

Angers le 15 mars 2011

## **AVIS SUR LE PROJET DE SCOT ARRETE PAR LE SMRA**

La Sauvegarde de l'Anjou, fédération départementale des associations de protection et de l'environnement agréée en matière d'environnement et d'urbanisme pour le Maine-et-Loire, a participé à la concertation qui a précédé.

Si un certain nombre de ses remarques ont été prises en compte dans la rédaction de ce SCOT, d'autres choix d'aménagement du territoire discutables ont été maintenus et les dispositions favorables à l'environnement ne bénéficient pas toujours du statut de prescriptions, nécessaire pour assurer leur efficacité à moyen terme.

La Sauvegarde de l'Anjou approuve les principes visant à conforter les centralités et à limiter l'urbanisation diffuse, tout en favorisant l'habitat social.

Elle demande que les principes du développement durable soient mis en œuvre dans tous les projets d'urbanisme.

Elle regrette que le SCOT ne propose pas d'orientation stratégique forte dans le domaine des déplacements.

Elle demande de privilégier nettement les transports en commun, en réduisant notamment la place laissée à la voiture, de manière à s'adapter aux besoins actuels et futurs de déplacements dans le pays d'Angers.

Elle souligne la nécessité de préserver des coupures d'urbanisation strictes entre les polarités, de préserver les activités agricoles de proximité, et d'agir de manière plus efficace pour reconstituer une trame verte et bleue fonctionnelle, condition d'un maintien de la biodiversité sur le territoire.

Les observations, ci-après, explicitent en détail ces éléments.

### GRANDS EQUILIBRES TERRITORIAUX ET ORGANISATION DE L'ESPACE

La Sauvegarde de l'Anjou considère que les limites d'urbanisation présentées sur les cartes sont trop larges au regard du front urbanisé actuel. Elle demande qu'elles soient resserrées notamment à l'ouest de l'agglomération d'Angers (entre Beaucozé et St Jean de Linières), au nord est (entre le pôle de Pellouailles et celui de Seiches) et surtout à l'est (commune de St Barthélemy d'Anjou).

L'intégration des principes de développement durable dans l'extension ou le renouvellement urbain devrait faire l'objet de prescriptions et non de simples recommandations.

Il faut inciter au développement des "éco-quartiers" sur le territoire, que ce soit pour les quartiers nouveaux ou pour les rénovations de quartiers existants.

Un éco-quartier est un quartier construit ou réaménagé dans un objectif de performance énergétique, d'intégration dans la ville et le territoire qui l'entoure, de réduction de l'impact environnementaux des bâtiments par l'éco-construction, de gestion durable de l'eau, de traitement et de valorisation des déchets, ainsi que de respect de la biodiversité urbaine.



Il participe au dynamisme économique. Il améliore le cadre de vie des citoyens et permet le développement des transports doux (marche, vélo) ou en commun (tramway, bus). De ce point de vue, la Sauvegarde de l'Anjou attache une réelle importance à ce que tout permis de construire de locaux résidentiels collectifs prévoit obligatoirement des garages à vélo adaptés et équipés. L'éco-quartier intègre aussi une densité urbaine de construction et favorise des dynamiques de mixité sociale. Les projets d'éco-quartiers se veulent exemplaires : il reposent notamment sur la gouvernance participative des acteurs de l'aménagement et des habitants.

Vous voudrez bien trouver en annexe quelques uns des éléments donnés par le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, pour réaliser un éco quartier

Il faut ainsi favoriser au maximum les périmètres de restauration immobilière dans lesquels doit s'appliquer la charte des éco-quartiers, et donc prendre en compte l'inventaire patrimonial.

Ces orientations doivent permettre de généraliser les démarches innovantes de développement durable entreprises dans l'agglomération et les communes du Pays : démarches pilotes d'éco-quartiers, agenda 21 ou plan climat énergie territorial

## FAVORISER LE RAYONNEMENT ET LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

La Sauvegarde de l'Anjou approuve la priorité donnée à l'optimisation des zones économiques et demande que des mesures soient prises dans les PLU à cet effet, après les enseignements issus du diagnostic.

Des priorités de consommation d'espaces à vocation économique devraient pouvoir être fixées plus précisément dans le SCOT.

Concernant la vocation des zones embranchées fer, elle estime que leur spécialisation doit être plus contraignante qu'une simple charte. Elle s'étonne par ailleurs de ne pas trouver dans la liste le secteur desservi de Montreuil Juigné embranché sur Angers - Le Mans, l'un des axes les moins circulés de l'étoile, et avec des terrains plats facilement embranchables. Cela mérite d'être étudié, même si le pont a une capacité limitée.

Elle demande que les surfaces qui se libèrent dans les zones embranchées soient réservées aux activités utilisant les trains.

Elle souhaite que le territoire fasse étudier par des professionnels la possibilité d'acquérir les principales voies de desserte locale et de mettre en place un opérateur fret de proximité, chargé de gérer le trafic local, pour concentrer l'offre et la demande de transport, afin de ne plus être dépendant de la politique et des tarifs nationaux. Elle remarque notamment qu'il reste des possibilités, pour cet opérateur, de construire un entrepôt pour l'entretien léger à Ecoouflant.

Compte tenu de ces éléments, elle émet un avis défavorable sur l'extension d'une nouvelle zone industrielle embranchée sur la zone des Hardouinières, tant qu'Angers Loire Métropole n'affichera pas une politique lisible de fret ferroviaire d'agglomération afin de l'organiser et de le développer.

La Sauvegarde de l'Anjou s'étonne par ailleurs de la taille annoncée de la zone d'activité au nord de Seiches (100 ha), qui va à l'encontre de l'objectif de réduction de consommation d'espace agricole : elle demande qu'elle soit réduite et qu'elle tienne compte des études faites par le milieu agricole sur la richesse agronomique des sols dans ce secteur.

## AGRICULTURE :

La rédaction semble seulement orientée vers la préservation des activités agricoles. Il n'y a pas de vision stratégique des services que peut rendre une agriculture péri-urbaine.

Le SCOT doit permettre d'imaginer le développement d'une agriculture péri-urbaine diversifiée, qui a à la fois besoin de main d'œuvre et peut faciliter des circuits courts de commercialisation (AMAP, cueillettes sur l'exploitation, fourniture des restaurants scolaires et d'entreprises...).

L'inscription des réserves foncières dédiées à l'agriculture biologique pour les zones péri-urbaines doit être notamment prévue.

En cohérence avec le programme Terres en Ville, ce SCOT doit permettre de faire émerger une nouvelle facette de cette ville du Végétal.

## ARTICULER LES DEPLACEMENTS ET LE DEVELOPPEMENT

Prenant en compte l'évaluation obligatoire du PDU et dans la perspective de sa révision, le SCOT doit donner des orientations et des priorités en matière de déplacements.

La Sauvegarde de l'Anjou demande que soient privilégiés les transports en commun et les modes doux de déplacement, ce qui passe par une réduction effective de la place laissée à la voiture.

La construction par demi-lignes, de nouvelles liaisons par tramway, permettrait d'étendre progressivement un réseau performant de transport en commun en site propre.

L'amélioration des déplacements en réduisant l'usage de la voiture particulière, doit être envisagée en agrandissant progressivement le périmètre de transports urbains, pour couvrir l'aire urbaine au sens de l'INSEE. Il s'agit de prendre en compte, en cohérence avec les SCOT voisins et avec la politique du conseil général en matière de déplacements, les communes dont au moins 40% des actifs travaillent dans la partie agglomérée, communes qui sont au nombre de 89, alors que le PTU ne concerne que 30 communes.

Il est regrettable que le principe d'une concertation approfondie acquise pour l'évaluation des besoins de voirie nouvelle au sud n'ait pas été mis au même rang que les études en cours. Cette évaluation doit s'inscrire dans une approche globale des déplacements ce qui doit être l'objet de la concertation qui doit être prochainement conduite sous l'égide du garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public.

Aujourd'hui, tout nouveau projet routier d'envergure en milieu urbain doit faire la preuve qu'il n'était pas possible de faire autrement (renversement de la charge de la preuve de type Grenelle) et il est regrettable que le SCOT semble anticiper les conclusions de la concertation à venir en proposant un « principe de liaison sud », ce alors que le code de l'urbanisme permet de modifier ultérieurement le SCOT pour un projet reconnu d'utilité publique.

Nous nous opposons au principe - sans nuance - de réserves foncières anticipées pour permettre les infrastructures listées, sans étude d'impact préalable et sans précaution, notamment au regard de la trame verte et bleue et de la cohérence de la politique locale de déplacements. Dans l'attente, nous demandons le maintien de la coupure verte existante au sud d'Angers, telles que prévue dans le PLU centre (zone naturelle protégée avec espace boisé classé).

La *recommandation* demandant de « favoriser le rabattement vers les gares du territoire par l'aménagement de liaisons douces, de parkings ou de navettes » devrait figurer dans les *prescriptions*.

Les études concernant la re-localisation des gares ou leur ouverture doivent préciser les connexions avec le réseau de transport en commun de l'agglomération. Il pourrait être ainsi intéressant :

- de positionner la nouvelle gare d'Écouflant (TER vers Angers, Tiercé, Sablé, Le Mans...) au croisement de la future ligne 2 de tramway (liaison avec centre ville),
- et de créer une ligne de bus combinant des fonctions de liaison périphérique et de rabattement, avec la création d'une opération de densification urbaine associant logements, équipements publics et activités économiques.

## PROTEGER L'ENVIRONNEMENT ET AMELIORER LE CADRE DE VIE

Pour l'essentiel, la protection des paysages fait l'objet de simples recommandations dont la plupart méritent d'être remontées en prescriptions.

"L'affirmation" des limites paysagères au développement urbain est laissée à l'initiative des documents d'urbanisme locaux, dans un objectif d'alternance entre espace urbain et espace rural.

Il faut donner des prescriptions minimales pour encadrer la mise en œuvre effective de ces mesures et l'atteinte des objectifs visés sur l'ensemble du Pays.

Il conviendrait, dans ces documents (prescriptions) de s'appuyer sur la valeur agronomique des sols, et/ou sur l'enjeu du maintien ou de la restauration de couloirs écologiques pour la circulation de toutes les espèces animales et végétales.

Parmi ces coupures, certaines sont stratégiques (sud ouest du Pays, nord-est, ouest et est de l'agglomération). Elles sont affirmées dans le schéma des orientations générales d'organisation de l'espace. Mais dans le détail, les projets d'extension urbaine (Bouchemaine, Beaucozézé, St Jean de Linières, St Sylvain d'Anjou, St Barthélemy ...) les remettent en cause de manière diffuse.

Pour prendre un exemple, le projet d'urbanisation de la zone de l'étang à Bouchemaine entre en conflit avec une liaison écologique stratégique pour la constitution d'une trame verte et bleue du Pays. Il présente par ailleurs l'inconvénient d'aller construire de l'autre côté de la route départementale, mettant en danger potentiel tous les habitants, et notamment les enfants, qui voudront se rendre dans le centre de Bouchemaine.

La sauvegarde de l'Anjou approuve les prescriptions concernant les noyaux complémentaires et les liaisons écologiques ainsi que la circulation des espèces dans les rivières.

Il est également indispensable de prescrire que les abords des cours d'eau doivent être protégés de toute urbanisation sur une largeur suffisante pour conserver et développer des plantations continues isolant le cours d'eau du front d'urbanisation.

La trame verte et la trame bleue doivent être confondues dans leurs fonctions le long des cours d'eau.

Ce conflit entre trame verte et bleue (liaisons écologiques stratégiques repérées sur le plan) et projet d'urbanisation doit être géré par l'aménagement d'un espace naturel public sur une largeur suffisante (celle-ci doit être la plus importante possible et ne peut descendre en dessous d'un minimum de 100 m de part et d'autre du cours d'eau, au niveau des points durs). Cet espace doit être végétalisé en continu (ripisylve, plantations et prairies naturelles) et relié au bocage rural adjacent. Dans ces espaces les zones humides pré-existantes doivent être préservées ou reconstituées.

Le SCOT, devrait par ailleurs préciser les objectifs de l'étude d'impact sur le milieu naturel et la biodiversité, pour les aménagements urbains ou d'infrastructures projetés :

Il faut le plus possible éviter ou réduire l'impact, en apportant la preuve d'une réflexion

approfondie et argumentée. La compensation ne peut en effet constituer une fin en soi ou un élément de justification a priori.

La compensation, si elle s'avère être la seule solution viable et vivable, doit être réalisée à proximité pour contribuer à l'efficacité des continuités écologiques.

Enfin, la circulation des espèces dans les ouvrages hydrauliques doit être facilitée par des aménagements adaptés. Les ouvrages à construire doivent être conçus à cette fin. Les anciens ouvrages, situés sur des liaisons écologiques importantes doivent être réaménagés.

La volonté affirmée de créer une trame verte et bleue fonctionnelle suppose que le financement de ces aménagements soit envisagé dès le SCOT. Une intégration au moins partielle dans le bilan des opérations d'urbanisation doit être recommandée.

Le Président

Yves Lepage

## Annexe sur les éco-quartiers

Ci-après quelques uns des éléments donnés par le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, pour réaliser un éco-quartier :

### Cadre de vie et usages

Si un Eco-Quartier vise tout à la fois des économies d'énergie et de matériaux, une meilleure gestion de l'eau, une mobilité diversifiée douce, une meilleure qualité de vie faisant la part belle à la nature en ville, il demeure fondamentalement **un quartier, c'est-à-dire un espace de vie. Cet espace de vie - lieu de socialisation et d'échange – doit être intégré et être cohérent avec la cité au sens large. Il doit permettre l'émergence et la promotion de modes de vie durables, plus équitables.**

A la fois vitrine et symbole d'une évolution en profondeur de la société, l'Eco-Quartier doit être l'expression tangible d'une politique intelligente de la ville avec des principes écologiques affirmés et d'un véritable projet de société. Ce projet doit associer mieux être social et prise en compte à long terme de l'environnement. Le Grenelle Environnement a ainsi montré que choisir un aménagement, une architecture et des habitats durables ne suffisent pas. Il faut également améliorer le cadre de vie des citoyens et promouvoir le vivre ensemble. De même, le rapport sur l' « amélioration de la qualité de vie dans les territoires » (synthèse - février 2010 – CGEDD / France Nature Environnement) montre l'intérêt d'un enrichissement mutuel des politiques sociales et environnementales. Ces notions sont aujourd'hui trop disjointes, tant dans les prises de décision individuelles, que dans les politiques publiques.

L'habitat peut être un levier important en se posant au centre d'un projet de vie pour l'ensemble du quartier. La réponse à donner aux besoins de mixité sociale, aussi bien que fonctionnelle, l'adéquation avec la demande et les enjeux locaux, la proposition de modèles alternatifs pour l'habitat pour impulser une modification des comportements et mode de vie est une clé d'entrée majeure et nécessite une grande attention. Les Eco-Quartiers doivent donc s'employer à adresser les problématiques relevant du cadre de vie et des usages, avec pour cinq principaux objectifs :

**1. Promouvoir le vivre-ensemble** : la mixité inter-générationnelle, culturelle et socio-économique est une priorité dans l'élaboration d'un Eco-Quartier. Cet objectif est intimement lié à la persistance, voire l'accentuation de phénomènes d'exclusion et de ségrégation socio-spatiale. Des actions concrètes peuvent ainsi être mises en œuvre à l'échelle même du quartier, voire de l'îlot, afin de promouvoir la mixité sociale, renforcer les liens sociaux et inter-générationnels, et favoriser les initiatives citoyennes et la gestion de biens communs : varier la taille de l'appartement, aménager des appartements pour certaines catégories de personnes (personnes à mobilité réduite, personnes âgées), fixer une limite maximale aux revenus des locataires, etc.

**2. Promouvoir des modes de vie solidaires et responsables** : cet enjeu est en partie lié avec la politique d'aménagement, qui doit se comprendre à une échelle plus large que celle du quartier, afin que ce dernier soit parfaitement intégré à son environnement limitrophe et plus éloigné (mutualisation des services urbains et des espaces, lieux de vie accessibles, partagés et appropriables par tous, "voirie pour tous", agriculture périurbaine, etc.). Par une politique d'aménagement cohérente et concertée, il sera possible d'atténuer par exemple la place de l'automobile au sein de l'espace public et de favoriser de nouveaux usages autour d'espaces communs, qui favorisent la rencontre (jardins collectifs notamment).

**3. Offrir un cadre de vie agréable et sain** : orientation prioritaire du plan national santé environnement, la santé s'entend désormais au sens large comme un état de complet bien-être physique, mental et social (au sens de l'OMS), et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité. Elle intègre les notions de prévention, corollaire d'une attention nouvelle portée sur l'environnement et les modes de vie. L'Eco-Quartier doit donc s'attacher à

réduire les pollutions et les nuisances de tout type, concevoir des logements confortables et adaptés à tous, créer des lieux de promenade et de détente, développer les activités récréatives, enfin, prendre en compte les besoins actuels et futurs liés au vieillissement de la population, enjeu d'actualité s'il en est.

**4. Valoriser le patrimoine local, l'histoire et l'identité du quartier :** Il s'agit de rendre la culture accessible à tous, préserver le patrimoine naturel, mettre en valeur le paysage urbain et le patrimoine architectural, favoriser la réhabilitation, réutilisation, reconversion du bâti existant, enfin, valoriser le patrimoine culturel banal (usages et coutumes) et conserver la mémoire des lieux, notamment les lieux banals de la culture du quotidien.

**5. Intensité, compacité et densité :** dessiner un quartier adapté au contexte : l'urbanisme des 50 dernières années a vu se développer des blocs d'appartements et des nappes de pavillons éparpillés sur le territoire au milieu de raccordements routiers. Sur cette période, les villes européennes se sont étendues en moyenne de 78 % alors que les populations ne grossissaient que de 33 %. Les conséquences de ce manque de maîtrise des sols sont significatives : perte de terres fertiles, allongement des distances provoquant une forte augmentation du trafic automobile et de la consommation d'énergie fossile. L'Eco-Quartier doit inversement promouvoir une densité cohérente et acceptable avec le territoire dans lequel il s'inscrit. Sur l'habitat en tant que tel, il s'agit à la fois de concevoir un urbanisme bioclimatique et promouvoir la qualité architecturale et urbaine, mais aussi de programmer une densité suffisante pour assurer l'implantation des services, équipements et commerces

## Développement territorial

**La conception d'un Eco-Quartier est une opportunité économique non négligeable, dès lors que le quartier s'inscrit en cohérence dans le fonctionnement du territoire, compris ici au sens de bassin de vie.** Les exigences en termes de développement durable obligent à réfléchir à l'économie, dans la mesure où il s'agit de concevoir le quartier dans ses interactions avec son environnement territorial. L'Eco-Quartier est un lieu de vie et d'activités, et pas seulement un « quartier dortoir » où il fait bon vivre.

La thématique des transports (promotion des modes doux, transports en commun), mais aussi celle de la cohésion sociale au sein de l'Eco-Quartier ne peuvent être dissociées de cette dimension économique. Ainsi, la présence à proximité de services, commerces et équipements permettra un meilleur accès aux besoins du quotidien.

Il n'est bien sûr pas réaliste d'imaginer des quartiers auto-suffisants, où employés et habitants se confondent. Cependant, encourager les circuits courts de production, ou encore une relocalisation partielle de certains emplois issus ou non de l'économie résidentielle, favorisera indubitablement le bon fonctionnement du quartier.

**1. Assurer la mixité fonctionnelle :** dans l'optique de réduction des distances, l'Eco quartier tente d'établir un espace multifonctions, réunissant évidemment du logement, mais aussi des entreprises diverses, des services à la personne, des services et commerces de proximité, (les trois pans de l'économie locale), des équipements publics et de loisirs, ainsi que de nombreux espaces végétalisés et/ou à usage agricole. Cette diversification des fonctions urbaines à l'échelle du quartier, de l'îlot, voire de l'immeuble, permet l'animation du quartier, ainsi qu'une proximité directe des services urbains. Une attention particulière est également portée sur les relations avec les zones d'emplois.

**2. Organiser au mieux les déplacements et diminuer la dépendance à l'automobile :** l'Eco-Quartier doit s'employer à garder un bon niveau d'accès au service, un bon niveau de mobilité mais en réduisant au maximum le recours à la voiture individuelle. Il s'agit de développer la ville

des petits pas en rapprochant les services des zones d'emplois et d'habitat : cela nécessite de favoriser l'intermodalité et d'organiser la mixité des flux, et plus globalement de promouvoir les moyens permettant de maîtriser les déplacements individuels motorisés, afin de ne pas en rester à des vœux pieux : politique audacieuse de stationnement et de régulation de la vitesse par exemple.

**3. Promouvoir des modes de déplacements alternatifs et durables** : dans la même ligne directrice, parmi les moyens à développer en complémentarité avec les modes de déplacements individuels « motorisés », on retrouve tout ce qui a trait au réseau et à l'accès aux transports en commun pour tous et à tout moment, ainsi que l'utilisation des modes doux, marche à pied et vélo, mais également l'utilisation collective de l'automobile. Outre la voiture électrique de ville, de nombreuses pistes d'« innovation d'usages » sont aujourd'hui explorées, en réinventant la marche à pied via des pédibus par exemple.

**4. Inscrire le projet dans la dynamique de développement local** : l'objectif est de s'assurer des retombées locales du développement économique. La création d'emplois passe par l'adaptation aux ressources du territoire, au premier rang desquelles la qualification de la main d'œuvre locale. Fonction des configurations territoriales et des spécificités locales, le quartier peut également être une échelle pertinente pour développer une économie locale sociale et solidaire, la réinsertion ou pour privilégier les circuits courts de production, de distribution et de consommation. Il peut également s'agir d'un territoire d'expérimentation et d'anticipation des évolutions en matière de Technologie de l'Information et de la Communication (TIC) et de green tech. Chacune de ses actions (la liste n'est bien évidemment pas exhaustive) auront en outre pour conséquence d'augmenter les performances sociales du développement économique.

**5. Valoriser les relations avec le milieu agricole et forestier** : davantage conditionnel, cet objectif incite à tenir compte de l'environnement de vie dans ses composantes rurales et « naturelles ». Le renouvellement de l'urbanité dans ses relations aux espaces naturels doit se concevoir à l'échelle de la cité (Plan Nature en ville), mais également au-delà. Plusieurs actions sont identifiées : protéger, restaurer et valoriser les forêts ; préserver la viabilité économique des exploitations agricoles urbaines et périurbaines ; sensibiliser les citoyens aux bienfaits de l'agriculture urbaine ou de proximité ; favoriser la consommation de produits issus de l'agriculture locale, redécouvrir la culture du panier de produits locaux, etc.

## Performances écologiques

**Un Eco-Quartier est un projet d'aménagement urbain visant à intégrer des objectifs de développement durable et à réduire son empreinte écologique. De ce fait, il insiste sur la prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux en leur attribuant des niveaux d'exigence ambitieux.**

Du point de vue environnemental, l'Eco quartier doit promouvoir un développement urbain responsable et viable, c'est-à-dire réduire son impact sur l'environnement. Outre une meilleure gestion des déplacements avec une limitation de la voiture compensée par l'incitation à l'utilisation de transports doux - ce qui relève également d'une problématique d'usage - il s'agit d'agir très concrètement sur la réduction des consommations énergétiques. Les bâtiments, notamment, doivent répondre à des exigences très strictes avec des consommations au m<sup>2</sup> aussi faibles que possible, pouvant aller jusqu'à la réalisation de bâtiments à énergie positive. Mais, décliné de façon très opérationnelle, cet objectif de préservation des ressources et d'adaptation au changement climatique, dépasse le seul cadre de la construction, pour intégrer les problématiques liées aux « réseaux urbains » (eau, chaleur, électricité, déchets, etc..)

**1. Réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre** en anticipant et en s'adaptant au changement climatique (prise en compte des risques naturels, réduction des pollutions, de la combustion d'énergies fossiles et des émissions de Gaz à Effet de Serre). Il s'agit là d'un objectif prioritaire des EcoQuartiers, aujourd'hui largement intégré comme tel, qui s'inscrit dans le cadre plus global du plan national d'adaptation au changement climatique.

**2. Optimiser les besoins en énergie et diversifier les sources** avec une action ciblée sur l'énergie. Les économies d'énergie sont l'ensemble des actions économiquement rentables entreprises pour réduire les consommations d'énergie, ainsi que pour consommer l'énergie de façon optimale. Il s'agit, à l'échelle du quartier, de favoriser la sobriété énergétique dans tous les domaines (éclairage public, entretien, etc.) en maîtrisant leurs impacts sur l'environnement. Entre également dans ce cadre la conception de bâtiments économes en énergie ou encore la rénovation durable du parc existant (matériaux, usages, confort thermique). Le recours aux énergies renouvelables, aux énergies propres et aux réseaux de chaleur est également un pré requis, qui tiendra compte bien sûr des configurations locales.

**3. Assurer une gestion qualitative et économe des ressources en eau.** Réduire la consommation d'eau, en particulier d'eau potable, des habitants et de la collectivité, est un objectif de premier ordre, puisqu'il s'agit là aussi d'une ressource rare. Les mers et les océans recouvrent 70% de la surface de la planète, et produisent près des trois-quarts de l'oxygène que nous respirons. Toutefois, seulement 1% de l'eau est utilisable directement par l'homme et de nombreuses activités humaines créent une pression importante sur cette ressource. L'eau polluée, quelle que soit la source de cette pollution, retourne d'une façon ou d'une autre dans la nature - dans la mer et les nappes phréatiques notamment - et est donc susceptible de causer des dommages à la santé humaine et à l'environnement. A l'échelle du quartier, l'attention doit être portée sur une gestion locale efficace des eaux pluviales et des eaux de ruissellement, ainsi qu'une action sur le traitement des eaux usées et polluées et la promotion de la qualité des eaux de surface. Très concrètement, les eaux pluviales peuvent être récupérées et utilisées pour arroser les espaces verts, nettoyer la voie publique ou alimenter l'eau des toilettes. Ces quelques pistes d'action ne sont bien sûr pas exhaustives, comme le montre l'étendue des réflexions issues de la Consultation nationale sur l'eau 2008-2009.

**4. Utiliser de manière raisonnée les ressources non renouvelables et limiter la production de déchets.** Les matériaux de construction utilisés et les chantiers doivent faire l'objet d'une attention particulière (meilleure gestion des déchets de chantier, réutilisation d'éléments dans le cadre d'une réhabilitation...), au même titre que les déchets « quotidiens », à travers des politiques facilitant le tri sélectif et la valorisation des déchets organiques, qui peuvent être facilement compostés grâce à des emplacements prévus à cet effet. Mais il s'agit également de réduire à la source le volume des déchets ménagers et issus de l'activité économique, ce qui laisse place à des politiques de sensibilisation pour promouvoir une prise de conscience collective des enjeux, et donc les changements de comportements subséquents (nouvelle campagne sur la réduction de déchets).

**5. Préserver la biodiversité, restaurer et valoriser la nature en ville.** Suivant les éco-quartiers, des mesures peuvent être prises ou encouragées pour permettre à une flore et une faune locale de s'épanouir. C'est également l'enjeu des travaux menés autour du plan Nature en Ville, l'une des actions du plan Ville durable. Pour ce faire, il est nécessaire de développer en amont la connaissance de la biodiversité locale et des fonctions écologiques associées, afin d'être en capacité de préserver, valoriser et assurer la gestion de cette biodiversité ordinaire, mais pourtant à bien des titres remarquable. La Trame verte et bleue s'inscrit dans les actions innovantes qui visent à stopper l'érosion de la biodiversité en développant des espaces de nature in situ, en quantité et en qualité.