

RAPPORT DE VOL

Rapport établi par l'enregistreur de vol de territoire
au salon de l'habitat de Mayenne les 25 et 26 février 2017

La boîte noire du Territoire de Mayenne Communauté

Et si le territoire de Mayenne Communauté était vu comme un gigantesque vaisseau, avec à son bord des élus-pilotes devant échaffauder un plan de vol pour les 15/20 ans à venir? Que dirait « la boîte noire », cet enregistreur de vol du territoire, que raconterait-elle des parcours des habitants, des trajectoires prises par le territoire et de son devenir?

Première mondiale, Thierry Nüsslin, du bureau de l'innovation territoriale, proposera au public, habitants, futurs habitants, personnes de passage, de venir enregistrer et alimenter la boîte noire du territoire d'informations pour aider les élus à définir une trajectoire collective.

Les participants seront chargés de trouver, dans les paysages collectés et projetés dans la boîte noire (lotissements, bocages, centres-bourgs, zones d'activités...), les éléments marquant qui pourraient changer le cour du vol. Ils pourront donner leurs avis sur ce qui devrait changer ou persister dans ces paysages: tous leurs commentaires seront enregistrés et collectés dans l'enregistreur de vol, afin d'alimenter les réflexions des élus pour les 15/20 ans à venir dans le cadre du PLUi et du SCoT.

« AVERTISSEMENT CECI N'EST PAS UN EXERCICE.
LES INFORMATIONS COLLECTEES SERVIRONT VRAIMENT
AUX ELUS-PILOTES »!



METHODE

L'enregistreur de vol, d'une taille de 2 mètres par 3, a été installé pendant 2 jours au salon de l'habitat. Les participants étaient invités à choisir parmi 6 thématiques sur la base de projections photos, et interagissaient avec le personnel accompagnant-enregistreur par l'intermédiaire d'un micro et d'une baffle.



Nombre de passagers:

69 personnes, dont une dizaine d'élus et de personnes qualifiées, dites « du métier » (c'est-à-dire travaillant dans le domaine de l'habitat ou de l'aménagement).

Méthode:

Entretiens semi-directifs (pouvant être collectifs jusqu'à 4 personnes) sur la base du choix d'une thématique, avec une question de départ et la projection d'images (illustrées dans ce rapport). Durée des entretiens: entre 5 et 25 minutes. Retranscription des entretiens et analyse (ci-après, les citations sont incluses en italique).

ATTENTION: La méthode et le nombre d'entretiens n'autorise aucune interprétation statistique représentative de la totalité de la population du territoire. Il s'agira de dégager des signaux faibles, à travers l'analyse qualitative des informations recueillies, d'identifier également les éventuelles idées concrètes des habitants sur des propositions d'aménagement reformulées sous forme d'objectifs pour les documents d'urbanisme.

Quelques retours informels sur le dispositif « boîte noire » et sur l'aspect participatif:

La boîte noire a été globalement bien accueillie par le public: curieux, certaines personnes n'ont toutefois pas osé y rentrer. Le contexte du salon de l'habitat a facilité l'effet de surprise, et provoque sans doute un « tri » des personnes les moins hardies. Les participants ont très majoritairement eu une parole déliée et libre dans la boîte, et le sourire à la sortie, malgré une certaine âpretée des sujets abordés. Enfin, mentionnons, même si elles restent minoritaires, quelques remarques de méfiance à l'égard des élus, que ce soit des personnes qui « les connaissent » et ne veulent pas être identifiées, et d'autres ne croyant pas ou plus dans la démocratie participative (le contexte de période électorale nationale ne facilitant pas).

L'HABITAT



Question posée: Faut-il privilégier l'habitat plutôt compact ou plutôt étalé?

NB: C'est davantage la forme urbaine et la densité qui étaient traitées à travers la question, le terme d'habitat a été choisi pour parler au grand public.

Les participants majoritairement, souhaitent du terrain...

Voici une formulation spontanée de la question des formes urbaines plus compactes ou plus étalées, qui est centrale dans les documents d'urbanisme en préparation: (...) *Habiter en centre bourg avec habitations qui sont quand même mitoyennes c'est-à-dire collées et puis vivre (...) en dehors du centre ville ou du centre bourg (...) c'est un peu chacun chez soi avec des maisons plus espacées.*

« Maison individuelle avec un petit peu de terrain et pas très loin du bourg, pour moi c'est l'idéal. »

Les participants mettent en avant le fait de ne pas être trop près des voisins: éviter « *le vis-à-vis* », et avoir une tranquillité », ainsi que le besoin « *d'être un peu au vert* », en se référant volontiers au vécu de l'enfance. Ainsi pour ces personnes, l'expérience de la maison sur terrain se reporte de génération en génération.

« Je me vois pas élever des enfants avec plein de gens à côté quoi. »

(...) j'aime pas trop vivre les uns sur les autres quoi.

« Pour moi c'est avoir de l'espace, pas être collé... »

« On préfère les pavillons avec les terrains, ça c'est sûr. Pour avoir son chez soi, son terrain, parce que ben dans le centre bourg on ne peut pas avoir son terrain.

« C'est une réflexion à avoir tout en préservant les espaces agricoles, de faire des maisons raisonnées, pas « mises comme ça » (posées dans la parcelles), mais qui préservent l'intimité des gens. »

« La possibilité de pouvoir faire un jardin, en ville on n'a pas cette possibilité, et il faut un jardin, c'est mieux. »

Le contact avec la terre, la nature, est également mis en avant comme un besoin: « *On aime bien la nature tous les deux (...)* »; « *Le côté plein-air, le côté jardin oui.* ». Le fait d'avoir une maison au centre de la parcelle serait facteur de facilité d'entretien pour accéder à la parcelle avec les outils (ou éventuel passage type garage entre deux maisons en bande). A l'inverse, les personnes (souvent du métier) favorables à des petites parcelles expriment le fait que les gens cherchent à avoir un minimum d'entretien.

Le terrain est énormément rapporté aux enfants, et correspond donc à un passage dans la vie et le parcours résidentiel des participants: « *bah c'est sympa je trouve, le terrain plein-air pour les enfants.* ». D'après une participante, les enfants sont aussi les vecteurs essentiels de lien social dans ces zones pavillonnaires, sinon les gens se voient assez peu selon elle.

Ce souhait de la maison avec terrain s'atténuerait avec l'âge et la nécessité d'être non loin des commerces, mais également pendant la durée de la vie parentale, du fait des activités et des nombreux déplacements induits par les enfants. Ces « complications », une fois le terrain choisi, le projet de maison conçu et réalisé, ne sont pas forcément toujours bien anticipées par les jeunes participants: « *c'est vrai qu'on ne se projette peut-être pas assez finalement avec des enfants* ».

« Je pense que lorsque les gens sont jeunes eux recherchent à l'extérieur du terrain... et quand les enfants sont partis, euh là la maison est grande et ils recherchent éventuellement autre chose. Plus les gens prennent de l'âge plus ils vont réhabiter en ville, parce que dans les petites communes y'a pas de commerces et de services... »

Certains participants ne se retrouvent ni en lotissement, ni en ville ou centre bourg. Ils recherchent des terrains plus grands (parlent de 1000-1200 m²) en « campagne », « ou au pire avoir un lotissement mais une plus grande surface de terrain ». Dans les discussions, c'est le fait de ne pas se retrouver dans l'une ou l'autre des propositions qui l'explique. Ces personnes mentionnent quand même le souhait de ne pas trop s'éloigner des villages, mais ils ne comportent de toute façon pas ou plus de commerces.

C'est quoi

Petit?



L'émergence d'une conscience des enjeux de consommation d'espaces agricoles et d'urbanisme

Dans le propre discours d'un nombre important de participants, nous avons perçu le paradoxe: la conscience ou l'embryon de conscience des enjeux de consommation d'espace est en contradiction avec leur souhait d'une maison individuelle au milieu d'un (grand) terrain. Même si beaucoup espèrent, les participants semblent avoir conscience du fait que le temps des grands terrains avec maison individuelle est révolu: pour des raisons de coût du foncier et de protection des espaces agricoles. En revanche, la conception d'un terrain «grand» ou «petit» reste relative: 300, 600, 800, 1200 m²? Tout est encore question d'appréciation et de points de vues.

« (...) je trouve ça dommage bien évidemment il faut pas que l'urbanisme mange toutes les terres agricoles. (...) Il faut réussir à préserver des terres agricoles, parce que voilà on a la chance en Mayenne d'avoir des agriculteurs et une belle campagne. Et en même temps il faut préserver les villes et que les bourgs puissent se développer et d'accueillir de la nouvelle population. Donc il faut que ça soit fait de manière intelligente. »

« C'est vrai qu'à l'extérieur c'est mieux, mais en même temps préserver les villages existants c'est bien aussi. »

« Là j'ai l'impression que la dynamique actuelle c'est de concentrer un petit peu les habitations euh »

« Ben on voit encore de la verdure, qu'il y a encore heureusement de la campagne. Disons que faut pas que les villes aillent en campagne. »

Une personne (et pas « du métier ») a même exposé le principe de concentrer les constructions sur Mayenne et de préserver la « campagne » sur les autres communes.

300m²

600m²

800m²

Les participants ont beaucoup parlé de l'enjeu de réinvestir les centres-bourgs pour réduire la vacance des logements, des commerces. Mais également, ils mentionnent la construction de logements neufs, de « façon intelligente », pour ne pas faire mourir les villages.

« Y'a beaucoup d'habitats vides dans les centres-bourgs et donc ça fait un peu tristounet quoi. Il faudrait que les gens rénovent des maisons dans les centres bourgs. »

« Quand je vois les vieilles maisons restaurées je suis contente, je me dis y'a encore des gens... qui restaurent tout en pierre »

« Bah ce que je trouve dommage c'est de construire des logements alors qu'à côté y'a plein de logements vides en fait. Et ça enlève des terres agricoles en plus quoi. »

« S'il n'en lancent pas (de constructions neuves), il n'y a pas de jeunes donc c'est forcément la mort du village à moyen terme. Pas de commerces, pas d'écoles, pas d'activités, pas de constructions neuves, et on recommence c'est sûr.»

« Alors est ce qu'il faut tout abattre d'un coup ou rénover au coup par coup... ça, question d'argent aussi. »

« Nous on a habité en lotissement, et avec le recul j'aurais mieux été dans une maison de ville. Ca pourrait être très joli, y'a des atouts. Il faudrait leur proposer autre chose que ce qu'on a l'habitude de voir aussi... » (une personne du métier)

Les participants trouvent important de pouvoir se rendre à pied à des commerces et services (notamment activités extra-scolaires), si possible rapidement et par des cheminements aisés d'accès. Dans ces conditions, la proximité au bourg est importante quand celui-ci possède des commerces et services, voire même si ce n'est pas le cas, pour tous les « petits déplacements » type loisirs, amis... qui font le tissu social: *« Le centre-bourg m'intéresse plus pour le côté pratique, l'école, commerces, rentrer à pied à la maison »*. Cela ne disqualifie pas les maisons de lotissements pavillonnaires à condition qu'elles soient reliées au bourg et à des distances acceptables (pas à 2 km):

« Certes il faut construire, parce que sinon c'est la mort du village, euh, c'est super complexe. On ne peut pas laisser des villages à l'abandon mais construire du pavillon neuf, pour avoir vécu la situation quand j'étais petite, je ne le conseille pas. Ben j'ai pas pu faire les activités que j'aurais aimé, ou alors faire 7 km à vélo, mes parents travaillant, puis après faire mon activité. Donc faut le vouloir quand même. »



L'habitat intermédiaire (maisons individuelles groupées), un « compromis acceptable »... mais pas forcément pour moi:

De nombreux participants conçoivent l'habitat intermédiaire, en bande avec des accès individuels et un traitement qualitatif de l'espace collectif, comme un compromis acceptable... « pas mal parce que c'est entre deux », mais parfois pas pour eux même (qui préfèrent la maison individuelle avec terrain)!

« Je trouve que c'est plutôt bien fait, puisqu'on voit que chacun a une parcelle devant. Non ça ça ne me gêne pas. On n'est pas obligé d'avoir des parcelles avec la maison au milieu. »

« Moi ça me conviendrait pas, mais après je peux concevoir que c'est intéressant. »
« Il est nécessaire pour des questions financières mais aussi d'entretien, et l'habitat intermédiaire est un bon compromis pour ces personnes. »

« bah après voilà si c'est pour des gens qui ont des petits moyens c'est bien mais je trouve que ça fait un peu parqué. »

« Oui y'a des jardins, mais ça reste très...HLM on va dire. Ca fait un peu cité... »

« Ils sont pas forcément nuisibles au niveau qualité de vie, mais pour moi personnellement j'adhère pas forcément ».

En termes économique, les participants ont conscience qu'aujourd'hui l'acquisition et la construction sur un terrain devient hors de portée: « et c'est aussi une question de moyen parce que celui qui se fait construire sa maison tout seul au milieu d'un champ euh... (rire) »

Enfin, pour les participants qui souscrivent à ce type de forme urbaine, la forme intermédiaire compacte ne « passerait pas » en dehors de l'agglomération de Mayenne, ou peut être encore dans les « hyper-centre » des bourgs.

« On va pas faire des tours de quatre étage dan les petits villages mais on est plus aujourd'hui sur l'habitat groupé. 2 étages je sais pas si ça passerait... 3 non? »



L'esthétique est une dimension importante:

La dimension esthétique est extrêmement importante pour rendre ces constructions acceptables. En effet, ces formes urbaines restent pour la plupart des participants, associées à une certaine monotonie de la construction, un manque de personnalisation et de diversité, une résonance avec des représentations de l'habitat social voire des barres d'HLM de grandes banlieues:

« Pour moi ça fait un peu des cubes avec des gens dedans, c'est un peu... Je trouve ça assez esthétique mais on a l'impression qu'on revient à une certaine époque comme les quartiers de banlieue où on faisait des logements similaires et on mettait les gens dedans si vous voulez. »

(...) Peut être faire une forme différente pour pas que ça fasse quelque chose de trop géométrique, voilà des cubes tous pareils genre cage à lapin où on mets les gens dedans.

« Et il faudrait qu'il y ait une réglementation, sur les toits plats, ou ... il faudrait un peu plus d'esthétique, que ça fasse plus logement. »

Un enfant: « celle avec des traits (sur l'avancée de garage bétonnée ndlr) elle est très jolie. »

« ça fait un peu rétro de voir ça maintenant (les pavillons standards). Ça fait d'une autre époque, on est déjà passé à autre chose aujourd'hui, on est sur le cube, le carré... pas forcément joli, après tout dépend de l'architecte aussi. »

Une participante a évoqué l'importance des matériaux (pierre...) par rapport au béton, pour obtenir un résultat esthétique, mais ce discours ne paraît pas dominant, d'autres (dont des personnes du métier) parlent -en bien- de couleurs et d'esthétiques « actuelles » (gris, rouges, cubes...), certains participants -en mal- de formes cubiques ou du moins de façades aux fenêtres étroites rappelant plus des bâtiments industriels que de l'habitat. Les personnes semblent avoir besoin de trouver dans les constructions les représentations qu'ils se font d'un habitat.

Les maisons individuelles sont critiquées pour leur conformisme et leur standardisation déjà « d'un autre temps » (« on dirait du copier-coller les maisons (...) »). Concernant les maisons plus originales, cubiques ou de couleurs par exemple, les participants se sont trouvés globalement plutôt ouverts, mettant en avant la modernité, « le sens de l'histoire », la performance énergétique, mais reprochent la standardisation, le manque de personnalisation. Et dans un autre temps, certains participants ont rappelé la nécessité de règles: « Par contre on aperçoit sur la gauche des tuiles eh ben c'est différent. Bon ben faut pas faire n'importe quoi non plus. »

Le terrain autour des maisons est d'une importance cruciale, il permet de satisfaire le sentiment d'appartenance:

C'est une (re)découverte centrale de notre travail: les participants associent la parcelle autour de la maison à une capacité de projection de leur identité, une possibilité de personnaliser un espace, de « faire ça à leur goût ». C'est d'une importance cruciale pour construire un sentiment d'appartenance, au fondement de nos identités. Dans ces conditions, du fait de la présence de ce terrain, la monotonie des maisons individuelles devient acceptable: « (...) on se rend compte qu'autour c'est un peu toujours différent. (...) autour c'est assez différent, la parcelle, donc pour moi (les pavillons identiques) ça me choque moins. »

« L'avantage d'être comme ça sur l'extérieur c'est que vous pouvez créer votre espace tandis que si vous achetez une maison déjà toute faite ben voilà c'est fait, vous prenez ce qu'il y a déjà de prévu, que là vous créez à votre manière la maison que vous faites à l'extérieur ».

« On veut une maison personnalisée à notre goût. Après ce qui fait foi c'est toujours le budget à la fin (...) ».

« On voit que chacun aménage son espace de maison autour, c'est drôle de voir ça par avion, tout béton tout minéralisé. »

Le terrain serait ainsi une zone tampon entre un « chez soi » et le « reste du monde », pour éviter d'être « dans une maison où on sort uniquement dans une voie communale » comme en centre-bourg. Afin de mieux répondre à la demande dans ces villages, il y a donc un enjeu très fort de réappropriation de l'espace public, de maîtriser la place de la voiture pour en faire des endroits agréables et de nouveau attractifs.

Une interprétation personnelle des « signaux faibles » tirés de ces entretiens:

La parcelle est un moyen de singulariser son habitat, de l'adapter et de le personnifier, bref de projeter son identité. Chose que l'espace public dans les centres-bourgs, ne permet pas aujourd'hui. Si l'objectif des élus est de promouvoir une urbanisation plus compacte pour réduire la consommation d'espaces et reconquérir les centres-bourgs, il faut impérativement que cette urbanisation intègre la dimension créative et la nécessité pour les habitants de singulariser leur habitat.

Ce besoin de créativité, pour nourrir le sentiment d'appartenance, nous apparaît cruciale, et trop négligé par les urbanistes et les concepteurs d'habitations. Difficile à écrire dans un document d'urbanisme, cette réalité nécessite pourtant de s'interroger sur les règles, ou les non-règles à mettre en place, ainsi que sur des changements de fonds pour adapter les centres-bourgs: ménagement d'espaces individuels, capacité d'appropriation de l'espace public singularisable, réguler la place de la voiture pour libérer des espaces sûrs. Penser par exemple que « *le car-port définit chaque logement* », que des entrées et des jardins « *bien séparés* », ou que des bandes grises entre des cubes uniformes sont suffisants pour satisfaire ce sentiment d'appartenance, serait à notre sens, une erreur.

Dans les propos d'élus et de personnes « du métier », on entend beaucoup la notion de « *standard* », notamment énergétique ou de forme urbaine... afin de répondre à la demande « *moderne* », « *la maison fonctionnelle, au goût du jour* ». Il nous semble que cette notion de « *standard* » télescope encore le souhait d'un habitat différencié et différenciable, qui s'exprime aujourd'hui encore à travers le rêve de la personnalisation du terrain autour de la maison.

Du ressort des documents d'urbanisme:

- Répondre à la nécessité de réduire la consommation foncière tout en proposant des gammes de logements variées (répondant aux divers profils) et notamment des logements avec terrain ménageant des espaces intimes,
- Reconquérir les centres-bourgs, résorber la vacance de logements et adapter (lourdement le cas échéant) les espaces autour des logements pour répondre au besoin de différencier son logement de l'extérieur et de s'approprier et partager l'espace public (limiter la place de la voiture, végétalisation etc.).
- Sur des parcelles plus petites, proposer des formes urbaines nouvelles, conciliant économie d'espace, esthétique, et maintien de terrain de tranquillité et d'espaces intimes.
- Répartir les formes urbaines des plus compactes aux moins compactes, selon que l'on se trouve dans les centres bourgs ou en périphérie, et dans les pôles principaux ou en dehors.
- Autoriser les couleurs sur les constructions et les formes modernes (types cubes toitures terrasses...) s'ils sont pensés et réfléchis en fonction d'une bonne intégration aux sites.
- Déterminer des zones d'urbanisation futures en fonction des possibilités d'accès aux centres bourgs par des cheminements doux de courte distance (1 à 2 km maxi), et créer ces cheminements dans les zones déjà existantes.

Pas du ressort des documents d'urbanisme:

- Informer, montrer d'autres formes urbaines intermédiaires et adaptées aux milieux ruraux, s'inspirant des hameaux.

EN JEUX

Transports et mobilité



Question posée: comment vous déplacez-vous aujourd'hui et comment vous déplacerez vous demain?

Seule perspective sûre: la voiture individuelle, encore et toujours:

Les participants se déplacent tous quasiment à 100% en voiture individuelle, « parce qu'ils n'ont pas le choix », en l'absence de transports en commun hormis dans l'hyper centre de Mayenne (bus) et au niveau des navettes Laval-Mayenne. Les participants perçoivent ces transports comme utilisés uniquement par une clientèle captive, c'est-à-dire ceux qui n'ont pas le choix: étudiants, sans voitures, etc. Le pire est que cette réalité est pour beaucoup la seule perspective de long terme:

« Où j'habite sachant que y'a aucun transports en commun, à ma connaissance ni aujourd'hui ni demain. »

« Transports en commun pas du tout, très peu. Ce serait éventuellement la liaison par car avec Laval, mais non pas du tout. »

« Les déplacements c'est la voiture individuelle. Y'a pas le choix. »

« S'il fallait faire moins de voiture demain alors? Ben ça serait les transports en commun mais ça serait pas rentable. »

« A part Mayenne et la première couronne on va dire on peut envisager des choses en commun. »

« J'ai du mal à croire aux transports en commun sur le territoire ». Un élu.

Le lien entre transport et urbanisation est rarement mis en avant par les participants, mais ressort toutefois: de nombreuses communes périphériques à Mayenne ou même plus loin, on « explosées » en termes de population, sans aucune solution alternative à la voiture individuelle:

« Une commune qui a eu un développement exponentiel mais qui derrière rien ne suit et ne suivra malheureusement. »

« Ca veut dire qu'il faut concentrer les efforts sur Mayenne ou qu'il faut imaginer des transports différents... »

Des solutions sont proposées au moins pour les enfants: navettes vers Mayenne à des horaires précis, avec ramassage sur plusieurs bourgs et retour à 18h le mercredi.

Seule une personne a évoqué un tram-train Laval/Mayenne « comme c'était avant », mais qui serait difficilement réalisable à cause de la déviation de Mayenne qui coupe l'ancienne voie ferrée.

Notre suggestion serait alors de s'intéresser au transport par câble, reste bien sûr à interroger la solidité économique d'un tel projet...

Les participants habitant sur Mayenne se déplacent beaucoup à pied dans le centre ville, pour leurs activités, consommation, travail: « Tout le commerce de ville c'est en déplacement à pied ». Un participant a mentionné la même chose à Lassay-les-châteaux. Aussi, concentrer les futurs développements sur des communes de ce type limiterait forcément des déplacements en voiture individuelle.

Les participants, y compris élus, ne croient pas en une alternative à la voiture individuelle, électrique ou non. Pour eux, elle devrait s'imposer comme le modèle unique de la majorité écrasante des déplacements en dehors de Mayenne à moyen et long terme. Toutefois, le vélo pour un certain nombre de déplacements pourrait être facilité par la mise en place et l'amélioration des voies dédiées, de même que l'aménagement d'aires de covoiturages.

Covoiturage? Sans plus...

Les participants ont mentionné le covoiturage à la fois comme une solution à encourager, y compris en prévoyant les aménagements type stationnement, ou en recherchant une complémentarité avec des parking déjà existants. Toutefois, beaucoup ne pensent pas que c'est une solution qui se développera:

« voilà le covoiturage n'existe pas, je veux dire y'a très peu de gens dans la même rue qui travaillent au même endroit, ou alors imaginez les gens au Horps, ils travaillent peut être à Laval ou Mayenne, mais pas forcément au même endroit, pas forcément aux mêmes horaires donc comment voulez vous faire du covoiturage. C'est super compliqué. »

Le covoiturage est envisagé comme une solution « sérieuse » à partir du moment où les personnes travaillent dans la même entreprise et vivent dans un endroit proche, de quoi sérieusement réduire les possibles. Certains élus proposent d'appuyer des initiatives à travers des plateformes internet spécifiques au territoire Mayennais.

« Y'a pas loin du milliers de personne qui vit à Mayenne et qui bosse à Laval, d'autres qui vivent à Laval et qui bosse à Mayenne, et ça met joyeusement tout le monde dans sa voiture aux mêmes heures et y'a certainement moyen de faire plus de covoiturage. »



Et pourquoi pas le vélo?

Seule une personne (« du métier ») a déclaré utiliser le vélo pour ses déplacements domiciles-travail du moins en été, entre Laval et Mayenne. D'après elle d'autres personnes utilisent la voie verte. Mais la plupart des participants utilisent le vélo à des fins de loisirs et Mayenne comporte un certain nombre de côtes décourageantes.

« On peut utiliser la voie ferrée, chose que je fais le week end, c'est très bien aménagé ».

Une proposition de plusieurs participants, que l'on retrouve aussi dans la thématique loisirs verts, serait de prévoir en bord de routes, des cheminements pour piétons et cyclistes, jusque dans les communes périphériques de Mayenne voire au delà: Bazoges, Aron, etc.

« Dommage que à l'époque où la route a été refaite entre Bazoges et Mayenne ça ait pas été prévu plus large pour une piste cyclable ».

« Entre Aron et Mayenne s'il y'avait une piste cyclable ça serait moins dangereux et peut être plus de monde la prendrait en été. »

En comparaison de distances à vélo et de temps de trajets que sont prêts à faire les cyclistes des grandes agglomérations, cette idée ne nous paraît pas du tout ridicule à étudier, qui plus est avec le développement des vélos à assistance électrique (qui n'ont pas été abordés par les participants).

La déviation de Mayenne, si elle est souvent mentionnée comme bénéfique, est montrée du doigt car elle a coupé la voie verte et oblige un grand détour en vélo. Un élu mentionne la déviation nord et la déviation de Sacé comme des enjeux stratégiques pour éviter le report de trafic de camion en faubourg et de voitures dans la ville de Mayenne.



Bateau fluvial Laval-Mayenne...

Dans la partie « tourisme », nous avons tenté de suggérer cette idée pour voir si des propositions plus « utopiques » susciteraient des idées et réactions. Les participants ont répondu que les écluses ne permettaient pas de réaliser le déplacement « Laval-Mayenne » en assez peu de temps (8h selon un participant), mais possible jusqu'à Montgiroux.

« Ca serait intéressant finalement le développement le transport sur l'eau, parce que cette voie là elle se déplace finalement d'une commune à une autre. »

EN JEUX

Du ressort des documents d'urbanisme:

- Hormis la voie verte et le chemin du halage qui est bien aménagé, plus de protection pour les cyclistes, aménagement (ou prévision à travers emplacements réservés) de cheminements doux le long des axes reliant Mayenne aux communes de première « couronne voire plus lointaines: St Baudel, Contest, St Son, Parigné, Aron, Bazoges sont évoqués.
- Aménagement, si nécessaire - à vérifier-, de sites de covoiturages dédiés ou conception de parkings partagés remplissant cette fonction,
- « il manquerait peut être des petits chemins indiqués pour faire des petites boucles à vélos ». Cette proposition rejoint la question du loisir/tourisme mais pourrait bien converger vers des possibilités de déplacements domicile-travail,
- Liaison douce entre les quais (office de Tourisme à Mayenne) et le nouveau centre de loisirs/piscine (par exemple à travers une orientation d'aménagement de programmation).

Pas du ressort des documents d'urbanisme:

- Un fléchage pour les piétons et les cyclistes, indiquant les distances et/ou le temps de trajets piétons et cycliste (pas du ressort des documents d'urbanisme), Le test de la mise en place de navettes au moins pour les enfants depuis certaines communes périphériques de Mayenne,
- L'organisation et la valorisation du covoiturage,
- Une mutation vers des véhicules « propres », hybrides et électriques. Ce qui veut dire accepter une part de nucléaire dans le mix énergétique.
- La réduction des déjections canines et l'aménagement des trottoirs sur la ville de Mayenne (!)

ENERGIES



Question posée: Quelles seraient vos priorités pour économiser l'énergie et favoriser les énergies renouvelables?

Les participants ont largement évoqué les gestes du quotidien, y compris dans les entreprises, qui ne relèvent pas directement des documents d'urbanisme, mais plus d'actions pédagogiques: « *Il faut que ça rentre dans les moeurs beaucoup plus, dans les façons de vivre.* ».

Des participants favorables aux grandes éoliennes mais vigilants sur le paysage

Les participants se sont montrés favorables au développement des éoliennes, tout en posant la nécessité d'être vigilant à l'impact paysager des grandes éoliennes (150 mètres de haut en bout de pale). Une proposition concrète serait de concentrer les grandes éoliennes dans certains endroits, et d'épargner certaines « buttes »:

(...) les éoliennes ça détruit le paysage c'est pas beau... moi je trouve ça pas moche du tout, déjà quand on sait que c'est dans un esprit de développement durable et que ça peut aider à mieux faire vivre nos enfants donc euh...

(...) c'est pas l'anarchie il faut pas en mettre partout.

« par exemple le Montaigu, je dirais les éoliennes défigurent quand même le paysage, du côté de Bais par là, aussi. Attention aux sites touristiques, voilà. Du côté de la forêt de Pail, c'est... la corniche de Pail ».

Un élu a mentionné le souhait de simplifier les procédures administratives d'autorisation pour réduire les temps d'installations.

Les personnes ne mentionnent pas ou sont favorables à l'implantation de petites éoliennes, au plus proches d'habitations.



Des participants favorables à l'installation de panneaux solaires, mais pas au sol, et pourquoi pas de façon coordonnée et groupée

Pour les participants, les panneaux solaires s'intègrent bien dans le paysage sur les toitures ardoises, mais doivent être évités au sol: « (...) il faut que ça soit un endroit très stratégique que ça ne choque pas le (paysage) »

« Je trouve pas ça très beau honnêtement les photovoltaïque... là ça va, ça s'intègre bien. »

« (...) avec les ardoises ça passe. »

Un commentaire minoritaire: « Faut que ça soit réglementé, pas trop dans les zones touristiques, pas trop visible non plus. »

Pour deux participants, des installations sur bâtiments publics et les installations collectives voire accompagnées par les collectivités permettraient de réduire les coûts (type groupement d'achat), et de ne pas se faire arnaquer dans les achats de panneaux ou d'autres installations.

« (...) ça évite les arnaques aussi par ce que y'a un petit peu de tout. C'est aussi ça la crainte en tant que citoyen et habitant. »

En revanche les haies, le bocage, même après des relances et questions, ne sont jamais ou rarement évoqués spontanément comme une ressource d'énergies.

Enfin, un barrage a été mentionné sur la Mayenne, à Commer. Cette source serait pour un participant une chose à développer.



Du ressort des documents d'urbanisme:

- Reconquérir les centres bourgs et rénover les logements,
- Développer le grand éolien en tenant compte des sensibilités paysagères et touristiques, étudier la possibilité de les concentrer à certains endroits pour en préserver d'autres: dans le PLUi, cela voudrait dire pouvoir autoriser des secteurs afin de contribuer à cette simplification de procédures administratives, mais ceci supposerait d'avoir déjà déterminé des zones de moindre sensibilité paysagère et environnementale (ou se baser sur des études déjà existantes, à l'échelle régionale ou d'autres collectivités),
- Autoriser les petites éoliennes, les panneaux solaires photovoltaïques bien intégrés au paysage (notamment sur les toits en ardoises ou sombres),
- Prévoir des sites sur toitures de grosses installations solaires collectives,

Pas du ressort des documents d'urbanisme:

- Informer et éduquer sur les pratiques quotidiennes permettant de réduire les consommations d'énergies des particuliers et des entreprises,
- Organiser collectivement des achats groupés de panneaux solaires et des plans d'installation de toitures à l'échelle de villages ou quartiers,

EN JEUX

ZONES COMMERCIALES

➔ Question posée: Qu'est-ce qui est plutôt positif (pratique, esthétique...) ou plutôt négatif?

Pas trop nombreuses, utiles, mais ratées: «c'est moche mais c'est pratique»

Les participants, élus ou pas, ne cachent pas leur insatisfaction par rapport à ces zones: laideur des entrées de villes du fait des bâtiments, du manque de traitement paysager, de la publicité pléthorique, consommation de terrain (alors qu'on demande aux particuliers de faire des efforts) et mauvaise optimisation des parkings (parkings en communs), absence de passages entre enseignes et d'accès piétons ou vélos... Toutes ces remarques pourraient aussi être pensées sous forme de préconisations d'actions de reconquête:

- « on a pas bien soigné les entrées de villes, on a pas très réussi la communication en termes de panneaux commerciaux, on a laissé faire n'importe quoi. »
- « Il faudrait que tous les parkings soient communs, un seul espace. »
- « Au niveau des piétons, les passages sont pas très sécurisés pour aller d'un îlot à un autre. »
- « C'est pas pratique qu'on soit obligé de revenir toujours sur la grande voie ». »
- « Tout est fait pour la circulation voiture. »
- « Pour moi y'en a trop parce que je déteste ces zones là. »
- « Bon c'est pratique quand on arrive de l'extérieur, c'est à l'entrée de la ville et on y est vite. Voilà, après c'est moche, mais à crever, c'est une catastrophe en termes de paysage, en termes d'usage. »
- « En termes de développement durable c'est nul complètement. »
- « Quand on est à Intersport et qu'il faut aller à cache cache pour les nommer, faut faire le tour ou passer à travers des herbes pour grimper. Un escalier ça serait judicieux là. »

Toutefois, ces zones, toutes utilisées par les participants, et donc utiles, ne sont dans l'ensemble pas jugées trop nombreuses par rapport à d'autres villes comme Alençon (cité en mauvais exemple) et ont pu éviter « une évasion commerciale encore plus forte vers Laval ».

« Bon on est comme tout le monde on est bien obligé de les utiliser mais le moins possible. »

Une personne participante a néanmoins mentionné le besoin d'avoir une plus grande diversité de magasin et de plus de surfaces de magasins, sur Mayenne et les chefs-lieux.



Les participants expriment donc la nécessité de repenser les choses et de maîtriser le développement de ces zones:

*« (...) aujourd'hui c'est du tout voiture, de l'étalement, du mixte, des maisons plantées en plein milieu des zones commerciales, y'a des maisons dans des zones artisanales et industrielles, y'a des mélanges industrie-commerce »,
« essayer de dévier (la voie principale) pour faire une nouvelle entrée de ville, et faire qu'on puisse du coup adapter des cheminements un peu plus »
« (...) imposer qu'ils mutualisent leur stationnement ».*

Les possibilités de rejoindre les zones par la voie verte, et plus globalement penser à des accès par derrière les bâtiments, seraient à envisager: « je trouve que ça serait plus pratique de repartir derrière, en voiture. » La zone d'activité sud de Mayenne est perçue comme pas trop loin du centre-ville, aussi la liaison douce vers le centre pourrait être améliorée.

Pour un grand nombre de participants, la zone commerciale fait peser une trop forte compétition sur les commerces du centre-ville:

*« On aime bien le petit commerce et un centre ville il faut le faire vivre. un centre ville ou on peut marcher à pied c'est quand même beaucoup plus agréable que toutes ces zones. »
« (dans l'avenue d'entrée de ville) il y a peut être un manque d'information, par exemple les jours de marchés, les horaires de livraisons en centre ville, rappeler des choses »
« A part les ophtalmo, les banques et les assurances dans Mayenne y'a plus grand chose. »*

Le centre-ville est apprécié pour la qualité, le lieux de rencontres où on fait ses courses, mais probablement moins pour des actifs qui font leurs courses hebdomadaires en profitant du déplacement domicile-travail.



A tous ces éléments s'ajoute l'émergence de la consommation par Internet, sans se déplacer vers les zones. Certains participants craignent que des friches gigantesque puissent se former à terme:

« On est en train de fibrer tous les domiciles, tout le monde aura du très haut débit demain, euh, est ce qu'il y aura encore de l'intérêt pour des zones commerciales de ce type là, dans 15 ans? »

« (...) c'est une question de génération, mais une génération de moins de 40 ans fonctionne que comme ça aujourd'hui. »

ENJEUX

Du ressort des documents d'urbanisme:

- Créer ou améliorer des liaisons douces entre centres villes et zones commerciales
- Repenser les zones commerciales en créant des circulations piétonnes entre enseignes, et des accès derrière notamment en lien avec la voie verte,
- Limiter la création de nouvelles zones, et dans tous les cas limitées à Mayenne et chefs lieux, et prendre le virage du commerce par internet,
- Ne pas prévoir de grands espaces de retraits type pelouses, consommateur d'espace, devant les entreprises, sous prétexte d'intégration paysagère.
- Aux entrées de ville, prévoir une requalification notamment par le végétal, une densification améliorant l'image des bâtiments, un aménagement de circulations douces.

Pas du ressort des documents d'urbanisme:

- Améliorer la signalisation du centre ville dès l'entrée de ville, ainsi que les barrettes signalétiques de circulation douce,
- Maîtriser la publicité extérieure (par un règlement local de publicité pouvant être annexé au PLU, ou une charte non réglementaire?)



PAYSAGES AGRICOLES ET NATURELS



Question posée: Que faudrait-il préserver dans nos paysages agricoles et naturels?

NB: Seules 4 personnes ont choisi cette thématique. Les propos ont été complétés par les discours d'autres thématiques.

Préserver l'arbre dans le paysage, les parcelles agricoles, les villages:

Les participants ont été nombreux à attacher de l'importance à la conservation des villages (silhouette dans le paysage), le bocage et les arbres de façon générale, les jardins en centre-bourg, les vergers. A travers la thématique habitat, la rénovation du bâti ancien a été mentionnée comme un enjeu identitaire et paysager, en particulier dans les centres bourgs où la vacance des logements est importante.

« On voit qu'il y a des haies, faut garder le bocage. »

« c'est pas joli les pavillons. Ils sont tous pareil ».

« garder des arbres, le bocage, pas trop défricher, pour qu'une zone sauvage puisse se maintenir au minimum quoi. »

« Et il faudrait garder des arbres, ceux qui sont en ligne (enfants). »

« tout ce qui est terrains agricoles, faut les préserver y'en a déjà moins qu'à une époque. »

« Il faut faire des sièges d'exploitation agricole bien intégrés, pas la ferme des millevaches ».

Une personne s'est montrée sensible au fait de pouvoir maintenir des sièges d'exploitations agricoles à proximité des bourgs, de façon à pouvoir à terme développer des circuits courts de produits agricoles et de la vente directe. Pour ce participant, le lien social entre exploitants et population doit être maintenu (notamment à travers l'emploi de saisonniers etc.).

On retiendra également des préconisations formulées par un participant: éviter de planter des essences exotiques dans les haies, replanter des haies avec des essences locales.

Du ressort des documents d'urbanisme:

- Conserver les haies, les arbres (alignés, vergers...),
- Conserver les vieux jardins dans les centres-bourgs,
- Préserver les terrains agricoles,
- Rénover les centres bourgs et éviter la banalisation par des constructions standardisées.

EN JEUX

TOURISME ET LOISIRS VERTS



Questions posées:

Si vous faisiez découvrir le coin, que feriez-vous visiter en premier?

Qu'est-ce-que vous voudriez améliorer pour rendre plus attractif?

Voies vertes, halage, rivière Mayenne: des atouts bien valorisés et appréciés :

Un grand nombre de personnes a manifesté de l'intérêt pour cette thématique, ce qui montre à la fois un attachement au territoire, et une reconnaissance de l'identité dans la rivière Mayenne, ses abords et les voies vertes. Néanmoins, la rivière comporte des écluses qui sont vécues comme des obstacles au déplacements en bateaux.

« Ca serait intéressant finalement le développement le transport sur l'eau, parce que cette voie là elle se déplace finalement d'une commune à une autre. »

Le principal atout mis en évidence est donc la rivière de la Mayenne, élément majeur qui fait le lien du nord au sud du territoire (et plus largement sur tout le département-bassin versant). La qualité du chemin, des aménagements des voies vertes et chemin de halage est très appréciée.

Parmi les sites emblématiques mentionnés, notons le château de Mayenne, le centre ville et le marché, Jublains, Lassay-Les-châteaux sa ville et ses chateaux, Fontaine Danielle.

« Oui nous on a la voie de chemin de fer, on peut partir de nos lotissements... on coupe une ou deux routes mais non non on est assez privilégiés. »

« Moi ce que je fais visiter c'est avant tout le chateau et la rivière, le centre ville par les quais pour aller vers le château. »

« Et les chemins de halages on les utilise à pied ou en vélo. il faudrait les maintenir, super oui. »

« Les voies vertes sont extraordinaires sur Mayenne. »

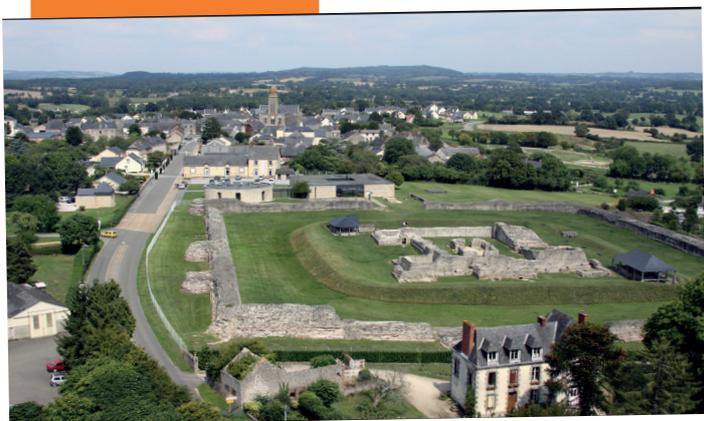


Le nord du territoire méconnu des participants et sous-valorisé:

Assez peu de sites au nord du territoire sont cités, indice du ralliement récent de la communauté de communes de Le Horps-Lassay. Les habitants de Mayenne participants semblent assez peu se rendre dans les communes alentours pour se promener. De même que le bocage qui n'apparaît pas comme « une destination évidente » de promenade ou de découvertes.

« On fait visiter le château de Mayenne, et puis la vieille ville de Lassay les Châteaux. On reste dans la communauté là? »

« On connaît pas trop, Lassay, même les autres. Nous on tourne principalement sur notre ville. Peut être qu'il faut qu'on s'attache à se questionner, prendre le temps de penser aux autres petites villes, pour l'instant c'était pas le cas. Mais c'est intéressant votre interrogation est intéressante. Parce que pour l'instant nous en tant que Mayennais nous on s'est pas posé la question. »



Des améliorations attendues dans la traversée de Mayenne, dans d'autres boucles de balades:

L'aménagement ou le non-aménagement de la calle (autour de l'office de tourisme) est critiqué, même s'il permet de se stationner aisément pour accéder au centre ville. De même des liaisons en bord de Mayenne reste à réaliser: entre la calle et le centre aquatique au nord, entre le chemin de halage et les quais après le viaduc au sud, ainsi que des boucles et des liaisons avec les communes périphériques à Mayenne.

« L'Office de tourisme, je trouve que son environnement est assez mortel, pour pas dire moche. oui c'est le truc blanc en bas là. Il faudrait améliorer tout l'espace autour. »

« L'office de tourisme c'est pas beau du tout. (...)»

« les accès au pont, d'un côté c'est une pente douce empavée assez pentue et c'est hyper glissant. il faudrait remettre des joints pour apporter un peu de confort au niveau de la marche. »

« Matérialiser les emplacements voitures sur la calle, surtout du côté de l'office de tourisme. »

« Y'aurait un ou deux arbres du côté de l'office de tourisme (...) »

« il y a un problème de stationnement de camping cars en été, ils prennent toute la place.»

« Mayenne Plage! »

Du ressort des documents d'urbanisme:

- Hormis la voie verte et le chemin du halage qui est bien aménagé, plus de protection pour les cyclistes, aménagement (ou prévision à travers emplacements réservés) de cheminements doux le long des axes reliant Mayenne aux communes de première « couronne voire plus lointaines: St Baudel, Contest, St Son, Parigné, Aron, Bazoges sont évoqués.
- Aménagement, si nécessaire - à vérifier-, de sites de covoiturages dédiés ou conception de parking partagés remplissant cette fonction,
- « il manquerait peut être des petits chemins indiqués pour faire des petites boucles à vélos ». Cette proposition rejoint la question du loisir/tourisme mais pourrait bien converger vers des possibilités de déplacements domicile-travail,
- Liaison douce entre les quais (office de Tourisme à Mayenne) et le nouveau centre de loisirs/piscine (par exemple à travers une orientation d'aménagement de programmation).

Pas du ressort des documents d'urbanisme:

- Un fléchage pour les piétons et les cyclistes, indiquant les distances et/ou le temps de trajets piétons et cycliste (pas du ressort des documents d'urbanisme),
- Le test de la mise en place de navettes au moins pour les enfants depuis certaines communes périphériques de Mayenne,
- L'organisation et la valorisation du covoiturage,
- La réduction des déjections canines et l'aménagement des trottoirs sur la ville de Mayenne,
- Etudier malgré toutes les contraintes, la possibilité de transport fluvial?

L'enregistreur de vol recueille l'avis des habitants

Une drôle de machine interpelle les passants au salon de l'habitat. Tout le week-end, Mayenne communauté a décidé de donner la parole aux habitants sur l'urbanisme, de façon ludique.

Reportage

Le stand interpelle. Derrière la table où sont posés un vieux micro en métal, un téléphone et une lampe orange, Gabriel Soulard a le sourire. Il voit défiler depuis le matin des personnes aux regards interrogatifs. « **Personne ne comprend ce que c'est !** » ironise l'animateur qui travaille avec une compagnie d'artistes à Alençon. Ces dames qui disent. Et pour cause, le principe est unique et créé de toutes pièces pour l'occasion par Mayenne communauté.

Une grande boîte de 3X2 mètre baptisée « Enregistreur de vol de territoire » qui permet de recueillir l'avis des habitants du territoire sur diverses thématiques comme l'habitat, le tourisme, les énergies renouvelables, les zones commerciales... « **Les gens prennent goût et sourient en sortant. Sur des thèmes techniques, c'est gagné pour nous.** »

Comédie et urbanisme

Le principe : les passants entrent dans l'enregistreur de vol, choisissent un thème et donnent leur avis à partir d'une question et de plusieurs photos. « **C'est une rencontre entre comédie et urbanisme. Les gens sont assez vite pris dans les réactions et ils s'expriment sur les logements vacants, les éoliennes... Ils passent en moyenne cinq minutes à l'intérieur mais ça peut aller jusqu'à quinze,** poursuit l'animateur.

Si « **ce sont d'abord les femmes qui n'hésitent pas à y aller** », des couples où des hommes seuls franchissent aussi le pas.



Comme pour les boîtes noires dans les avions, la couleur orange est dominante sur le stand.

Hier, en milieu d'après-midi, ils étaient une vingtaine à avoir testé l'enregistreur de vol, comme André, jeune retraité : « **J'ai choisi le thème déplacement et mobilité. Je suis marathonnien et je m'aperçois que quand on n'est pas un local sur les circuits, on ne sait pas où on va. J'ai proposé d'améliorer la signalétique.** »

À l'issue du week-end, toutes les conversations seront retranscrites sur papier. Une aide pour les élus de Mayenne communauté afin de définir

les enjeux du territoire. « **Cela s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du Scot (Schéma de cohérence territoriale) et du PLUI (Plan local d'urbanisme intercommunal).** L'urbanisme est un thème un peu complexe donc c'est important de trouver d'autres formes de concertations sous forme de jeu », se félicite Yasmine Rocher, chargée de mission à la communauté de communes.

La petite boîte devrait également être présente aux Entrelacés, au mois

de juillet, à Lassay-les-Châteaux. Un bon moyen de toucher du monde. « **Le territoire, c'est un avion où toutes les personnes à l'intérieur ont une trajectoire commune et où les élus sont les pilotes. Rassurez-vous, l'avion Mayenne communauté ne va pas se cracher** », lance en plaisantant Gabriel Soulard pour expliquer le nom de l'appareil.

Donovan GOUGEON.

Conception, accompagnement et rédaction:
Gabriel Soulard, mars 2017

Conception et réalisation de la boîte noire:
Gabriel Soulard (Le Tiret du Six, Mehdi Meskini (Cie Ces Dames Disent)

