

## **SCoT de Chartres Métropole**

### **Séminaire SCOT « du PADD au DOO »**

**17-10-2018 à Nogent-le-Phaye**

---

#### **Contexte et objectif de la réunion**

M. Guéret, Vice-Président délégué à l'Aménagement du Territoire, introduit le séminaire en souhaitant la bienvenue aux participants et rappelle les grandes étapes des derniers mois (le diagnostic et le PADD, débattu en Conseil communautaire du 15-10-2018) qui ont conduit à l'organisation de ce séminaire consacré au passage du PADD au Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

Le bureau d'études E.A.U. présente un visuel mettant en exergue les enjeux sur le DOO et définissant le contour des premiers objectifs d'aménagement et le niveau de prescriptions en fonction des implications de la stratégie du PADD.

A la suite de cette présentation, les participants se sont répartis en ateliers transversaux afin de débattre et de faire émerger des objectifs d'aménagement pour la révision du SCoT.

Les 3 ateliers proposés étaient les suivants :

- 1) : Comment aménager et comment construire demain ?
- 2) : Comment être l'agglomération des proximités et des accessibilités ?
- 3) : Comment s'inscrire dans la modernité ?

En conclusion du séminaire, ces trois ateliers ont fait l'objet d'une restitution synthétique à tous les participants.

Le présent compte-rendu synthétise les principaux points qui ont été évoqués par l'ensemble des élus.

## Atelier n°1 : Comment aménager et comment construire demain ?

Le débat, d'abord, porte sur ce qui pourrait inciter les ménages à venir s'installer sur le territoire.

Plusieurs éléments sont soulignés :

- Le cadre de vie (ex. : vallée de l'Eure, vallée de la Voise, ambiance rurale, effets du « plan vert ») ;
- Les écoles dans la commune ou à proximité immédiate ; la proximité d'un collège jugée favorablement ;
- Les commerces ;
- Les équipements publics et services à la population (y compris pistes cyclables) ;
- Le tissu associatif (et le rôle des bénévoles...) ;
- La proximité d'un bassin d'emploi (Chartres), et, le cas échéant, pour des couples biactifs, la double proximité Chartres/IDF (Rambouillet par exemple) ;
- La proximité des grandes infrastructures de transport (N10, A11, rocade, importance de l'A154...) ;
- L'existence de transports collectifs (ferrés...) à proximité...

Il est enfin souligné l'importance des prix du foncier et immobilier dans les choix résidentiels des ménages, ce qui explique une grande partie du développement de la « ceinture périphérique » rurale de l'agglomération.

Pour ce qui concerne l'immobilier, les maisons anciennes se vendent rapidement, notamment en milieu rural, car les propriétaires ont accepté depuis 2008 des prix en baisse (moins de 200 000 €, voire moins de 150 000 €). De ce fait, les logements vacants le sont surtout à cause du départ des personnes âgées (maisons de retraite, décès, longueur des successions).

Le risque est cependant grand de voir cette variable conduire à une « attractivité par défaut », où les ménages viennent uniquement « *parce que c'est moins cher* ». Les variables qualitatives du choix des ménages sont donc jugées essentielles pour une « *attractivité choisie* »

Dans cet ordre d'idées, les pré-verdissement, clôtures soignées, emplacements de stationnement (2), règles du PLU, qualité paysagère, caractère arboré des sites, traitement des abords, fleurissement de la commune.

Dans les communes où la pression foncière est élevée, il est souligné l'importance des moyens à mettre en œuvre, en lien avec l'aménageur / le lotisseur pour que l'opération soit fidèle au projet de la commune en termes de population accueillie : jeunes, personnes âgées, couples actifs, etc.

Le logement social est abordé au travers, notamment, du logement des jeunes de la commune, des personnes âgées, avec une difficulté soulignée pour le logement social « familial » lorsque le transport collectif n'existe pas.

L'importance de prévoir des logements adaptés pour le 3ème âge (petits logements dans certains cas, de plain-pied, etc...) est rappelée, pour répondre à une demande croissante.

Une demande particulière est nettement exprimée en matière de rétention foncière par les propriétaires, celle de disposer d'un droit de préemption sur les terres agricoles (ce qui, dans la situation actuelle, demanderait une modification législative...).

Ce survol des questions résidentielles, qui demandera à être poursuivi dans le cadre de l'élaboration du SCoT, montre la très grande disparité des communes de l'agglomération, en fonction de leur taille, de leur situation, mais également de la politique qu'elles poursuivent.

En effet, certaines communes, par exemple, indiquent ne pas vouloir un développement quantitatif sur le plan démographique, tout en recherchant, en règle générale, un maintien de leur population (ce qui suppose un certain niveau de constructions nouvelles pour faire face au phénomène général de diminution de la taille des ménages (« desserrement » résidentiel, le « point mort » étant le nombre de logements à construire sur une période donnée pour seulement maintenir la population à son niveau de départ).

Il est enfin suggéré, dans le SCoT, pour faire droit à cette diversité communale, de raisonner en « trois cercles concentriques » (pôle urbain / périurbain / rural) + le cas particulier des communes de la vallée de l'Eure.

## **Atelier n°2 : Comment être une agglomération des proximités et des accessibilités ?**

Le débat porte sur les enjeux d'accessibilité, depuis et vers les territoires voisins, mais également entre les différentes communes de l'agglomération chartraine.

Plusieurs éléments sont soulignés et témoignent de la diversité des perceptions de l'accessibilité : virtuelle, physique, aux aménités territoriales, à l'emploi, ... Ces éléments concernent en premier lieu :

- La future autoroute A154 ;
- L'accès à la nature (notamment au travers du Plan Vert) et aux équipements ;
- L'organisation de l'offre en transport public ;
- L'impact des évolutions technologiques et sociétales sur les mobilités « de demain » (télétravail) ;
- L'organisation du territoire (pôle urbain / hors pôle urbain) et la proximité aux équipements, ...

### **Projet autoroutier A154 :**

S'il est indispensable que le SCoT prenne en compte le contournement Est de l'agglomération lié au tracé de la future autoroute A154, il est souligné l'importance d'inscrire des prescriptions qui devront imposer la réalisation d'ouvrages favorisant le maintien des connexions écologiques ainsi que celles pour les mobilités douces (piétons, cyclistes).

### **Plan vert et mobilité douce**

Les actions menées par l'agglomération depuis le début des années 2000 sur le Plan Vert et le renforcement de ses infrastructures pour la pratique des mobilités douces ont été rappelés. S'il est indéniable que l'utilisation quotidienne des voies cyclables s'est renforcée au fil des années, tant par les usagers quotidiens que les touristes, la révision en cours du Plan Vert devra prendre en considération l'extension du tracé actuel vers les communes ayant dernièrement intégrées l'agglomération. Les 17 km actuels devront être étendus afin d'assurer une continuité de cheminements au sein de l'agglomération, particulièrement sur les 45 km de « l'arrête dorsale » Maintenon – St-Georges-sur-Eure (ex : secteur Saint-Prest / Jouy), mais aussi afin de permettre des liaisons avec les itinéraires environnants.

D'autre part, au regard des évolutions conjoncturelles et technologiques actuelles (prix de l'essence, développement des vélos électriques, ...), les mobilités douces devraient s'accroître dans les prochaines années, non plus en premier lieu pour des pratiques récréatives comme c'est majoritairement le cas actuellement, mais aussi pour des mobilités domicile-travail, alors qu'elles restent jusqu'à présent marginales (l'exemple d'actifs résidant à Sours et envisageant de se rendre régulièrement à Chartres en vélo électrique est évoqué).

Par ailleurs, les élus soulèvent l'intérêt d'inscrire dans le SCoT les anciennes lignes SNCF qui ne sont plus ouvertes actuellement à la circulation mais qui pourraient faire l'objet d'une reconversion en voie douce (ex : ligne vers Gallardon).

Au-delà de la reconversion éventuelle de ces anciennes lignes ferroviaires, il est également opportun que les communes constituent des réserves foncières permettant de faire aboutir de tels projets.

### **Offre en transport public**

Les participants jugent que le réseau en transport public est assez étoffé au sein du pôle urbain. Néanmoins, le cadencement des principales lignes pourrait être renforcé, certes au détriment d'autres lignes, mais permettrait ainsi de favoriser la fréquentation de ces lignes par les usagers, notamment pour les trajets domicile-travail.

Si le projet de BHNS est perçu comme une amélioration certaine de l'offre future de transport collectif au sein de l'agglomération, l'un des enjeux soulevés consiste à imposer la création de sites permettant aux usagers d'y stationner leur véhicule. Sur le principe des exemples cités dans les agglomérations voisines (Tours, Orléans, ...), des parkings relais pourraient être envisagés aux extrémités des lignes du BHNS, voire également aux extrémités des principales lignes de transport en commun du territoire.

### **Télétravail**

Le développement du télétravail est jugé prépondérant pour permettre de limiter le développement des mobilités sur le territoire. Pour les élus, la couverture de l'ensemble du territoire en FTTH à horizon 2020 devrait permettre d'offrir les conditions nécessaires à son essor.

### **Armature territoriale**

Si le fonctionnement « naturel » de l'agglomération repose sur une articulation pôle urbain / communes hors pôle, les participants soulèvent l'intérêt d'affirmer, un maillage de proximité autour de « *pôles périurbains renforcés* » (ex : Maintenon, Sours, St-Geroges-

sur-Eure). Néanmoins, une telle approche nécessiterait de renforcer les liaisons en transport vers ces polarités, ainsi que d'y mettre en œuvre des actions pour le maintien d'un certain dynamisme commercial en centre-ville.

## **Atelier n°3 : Comment s'inscrire dans la modernité ?**

### **Transports ferrés / Gares et Services/ Evolutions envisagées liées à l'emploi**

-Volonté de ne pas créer de nouvelles lignes ferroviaires mais plutôt d'accroître leur capacité, la qualité de services offerts, le renouvellement du matériel roulant et les possibilités d'intermodalité : Chartres-Paris et les petites lignes menacés par le rapport SPINETTA comme Chartres – Courtalain, ligne qui doit être régénérée (plus de 1000 voyageurs/jour) : enjeu de maintien de l'existant et de développement de la qualité offerte aux usagers.

Eviter la « RERisation » de la ligne TER Chartres-Paris et encourager des trajets plus directs et plus rapides vers Paris pour navetteurs et CSP+.

Développer une gamme de services métropolitains, comme dans la métropole de Paris, mais sans les inconvénients de la grande métropole, miser sur les emplois locaux et la hausse du télétravail pour les navetteurs (rapprochement emploi-résidence)

Profiter de la mise en service du tronçon de ligne SNCF Chartres-Voves pour affirmer la stratégie de liaison ferrée efficace vers Tours à court terme et ne pas oublier à plus long terme la liaison vers Orléans (même si les obstacles vont être plus nombreux et complexes à résoudre).

Préserver et conserver les emprises des anciennes lignes désaffectées ou en voie de l'être, de manière à ménager l'avenir pour une éventuelle réaffectation de celles-ci (nouveaux transports innovants, création de voies vertes, etc).

Privilégier le développement et le renouvellement urbain autour des gares et stations (habitat, mixité fonctionnelle, développement des services, espaces de co-working...) au détriment de l'éparpillement périphérique : enjeux de réserves et de maîtrise foncière, nécessité d'avoir une anticipation stratégique pour les communes rurales et urbaines.

### **Développement du numérique**

Nécessité impérative de résorber toutes les zones blanches du territoire en matière de téléphonie mobile. Rompre ou éviter toute fracture numérique entre le pôle urbain et les villages.

Volonté de disposer d'un maillage homogène et égalitaire en matière d'accès au THD et FTTN sur l'ensemble du territoire du SCoT : principe d'égalité d'accès en tous points du

territoire pour rendre le territoire plus attractif pour toutes les CSP mais aussi pour l'installation de nouveaux médecins comme pour le développement de la télémédecine.

### **Agriculture et diversification**

Réflexions à mener sur les aides à l'installation et à la diversification agricole : il manque a priori un cadre commun pour l'organisation du secteur des agriculteurs-maraîchers de manière à favoriser les circuits courts, les réponses aux besoins des entreprises locales, le développement d'une économie locale agricole intégrée (marchés de restauration collective, visibilité des points de vente, rapprochement producteurs-consommateurs...).

### **Vieillesse de la population**

C'est un enjeu essentiel pour le territoire.

Partenariat aggro-bailleurs sociaux à renforcer pour les nouveaux programmes, expérimentations à mener (opérations d'habitat inclusif, intergénérationnel, ...) dans les CV des bourgs ruraux et des communes du pôle urbain.

Favoriser la création de logements adaptés à la perte d'autonomie dans les CV.

Préconisations à inscrire dans le SCoT sur cette question de manière à construire ou réhabiliter des logements avec une accessibilité aisée aux services nécessaires pour permettre aux séniors de rester et vivre en CV.

S'inspirer des expériences danoises qui permettent de cimenter les liens entre les différentes générations (enfants-séniors).

Adaptation des pratiques et des services des commerces des villes et villages pour répondre à la demande des séniors (livraison à domicile, ...).

### **Formation supérieure et objectif d'adaptation des filières du territoire aux besoins des entreprises locales**

A minima, maintien des formations supérieures existantes sur le territoire et travailler prioritairement sur une offre de « niches » de formation supérieure spécialisée, de manière à coller au plus près des besoins des entreprises du territoire (exemple récent : création de l'école internationale de l'esthétique en CV de Chartres).