirs de bus ou des priorités à certains carrefours.

Les trois futures Chronolignes seront aménagées :

- C4 : Bellevue/Hauts de Coulaines – Gares - Saint Georges/Saint Joseph
- C5 : Gazonfier - République/De Gaulle - Oasis / Centre des expositions
- C6 : République – Lycée Sud - Saint Martin.

- Un réseau de lignes routières structurantes express à déployer

Pour répondre aux besoins des actifs pour les trajets domicile/travail, désengorger la métropole du Mans, vers laquelle se concentrent l'immense majorité des déplacements, le Pôle métropolitain Mobilités Le Mans Sarthe et la Région Pays de la Loire seront amenés à compléter le déploiement d'un réseau de lignes routières structurantes express en complément de la desserte ferroviaire. L'objectif est de fluidifier le trafic et de limiter son impact environnemental. Cette offre apportera un cadencement plus dense et s'établira en rabattement sur le réseau urbain de Le Mans Métropole, sur des points de connexions identifiés et matérialisés.

Le maillage de lignes routières structurantes express sera complété (offre existante ALEOP renforcée) progressivement sur les axes structurants non dotés d'une desserte ferroviaire pour mieux répondre aux actifs du bassin d'emplois du Mans :

- *Le Grand Lucé / Parigné l'Evêque / Le Mans ; ALEOP 216*
- *Beaumont / La Bazoge / Le Mans ; ALEOP 210*
- *Ballon-Saint Mars / Le Mans ; ALEOP 211*
- *Bouloire / Le Mans ; ALEOP 215*
- *Bonnétable / Savigné l'Evêque / Le Mans ; ALEOP 212*
- *Brûlon / Loué / Le Mans ; ALEOP 207*
- *La Suze-sur-Sarthe / Spay / Le Mans ; ALEOP 206*

### **PR17C - Prescription 17C – Lignes routières express**

Cible : Plans de mobilité, documents d'urbanisme

**Pour la partie, au sein du périmètre du SCoT-AEC du Pays du Mans, ce réseau s'appuiera sur l'armature territoriale du SCoT-AEC particulièrement les polarités de niveau SCoT non desservies par le train :**

- Pôles d'équilibre : Parigné l'Evêque, Sainte Jamme-sur-Sarthe
- Pôles intermédiaires périurbains : La Bazoge
- Pôles intermédiaires ruraux : Ballon-Saint Mars, Bouloire

Ces pôles seront amenés à devenir des pôles d'échanges multimodaux d'intérêt local et faciliteront l'accès aux bassins de vie de proximité par les modes actifs, l'autopartage et le covoiturage.

**Les principales zones d'activités, situées sur les axes des lignes express, devront être desservies et posséder des points d'arrêts ainsi que les centralités des pôles de niveau SCoT.**

**La mise en place de pôles d'échanges multimodaux locaux entre l'offre périurbaine express et l'offre urbaine sera encouragée ainsi que la réalisation de parkings relais (P+R)...**

- Vers un renforcement de l'offre de proximité (lignes routières régulières classiques illyGO) et la mise en place du transport à la demande

L'ambition est de renforcer le niveau d'équipement et l'attractivité commerciale des polarités afin d'offrir une diversité des fonctions qui se combinent à l'offre de mobilité et incitent au report modal.

### **PR17D - Prescription 17D – Offre de proximité (lignes routières régulières classiques)**

Cible : Plans de mobilité, documents d'urbanisme

Les documents d'urbanisme intégreront des objectifs de renforcement des centralités de chaque commune, afin de limiter les besoins en déplacements des résidents localement.

A l'échelle des bassins de vie locaux, sur les polarités du Pays du Mans, des services de transport collectifs (hybride urbain / rabattement) pourront être déployés en rabattement sur ces pôles d'échanges multimodales (ferrées ou routières). *Exemple services illyGO mis en place sur Sillé et Ecommoy.*

En lien avec l'armature territoriale du SCoT AEC, des pôles de mobilités proposeront des bouquets de mobilité adaptés à chaque niveau de l'armature territoriale. Ces pôles de mobilité regrouperont des solutions de mobilité pour se déplacer et assurant la connexion entre les différents modes de transport.

## **Mettre en place un maillage de pôles d'échanges et définir les conditions d'aménagement en faveur de l'intermodalité**

La logique d'aménagement globale du territoire consistera à orienter la majeure partie de la croissance démographique et urbaine vers les polarités équipées d'un pôle ou aire de mobilité structurante (aire équipée d'un pôle d'échange multimodal routier, d'une halte ferroviaire ou d'une halte routière).

Ces principes permettent de limiter significativement les besoins de déplacements et de rapprocher les lieux de vie des pôles de mobilité et des offres alternatives à la voiture.

### **Mettre en place un maillage cohérent de PEM s'articulant avec l'armature urbaine et l'offre de mobilité déployée :**

Pour plus de cohérence, de lisibilité par les usagers, le SCoT-AEC propose de définir des principes d'aménagement pour les pôles d'échanges.

- **Un pôle d'échanges multimodal stratégique régional du Mans Gares**

Construit autour de la gare ferroviaire desservie par le réseau national et TGV, il bénéficie d'une offre de transport continue et est adossé à une offre de transport collectif en site propre (Tramway, Tempo) et une gare routière. Il est doté d'un ensemble d'équipements et de services adaptés à tous les publics, et d'une gouvernance concourant à fluidifier et améliorer les connexions entre les différents modes et réseaux de transport présents sur le pôle.

Les pôles d'échange multimodaux stratégiques mettent à disposition des usagers des services d'information en temps réel et d'information multimodale, des services de distribution physique, pour faciliter la continuité dans les chaînes de déplacement.

Le Mans Métropole, La Région, SNCF réseau, poursuivront l'amélioration du fonctionnement du PEM et une meilleure coordination de l'offre de mobilité autour de ce pôle d'échanges stratégique.

- **Des pôles d'échanges multimodaux d'agglomération**

Ces pôles d'échanges sont à l'intersection du réseau urbain de Le Mans Métropole et de l'offre de mobilité périurbaine (ALEOP, Lignes express PMMLMS). Ils sont amenés à faciliter le rabattement de l'offre de lignes routières structurantes express vers l'offre urbaine structurante (Tramway, Tempo, Chronolignes).

Le SCoT-AEC s'oriente vers la mise en place de ces PEM d'agglomération, aux portes de Le Mans Métropole (notamment au nord, nord-est et sud-est) en parallèle du développement du réseau lignes express porté par le Pôle Métropolitain Mobilité Le Mans Sarthe, ils pourront développer du stationnement sous la forme de parkings relais.

Les gares métropolitaines d'Arnage, Champagné et Hôpital/Université sont également considérées comme des pôles d'échanges d'agglomération car elles ont une connexion avec le réseau urbain SETRAM. Les sites de terminus des lignes BHNS, tramway voire Chronolignes tels que Antarès-Le Mans, Université-Le Mans, Bois-Joli-Allonnes, et Espal-Le Mans seront concernés.

- **Des pôles d'échanges multimodaux ferrés**

Ces pôles d'échanges correspondent :

- aux gares des pôles d'équilibre du SCoT-AEC  
Il s'agit des gares d'Ecommoy, Conlie, Sillé-le-Guillaume, Montbizot, Connerré-Beillé.
- aux gares des pôles intermédiaires du SCoT-AEC  
Il s'agit de celles de Laigné-Saint Gervais, Saint Mars-la-Brière et Montfort-le-Gesnois.

- **Des pôles d'échanges multimodaux locaux routiers**

Il s'agit des arrêts structurants de l'offre routière de transports collectifs (urbaine, périurbaine et de proximité).

Exemples :

- Saint Laurent à Ballon Saint Mars,
- Parigné l'Evêque,
- La Bazoge Saint Jean d'Assé,
- Savigné l'Evêque, Bouloire...

- **Le réseau d'aires locales de covoiturage**

Il s'agit d'un maillage d'espaces de stationnement déjà existants (à privilégier, à mutualiser...) ou à créer le cas échéant en limitant voire compensant la consommation d'espace :

- Aux abords des voies d'accès aux autoroutes (A11, A28)
- A l'intersection des axes routiers structurants avec des voies de circulation les plus fréquentées par territoire, sous réserve de faisabilité technique et foncière (réseau départemental primaire de grande liaison (1A+), réseau primaire 1A, réseau primaire 1B) ;
- Sur les parkings existants des surfaces commerciales de + 1000 m<sup>2</sup> de surface de vente, situées à l'intersection d'axes structurants
- En périphérie des communes en direction du bassin d'emplois du Mans.

### **Définir les conditions d'aménagement en faveur de l'intermodalité**

Pour renforcer la densification autour des pôles d'échanges, clarifier les aménagements, le SCoT-AEC propose de définir des conditions d'aménagement favorables à l'intermodalité.

#### **PR17E - Prescription 17E – Conditions d'aménagement de l'intermodalité**

*Cible : Plans de mobilité, documents d'urbanisme*

Les collectivités concernées, préciseront les choix d'aménagement et de valorisation des pôles d'échanges, véritables espaces stratégiques, en apportant des éléments sur les points suivants :

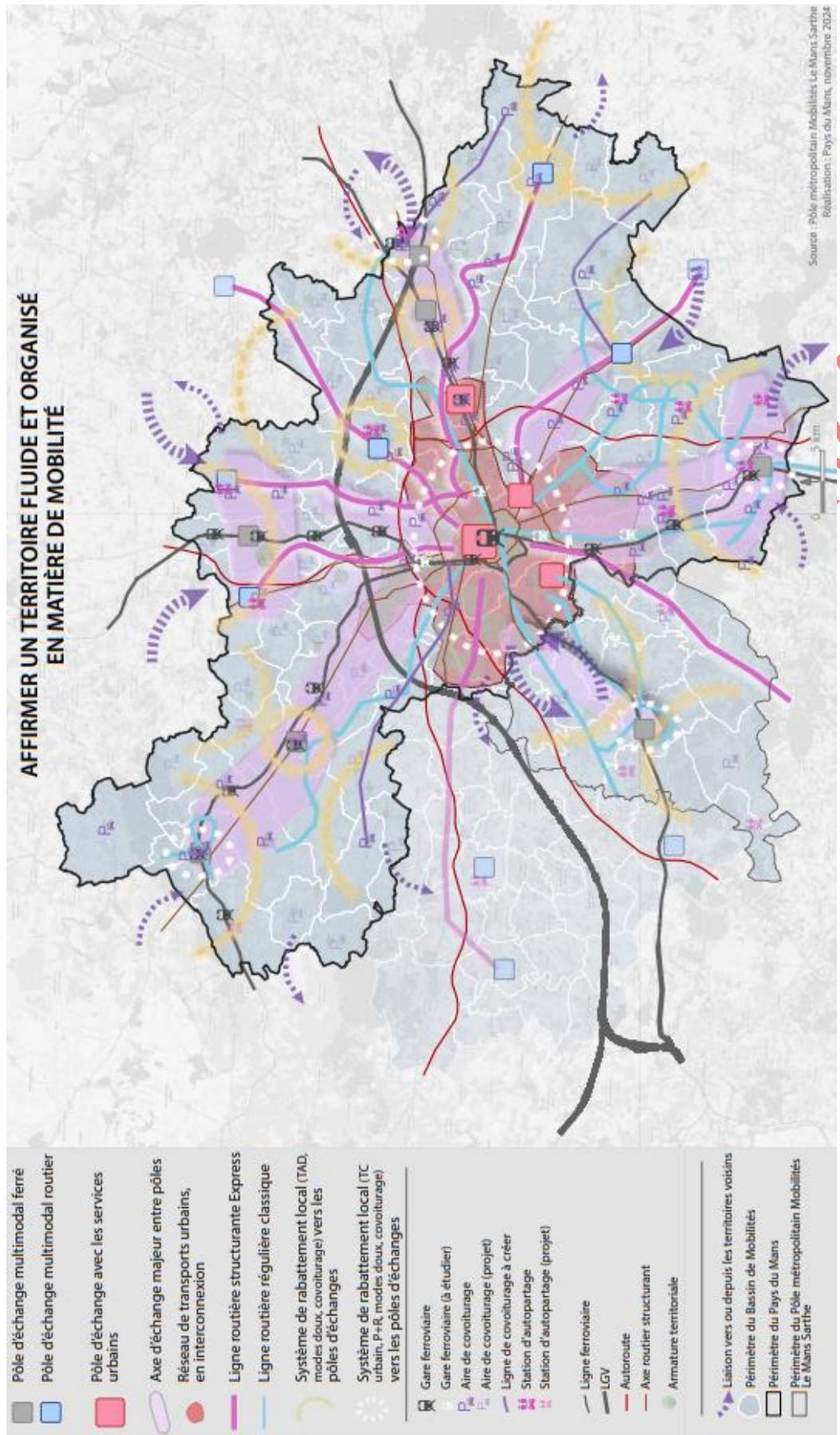
- **Favoriser le développement de projets dans un rayon de 500 mètres** autour des pôles d'échanges lorsqu'ils sont situés dans les centralités.
- **Les besoins en stationnements pour les différents modes de déplacement** (voiture individuelle, covoiturage, parking vélos sécurisé...) à proximité immédiate des gares et pôles d'échanges, et les capacités de stationnements en matière de parking-relais en recherchant des solutions économes en espace (mutualisation du stationnement) et en aménageant des itinéraires d'accès et un meilleur jalonnement.
- **Les besoins d'aménagement en connexions modes actifs pour conforter l'accessibilité piétonne et vélo de ces pôles d'échanges**, en envisageant des connexions allant jusqu'aux principales centralités et zones résidentielles des communes concernées.

La mise en œuvre opérationnelle de ces principes nécessitera une coordination étroite entre les autorités compétentes en matière d'urbanisme, de mobilité, de voirie...

#### **REC17- Recommandation 17 – Adaptation de l'espace public au renforcement mobilité durable**

*Cible : Documents d'urbanisme*

Le SCoT-AEC, avec l'appui des AOM, encouragera, les documents d'urbanisme à intégrer des OAP « Aménagement » sur ces pôles d'échanges, en prenant en compte les principes de l'Urbanisme Favorable à la Santé (cf. partie espace public). Ces OAP pourront donner des lignes directrices pour l'évolution et la densification des tissus bâtis : dents creuses à valoriser en priorité et modalités de valorisation, accès et cheminements à réorganiser... En effet, ces secteurs seront l'objet d'aménagements adaptés pour favoriser la multimodalité, et si possible pour implanter des réalisations pertinentes par leur densité ou leur attractivité.



MAIL

carte indicative non prescriptive

## Prévoir les emprises nécessaires en faveur du report modal

### **PR17F - Prescription 17F – Emprises mobilité pour report modal**

Cible : Plans de mobilité, documents d'urbanisme

Les collectivités concernées par la structure du système de mobilité reprendront le fonctionnement des réseaux et les emprises nécessaires à leur développement et détermineront les aménagements nécessaires pour atteindre les objectifs suivants :

- Assurer la mise en œuvre des continuités cyclables sécurisées et développer les liaisons cyclables avec un maillage vers et entre les polarités et prévoir du stationnement ;
- Permettre le renforcement et la performance des lignes de transport collectif routier ;
- Développer des aires et des lignes de covoiturage ;
- Anticiper l'évolution de l'offre ferroviaire régionale en offrant la possibilité de mise en œuvre, à l'horizon du SCoT, de systèmes de rabattement vers les haltes TER ;
- Permettre de nouveaux usages potentiels de la ligne ferroviaire en intégrant le développement du fret pour des approvisionnement/expédition à l'échelle du territoire.

## Encourager l'ensemble des services autour de l'usage partagé de la voiture

Pour assurer la mise en connexion de l'ensemble des pôles, les habitants pourront s'appuyer sur un panel de services visant à développer un nouvel usage de l'automobile :

- Le développement du service d'autopartage Mouv'nGO avec un maillage homogène sur le territoire (au moins 2 stations par EPCI)
- Le déploiement de plateformes de mise en relation pour la pratique du covoiturage quotidien de courte distance (trajets domicile/travail jusqu'à 60/80 km)
- La définition de lignes de covoiturage entre les principaux pôles de mobilité ;
- La mise en place d'un système d'auto-stop organisé (coup d'Pouce) à l'échelle du territoire ;
- La continuité de la mise en œuvre d'une offre inclusive de covoiturage solidaire.

## Tendre vers la décarbonation de l'offre de mobilité

Le SCoT-AEC s'inscrit dans la stratégie régionale de mobilité. L'organisation, la coordination des offres de mobilité en articulation avec le développement se basant sur l'armature territoriale contribuera à réduire l'impact énergie-climat des transports et mobilités. En effet l'armature territoriale diminuera les distances parcourues par l'aménagement de polarités.

La décarbonation de la mobilité passera par le report modal de l'autosolisme vers les transports collectifs et la multiplication de l'usage du vélo, de l'autopartage et du covoiturage.

### **PR17G - Prescription 17G – Décarbonation de l'offre de mobilité**

Cible : Plans de mobilité

Le SCoT-AEC contribuera à diminuer l'intensité carbone des motorisations en encourageant les collectivités et acteurs économiques à mailler le territoire de bornes de recharges ultra-rapides pour les véhicules électriques et accompagner l'approvisionnement de bio-gnv.

#### **L'implantation du service IRVE sera privilégiée sur :**

- Les pôles d'échanges de mobilité,
- Les parking relais, parking de plus 100 places, aires de covoiturage,
- Les pôles commerciaux périphériques (cf DAACL),
- Les plateformes d'autopartage,
- Aux abords des axes routiers structurants du territoire.

Cette stratégie sera mise en place dans les schémas IRVE des collectivités compétentes.

#### **La motorisation alternative du matériel de transport sera recherchée :**

- Train / bus hydrogène
- Cars/Bus bio GnV et Biogaz...
- Déploiement stations autopartage

## Objectif 18 – Favoriser l’usage des modes actifs par l’aménagement d’un réseau sécurisé prenant en compte l’armature territoriale

Pour s’inscrire dans les transitions, favoriser le bien-être des actifs et habitants du territoire et améliorer leur santé, il convient de renforcer la pratique de la marche à pied et du vélo. Pour ce faire le Pays du Mans avec ses collectivités membres s’oriente vers l’aménagement d’espaces sécurisés pour les piétons principalement en centralité et par la mise en place d’un réseau cyclable sécurisé interconnecté en articulation avec l’armature territoriale. Ce réseau permettra de faciliter les déplacements vers les bassins de vie, centralités, zones d’emplois et d’équipement du territoire.

La mise en œuvre des schémas directeurs intercommunaux des mobilités actives et l’aménagement du réseau Chronovélo s’inscrivent pleinement dans cet objectif.

### **PR18A - Prescription 18A – Mise en œuvre d’un réseau modes actifs interconnecté**

*Cible : Plans de mobilité, documents d’urbanisme*

- Favoriser la mise en place un réseau cyclable sécurisé entre les polarités de niveaux SCoT et les bourgs.
- Assurer l’interconnexion entre les réseaux notamment entre le pôle urbain (Chronovélo) et les pôles d’équilibre et intermédiaires.
- Favoriser le rabattement vers les gares, les pôles d’échanges et les aires de covoiturage.
- Rendre accessibles les équipements, loisirs, sites touristiques en modes actifs.
- Réserver les emprises foncières nécessaires (emplacements réservés) pour la réalisation d’infrastructures piétonnes et cyclables sécurisées.
- Déployer une même signalétique directionnelle et de jalonnement destinée aux cyclistes de manière homogène sur l’ensemble du périmètre du SCOT-AEC.
- Systématiser les aménagements à destination des mobilités actives dans toutes les opérations d’aménagement qu’elles soient en extension, en renouvellement ou en rénovation (article L228-2 du code de l’environnement).
- Encourager l’évolution des usages de certaines voies locales de circulation en voies dédiées aux mobilités actives tout en conservant des conditions d’accès aux riverains (habitants, agriculteurs...)

### **REC18A- Recommandation 18A – Développement de l’usage du vélo pour les trajets domicile-travail**

*Cible : Plans de mobilité*

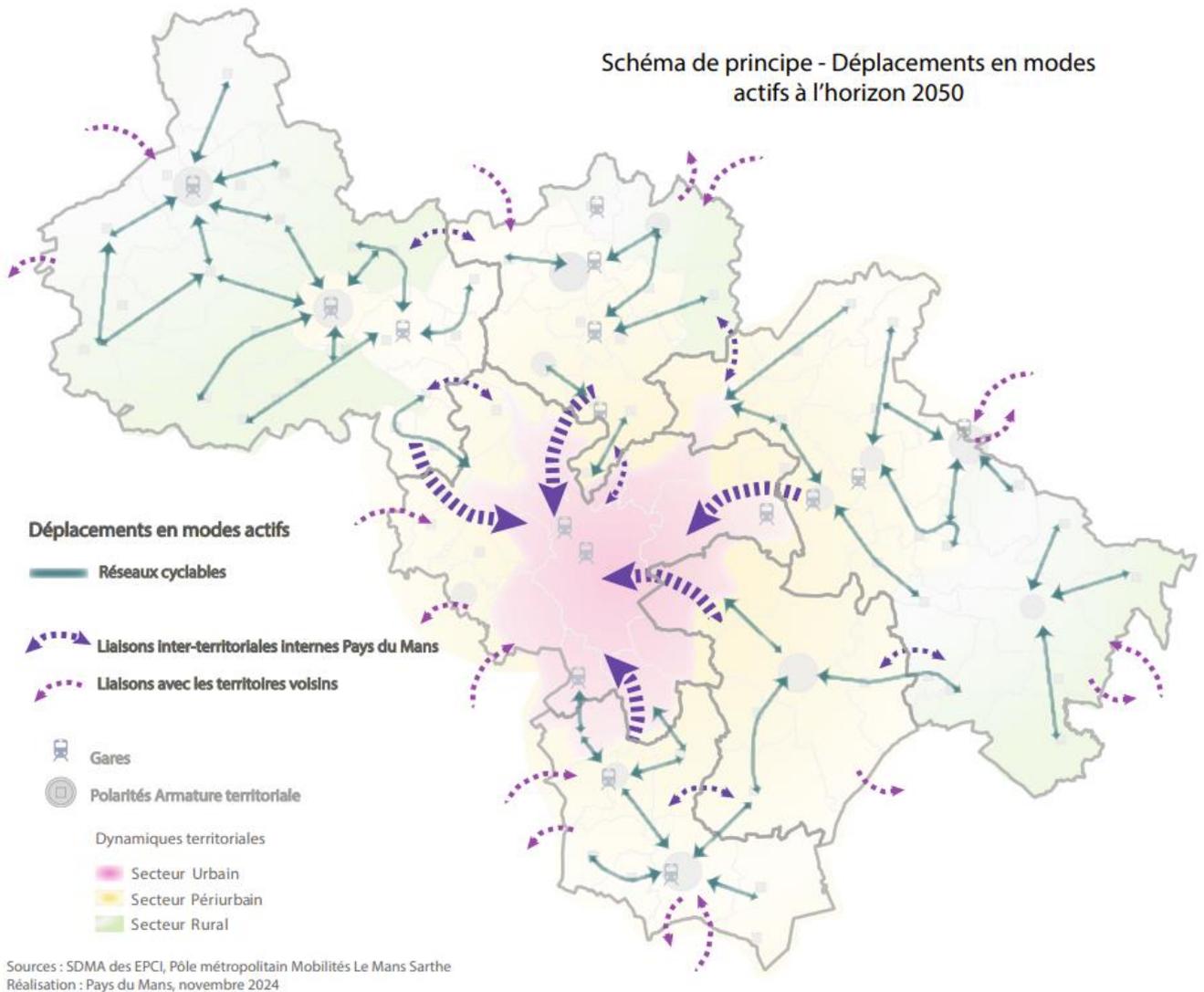
- Développer/Encourager/Accompagner les démarches de Plans de Mobilité Employeur ;
- Former les salariés à la conduite à vélo et accompagner à la remise en selle ;
- Accompagner les employeurs à la création d’au moins 1 place de stationnement Vélo sécurisée au sein des établissements de travail par tranche de 10 salariés.

### **PR18B - Prescription 18B – Raccordement des secteurs d’habitat et d’activités aux centralités et arrêts de transports en commun**

*Cible : Plans de mobilité, documents d’urbanisme, opérations de + 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher*

À l’échelle de chaque commune, les quartiers, les équipements, les zones d’activités seront reliées aux centralités par des liaisons pédestres et cyclables pour favoriser l’usage de la marche et du vélo. Pour les communes bénéficiant d’arrêt en transport en commun, ces derniers seront reliés aux quartiers d’habitat par des liaisons pédestres et cyclables.

## Schéma de principe - Déplacements en modes actifs à l'horizon 2050



### Carte indicative – non prescriptive

#### **REC18B- Recommandation 18B – Développement services de location vélos sur les bassins de vie en s'appuyant notamment sur les gares**

Cible : Plans de mobilité

Pour donner encore plus de sens aux politiques de planification des mobilités actives en cours et encourager l'ensemble des acteurs publics à poursuivre le développement des aménagements cyclables, le SCoT-AEC encouragera le déploiement de services vélos par le Pôle Métropolitain Mobilité Le Mans Sarthe, et en complément de l'offre déjà existante développée par Le Mans Métropole (Vélos SETRAM), notamment :

- Au sein des gares/haltes ferroviaires. Les gares ou haltes situées sur les pôles d'équilibre et intermédiaires seront prioritaires,
- A destination des actifs et des habitants sur le périmètre du ressort territorial du Pôle métropolitain en tant qu'AOM locale.

## Objectif 19 – Adapter l'espace public au renforcement d'une mobilité durable

### Accompagner la requalification et l'aménagement de l'espace public

#### **REC19A- Recommandation 19A – Adaptation de l'espace public au renforcement mobilité durable**

Cible : Documents d'urbanisme

**Le SCoT-AEC incitera les documents d'urbanisme** à favoriser l'aménagement et la requalification d'espaces publics de qualité en mettant en avant la fonction circulaire. Le Pays du Mans en tant que structure pilote sur la mise en œuvre de l'urbanisme favorable à la santé, + AOM concernées pourront accompagner les territoires compétents dans ce sens.

Il s'agira notamment de :

- Assurer des conditions de sécurité aux personnes se déplaçant activement,
- Permettre à toutes et à tous d'accéder facilement en modes actifs aux équipements et services et aménager des infrastructures de stationnement assurant une sécurisation optimale des modes de transport utilisés.
- Faciliter et favoriser les déplacements actifs (notamment les pratiques de la marche et du vélo), ce qui impactera positivement l'environnement social des individus
- Offrir aux habitants des conditions de mobilités optimales (points de repères, lisibilité de l'espace, jalonnements, qualités d'ambiance, etc.) en jouant notamment sur le mobilier urbain.
- Accompagner l'apaisement de la circulation en centralité.

### Mettre en place une politique de stationnement

#### • **Mieux organiser, optimiser le stationnement automobile**

- Valoriser l'offre de parking en ouvrage favorisant l'accès aux centralités et au réseau urbain de transports collectifs (Parking relais, accès centre-ville du Mans)

Il s'agira d'organiser au mieux le stationnement pour faciliter le rabattement vers les transports collectifs prioritairement autour des pôles d'échanges.

#### **REC19B- Recommandation 19B – Parking ouvrages**

Cible : Plans mobilité

Les ouvrages en centralité pourront développer une mixité de fonctions et d'usages en apportant des services aux habitants de la centralité (conciergerie, logistique, IRVE...).

Les parking relais (P+R), porte d'entrée de l'agglomération mancelle, pourront être optimisés et développés (nouveaux sites) en fonction des besoins et en lien avec l'émergence du service express régional métropolitain (SERM).

- Mutualiser et optimiser l'offre de stationnement

#### **PR19A - Prescription 19A – mutualisation et optimisation du stationnement**

Cible : Plans de mobilité, documents d'urbanisme, opérations de + 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher

Il conviendra de limiter l'emprise des stationnements en favorisant la mutualisation chaque fois que cela est possible et en tenant compte de l'offre en transport collectif. Les aires de stationnement devront être intégrées au tissu urbain existant.

Pour les bâtiments à vocation économique, l'intégration du stationnement aux bâtiments (sous-sol ou rez-de-chaussée) sera favorisée, particulièrement sur le pôle urbain et dans les secteurs denses reliés aux transports collectifs.

En centralité, en fonction des contextes locaux, il sera conseillé de ne pas imposer de normes minimales de stationnement automobile par logement pour faciliter la densification.

- Mettre en place du stationnement perméable

**PR19B - Prescription 19B – perméabilité du stationnement**

*Cible : documents d'urbanisme, opérations de + 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher*

Les aires de stationnement devront présenter (quand les sols le permettent) des aménagements spécifiques ou des revêtements favorisant l'infiltration des eaux pluviales.

La solarisation des parcs de stationnement sera accompagnée en conformité avec la réglementation en vigueur.

- **Développer massivement le stationnement vélos pour en faciliter la pratique**

**PR19C - Prescription 19C – Développement stationnement vélos**

*Cible : documents d'urbanisme*

Les documents d'urbanisme prendront des dispositions pour assurer le stationnement des vélos, notamment aux abords des équipements collectifs, services, commerces et dans les opérations de logements de plus 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

DOCUMENT DE TRAVAIL