Pièce n°4

Avis des personnes publiques associées

Avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement

révision du Schéma de Cohérence Territoriale

de la métropole Nantes Saint-Nazaire

Enquête publique

du lundi 19 septembre au vendredi 21 octobre 2016 inclus

Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire
2, cours du champ de Mars 44923 Nantes cedex 9
www.nantessaintnazaire.fr
02 51 16 47 09 / contactpm@nantessaintnazaire.fr

Liste des avis des personnes publiques associées reçus

Date de réception	Personne publique associée
02/09/16	Commission départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers : avis modifié
05/08/16	Région Pays de la Loire
04/08/16	Etat
01/08/16	Chambre d'agriculture
01/08/16	Chambre de commerce et d'industrie
01/08/16	Commission départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers
18/07/16	SCOT Pays des Mauges
15/07/16	SCOT Compa
15/07/16	Conseil départemental Loire Atlantique
15/07/16	INAO
11/07/16	SCOT Pays de Redon Bretagne Sud
11/07/16	RTE (copie pour information)
10/07/16	SCOT Pays de Retz
07/07/16	PNR de Brière
01/07/16	SCOT Cap Atlantique
10/06/16	RTE (copie pour information)
07/06/16	Centre régional de la propriété forestière Pays de la Loire
03/06/16	SCOT Pays du Vignoble nantais

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

Secrétariat de la Commission Départementale de la Consommation des Espaces Agricoles

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER
Service Aménagement Durable

Affaire suivie par Christophe PERROQUIN
Secrétariat : Catherine AUCLAIR
☎ 02 40 67 24 67
02.40.67.24 59

ddtm-cdpenaf@loire-atlantique.gouv.fr

Nantes, le 2 SEP. 2016

Madame la Présidente du Pôle Métropolitain
Nantes - Saint-Nazaire
2 cours du Champ de Mars
44923 NANTES cedex 9

Madame la Présidente,

La Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers s'est réunie sous ma présidence le 1er septembre 2016.

Lors du point de l'ordre du jour relatif à l'approbation du procès-verbal de la séance du 7 juillet 2016, les membres de la commission ont demandé que l'avis de la CDPENAF sur le SCOT Métropolitain arrêté mentionne dans sa rédaction le caractère défavorable de l'avis de la commission.

Aussi, je vous prie de trouver ci-joint l'avis ainsi modifié, qu'il vous appartiendra de joindre au dossier mis à l'enquête publique.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Le directeur départemental adjoint

Paul RAPION

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

Secrétariat de la Commission Départementale de la Consommation des Espaces Agricoles

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER
Service Aménagement Durable
Affaire suivie par Christophe PERROQUIN
Secrétariat : Catherine AUCLAIR
☎ 02.40.67.24 67
02.40.67.24 59
ddtm-cdpenaf@loire-atlantique.gouv.fr

Nantes le 2 SEP. 2016

AVIS APPROUVE PAR LA CDPENAF DU 01/09/2016

Objet : **Avis de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) sur le projet arrêté du SCOT Métropolitain Nantes Saint-Nazaire**

La Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers s'est réunie le 07 juillet 2016 sous la présidence de M. Philippe LETELLIER, DDTM adjoint délégué à la mer et au littoral, par délégation du préfet et du directeur départemental.

Après examen du projet arrêté du SCOT Métropolitain Nantes Saint-Nazaire, les membres de la commission ont exprimé les avis suivants:

- 3 avis favorables,

- 1 avis favorable avec la réserve de prendre en compte l'aire parcellaire délimitée du vignoble,

- 2 avis très réservés en raison de l'incertitude du document sur la protection des espaces agricoles et naturels et sur le manque de précision du document sur l'enveloppe urbaine, signalant l'absence d'une méthodologie et d'une cartographie de celle-ci dans le dossier,

- 5 avis défavorables en raison du manque de précision du document sur l'enveloppe urbaine, signalant l'absence d'une méthodologie et d'une cartographie de celle-ci dans le dossier,

- 1 avis défavorable en raison du manque de prise en compte du volet forestier dans le document,

Cet avis défavorable de la CDPENAF sera joint au dossier mis à l'enquête publique.

Le directeur [illegible] adjoint

Paul RAPION

Nantes Métropole
Direction Logistique
05 AOUT 2016
Arrivée Secteur Courrier

Région
PAYS DE LA LOIRE

Le Président
DATD/BR/KP/DR/2016-07-9482

Madame Johanna ROLLAND
Présidente du Pôle métropolitain
Nantes Saint-Nazaire
2, cours du champ de Mars
44923 NANTES CEDEX 9

N° d'enregistrement : NM-2016-08-0370
Date d'enregistrement : 05/08/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 1
Copies :

Nantes, le 02 AOUT 2016

Madame la Présidente,

Vous avez bien voulu transmettre le SCoT arrêté par le Comité syndical du Pôle métropolitain de Nantes Saint-Nazaire. Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, je vous prie de trouver en annexe au présent courrier l'avis de Personne Publique Associée qu'est la Région des Pays de la Loire.

J'attire votre attention sur les thèmes plus particulièrement traités au regard des compétences et politiques régionales à savoir le numérique, les déplacements et mobilité dont le franchissement de la Loire, la culture et l'environnement.

Enfin, l'avis du syndicat mixte aéroportuaire a également été sollicité.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée et cordiale.

Bruno RETAILLEAU

AVIS DE PERSONNE PUBLIQUE ASSOCIEE
DE LA REGION DES PAYS DE LA LOIRE
SUR LE SCoT DE NANTES SAINT-NAZAIRE
VOTE LE 9 MARS 2016 PAR LE POLE METROPOLITAIN

LE NUMERIQUE

Dans le document de présentation, à partir de la page 70 il est mentionné d' « *anticiper les évolutions des modes de vie, du numérique et des besoins* ». Dans le chapitre 2, la performance économique et l'attractivité sont évoquées. Aucune mention n'est faite sur le besoin d'infrastructures numériques.

Dans le PADD, page 14 figure comme filière stratégique « les technologies avancées de production, page 15, la « *transition numérique* », page 16 « *les ZAE* » et page 17 « *les communications électroniques et l'amélioration de la connexion numérique du territoire* » (par référence au SDTAN). Pour tous ces objectifs, un développement des infrastructures numériques est indispensable. Le territoire du SCOT fait l'objet de 2 types de déploiements de la fibre optique : dans les agglomérations de Nantes, Saint Nazaire et la baule, par les opérateurs privés essentiellement « orange ». Pour les autres territoires, ils dépendent de l'initiative publique et donc entre autres de l'action du Département. Sur l'agglomération de Nantes, il existe une délégation de service public pour le raccordement THD des zones d'activité et l'activité de Gigalis est également présente sur le territoire du SCOT. Il serait donc indispensable de prévoir une coordination de ces déploiements entre opérateurs privés et opérateurs publics afin que tous les territoires connaissent un déploiement cohérent, qu'ils fassent partie de la zone « privée » ou « publique ». Les zones couvertes par l'initiative privée devraient signer des protocoles avec les opérateurs privés, ce qui n'est pas fait à ce jour. La SCORAN n'est pas non plus citée.
Dans le DOO, page 67, il est encouragé sur le territoire Nantes – Saint Nazaire le déploiement d'une infrastructure THD via notamment la politique départementale. Il faudrait ajouter que ce territoire devrait renforcer ses infrastructures de fibre optique afin d'assurer deux raccordements, un au nord (projet en cours dans le cadre de la construction d'une canalisation d'approvisionnement en eau potable) mais également via le sud et le Pont de Saint Nazaire. En effet, cela permettrait une sécurisation renforcée des raccordements des entreprises du territoire. Cette double adduction est indispensable dans le cadre du développement économique du territoire pour répondre aux besoins de ses entreprises et aux objectifs cités ci-dessus dans le PADD.

LE VOLET DEPLACEMENTS

I - LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Il est indiqué page 62 du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) que « *La structuration d'une desserte ferroviaire cadencée sur toutes les branches ferroviaires constitue un objectif majeur à l'horizon 2030, et plus particulièrement l'axe Nantes Saint-Nazaire avec une offre cible d'un train toutes les demi-heures en heure de pointe et d'un train toutes les heures en heure creuse, notamment jusqu'à la presqu'île de Guérande.* » Il semble prématuré de mentionner l'horizon 2030 ainsi qu'une offre cible, particulièrement pour l'offre jusqu'à la presqu'ile Guérandaise. Il parait plus opportun et fiable de mettre en avant la mise en œuvre du cadencement à l'horizon 2017 de l'ensemble du territoire régional. Outre l'amélioration de la lisibilité des dessertes pour les usagers, celui-ci aura

pour avantage d'optimiser les infrastructures, de permettre une exploitation systématisée et fiabilisée et constituera une opportunité pour développer de l'intermodalité avec les autres réseaux de transports en communs.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) précise : « *Offre périurbaine - Par ailleurs, il est déterminant que l'ensemble des pôles structurants bénéficie d'une desserte performante en transports collectifs. Condition essentielle pour leur attractivité. Pour Savenay et Saint-Etienne de Montluc, il s'agit d'optimiser la desserte ferroviaire par le cadencement de l'offre, l'augmentation des fréquences et l'élargissement de l'amplitude des services, en lien avec la desserte de Nantes et Saint-Nazaire. Pour Nort-sur-Erdre et Treillières / Grandchamp-des-Fontaines, l'enjeu porte sur les complémentarités avec les dessertes par le tram-train et par autocar à haut niveau de services* ». Il convient de rappeler que la mise en œuvre du cadencement en 2017 permettra déjà d'améliorer l'offre sur l'axe Nantes – Savenay, avec une desserte périurbaine omnibus à la demi-heure en période de pointe.

Par ailleurs, le rapport de présentation mentionne page 91 que « *le SCoT révisé entend soutenir le développement de l'offre ferroviaire* ». Il convient de souligner que le soutien au développement de l'offre ferroviaire, notamment l'offre TER financée par la Région, est dépendant des moyens budgétaires disponibles et en particulier de la dynamique fiscale et des recettes du réseau TER dans un contexte de concurrence accru (covoiturage, cars Macron).

L'augmentation des services ferroviaires est une orientation partagée par l'ensemble des acteurs locaux et la Région mais elle devra pour se faire, se décliner par des actions coordonnées entre les AOT et un soutien des collectivités compétentes en matière de mobilité et d'urbanisme pour faciliter l'accès aux gares : rabattement de dessertes vers l'ensemble des gares situées dans le périmètre du SCoT, aménagements cyclables et de stationnement y compris dans les gares ne faisant pas l'objet de PEM.

Le développement de l'offre est également conditionné à l'adaptation de l'infrastructure du nœud ferroviaire nantais. La modélisation des trafics ferroviaires dans l'étude du schéma directeur aux horizons 10 et 20 ans est une démarche à lancer en 2016. Quoi qu'il en soit, ce développement d'offre pourrait être soumis à la création d'un nouveau poste de signalisation en raison de la saturation du poste actuel. D'autres éléments restent à confirmer, et pourraient concerner notamment la création de nouvelles communications entre les voies pour faciliter la gestion des circulations en gare de Nantes, des investissements pour le remisage partiel de TGV à l'est de l'agglomération vers Blottereau, en raison des fortes contraintes d'entrée et de sortie des TGV depuis leur atelier situé à Chantenay.

A - LES PEM

La Région apporte un soutien important à la réalisation de 3 projets de PEM d'ici 2020 concernant les 3 gares les plus fréquentées du SCoT révisé à savoir :

Le PEM de Nantes : l'investissement de 123 M€ consiste à réaliser une mezzanine et réorganiser les bâtiments sud et nord pour désaturer la gare de voyageurs, créer une gare routière au sud et réorganisation des déposes minutes et taxis, piétonisation des parvis sud et nord et restructuration des arrêts de tramway au nord et des arrêts de Chronobus au sud, avec la construction du boulevard de Berlin. Cet aménagement considérable permet d'offrir les conditions d'accueil nécessaires au fort développement de la fréquentation de voyageurs attendu : de 11,6 millions en 2009 à 25 millions de voyageurs en 2030.

Saint-Nazaire : Après une livraison d'une 1ère phase en 2011/2013, le projet se poursuit avec un programme d'investissements de l'ordre de 18 M€. La gare sera ouverte vers le nord avec l'extension de la passerelle ferroviaire, et la construction d'un parvis et d'un parc de stationnement paysager au nord, et dotée de rampes et ascenseurs vers les quais. L'ensemble de ces investissements positionne la gare de Saint Nazaire comme un pôle d'échanges plus ouvert et accessible depuis les territoires périurbains.

Savenay : Avec un budget d'environ 8,7 millions d'euros, le projet de pôle d'échanges multimodal de Savenay consiste à ouvrir un accès au sud de la gare, à prolonger le passage souterrain et à moderniser les quais ainsi que le bâtiment voyageurs. En 2016, le bâtiment-voyageurs a été rénové et un accès provisoire au sud a été ouvert avec la mise en place d'une passerelle. Les travaux de prolongement du souterrain, de modernisation des quais et la finalisation de travaux annexes seront réalisés en 2018 / 2019.

B - MODES DOUX ET INTERMODALITE

La Région partage la recommandation du DOO de « *poursuivre le déploiement de pôles d'échanges multimodaux* » et plus globalement l'amélioration des accès au réseau de transport régional. Elle soutient également la recommandation inscrite dans le PADD de « *prioriser le développement urbain autour des gares, des points de connexion, des lignes de transports collectifs structurants* ».

Si les gares ferroviaires situées à l'intérieur de Nantes Métropole font toutes l'objet d'aménagements spécifiques ou d'un projet d'aménagement, les gares en dehors de l'agglomération nantaise de l'axe Nantes - Saint-Nazaire en sont dépourvues. On note par exemple que les gares de Saint-Etienne-de-Montluc, Cordemais, Montoir-de-Bretagne, La Croix-de-Méan et Penhoët n'ont pas d'aire de stationnement aménagée ou de parvis piétonnier.

A noter par ailleurs le déplacement de la gare de Donges qui sera mieux accessible, envisagé dans une échéance rapprochée, dans le cadre d'un grand projet consistant à réaliser un contournement ferroviaire de la raffinerie pour permettre le développement des activités de Total qui pérennise son activité par d'importants investissements de l'outil de production.

Afin de soutenir le développement des transports en commun, comme le précise le DOO, il convient d'offrir des parcs de stationnement organisés (places marquées au sol, hiérarchisation du stationnement), sécurisés (éclairage public) et qualitatifs (intégration paysagère). L'intermodalité est à promouvoir, y compris dans les petites gares, en aménageant des zones de stationnement pour autocars, taxis et pour le covoiturage. Les accès à la gare en vélo se concrétisent par la réalisation de liaisons cyclables entre le centre-bourg et la gare ainsi que l'installation d'équipements pour le stationnement des vélos, sécurisés ou non en fonction de la fréquentation.

La Région partage la volonté inscrite dans le SCOT de « *rendre évidente la ville des courtes distances* » par le développement de la marche à pied et du vélo. Cela sera facilité par le principe proposé dans le PADD d'intensification du développement urbain dans les centralités connectées aux transports collectifs. Le DOO préconise ainsi de développer les rabattements piétons et vélos vers les services de transports collectifs.

L'accessibilité de la gare pour les personnes à mobilité réduite est également à prendre en compte. Les gares de Savenay et La Chapelle-Centre sont prioritaires au sens de l'ordonnance du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées. A ce titre, elles sont inscrites dans le Schéma directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (Sd'AP) de la Région des Pays de la Loire.

Les travaux de mise en accessibilité des périmètres ferroviaires de la gare de Savenay seront finalisés à l'horizon 2018, dans le cadre du Pôle d'échanges multimodal. La Chapelle-Centre bénéficie quant à elle depuis 2014 d'infrastructures accessibles, lors de sa création grâce à la réouverture de la ligne Nantes – Châteaubriant.
Les gares de Nantes et Saint-Nazaire, inscrites au Sd'AP nationale, seront rendues accessibles dans le cadre de leurs projets de Pôles d'échanges multimodaux dont l'achèvement est respectivement prévu en fin 2018 (Saint Nazaire) et 2019 (Nantes). D'autre part, la gare de Saint-Etienne-de-Montluc a bénéficié de travaux de mise en accessibilité des quais et du bâtiment voyageurs en 2015.

Concernant la politique tarifaire, la Région partage l'objectif fixé dans le Document d'Orientations et d'Objectifs d'un « déploiement des systèmes de billetterie combinée entre les réseaux des différentes Autorités Organisatrices de Transports (AOT) ». Dans cette perspective, la Région souhaite développer la vente dématérialisée, notamment sur smartphone, avec pour objectif de proposer un billet unique pour des trajets multimodaux.

C - L'INFORMATION MULTIMODALE

Un des leviers pour la promotion des transports collectifs est de faciliter l'accès à l'information sur les alternatives à la voiture. Ce volet communication est peu présent dans le SCoT.

A noter que pour assurer cette information du public, il existe Destineo qui est une source unique d'information sur 19 réseaux de transport en Pays de la Loire (y compris les réseaux de Nantes Métropole, de la CARENE et du département de Loire Atlantique).

Le service offert aux usagers se matérialise par un site internet et une application mobile qui intègrent une fonctionnalité phare de calcul d'itinéraires d'adresse à adresse en utilisant les transports en commun : l'utilisateur indique ses lieux de départ et d'arrivée (adresse, arrêt de transport, lieu public ou commune), la date et l'heure du déplacement souhaité. Destineo lui propose plusieurs solutions détaillées en combinant tous les transports en commun existants sur le territoire ainsi que la marche, le vélo personnel et le vélo libre-service. Lorsqu'aucune solution n'existe en combinant ces modes de transport, Destineo conseille d'utiliser le covoiturage avec un lien vers les plates-formes de covoiturage départementales existantes.

Il est également possible d'effectuer des recherches d'horaires (à l'arrêt, entre deux arrêts, ou pour une ligne) et des recherches cartographiques à proximité (visualisation sur une carte des services de déplacement et points d'intérêt autour d'une localisation donnée). L'état du trafic (perturbations connues par réseau et par ligne) est consultable via une rubrique dédiée et est présent directement dans les instructions détaillées des itinéraires proposés lors d'une recherche d'itinéraires.

Par ailleurs, afin d'accompagner la mise en accessibilité du réseau, Destineo permet d'informer les usagers sur les possibilités de transports accessibles sur le territoire. En effet, une fonctionnalité de calculateur d'itinéraires accessibles aux personnes en situation de handicap moteur est actuellement proposée en test auprès des usagers de Destineo (dans le cadre de l' « espace expérience »). La Région encourage les partenaires de Destineo à poursuivre la transmission des informations sur l'accessibilité des arrêts et des lignes, afin que des trajets accessibles puissent être proposés aux utilisateurs sur tous les territoires.

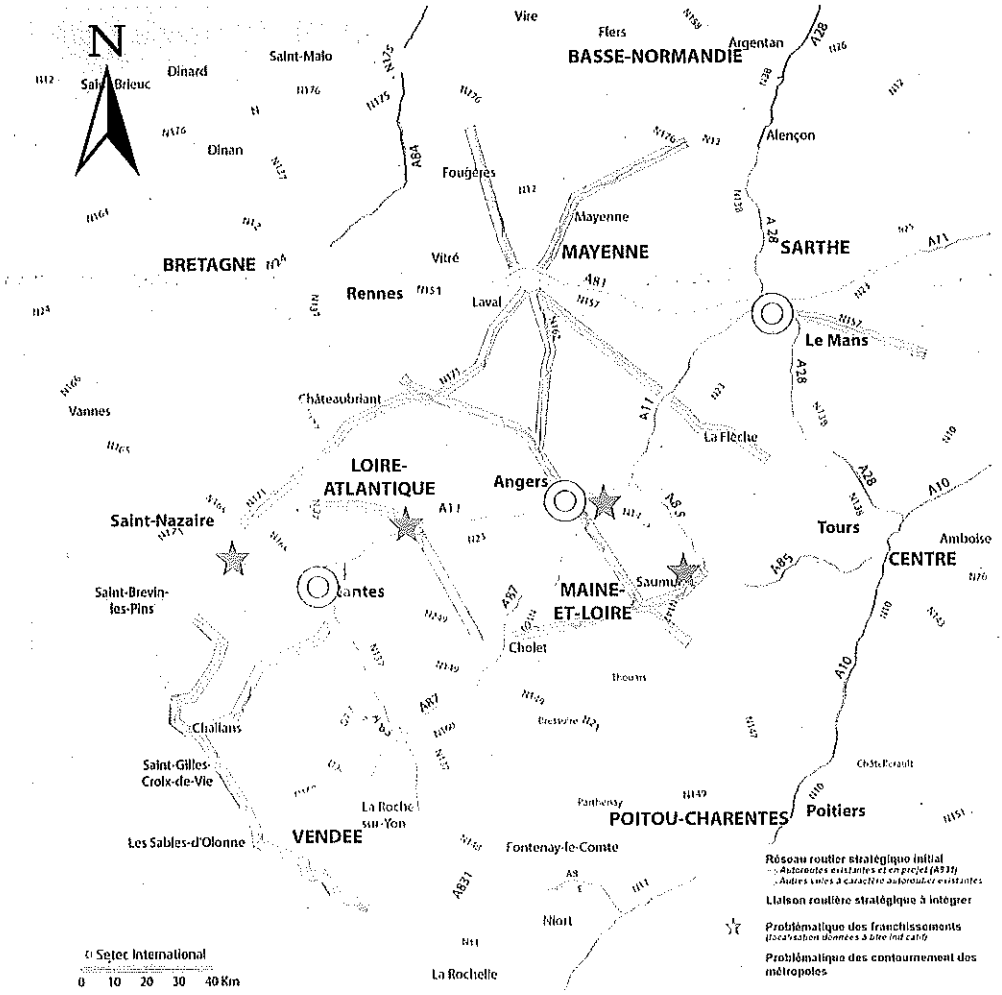
II - LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

A – LE RESEAU VIAIRE

La Région des Pays de la Loire partage l'analyse du rapport de présentation sur l'usage de la voiture individuelle à l'échelle du territoire Nantes – St-Nazaire entre les centres urbains et les périphéries, dont les tendances se retrouvent plus généralement à l'échelle régionale. Même si « *la voiture reste le mode largement privilégié* » (cf. rapport de présentation page 56), la Région partage la nécessité de « *favoriser les usages raisonnés de la voirie et limités de la voiture* » dès lors que d'autres modes de transports sont proposés en substitution aux ligériens.

La Région partage également la volonté de la métropole Nantes Saint-Nazaire d'accompagner les projets d'infrastructures. A ce titre, le Document d'Orientations et d'Objectifs fait état de la volonté de « *prendre en compte la création ou l'amélioration d'axes d'intérêt régionaux et interrégionaux inscrits au Schéma routier départemental* ». La Région rappelle qu'elle dispose d'un document voté en 2008, le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) à l'horizon 2030, qui définit notamment les axes routiers d'intérêt régional qu'elle entend aider pour améliorer la fluidité du trafic. La carte ci-jointe localise ces axes d'intérêt régional :

RÉSEAU ROUTIER STRATÉGIQUE DES PAYS DE LA LOIRE À L'HORIZON 2030



La Région des Pays de la Loire a décidé d'engager une réflexion spécifique sur **<u>un nouveau franchissement de Loire</u>**, extérieur au périphérique, et en aval de Cheviré, mais suffisamment près

des axes nord-sud RN 137 – A83, pour faciliter la fluidité du trafic et des échanges au droit de l'agglomération nantaise.

Ce projet de franchissement s'inscrit dans une optique de réponse à la croissance démographique régionale et locale (décrite page 32 du rapport de Présentation), qui amène à devoir construire les infrastructures nécessaires aux échanges et besoins de déplacements régionaux et inter-régionaux (route des estuaires) de demain.
C'est une question majeure pour le développement économique de la Région, et par extension de la métropole Nantes Saint-Nazaire. La seule amélioration de la fluidité du trafic sur le périphérique nantais ne suffira pas à répondre à cette croissance. Ce développement des échanges et déplacements régionaux et inter-régionaux, nécessite de faciliter le franchissement du fleuve.

C'est dans ce cadre que la Région a souhaité engager une réflexion sur un nouveau franchissement de Loire, et demande l'inscription de ce projet dans le SCoT Nantes – St-Nazaire.

B – ACCESSIBILITE FERROVIAIRE DE LA METROPOLE

La Région partage l'ambition inscrite dans le DOO de renforcer l'accessibilité inter-régionale, nationale et internationale du territoire. Plusieurs projets soutenus par la Région contribuent à ce renforcement :

- La ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire sera mise en service mi 2017avec une offre cadencée.

-Les Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) qui visent notamment à renforcer les synergies entre les principaux pôles urbains de l'Ouest avec notamment une liaison ferroviaire compétitive entre Nantes et Rennes, à améliorer l'accessibilité ferroviaire de l'ensemble du territoire Bretagne-Pays de la Loire au futur aéroport du Grand Ouest et à favoriser le développement de l'offre de transports du quotidien par un réseau adapté aux évolutions futures.

- L'axe Nantes – Angers est l'axe le plus circulé de la Région des Pays de la Loire
Aux vues de la saturation de la ligne Nantes – Angers, la Région souhaite également lancer une étude d'amélioration du temps de parcours et de capacité Paris - Nantes permettant, notamment, d'améliorer les temps de parcours entre Nantes et Paris.

- La Région soutient également fortement le projet de modernisation de l'axe Nantes Bordeaux, dont l'état de vétusté est tel que la SNCF a dû mettre en place une limitation permanente de vitesse à 60 km/h entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle, rallongeant de plus de 45 minutes le temps de parcours entre Nantes et Bordeaux. Les études d'avant-projet pour la modernisation des deux voies doivent démarrer à l'été 2016. Les travaux sont prévus pour être lancés après la saison estivale de 2019 jusqu'en décembre 2020.

III - LE TRANSPORT DE MARCHANDISES et le GRAND PORT MARITIME

La Région partage l'objectif du DOO de structurer une offre multimodale pour le transport de marchandises.

Le port de Nantes Saint Nazaire occupe une place essentielle dans l'espace estuarien et régional. Il constitue un outil support du développement économique régional et pourvoyeur de près de 27 000 emplois directs, indirects ou induits dans sa zone d'influence. Ces éléments justifient tout l'intérêt porté par la Région à son devenir.

La Région accompagne le Port pour renforcer sa desserte multimodale pour élargir son hinterland. La Région soutient les études du projet de chantier de transport combiné de Montoir, en complément d'investissements réalisés ou à venir permettant l'amélioration du réseau ferré portuaire par le développement des capacités du faisceau du Priory et la réalisation du bouclage ferroviaire des terminaux de Montoir par exemple.

La Région partage les objectifs de développement des autoroutes de la mer car elles permettent de transférer une part du trafic poids lourds de la route vers la mer et ainsi limiter les émissions de gaz à effet de serre. Cela permet aussi au port de capter de nouveaux flux de marchandises et de maintenir sa position dans la compétition avec les grands ports du Nord de l'Europe. Enfin, la Région encourage le développement du transport fluvial de marchandises sur la Loire et soutient le projet de service de fret fluvial sur la Loire et la création de plates-formes fluviales connectées.

Afin de pérenniser et de renforcer cet outil majeur de développement économique, il est également nécessaire d'agir sur sa capacité d'accueil et sur la qualité de son offre logistique. La Région participe ainsi à la réalisation de la plateforme logistique de Montoir. D'autres aménagements sont à venir sur la période d'ici 2020, notamment l'aménagement de la zone logistique du secteur nantais de Cheviré, la restructuration du site industriel de Saint Nazaire avec l'aménagement du hub logistique dédié aux EMR ainsi que les études et une partie des mesures compensatoires pour l'aménagement du pôle logistique aval sur le Grand Tourteau. L'augmentation des capacités d'accueil du poste à liquides de Montoir permettra également d'augmenter les capacités d'accueil du Port.

LA CULTURE

I – SPECTACLE VIVANT

Le pôle métropolitain Nantes-Saint Nazaire dispose d'une grosse concentration de structure d'envergure nationale, à titre d'exemple : Le lieu unique, Le Théâtre de Saint Nazaire, Angers Nantes Opéra, Orchestre nationale des Pays de la Loire, VIP, Stéréolux...

L'agglomération Nantaise est particulièrement bien dotée en équipements structurants pour le spectacle vivant, ce qui lui confère un dynamisme culturel. Sur l'ensemble de ce territoire, l'offre culturelle est diversifiée de par la présence d'opérateurs reconnus sur l'ensemble des esthétiques culturelles dont la musique, la danse et le théâtre. Les festivals des Escales et la Folle journée sont repérés comme des événements de dimension nationale qui apportent un rayonnement au pôle métropolitain Nantes-Saint Nazaire.

La scène nationale de Saint Nazaire travaille sous forme de décentralisation avec les communes du territoire (Donges, Trignac...), axe à développer. Une faiblesse est à noter sur le territoire de Saint Nazaire, très peu d'artistes implantés, à l'exception de la compagnie Théâtre d'Icare. Les équipes artistiques présentes ne sont pas de rayonnement régional, l'enjeu de leur renouvellement d'avère nécessaire dans la perspective de la fin des activités de la compagnie Théâtre d'Icare.

Au de-là de Nantes et Saint Nazaire, peut-être citer des territoires comme Erdre et Gesvres particulièrement dynamique pour sa programmation culturelle jeune publique et pour son travaille en partenariat avec le Grand T et le CNAR, bénéficiant du soutien du Conseil départemental. La Communauté de communes organise des résidences et propose aux artistes invités à mener des actions sur le territoire.
La compagnie Bulle de zinc, installé sur le Pays de Blain, donne à ce territoire rural un dynamisme culturel.

II – LIVRE ET LECTURE

Un grand dynamisme de la vie littéraire sur ce territoire :

- Offre culturelle dense, riche et diversifiée que ce soit sous forme d'évènements avec des opérations de dimension internationale (Impression d'Europe, la MEET, Maison de la poésie, Ecrivains en bord de mer ou Atlantide) ou d'action de médiation, création ou résidences,
- Poids économique avec une forte concentration de maisons d'éditions et de librairies dans cette zone et forte concentration des emplois du secteur du livre sur le pôle métropolitain,
- Forte fréquentation du public des lieux : librairies, médiathèques, manifestations littéraires.

III – ARTS PLASTIQUES

Le Pôle métropolitain Nantes Saint Nazaire bénéficie d'une offre importante dans le domaine de l'art contemporain grâce à la présence d'un centre d'art contemporain, le Grand Café à Saint Nazaire et d'un ensemble d'acteurs associatifs basés sur la métropole Nantaise. A l'instar de la manifestation Estuaire, des dynamiques métropolitaines et des échanges entre acteurs émergent.
De nombreux artistes font le choix de s'installer sur cette aire géographique. Enfin, des connexions régulières entre le Grand café et des sites d'enseignements (Ecoles des Beaux-arts) sont initiées.

IV CINEMA ET AUDIOVISUEL

Le pôle métropolitain Nantes-Saint Nazaire est particulièrement dynamique dans le domaine du cinéma et de l'audiovisuel.
Sur le territoire nazairien, la Région soutient l'association VO et la programmation proposée par cinéphile nazairienne (2 000 €). Un nouveau festival « Zone portuaire » a vu le jour et sa création est soutenue par la Région à hauteur de 4 000 €.

Se situe à Nantes, les producteurs de contenus les plus actifs. La Région fait un gros travail de promotion de ce territoire concernant l'accueil des tournages qui porte ses fruits : deux projets de fictions audiovisuelles se sont tournés début 2016 sur ce pôle.

V TRANSVERSAL

Concentration d'acteurs œuvrant en faveur des identités culturelles bretonnes : Dastum 44, Bagad de Saint Nazaire, Agence culturelle bretonne de Loire-Atlantique.

A noter également, les activités culturelles menées par le Centre de culture populaire de St Nazaire. Le CCP est une association inter-CE créée il y a plus de 50 ans à l'initiative des unions syndicales locales pour offrir aux salariés et aux habitants de la région nazairienne un accès facilité à la culture. Dans le cadre de ses missions, le CCP organise chaque année une résidence de cinéaste et des projections de films, des ateliers d'écriture, des résidences d'écrivain ou bien encore une résidence avec un photographe.

L'ENVIRONNEMENT

Tout d'abord, il convient de noter que le SCoT prend bien en compte le SRCE des Pays de la Loire, en affinant les réflexions régionales à partir d'analyses complémentaires et plus précises afin d'appréhender et prendre en compte les caractéristiques écologiques du Pôle Métropolitain.

Les projets d'aménagement en cours sont également identifiés. La réflexion sur un nouveau franchissement de la Loire n'est pas à ce jour identifiée.
Du même ordre, si les éléments évoqués dans ces différents document sont pleinement conformes à la charte du Parc naturel régional (PNR) de Brière, il serait intéressant que le territoire puisse évoquer, a minima, voir mettre en avant, le projet de PNR sur l'estuaire de la Loire et le lac de Grand-Lieu. Pour ce dernier, à noter qu'il est fait mention de la Réserve naturelle régionale mais pas de la Réserve Naturelle Nationale Lac de Grand-Lieu.

La nécessité de préserver et valoriser une agriculture et une sylviculture garantes d'une multifonctionnalité des espaces gérés est pleinement partagée. C'est pourquoi, il est indispensable que les documents de planification concourent à la promotion et au déploiement de pratiques de gestion adaptées et à la viabilité de ces systèmes d'exploitation favorables (maintien des voies d'accès, préservation des coupures d'urbanisation et lutte contre le morcellement, émergence de stratégies collectives de gestion et de valorisation des ressources – compost et bois bocage -, etc...).

De plus, le choix du cadre servant de base aux PLU/PLUi pour établir leur propre trame verte et bleue doit permettre collégialement de jeter les bases d'une mutualisation des connaissances acquises du local vers le régional et inversement, pour une meilleure prise en compte des enjeux à l'avenir dans les différentes réflexions (et notamment le SRADDET).

Enfin, l'actualité du moment doit inciter le SCoT à, certes préserver la ressource en eau, mais également, à mettre tout en œuvre pour se prémunir et anticiper les risques d'inondation et de submersion particulièrement prégnants sur son territoire. Les travaux menés en ce sens dans le cadre du Programme d'actions de Prévention contre les inondations (PAPI) par la CARENE doivent être soulignés et amplifiés.

Un bassin industriel comme l'estuaire de la Loire doit également prendre pleinement en compte les risques inhérents à cette activité.

syndicat mixte aéroportuaire

Le Directeur général

Note à l'attention de Bruno RETAILLEAU
Président du Syndicat Mixte
Copie : M.ROBINE, DGS. M.LE ROY, Directeur de cabinet

Nantes, le 16 juin 2016

Objet : SCOT 2 de la Métropole Nantes Saint-Nazaire – Prise en considération de la desserte en transport collectif du futur aéroport à Notre Dame des Landes

1- Les principes de la desserte en transport collectif du futur aéroport

Dans la continuité du SCOT métropolitain approuvé en 2007, le SCOT 2, arrêté le 9 mars 2016, prend en compte le futur aéroport du Grand Ouest et sa desserte en transport collectif (*Cf. Rapport de présentation, p.51*).

Il met en avant la dimension de « **projet global d'aménagement** » structurant pour le territoire (futur aéroport et projets connexes dont la desserte périurbaine par tram-train).

Le projet de ligne tram-train, à partir d'une branche de la ligne Nantes – Châteaubriant, est évoqué à travers ces principales dimensions : accessibilité aéroportuaire en transport collectif et enjeux de desserte du territoire au niveau communautaire (Erdre et Gesvres), métropolitain et régional.

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (*P.69*), concernant *l'accessibilité aéroportuaire de la métropole Nantes Saint-Nazaire*, met en avant « **une logique multimodale renforcée** » et précise que « **les modes de transports collectifs pour la desserte du projet d'aéroport du Grand Ouest doivent être privilégiés en lien avec les projets des intercommunalités et des autres autorités organisatrices de transports.** » Cela prend en compte les éléments de la DUP aéroportuaire de février 2008.

2- Avis du SMA

Depuis l'origine de sa conception, le projet aéroportuaire repose sur les principes d'une desserte multimodale en transport collectif ferroviaire et routier performante contribuant également à un meilleur maillage entre les territoires.

Les projets d'accessibilité ferroviaires, dans de bonnes conditions d'intermodalité, sont une exigence des collectivités territoriales partenaires de l'Etat pour le projet d'aéroport. Ils ont été actés et portés par les élus du Syndicat mixte de l'aéroport depuis 2004 et objet de plusieurs études - de faisabilité, d'exploitation, socio-économiques... - en particulier pour le projet de liaison tram-train Nantes - La Chapelle-sur-Erdre - Treillières - AGO.

3- Conclusion

En conclusion, le PADD du SCOT 2, soumis à l'avis des Personnes Publiques Associées (notamment la Région), me paraît être pleinement en conformité avec la DUP de 2008 et prendre en compte les enjeux et orientations du schéma directeur d'accessibilité à l'AGO par les transports collectifs tel que voté par les élus du Syndicat Mixte Aéroportuaire lors du Comité syndical du 21 juin 2013.

Olivier BESSIN
Directeur général

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

DIRECTION DEPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES ET DE LA MER

Service aménagement durable / Conseil en AménagementDurable
Affaire suivie par Matthieu RIOU
☎ 02.40.67.23.15
mail : matthieu.riou@loire-atlantique.gouv.fr

Nantes, le 03 AOUT 2016

Nantes Métropole
Direction Logistique
04 AOUT 2016
Arrivée Secteur Courrier

Le préfet de la région Pays de la Loire
préfet de la Loire-Atlantique

à

Madame la Présidente du Pôle métropolitain
Nantes Saint-Nazaire
2 Cours du Champ de Mars
44923 NANTES Cedex 9

Objet : Élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale du Pôle métropolitain NANTES SAINT-NAZAIRE.
Avis des services de l'État sur le projet de SCOT arrêté
Réf. : Délibération du conseil communautaire du 09 mars 2016
PJ : Annexe technique

Par délibération en date du 09 mars 2016 reçue en préfecture le 29 mars 2016, le conseil communautaire a arrêté le projet de SCOT pour la métropole Nantes Saint-Nazaire.

Vous m'avez transmis le dossier d'arrêt le 04 mai 2016 aux fins de consultation et avis des services de l'État, conformément à l'article L.143-20 du code de l'urbanisme. Après examen, j'ai l'honneur de vous faire part des observations suivantes relatives à la prise en compte des enjeux de développement durable et à la compatibilité ou prise en compte des documents de rang supérieur et programmes d'équipements énoncés aux articles L. 101-2, L 131-1 et L131-2 du code de l'urbanisme.

Résumé de l'avis

Le territoire du SCOT a engagé la révision de son document, notamment pour répondre aux obligations réglementaires d'intégrer les Lois Grenelle au 1er janvier 2017, et en visant un certain nombre d'objectifs définis dans sa délibération du 22 mars 2013, dont les principaux sont :
- Une métropole attractive et solidaire,
- Une métropole moins consommatrice d'espace,
- Une métropole active et attrayante,
- Une métropole verte et bleue,
- Une métropole économe en énergie.
- Une métropole de proximité et accessible,

Tous ces objectifs, qui doivent notamment permettre d'approfondir et d'adapter les orientations du SCOT de 2007 et d'intégrer le Pays de Blain, répondent aux différentes lois actuelles et politiques de l'État que le projet de SCOT reprend à son compte.

De fait, ce projet, qui s'inscrit dans les **Programmes Locaux de l'Habitat** (PLH) existants du territoire, répond au dynamisme démographique de son périmètre par la production annuelle d'environ 7800 logements en proposant une diversification de l'offre de logements à l'échelle de chaque commune tant sur la typologie de forme urbaine que sur le statut d'occupation.
Il définit, par ailleurs, une politique sociale du logement forte en affirmant la volonté de satisfaire aux obligations de l'article 55 de la loi SRU.
Enfin, ce projet de SCOT satisfait à l'orientation n°1 du Programme Départemental de l'Habitat (PDH) en priorisant des objectifs de production de logements sur les deux Villes centres et les polarités principales.

Dans la continuité du premier SCOT dont l'analyse montre une réduction de 16 % de la consommation d'espace entre 1999 et 2012, le projet arrêté vise à **limiter l'étalement urbain** en réduisant de 50 % la consommation d'espace en extension.
Cet objectif ambitieux s'appuie d'une part sur la notion de centralités à plusieurs échelles qui vise à conforter en premier lieu les 2 grands pôles puis les polarités secondaires et d'autre part sur la limitation de la consommation d'espace autours des villages et des hameaux.
Le SCOT affiche également sa volonté de **maîtriser l'étalement du foncier économique.** La densification, l'optimisation du découpage parcellaire ou la mutualisation des espaces sont des éléments qui participeront à cette sobriété foncière économique.

La dynamique économique du territoire renvoie à des stratégies que le projet de SCOT exprime à plusieurs niveaux. Il définit trois types de zones d'activités entre les sites majeurs d'intérêt métropolitain, les parcs d'activité structurants et les parcs d'activités de proximité. Ces typologies devront permettre d'adapter les besoins réels en matière de foncier économique car si les zones d'activités sont nécessaires, le document exprime clairement la nécessité d'y accueillir principalement les entreprises qui n'ont pas leur place dans le tissu urbain. Objectif qui vise d'une part, à répondre à une diversité de la demande pour l'implantation d'entreprises et d'autre part, à favoriser la mixité fonctionnelle dans la Ville (notamment pour le commerce) où, pour le territoire du SCOT, se situe 85 % des entreprises.

En matière de **biodiversité et** de **milieux naturels**, le projet intègre bien les notions de préservation des continuités écologiques et de réservoirs de biodiversité. La différenciation de ces réservoirs se fonde sur la construction du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et prend en compte les réalités du territoire en prévoyant une protection différenciée. A juste titre, les préconisations relatives aux corridors ciblent, notamment, la préservation des fonctionnalités et des habitats de

façon générale.
En cela, il prend aussi en compte le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) et les orientations nationales fixées dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte d'août 2015. Ces orientations nationales sont d'ailleurs à plusieurs reprises citées dans le document.

L'enjeu majeur de **répondre au réchauffement climatique** et à la nécessité d'une **politique d'économie d'énergie** et de **développement des énergies renouvelables** est souligné à de multiples reprises, et "L'estuaire de la Loire, laboratoire de la transition énergétique et écologique" constitue un des 5 "défis majeurs" qui préludent à la présentation du PADD du SCoT.
Il est décliné en outre dans les différentes autres composantes, que ce soit la mobilité ou l'organisation spatiale, et de très nombreuses dispositions du document d'orientations et d'objectifs (DOO) y font référence, de façon pertinente et dynamique.

Par ailleurs, le document définit comme un axe fort l'enjeu de **la ville des courtes distances**. A travers le rôle des polarités comme lieux de mixité fonctionnelle, le rôle des modes actifs ou des transports en communs dans l'aménagement de la ville ou le nécessaire renforcement du commerce et de l'activité de proximité, le pôle métropolitain souhaite promouvoir un nouveau rapport à l'espace en limitant l'utilisation de l'automobile.
Parallèlement, les enjeux d'**accessibilité** du territoire métropolitain à l'échelle interne comme externe sont mis en avant par le développement de transports collectifs performants, l'accompagnement d'innovations (numérique, chrono-aménagement,..), une offre multimodale ou l'ouverture à l'inter-régional et l'international.
Tous ces éléments permettront de structurer le territoire du quartier au grand territoire en s'inscrivant notamment dans la loi de transition énergétique pour une croissante verte.

Le SCOT propose des orientations ou cartographies à une échelle pertinente, compte tenu de la superficie importante du territoire, qui permettent de respecter le principe de compatibilité des PLU/PLUi. Des formulations pourraient être affinées.
Vous trouverez en annexe mes différentes remarques qui concernent principalement les thématiques de la maîtrise de l'urbanisation, des milieux naturels, de la biodiversité, des risques et de la loi littoral, de l'eau et des milieux aquatiques, en vue d'apporter les modifications nécessaires.

De même, vous trouverez en pièce jointe une annexe technique synthétisant les avis des services consultés.

Le Préfet

Pour le préfet et par délégation,
le secrétaire général

Emmanuel AUBRY

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

Avis détaillé
sur le projet de SCOT Métropolitain Nantes Saint-Nazaire

Structuration du territoire

L'organisation du territoire autour de pôles structurants permet de donner accès aux équipements et services à tout le territoire sans nécessairement accroître l'étalement urbain (cas des équipements et services répandus partout sans regroupement) ni désertifier le territoire hors des pôles urbains majeurs de Nantes et de Saint-Nazaire. Elle est conforme dans son esprit à la Directive territoriale d'aménagement (DTA).

Par ailleurs, le projet de SCOT ajoute un pôle structurant à Saint-Étienne-de-Montluc et un pôle à « Treillières-Grandchamps-des-Fontaines ». Le premier dispose d'ores et déjà des caractéristiques propres à une polarité ; ce que montre d'ailleurs l'étude "évolution des polarités urbaines en Loire-Atlantique" (DDTM 44 – 2013). Le second, en revanche, ne présente pas encore les caractéristiques d'un pôle d'équilibre au sens de la DTA.

Maîtrise de l'urbanisation

Habitat ou mixte :
Le projet arrêté vise à limiter l'étalement urbain en réduisant de 50 % la consommation d'espace en extension.
Cet objectif s'appuie d'une part sur la notion de centralités entre les 2 grands pôles et les polarités secondaires et d'autre part sur la limitation de la consommation d'espace autour des villages et des hameaux. Sur ce dernier point, je souligne le travail très intéressant sur la possibilité d'extensions des villages strictement définis dans le projet. Toutefois, les formulations proposées dans le document d'orientations et d'objectifs sur le développement des hameaux sur eux-mêmes pourraient être précisés. En effet, il n'est pas fait de distinction entre les hameaux qui ont vocation à accueillir de manière limitée certaines constructions et ceux qui mériteraient de ne pas être confortés, pour conserver le caractère exceptionnel de ce développement, visé par la loi ALUR. Le SCOT pourrait utilement donner aux PLUi des éléments de cadrage et de contexte leur permettant d'identifier les hameaux pouvant accueillir une urbanisation limitée.

D'autre part, les moyens et leur déclinaison pour atteindre cet objectif vertueux de réduction de la consommation d'espace pourraient être davantage explicités dans la partie plus prescriptive du document.
Les moyens opérationnels pour atteindre les objectifs de réduction de la consommation foncière par le renforcement des centralités restent globaux. Pour exemple, le document propose dans le rapport de présentation un « indice de performance » intéressant à l'échelle de chaque intercommunalité sans que celui-ci ne soit exploité dans la suite du document.
L'objectif de densité de 20 logements minimum par hectare pour l'ensemble du territoire avec « une densité supérieure » pour Nantes Métropole est exprimé sans distinction entre les deux communes « centre », les polarités intermédiaires et les autres communes et semble, au moins pour certains secteurs, insuffisant. Ces objectifs de maîtrise de l'étalement urbain pourraient être davantage territorialisés.

Aucun indicateur et aucune prescription ne sont avancés pour la densification du tissu urbain existant. Quand bien même le SCOT affiche la volonté de renvoyer l'application de l'article L122-1-2 du code de l'urbanisme dans sa version antérieure à la loi ALUR, il aurait été possible d'afficher des ambitions de sobriété foncière et de politique foncière dans ces espaces urbanisés. Le SCOT devra veiller à ce que les PLUi procèdent aux analyses nécessaires et définissent des stratégies foncières adaptées.

Enfin, le document s'appuie sur la notion d'enveloppe urbaine pour apprécier le caractère extensif de l'urbanisation. La cartographie de cette enveloppe est donc déterminante pour la mise en œuvre de l'ambition du SCOT de réduire de 50 % l'empreinte de l'urbanisation sur les secteurs agricoles et naturels. Pourtant, le projet tel que présenté se limite à donner une définition littérale de cette « enveloppe urbaine » dans le DOO renvoyant aux PLU(i) le soin de la caractériser. Il aurait été pertinent de définir plus précisément les contours de cette enveloppe pour chaque commune au sein même du document ou tout au moins de proposer une méthodologie en s'appuyant sur un ou plusieurs exemples de communes. Le SCOT est donc invité à poursuivre ses réflexions et travaux sur ce sujet pour que les PLUi puissent définir de manière homogène ces enveloppes urbaines.

Économie :
Le SCOT affiche une volonté de maîtriser l'étalement du foncier économique ; ce qui constitue une évolution par rapport au premier SCOT. Les objectifs fixés en matière de densification, d'optimisation du découpage parcellaire ou de mutualisation des espaces sont des éléments qui participeront à cette sobriété foncière économique. Une hiérarchisation des priorités pourrait être recherchée puisque l'analyse révèle des capacités de développement des parcs structurants à 38 ans à l'échelle du territoire du SCOT, bien au-delà des projections à 2030 visées par le projet présenté. Pour les parcs d'activités de proximité, une stratégie de développement plus précise, adossée à des indicateurs, permettrait d'atteindre plus facilement les objectifs de réduction de consommation.

De manière générale sur la réduction de la consommation d'espace, le SCOT ambitionne de diviser par 2 le rythme annuel de la consommation foncière en extension par rapport au rythme observé sur la période 1999/2012. Cependant la déclinaison par territoires renvoie à une réduction de 35 % pour 5 des 6 intercommunalités et 50 % pour Nantes Métropole. Le SCOT devra mieux expliciter en quoi cette répartition permettra la mise en œuvre de l'objectif global de réduction de 50%.

Mobilités et réseaux de communication

Mobilités :
Les enjeux d'accessibilité du territoire métropolitain à l'échelle interne comme externe sont bien mis en avant par le développement de transports collectifs performants, l'accompagnement d'innovations (numérique, chrono-aménagement,..), une offre multimodale ou l'ouverture à l'inter-régional et l'international.

Le sujet des transports collectifs est séparé en deux parties, l'une sur les transports urbains et l'autre sur l'interurbain. Il est effectivement important d'apporter des solutions adaptées à chaque territoire.
De fait, l'intermodalité par la priorisation du développement urbain autour des gares, des points de connexion ou de rabattements représente un axe majeur en termes d'organisation de la mobilité.
Les projets de desserte des pôles structurants par des lignes transverses interurbaines à conforter, répondent aux politiques d'accompagnement prévues par la DTA, notamment celle visant à "développer des lignes de transport en commun de rocade desservant les principaux pôles d'emplois, d'habitat et de service".

A juste titre, ce document définit comme un axe fort l'enjeu de la ville des courtes distances. A travers le rôle des polarités comme lieux de mixité fonctionnelle, le rôle des modes actifs ou des transports en communs dans l'aménagement de la ville ou le nécessaire renforcement du commerce et de l'activité

de proximité, le pôle métropolitain souhaite promouvoir un nouveau rapport à l'espace en limitant l'utilisation de l'automobile.

Globalement, tous ces éléments permettront de structurer le territoire, du quartier au grand territoire, en s'inscrivant notamment dans la loi de transition énergétique pour une croissante verte.

Fret fluvial et ferré :
La préservation des espaces pour de futures plate-formes fluviales, la conservation et la création de nouveaux sites de bords de quai ou la préservation des ressources foncières des sites industrialo-portuaires sont des thématiques importantes portées par le SCOT en matière d'aménagement du territoire à long terme.

Grands projets

Aéroport du Grand Ouest :
Conformément aux articles L131-2 du code de l'urbanisme, le projet de SCOT arrêté prend en compte le projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique sur le site de Notre Dame des Landes. Il retient à ce titre des objectifs et orientations nécessaires à l'articulation entre les projets à venir et les mesures compensatoires du futur aéroport, à la maîtrise de l'exposition des populations au bruit, et à la polarisation du développement économique et de l'habitat dans un objectif d'économie du foncier et de limitation des impacts environnementaux.
Les objectifs et orientations relatifs à l'accompagnement du territoire d'accueil du projet et au réaménagement des espaces libérés des contraintes de bruit au sein de l'agglomération Nantaise pourraient être davantage précisés.
Enfin, l'évaluation environnementale du projet de SCOT se réfère largement aux informations fournies dans la synthèse environnementale sur le projet d'aéroport, sa desserte routière et les projets connexes, annexée au porter à connaissance de l'État. Cette synthèse pourrait être jointe au dossier d'enquête publique.

Grand Port Maritime :
Le SCOT a bien pris en compte le projet stratégique du grand port maritime et de son schéma spatial. Néanmoins, il apparaît indispensable à son bon développement de reprendre certains éléments des différents documents du SCOT ; en particulier, il sera nécessaire :
- d'identifier les plate-formes potentielles nécessaires au développement de la desserte fluviale autour d'une offre multi-sites,
- d'afficher pour les espaces du site de Donges-Est (au sud de La Taillée) la possibilité de s'inscrire dans un programme de restauration écologique ; et non exclusivement à vocation agricole comme rédigé dans le SCOT.

Autres projets :
Le rapport de présentation 2 affiche en page 20 une cartographie mentionnant « les intentions de projets inclus dans le périmètre du SCOT ». Pourtant, aucune autre référence n'est faite quant aux projets portés ou non par le SCOT dans le reste des documents de ce projet ; hormis ceux du grand port maritime et de l'Aéroport du Grand Ouest.
Il aurait été intéressant de décliner dans un chapitre dédié ces grands projets pour apprécier leur portée et leur impact à l'échelle du projet global.

Habitat

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) fixe des objectifs chiffrés annuels de production de logements qui font écho à ceux des 5 PLH des EPCI inclus dans son périmètre (production totale de 7800 logements par an pour les 6 EPCI).

Cette stratégie de développement est conforme à l'orientation n°1 du PDH 2014-2019 qui priorise le développement de l'offre neuve de logements en s'appuyant sur l'armature urbaine existante et en recentrant le développement résidentiel sur les polarités.

Les orientations pour la construction neuve auront des répercussions sur la production neuve de logements sociaux dont le projet de SCOT prévoit de doubler l'objectif passant de 1 200 à 2 400 logements locatifs sociaux (LLS) par an. Ce renforcement devrait permettre de passer à 20 % la part des LLS dans le parc des résidences principales contre 16,5 % en 2011.
La répartition de l'effort tient compte des centralités et prévoit un renforcement de l'offre en logements sociaux dans les agglomérations de Nantes Métropole et de la CARENE (33 % de la production neuve) qui concentrent déjà 97 % de ce parc. Le SCOT prévoit également l'augmentation des logements sociaux à hauteur de 20 % de la construction neuve dans les autres EPCI.
La politique de l'habitat déclinée à l'échelle des EPCI dans le cadre des PLH et PLU(i)) veillera à mettre en adéquation l'offre et la demande en LLS sur l'ensemble du territoire, dans l'objectif de faciliter l'accès au logement, tout particulièrement pour les pôles structurants définis par la DTA et repris dans le PDH et sur lesquels, le SCOT en vigueur et le projet ont bâti leur stratégie de développement de territoire.

Avec un objectif moyen de 33 000 LLS supplémentaires à l'horizon 2030, le SCOT affirme la prise en compte des objectifs de l'article 55 de la loi SRU assignés aux 29 communes réparties dans l'unité urbaine de Nantes (taux à 25%) et dans l'unité urbaine de Saint-Nazaire (taux à 20%). Ce volume de production permettra à Nantes Métropole et à la CARENE de disposer des taux requis au titre de la loi SRU au niveau de chaque agglomération.

La diversification de l'offre de logements constitue un axe important des politiques de l'habitat, notamment en secteur urbain. Le SCOT prévoit que cette diversification s'applique à chaque commune tant sur le champ de la typologie de forme urbaine (collectif / individuel et forme intermédiaire) que sur les statuts d'occupation (offre locative sociale et libre, accession sociale et libre).
Le SCOT aurait pu également déterminer des objectifs concernant les tailles des logements pour mettre en adéquation les besoins des territoires. En effet, la production de logements, comme la requalification du parc existant, devront répondre à l'ensemble des besoins de la population notamment lié au vieillissement de la population, au desserrement des ménages, à la mobilité professionnelle ou scolaire des jeunes.

Milieux naturels et biodiversité

Trame Verte et Bleue :
En matière de biodiversité et de milieux naturels, le projet intègre bien les notions de préservation de continuité écologiques et de réservoirs de biodiversité. La différenciation de ces réservoirs se fonde sur la construction du SRCE et prend en compte les réalités du territoire en prévoyant une protection différenciée. A juste titre, les préconisations relatives aux corridors ciblent, notamment, la préservation des fonctionnalités et des habitats de façon générale.

Néanmoins, le DOO pourrait être plus précis. L'absence de hiérarchisation dans les typologies de ces espaces et les exceptions offertes rentrent en contradiction. Pour exemple, le DOO affiche que « les constructions et installations agricoles, touristiques ou de loisirs sont possibles (...) sous conditions » dans les réservoirs de biodiversité majeurs alors même que ces derniers intègrent des arrêtés de biotope, particulièrement protégés.
Il semble donc nécessaire, dans un souci de clarté, de reprendre l'écriture de cet objectif afin de hiérarchiser et décliner les différents types de réservoirs ainsi que les protections et utilisations du sol possibles à l'intérieur de ceux-ci.

Espaces patrimoniaux :
Les espaces protégés et à protéger de la DTA sont bien repris voire complétés. Néanmoins, de nombreux espaces « à fort intérêt patrimonial » de la DTA ne sont pas intégrés, sans justification particulière, afin d'être pris en compte aux échelles infra-SCOT. Afin d'être compatible avec les objectifs de protection de ces espaces, le SCOT devra intégrer les espaces de cette nature dans son inventaire.

Eau et milieux aquatiques

Si l'on retrouve bien dans le document la nécessité de prendre en compte les zones humides en amont, une distinction est faite, qui vise à préserver les zones humides à enjeux.
Il apparaît important de rappeler dans le document, et notamment en préambule de la page 38 du DOO, que le principe fondamental est d'éviter de détruire toute zone humide, et que dans le cas d'une dégradation, il sera nécessaire de privilégier la destruction et la compensation des zones qui présentent un intérêt environnemental moindre.

La prise en compte des zones humides au stade amont n'apparaît pas, notamment pour l'ensemble des zones d'activités et des ZACOM. Le document 2 du DOO met en avant un certain nombre d'indicateurs sans qu'un seul ne concerne la prise en compte des enjeux liés à l'eau ou à l'environnement de manière générale.

Le DOO en page 31 expose que : « Sur les têtes de bassins versants, le chevelu hydrographique et les zones humides ainsi que leurs espaces de bon fonctionnement seront préservés afin de maintenir leur qualité et leur fonctionnalité »
Cette orientation répond à celle du SDAGE (chapitre 11) sur la préservation des têtes de bassin versant. Il convient néanmoins de préciser que les SAGE doivent procéder à un inventaire et à une hiérarchisation des têtes de bassin versant en fonction des pressions et de l'état des masses d'eau et définir des principes de gestion adaptés à la préservation et à la restauration du bon état pour les secteurs à forts enjeux, déterminés en concertation avec les acteurs du territoire.
Il reviendra donc aux SAGE de déterminer les têtes de bassin versant à enjeux, selon une méthodologie partagée avec les acteurs du territoire et, pour les plus pertinentes d'entre elles, mettre en place des plans d'actions adaptés.

Le projet vise à construire environ 100 000 logements à l'échelle du plan. Les capacités d'accueil en matière d'assainissement sont peu analysées et le principal objectif du DOO sur cette thématique est «la poursuite de la mise aux normes des stations d'épuration sur le territoire et la résorption des problématiques de surcharge hydraulique des stations» sans qu'une réelle territorialisation des besoins soit mise en avant au regard de l'accueil de populations affiché.

L'urbanisation et l'artificialisation connexe impliqueront une réflexion sur la gestion des eaux pluviales que le SCOT aurait pu développer. En particulier, le SCOT pourrait exprimer plus directement ses exigences relatives à l'imperméabilisation et à la limitation du débit de fuite des rejets appliqué aux constructions nouvelles et aux extensions des constructions existantes à l'égard des PLU, comme le recommande fortement le SDAGE. Plus généralement, il serait intéressant que le SCOT incite les communes à mener une réflexion sur la gestion des eaux pluviales sur leurs territoires.
Le SCOT annonce des dispositions visant « l'amélioration de la gestion du ruissellement pluvial » mais propose une approche qui consiste plutôt à ne pas aggraver la situation existante.

Loi Littoral

L'instruction gouvernementale du 7 décembre 2015 octroie au SCOT un rôle accru d'intégration des principes de la loi Littoral. Le SCOT est ainsi le document d'urbanisme qui doit concevoir une urbanisation associant interface terre-mer, zone côtière et espaces rétro-littoraux, en dépassant la

logique strictement communale et en conciliant les nombreuses politiques sectorielles qui ont un impact sur l'aménagement. La nécessaire prise en compte par le SCOT Nantes Saint-Nazaire des principes inhérents à la loi Littoral revêt une acuité particulière en raison de la présence cumulée d'une façade maritime, de l'estuaire de la Loire et du Lac de Grandlieu.
Ainsi, le SCOT reprend bien les délimitations de la DTA et de l'étude CERESA mais pourrait proposer une analyse de ces périmètres à l'échelle de son territoire, et les mettre en perspective avec les enjeux littoraux. Le DOO définit les différentes notions (village, hameau, capacité d'accueil, extension limitée, coupure,...) mais sans ancrage avec les spécificités territoriales. Ces définitions génériques manquent parfois de précision et sont susceptibles d'instaurer de la confusion entre ce qui relève du cadre général et des dispositions particulières du littoral. Tel est le cas des villages, dont certains sont affiliés à deux régimes différents : l'extension en continuité et l'extension mesurée « loi Littoral ».

Concernant la préservation des espaces littoraux remarquables et les extensions limitées dans les espaces proches du rivage (EPR), le document reprend les éléments de la DTA et de l'étude CERESA et renvoie aux PLU(i) le soin d'affiner ces notions.
Les EPR tels que définis dans le volume cartographique 1 du DOO se rapportent à des définitions développées dans le DOO page 56. Ici, la formulation « densification très mesurée » des « espaces urbanisés sensibles » interpelle quand, par ailleurs, la notion de « densification » n'existe pas dans les « espaces urbanisés à conforter ».
Il aurait été opportun d'aborder plus précisément la notion d'extension limitée de l'urbanisation dans ces espaces.

Le SCOT reprend graphiquement les coupures d'urbanisation de la DTA mais les possibilités réglementaires d'urbanisation restent toutefois trop permissives. En effet, la formulation visant à autoriser « les structures légères ainsi que les zones de loisirs ou de pratique sportive, (...) » doit être reprise pour encadrer strictement les possibilités d'utilisation de ces espaces.

Enfin, le projet de SCOT aurait pu utilement rappeler le régime juridique de la bande des 100 mètres au travers de son DOO.

Énergie - climat

Le document prend en compte le SRCAE et les orientations nationales fixées dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte d'août 2015. Ces orientations nationales sont d'ailleurs à plusieurs reprises citées, notamment pages 4 et 6 du PADD, sous la forme de propositions ambitieuses, qui mériteraient d'être traduites et quantifiées dans le DOO.

Ainsi, le SCOT apparaît comme un document-cadre quelque peu dépourvu d'indicateurs pour l'évaluation de sa mise en œuvre propre et qui devra trouver sa déclinaison dans les PLU(i).

L'enjeu majeur de répondre au réchauffement climatique et à la nécessité d'une politique d'économie d'énergie et de développement des énergies renouvelables est souligné à de multiples reprises, et "L'estuaire de la Loire, laboratoire de la transition énergétique et écologique" constitue un des 5 "défis majeurs" qui préludent à la présentation du PADD du SCOT.
Il est décliné en outre dans les différentes autres composantes, que ce soit la mobilité ou l'organisation spatiale et de très nombreuses dispositions du DOO y font référence, de façon tout à fait pertinente et dynamique.

Risques naturels

Le projet de SCOT prône la réduction de l'exposition des personnes et des biens aux risques liés à l'eau dans un souci d'adaptation au changement climatique. En ce sens, le SCOT montre son intention d'inscrire ses orientations dans le cadre du plan de gestion des risques d'inondations (PGRI).

Pour atteindre cet objectif de réduction, il est notamment proposé de prendre ces risques en compte dans les stratégies de développement urbain pour contraindre l'urbanisation en conséquence, notamment dans les secteurs inondables non couverts par un PPR.
Dès lors qu'il affiche la volonté de renforcer les centralités tout en poursuivant une dynamique visant à construire la ville autour de l'eau, le SCOT doit bien affirmer que, dans les zones inondables, la prise en compte du risque inondation, considérée dans toutes ses composantes (sécurité, mais aussi vulnérabilité du bâti, réduction des coûts, etc), doit rester prépondérante et déterminante dans la définition des orientations d'urbanisme des PLU.
Selon le PGRI, ces documents doivent en effet déterminer les conditions les plus adaptées pour *« préserver les zones inondables en dehors des zones urbanisées de toute urbanisation nouvelle ».* Ce principe fondamental du PGRI devra donc être rappelé de manière explicite, notamment dans le DOO.

Enfin, l'objectif de protection contre les inondations doit être géré au cas par cas dans des contextes très précis. Ainsi, la phrase inscrite en page 39 du DOO visant à dire que :"d'une manière générale, au sein des secteurs inondables ou potentiellement inondables, les aménagements de protection susceptibles de ralentir la progression de l'inondation sont à encourager" devra être remaniée. Elle pourrait être écrite de la manière suivante : "en fonction du contexte local, les aménagements susceptibles de ralentir la progression de l'inondation pourront être envisagés dans le respect des dispositions du PGRI et des orientations des SLGRI éventuelles.".

Gestion de l'espace rural – agriculture-forêt

Préservation des espaces agricoles pérennes
80 000ha (contre 69 000ha dans le SCOT 1) font l'objet d'une attention particulière dans le cadre d'une inscription en « espaces agricoles pérennes » compte tenu de l'apport des 11 500ha de la région de Blain qui n'étaient pas comptabilisés initialement. Le projet de SCOT confirme donc cette ambition de préservation du SCOT actuellement opposable.

Les orientations énoncées concernant les conditions d'activité vont au-delà des exigences de la charte agriculture-aménagement de 2012 en mentionnant à plusieurs reprises l'agro-écologie, la multi-fonctionnalité des espaces agricoles (a fortiori du fait de leur situation périurbaine) et en rappelant opportunément la possibilité de préserver certains espaces agricoles de toute construction, même agricole.

Cependant, le projet de SCOT affiche cette volonté sans définir de méthodologie d'accompagnement, évoquer la qualité agronomique des sols, localiser des espaces reconnus comme majeurs ou afficher les enjeux de préservation de l'outil agricole selon les secteurs (notamment sur la question des AOP et IGP, productions non délocalisables). Il aurait été intéressant que le document pose un cadre plus précis et plus territorialisé pour aboutir à ce minimum de 80 000ha.
Les PEAN sont longuement mis en avant et les secteurs qu'il serait opportun de préserver à ce titre sont énumérés dans le DOO. Les perspectives de développement de cet outil auraient pu être évoquées. Il aurait été intéressant que le Pôle métropolitain, en charge du SCOT, s'empare davantage de ce sujet en étudiant l'opportunité de développer cet outil.

Bien-être des populations

Les problématiques de santé telles que l'obésité, l'asthme, les troubles de la santé mentale, la perte d'autonomie, l'exposition aux agents délétères constituent autant d'enjeux contemporains de santé publique étroitement conditionnés par des facteurs environnementaux liés à l'état des milieux dans lesquels évoluent les populations dans une perspective de réduction à la source mais aussi de réduction de l'exposition des populations et au cadre de vie, l'entourage social.

Les préoccupations relatives à la santé et à la qualité de vie des populations apparaissent dans le projet de SCOT de manière indirecte à travers plusieurs objectifs. L'analyse du projet au regard de la promotion de la santé et de la réduction des inégalités environnementales, sociales et territoriales de santé pourrait être étudiée sous les angles suivants :

- **La maîtrise des émissions de polluants et des nuisances et du cumul de l'exposition des populations aux nuisances** en proposant une démarche « projet » au niveau des PLU et PLUi, adaptée en fonction des caractéristiques environnementales du territoire, afin de diagnostiquer les émissions de polluants et les enjeux en termes d'exposition de la population pour guider les choix d'aménagement.
- **La promotion des modes de vie sains, l'activité physique et la non-sédentarité** par la mise en œuvre d'infrastructures adaptées. Un état des lieux de l'accessibilité de l'offre en équipements de loisir croisé avec les populations « défavorisées » pourrait être impulsée par le SCOT, de même qu'une analyse sur les besoins en espaces publics aménagés pour le loisir et l'adaptabilité des transports et des lieux à l'accueil des populations à mobilité réduite.
- **La réduction des inégalités sociales et environnementales de santé** grâce à la mise en œuvre d'outils de repérage (cartes stratégiques telles que décrite sur l'air par exemple), la construction d'établissements sensibles ou socio-sanitaires à distance des zones polluées, des formes urbaines limitant l'exposition des populations à la pollution de l'air, au bruit, ou des mesures préventives adaptées aux problématiques de pollution des sols, de gestion adéquate des eaux pluviales.

Le SCOT pourrait inciter au développement de ces outils d'évaluation et d'analyse des territoires.

Enfin, la question du **maintien à domicile des personnes en perte d'autonomie**, en particulier l'augmentation du nombre des personnes âgées dépendantes, du handicap et de l'isolement, est mise en avant dans le projet de SCOT.
Le logement des personnes handicapées et notamment de celles souffrant de troubles psychiques est également central pour permettre une insertion par le logement des personnes fragiles.

Patrimoine architectural et culturel

Le rapport de présentation développe peu le volet des équipements culturels ; ceux-ci sont juste évoqués dans le rapport de présentation et le PADD, mais absents du DOO.

Pourtant, les pôles structurants identifiés par le SCOT à proximité des principaux axes de transports, se caractérisent par leur rayonnement sur leurs territoires proches. Ils jouent un rôle de maillage du territoire et concentrent par conséquent les enjeux de développement entre Nantes et Saint-Nazaire. Les secteurs du théâtre, des arts plastiques, du livre et de la lecture, de la musique et la danse, des musées sont ainsi concernés.
Compte tenu des perspectives démographiques de ce SCOT et des différents projets en cours ou à venir et des besoins en équipements (notamment bibliothèques-médiathèques) qui devraient être insufflés par une dynamique à l'échelle intercommunale, le SCOT aurait pu initier une réflexion dans ce sens.

Échanges et réflexions InterSCOT

Les activités humaines et leurs interdépendances s'étendent sur des territoires de plus en plus vastes.Les interactions du projet avec les territoires limitrophes et une coordination entre les différents SCOT apparaît indispensable pour un certain nombre de thématiques.
Si le rapport de présentation et le PADD évoquent les dialogues engagés et le « défi de la coopération » avec les territoires limitrophes, il aurait été intéressant que le projet appréhende davantage ces interactions et leurs effets induits. Pour exemple, l'effet de la polarité de Nantes par rapport aux territoires limitrophes notamment sur les dynamiques spécifiques d'habitat, d'activité économique et de déplacements aurait pu davantage être étudié.

De même, une analyse aurait pu être réalisée sur le rôle de la polarité de Saint Nazaire avec les territoires du Sud Loire par rapport aux déplacements pendulaires ou avec les territoires plus au nord par rapport aux infrastructures routières et les flux de marchandises induits.

En conclusion, le projet de SCOT de la Métropole Nantes Saint-Nazaire apparaît compatible avec les documents de rang supérieur et intègre les politiques publiques portées par l'État. Aussi, sous réserve de la prise en compte des remarques ci-dessus, **j'émets un AVIS FAVORABLE sur ce projet de révision**.

Par ailleurs, je vous invite à prendre en compte l'annexe jointe à ce courrier, dont le contenu est destiné à améliorer la qualité technique et juridique du document.

Le Préfet, 03 AOUT 2016

Pour le préfet et par délégation,
le secrétaire général

Emmanuel AUBRY

ANNEXE TECHNIQUE

Le projet de SCOT devra évoluer afin de tenir compte des demandes exprimées dans le présent avis. Il sera par ailleurs utile de l'amender et de l'enrichir des remarques techniques reprises ci-après.

Maîtrise de l'urbanisation

Économie :
Les objectifs fixés en page 22 du DOO en matière de densification, d'optimisation du découpage parcellaire ou de mutualisation des espaces sont intéressants pour permettre la rationalisation du foncier. Il aurait été également intéressant d'évoquer les notions de mutabilité ou modularité du bâti ainsi que la question du parcours économique des entreprises dans les besoins diversifiés qui sont les leurs en matière d'immobilier (ruches d'entreprises, locatif, foncier en zone d'activité, locaux en milieu urbain,...).

Mobilités et réseaux de communication

La carte en p45 du PADD ne fait pas apparaître le réseau de transports Hélyce alors que celui-ci est un support important du secteur en matière de déplacements.

La référence page 64 du DOO concernant une étude pour la création d'une liaison de bus à haut niveau de service semble uniquement prendre en compte les jonctions avec les pôles d'emplois. Il semble nécessaire d'intégrer dans cette réflexion une dimension plus large qui consisterait également à proposer des accroches urbaines.

Des aménagements multimodaux de type ferroutage ou barging sont en projet sur certains secteurs et doivent être confortés. En l'espèce, SNCF Réseau étudie la création d'une plate-forme multimodale à la gare de Montoir de Bretagne. Il est noté en page 68 du DOO qu'il est question d'optimiser cette plate-forme alors qu'elle n'existe pas encore et n'est qu'au stade de la faisabilité.

Il est fait mention en page 41 du DOO de l'autoroute « A183 ». Préférer l'autoroute « A83 ».

Il manque à la page 43 du même document une référence à la RN249 qui relie Nantes à Bressuire ; infrastructure qui s'inscrit dans une liaison inter-régionale.

Dessertes fluviales :
Il serait intéressant d'envisager des dessertes fluviales des zones d'aménagement commercial situé à proximité de la Loire. Tel est le cas de Beaulieu à Nantes, des Pas Enchantés à Saint Sébastien sur Loire et, dans une moindre mesure, de Rive Droite à Thouaré.

Dessertes ferrées :
Dans le cadre du transfert de Nantes-Etat à Nantes-Blotterau, il sera nécessaire de préserver l'emprise au sud des installations actuelles pour permettre, à terme, d'y créer une plateforme ferroviaire reliée à la ligne Nantes-Angers.

D'autre part, en lien avec les projets intégrés par le SCOT, il serait nécessaire de permettre l'élargissement du réseau ferroviaire sur plusieurs secteurs (Nantes-Chateaubriant au niveau de Haluchère, sortie de la gare de Saint Nazaire vers le Croisic. Lignes ferroviaires Rezé Sainte-Pazanne, Nantes-Savenay, Nantes-Couëron, Nantes-Ancenis ainsi que sur la commune de Carquefou).

Si les infrastructures ferrées sont préservées, aucune orientation ne vient demander de préserver les sites le long des voies ferrées, en particulier des embranchements terminaux, pour des activités en lien avec le transport ferroviaire. Une telle disposition pourrait être ajoutée au DOO pages 25 et 68.

Grands projets

Grand port maritime :
il est essentiel que le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) cite explicitement le projet stratégique (PS) du GPM 2015-2020 sur les thématiques de développement. Pour cela, il me paraît opportun de compléter le sous-titre intitulé "Soutenir le développement portuaire" en page 25 du DOO par "Soutenir le développement portuaire au travers de la mise œuvre du projet stratégique 2015-2020 du Grand Port Maritime".

Quelques correctifs sont également à apporter sur les thématiques qui concernent le GPM :
- Dans le projet stratégique du GPM approuvé en octobre 2015, le projet du Grand Tourteau vise une extension du pôle logistique et industriel de Saint-Nazaire/Montoir. Il faut donc remplacer "création d'un terminal roulier sur le site du Grand Tourteau" par "extension du pôle logistique et industriel sur le site du Grand Tourteau" (Rapport volume 3 – p12).
- En page 18 du rapport – volume 3, il est indiqué que le *"PS1 du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire qui prévoyait la création d'un terminal dédié aux vracs solides sur Donges Est"*. Ceci est erroné car le 1er projet stratégique du GPM de 2009 affirmait déjà que seule la partie Nord serait à vocation d'aménagement et le sud à vocation d'espace naturel. La création d'un terminal sur le site de Donges Est n'apparaissait plus dans le PS1.
- La cartographie du *Document cartographique - Vol. 1* du DOO en page 2, serait à compléter en ajoutant le symbole fluvial de localisation des plateformes potentielles de la rive Nord (Couëron, Indre) et sur l'Ile de Nantes (cf. copie des cartographies jointes au PAC de l'Etat relatif à la révision du SCOT Nantes Saint-Nazaire).
- A ces secteurs identifiés, il y a lieu de mentionner les sites existants sur le secteur aval : Cordemais, Montoir de Bretagne, Le Carnet et Saint-Nazaire.
- Concernant la thématique ferroviaire, il est indispensable d'inscrire le maintien en termes de capacité des raccordements des sites portuaires embranchés comme spécifié au PAC de l'Etat.
- La rédaction du DOO en page 68 – *"Le développement de la logistique ferroviaire doit être anticipé, notamment par la préservation des infrastructures existantes"* - est floue. Il est suggéré d'adapter et de préciser en substituant le propos par : "Le développement de la logistique ferroviaire doit être garanti notamment par la préservation des conditions de raccordement des sites portuaires embranchés, actuels et futurs, tant en matière d'infrastructures que de capacité du réseau ferré portuaire et du réseau ferré national."
- Le site de Donges-Locherais est bien inscrit comme réserve foncière industrielle portuaire et mentionné en page 56 du DOO en espace à enjeux industriels forts, en ce qui concerne l'urbanisation des espaces proches du rivage. Mais il est en revanche, cartographié en espace naturel agricole à préserver (*SCoT Nantes Saint-Nazaire - DOO - Documents cartographiques - Vol. 1 - page 9).* Ce classement cartographique "à préserver" n'est pas cohérent avec la vocation industrielle portuaire.
- L'extension de capacité à terme sur le Grand Tourteau, n'est jamais mentionnée dans le PADD, ni le DOO, alors qu'il figure bien dans les perspectives de développement du projet stratégique du GPM. Le SCOT, devant prendre en compte les perspectives de long terme prévu par ce schéma, tel que demandé au PAC, devrait signaler ce projet dans le PADD et le DOO.
- Sur le secteur Cheviré, la cartographie semble aller au-delà de la trame verte du SRCE. Ceci est préjudiciable pour le projet d'aménagement de la zone logistique de Cheviré qui incorpore une extension d'une vingtaine d'hectares. Cette extension est hors NATURA 2000, mais se retrouverait en réservoir de biodiversité. Ceci ne nous semble pas justifié. Il est demandé de clarifier cela et de caler le réservoir de biodiversité sur le périmètre Natura 2000.
- Le DOO en page 30 mentionne que *"Dans le cadre du projet stratégique du Grand Port Maritime dont certains projets de développement prennent place pour partie dans un réservoir de biodiversité majeur, la fonctionnalité écologique et hydraulique devra être préservée et des compensations devront être prévues."*. Ces projets devraient figurer sur les cartographies (*SCoT Nantes Saint-Nazaire - DOO - Documents cartographiques - Vol. 3)* pour signaler les enjeux de développement économiques à concilier avec les enjeux de protection environnementale. Il s'agit en particulier des projets sur le Grand Tourteau, Donges-Locherais et Cheviré.

- Les dispositions du SDAGE ayant pour objet la régulation et la maîtrise des rejets vis-à-vis du risque d'inondation, visent les rejets en cours d'eau et non les rejets en milieu marin. Sur le territoire du SCOT, les rejets dans l'estuaire aval de la Loire sont considérés en milieu marin, et en particulier les rejets des zones portuaires qui y sont implantées. Pour ces rejets, il n'y donc pas de notion de limitation quantitative. Il est souhaitable de le préciser au chapitre correspondant en page 40 du DOO.

- Les symboles de la légende de la carte en page 2 du DOO « cartographies vol1 » mériteraient d'être précisés pour "ctc" (chantier de transport combiné ?) et "f" (plateforme fluviale ?). De même, il serait pertinent de faire figurer les symboles pour les plateformes fluviales identifiées en écho à la remarque précédente sur les plateformes fluviales.
- La carte en page 3 du DOO « cartographies vol1 » incorpore le site industriel de la raffinerie de Donges dans la trame "préserver l'agriculture de marais". Ceci est surprenant et devrait être corrigé.
- Sur la carte en page 4 du DOO « cartographies vol1 » Le repère 9/i est mal positionné. L'éolienne Haliade est localisée sur le site du Carnet plus au nord.
- La carte en page 7 du DOO « cartographies vol1 » ne doit pas inclure en zonage "espaces urbanisés à enjeux urbains/touristiques majeurs" les secteurs à vocation industrielle et portuaire et zones d'interfaces inscrites au PLU de Saint-Nazaire (actuels zonages UG/ UGe/ UA1e). Ces derniers doivent être cartographiés en "espaces urbanisés à enjeux industriels forts".
- Les cartographies pages 5-9 du DOO « cartographies vol1 » se basent sur une limite du domaine terrestre qui ne reflète pas la réalité physique du terrain, en particulier au droit de la zone sud des bassins de Saint-Nazaire.
- En page 62 du DOO, il serait pertinent de rajouter l'importance du fret pour le GPM.

Habitat

En ce qui concerne l'accueil des gens du voyage, le sujet apparaît peu traité en renvoyant aux documents de rang inférieur le rôle d'intégrer le schéma départemental. Par ailleurs les valeurs affichées entre emplacements et places à créer sont peu compréhensibles.

Il serait pertinent de mentionner les futurs projets de renouvellement urbain des quartiers Ouest et Nord de Saint-Nazaire à l'instar de ceux de Nantes Métropole figurant dans le DOO.

Eau et milieux aquatiques

La carte affichée en page 63 est très difficilement lisible. Elle mériterait d'être davantage contrastée.

En page 37 du DOO, sont listées des préconisations visant à préserver la qualité des eaux souterraines et superficielles, et l'aspect pollutions diffuses agricoles n'est que très peu évoqué alors que c'est un axe important de la lutte contre ce type de pollution, notamment sur les aires d'alimentation des captages prioritaires.

En page 37 du DOO, sont évoquées l'identification et la cartographie des zones humides, sans référence aux SAGE "Estuaire de la Loire" et "Vilaine" dont les inventaires des zones humides sont validés ou en cours de validation.

En page 23 du PADD, est relevée l'importance de l'eau et de la prise en compte de l'aspect qualitatif dans le cadre du développement urbain et économique. La priorité est portée sur la Loire, il serait bien d'intégrer aussi dans les réflexions ses affluents qui, de par leur hydrologie sont parfois plus sensibles que la Loire tout en présentant des intérêts environnementaux remarquables.

Loi Littoral

Concernant la bande des 100m, le paragraphe disposant que « seuls sont autorisées les constructions ou installations nécessaires à des services publics (...) » doit être complété de la manière suivante : « seuls **peuvent être** autorisées les constructions ou installations (...) ».
La continuité littorale à « l'ouest » en page 48 du DOO n'existe pas complètement puisque la DTA a définit une coupure d'urbanisation entre Saint-Nazaire et Pornichet. La rédaction sera donc à moduler.

Risques naturels et technologiques

Le diagnostic de territoire intègre l'ensemble des risques naturels et technologiques recensés sur le périmètre du SCOT. Pour autant, le dossier devra être actualisé sur les points suivants (*rapport 2/3 ; état initial de l'environnement*) :
- le PPRT de Montoir-de-Bretagne a été approuvé le 30 septembre 2015. Cette information devra être précisée ;
- le PPRT de Donges concerne trois installations industrielles exploitées par Total Raffinage France, Antargaz et SFDM (Société française Donges-Metz). Pour plus de cohérence avec le PPRT, la SFDM devra être mentionnée et ajoutée au tableau de synthèse figurant à la page 98 ;
- la présence de deux sites de stockage de carburant appartenant au Service des essences des armées et exploités par la SFDM sur l'espace couvert par le SCOT est également à signaler au titre des installations classées SEVESO seuil haut. Ces installations situées à Donges et la Chapelle-Launay doivent, chacune, faire l'objet d'un PPRT. A ce stade, seul le PPRT relatif au site de la Chapelle-Launay a été prescrit (le 3 octobre 2014). Concernant, l'installation située à Donges, la prescription d'un PPRT devrait intervenir à très court terme.
- s'agissant du transport d'hydrocarbures par canalisations, le pipe-line figurant sur la carte de synthèse des risques technologiques (p. 103) correspond à l'axe Donges-Vern/Seiche contrairement à l'information donnée dans la légende qui doit donc être corrigée en conséquence. Par ailleurs, cette carte devra être complétée par le tracé du pipe-line Donges-Melun-Metz.
- en ce qui concerne la carte de synthèse des risques naturels, l'empilement de données de natures très variées et les nombreux modes de représentation utilisés pour le seul risque inondation conduisent à une information confuse. En particulier, la trame relative au TRI de Nantes, elle-même en partie masquée par l'atlas de l'Erdre et le PPRI de la Sèvre, occulte totalement le PPRI de la Loire aval.

Gestion de l'espace rural – agriculture – forêt

Le territoire du SCOT est fortement concerné par les IGP et les AOP, ainsi :

- Les IGP Vin du Val de Loire, Volailles d'Ancenis et Farine de blé noir de Bretagne concernent l'intégralité du territoire des 61 communes du SCOT ;
- Les IGP Cidre de Bretagne et Whisky de Bretagne concernent les 48 communes du SCOT situées au nord de la Loire ;
- L'IGP Sel de Guérande concerne l'intégralité du territoire des communautés de communes de CARENE et de Loire-Sillon ;
- L'IGP Mâche Nantaise concerne l'intégralité du SCOT à l'exception du territoire de la communauté de communes du Pays de Blain et des communes de Fay-de-Bretagne et de Notre-Dame-des-Landes ;
- L'IGP Boeuf du Maine concerne l'intégralité du territoire du SCOT à l'exception du territoire des communautés de communes de CARENE et de Loire-Sillon ;
- L'IGP Volailles de Bretagne concerne la commune de La Chapelle-des-Marais ;
- Les IGP Boeuf de Vendée, Jambon de Vendée, Gâche Vendéenne, Brioche Vendéenne concernent les communes du SCOT situées au sud de la Loire ;

- L'AOP bovine « Maine-Anjou » concerne la commune de Les Touches ;
- Les AOC/AOP Muscadet et Gros-Plant concernent les communes de Basse-Goulaine, Bouaye, Bouguenais, Brains, Carquefou, Mauves-sur-Loire, Le Pellerin, Rezé, Saint-Aignan-de-Grandlieu, Saint-Léger-les-Vignes, Les Sorinières, Thouaré-sur-Loire et Vertou ;
- L'AOC/AOP Muscadet-Côte-de-Grandlieu concerne les communes de Bouaye, Bouguenais, Brains, Saint-Aignan-de-Grandlieu, Saint-Léger-les-Vignes ;
- L'AOC/AOP Muscadet-Sèvre-et-Maine concerne les communes de Basse-Goulaine et Vertou ;
- Les AOC/AOP Muscadet-Côteaux-de-la-Loire et Côteaux d'Ancenis concernent les communes de Carquefou, Mauves-sur-Loire et Thouaré-sur-Loire.

A l'égard de cette liste, la partie 2 du rapport de présentation comporte pages 49 et 50 un certain nombre d'oublis ou d'erreur qu'il conviendra de corriger.
De même, la viticulture AOC concerne encore 42 viticulteurs sur le territoire métropolitain et non 30 comme indiqué page 47 du même document.

Outre les viticulteurs, le territoire du SCOT compte actuellement :

- 2 producteurs de « Boeuf du Maine » IGP qui exigent que les fourrages consommés proviennent de l'aire et que les animaux disposent d'au moins 30 ares de pâturage par UGG,
- 6 producteurs de Farine de blé noir IGP,
- 1 producteur de Sel de Guérande IGP,
- 7 producteurs de Mâche nantaise IGP,
- 1 producteur de Volailles d'Ancenis, le cahier des charges de cette production impose des parcours herbeux pour les volailles mobilisateurs de surfaces agricoles importantes (jusqu'à 6 m² par volatile),
- 10 élevages de Boeuf de Vendée IGP qui exigent que 80 % des fourrages consommés proviennent de l'exploitation et que les animaux pâturent au moins 4 mois par an,
- 1 producteur de Maine-Anjou AOP.

La partie 2 du rapport de présentation 2 pourrait utilement être complété.

Patrimoine architectural et culturel

Le DOO entend valoriser les éléments patrimoniaux urbains et bâtis de l'éco-métropole. Je tiens à vous informer que la liste des édifices labellisés patrimoine du XXe siècle n'a pas été mise à jour. Vous trouverez ci-dessous cette liste actualisée :
Nantes :

- L'immeuble de la compagnie générale des accidents (C.G.A.) 14 et 15 rue Racine,
- L'immeuble Delamarre, 1 rue Saget,
- Le lotissement du Grand-Clos, route de Saint Joseph de Porterie,
- Le Centre Hospitalier Universitaire,
- L'hôtel La Pérouse, 3 allée Dusquesne,
- La Villa « Jeannette », 98 boulevard des Anglais,
- La Cité des Hauts-Pavés,
- La Faculté de Droit,
- Le marché de Talensac,
- L'église Saint Luc,
- L'usine de construction des Batignolles, 52 rue de Ranzay (labellisation partielle),

Saint Nazaire :

- Le château d'eau du Moulin du Pé, chemin des Mules,
- La salle des sports Léo Lagrange dite « la soucoupe », avenue Pierre de Coubertin,
- L'Hôtel de Ville, 6 rue Pierre Mendes-France,
- L'ancienne base de sous-marins et son écluse fortifiée,

- Les Halles,
- L'église Saint Gohard,
- L'église Sainte Anne.

Il est à noter, en page 13 du rapport de présentation 2 que les mégalithes ne sont pas de culture celtique et que l'Anjou faisant partie du Val de Loire, il conviendra d'en supprimer l'un des deux dans le texte.

Considérant que le territoire du SCOT était historiquement en Bretagne, il conviendrait davantage, en page 14 du même document, d'évoquer la notion d'héritage.

Le Préfet,

Pour le préfet et par délégation,
le secrétaire général

Emmanuel AUBRY

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

Secrétariat de la Commission Départementale de la Consommation des Espaces Agricoles

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER
Service Aménagement Durable

Affaire suivie par Christophe PERROQUIN
Secrétariat : Catherine AUCLAIR
☎ 02 40 67 24 67
02.40.67.24 59

ddtm-cdpenaf@loire-atlantique.gouv.fr

Nantes, le 27 JUIL. 2016

Madame la Présidente du Pôle Métropolitain
Nantes - Saint-Nazaire
2 cours du Champ de Mars
44923 NANTES cedex 9

87

Nantes Métropole
Direction Logistique
- 1 AOUT 2016
Arrivée Secteur Courrier

N° d'enregistrement : NM-2016-08-0078
Date d'enregistrement : 02/08/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 1
Copies : DEER

Madame la Présidente,

La Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers s'est réunie sous ma présidence, le 7 juillet 2016.

Après examen du projet arrêté du SCOT Métropolitain Nantes – Saint-Nazaire, les membres de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers ont formulé leurs avis retranscrits dans le courrier ci-joint.

Il vous appartient de joindre ce courrier au dossier du projet de SCOT qui sera soumis à l'enquête publique.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Le directeur-adjoint
Délégué à la Mer et au Littoral

Philippe LETELLIER

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

Secrétariat de la Commission Départementale de la Consommation des Espaces Agricoles

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER
Service Aménagement Durable
Affaire suivie par Christophe PERROQUIN
Secrétariat : Catherine AUCLAIR
☎ 02.40.67.24 67
02.40.67.24 59
ddtm-cdpenaf@loire-atlantique.gouv.fr

Nantes le
27 JUIL. 2016

Objet : **Avis de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) sur le projet arrêté du SCOT Métropolitain Nantes Saint-Nazaire**

La Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers s'est réunie le 07 juillet 2016 sous la présidence de M. Philippe LETELLIER, DDTM adjoint délégué à la mer et au littoral, par délégation du préfet et du directeur départemental.

Après examen du projet arrêté du SCOT Métropolitain Nantes Saint-Nazaire, les membres de la commission ont exprimé les avis suivants:

- 3 avis favorables,

- 1 avis favorable avec la réserve de prendre en compte l'aire parcellaire délimitée du vignoble,

- 2 avis très réservés en raison de l'incertitude du document sur la protection des espaces agricoles et naturels et sur le manque de précision du document sur l'enveloppe urbaine, signalant l'absence d'une méthodologie et d'une cartographie de celle-ci dans le dossier,

- 5 avis défavorables en raison du manque de précision du document sur l'enveloppe urbaine, signalant l'absence d'une méthodologie et d'une cartographie de celle-ci dans le dossier,

- 1 avis défavorable en raison du manque de prise en compte du volet forestier dans le document,

Ce courrier sera joint au dossier mis à l'enquête publique.

Le directeur-adjoint
Délégué à la Mer et au Littoral

Philippe LETELLIER

CCI NANTES ST-NAZAIRE

N° d'enregistrement : NM-2016-08-0080
Date d'enregistrement : 02/08/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 1
Copies :

Nantes Métropole
Direction Logistique
- 1 AOUT 2016
Arrivée Secteur Courrier

Madame Johanna ROLLAND
Présidente du Pôle Métropolitain
Nantes St-Nazaire
2 cours du Champ de Mars
44000 NANTES

Nantes, le 20 juillet 2016

Nos réf. : SCOT/16.002

Affaire suivie par Erwan Baconnier
Département Economie et Stratégie des Territoires
Tél : 02 40 44 60 69

Objet : Avis SCOT du Pôle Métropolitain Nantes St-Nazaire

Madame la Présidente,

Je vous remercie de nous avoir soumis pour avis le projet arrêté du SCOT du Pôle Métropolitain Nantes St-Nazaire. Après un examen attentif, la CCI Nantes St-Nazaire souhaite vous faire part de ses observations.

Nous souhaitons, en préambule, rappeler l'importance que la CCI accorde à un certain nombre de principes d'organisation territoriale du pôle métropolitain, touchant notamment aux mobilités, aux parcs d'activités, et aux espaces urbains mixtes.

Les mobilités d'abord, parce que la facilitation des déplacement, en interne et depuis l'extérieur, constitue un élément crucial de la capacité des acteurs économiques à accéder aux grands équipements, atteindre de nouveaux marchés, développer des partenariats, et recruter des salariés correspondant à leurs besoins. Leur productivité en dépend.

Sur le territoire, cette problématique est accrue par la forte croissance démographique, qui exige, au regard des délais de réalisation des projets d'infrastructures, une forte anticipation de ces derniers, afin d'éviter la saturation.

La question des mobilités soulève également celle des liens avec les territoires alentours : la coordination et les coopérations sont indispensables, que ce soit en termes d'infrastructures, de développement des espaces d'activités ou encore d'attractivité du littoral. L'influence de Nantes s'étend bien au-delà des frontières du SCOT, et lui confère ici une responsabilité particulière. Mais ce sont aussi les relations entre le territoire et la presqu'Ile Guérandaise, le sud et le nord de la Loire, ou encore les pôles structurants du territoire avec ceux de l'extérieur, qui doivent faire l'objet d'une réflexion constamment renouvelée.

Siège : Centre des Salorges - 16, quai Ernest Renaud - CS 90517 - 44105 Nantes Cedex 4
Hôtel Consulaire - 35, avenue du Général de Gaulle - CS 70405 - 44602 Saint-Nazaire Cedex
T. 02 40 44 60 00 - F. 02 40 44 60 90 - Ets public - N° SIREN 130 008 105 - APE 9411 Z - www.NantesStNazaire.cci.fr

La ressource foncière, par ailleurs, se raréfie, et devient de plus en plus dimensionnante pour le développement économique du territoire. La gestion de la tension entre les restrictions et les besoins des entreprises devient fondamentale, et doit s'exprimer dans l'appréhension qui est faite de tous les espaces d'activités.

La dynamique économique du territoire est forte et multiple, et certaines activités ont vocation à se localiser dans des parcs d'activités dédiés : il importe donc de prévoir des capacités nouvelles. Mais c'est sans ambiguïté que le monde économique s'inscrit dans les logiques d'optimisation et de densification. Elles supposent, notamment, d'assurer la pérennité des sites existants et de privilégier des extensions plutôt que des créations ex nihilo, de veiller à l'accessibilité physique et numérique des parcs, et de prévoir en leur sein des règles d'urbanisme plus souples permettant la densification.

La raréfaction de la ressource foncière impose aussi, naturellement, de porter une attention particulière aux espaces urbains mixtes, qui doivent constituer les lieux d'accueil principaux du développement de l'habitat, mais aussi être des lieux privilégiés du maintien, de l'éclosion et du développement des activités économiques, y compris, mais pas seulement, commerciales.

Nous joignons à ce courrier une carte synthétique exprimant ces grandes préoccupations du monde économique.

Au-delà de ces principes spatiaux, nous voulons rappeler la dimension vivante, non figée, du tissu économique, en perpétuelle adaptation face aux conditions qui lui sont données. Ce constat, dans sa banalité, emporte à notre sens deux conséquences pour le document structurant que constitue le SCOT :

- D'une part, il exige que le document, tout en fixant un cap, nécessaire à tous, conserve un niveau de souplesse important, afin d'être à même de réagir voire d'anticiper face aux évolutions parfois rapides du contexte économique ;

- D'autre part, il amène à considérer les documents d'urbanisme comme des outils incitatifs, offrant, tout autant que des contraintes, des conditions à même d'amener les acteurs économiques à se développer spatialement de la manière souhaitée.

Les évolutions du document que nous vous proposons ci-dessous s'inscrivent pour beaucoup dans ce double cadre.

Le SCOT arrêté insiste largement sur l'impératif de développement économique au service de l'emploi et, dans cette visée, sur la nécessité de faire du territoire un espace attractif, performant et ouvert sur l'extérieur.

Nous saluons ces ambitions, qui appellent, néanmoins, dans la concrétisation qui leur est donnée dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), plusieurs remarques.

Concernant la place des activités économiques dans le tissu urbain

Le SCOT prône, sur le plan résidentiel, un renforcement des pôles structurants et de leurs centralités, un objectif à même de favoriser le renforcement de ce qui constitue des points d'accroche du développement économique.

Parallèlement, le SCOT affirme, au nom de centres-villes actifs, un principe, majeur, de mixité fonctionnelle, et notamment, d'accueil d'activités économiques dans les centralités. Nous partageons cet objectif.

Nous souhaiterions par conséquent qu'il soit complété ou précisé dans trois directions :

- **En clarifiant la nature des activités susceptibles d'être accueillies dans les centralités.** Il s'agit bien selon nous de l'ensemble de celles compatibles avec les fonctions résidentielles (comme indiqué §1 page 19 du DOO), et non pas les seules activités présentielles (comme indiqué §2). Nous pensons notamment aux industries légères non nuisantes, ou encore, aux entreprises artisanales liées à la construction-rénovation-maintenance de l'habitat, dont l'activité s'étend au-delà de la proximité ;

- **En incluant dans ce principe de mixité fonctionnelle l'ensemble des activités historiquement présentes au sein des tissus urbains constitués**. L'objectif parallèle de renforcement résidentiel des centralités exerce en effet aujourd'hui une forte pression contraire, et des phénomènes d'éviction. Pourtant, le maintien de ces activités est à même de nourrir l'objectif général de mixité, et doit être recherché autant que possible, en concertation avec l'entreprise concernée. Nous souhaiterions donc qu'une orientation spécifique soit ajoutée, pour permettre à ces activités de continuer à bénéficier de conditions d'usages des sols, en termes de capacités de développement et de gestion des interfaces avec l'habitat, qui ne remettent pas en cause leur pérennité sur leur site d'implantation actuel (dont peut dépendre leur viabilité). Nous avons bien noté, par ailleurs, la volonté de conserver des activités économiques et artisanales au sein du tissu urbain dans le travail sur son optimisation (DOO – p. 44) et la soutenons : une réflexion sur le maintien de la vocation économique des sites lors du départ volontaire d'une entreprise doit effectivement avoir lieu ;

- **En mettant, de façon cruciale, l'accent sur toutes les conditions incitatives à mettre en place pour atteindre l'objectif de développement de l'emploi en ville.** Si le SCOT identifie bien le besoin de réserver des espaces fonciers et immobiliers (DOO – p.19), il ne mentionne pas la mise en place d'autres conditions pourtant essentielles, en termes **d'accessibilité** (incluant des aménagements routiers assurant la fluidité du trafic et sa permanence dans le temps) **et de stationnement** (en nombre suffisant et aux localisations appropriées), **mais aussi, par exemple, de droits à construire supplémentaires** (via, par exemple, les normes de hauteurs ou d'emprise au sol). Les modalités concrètes de ces outils sont naturellement

amenées, dans leurs détails, à varier selon la nature des pôles, des activités ciblés et des autres objectifs du SCOT. **Mais ils sont nécessaires : nous vous demandons donc d'insérer une orientation à cet effet.**

Une même logique prévaut pour ce qui est de la volonté de pérenniser les sites d'activités isolés liés à des entreprises emblématiques (DOO – p.20). Nous approuvons cette disposition, qui assure la permanence de la vocation économique de ces espaces, mais souhaiterions **qu'elle soit complétée par l'exigence de mise en place ou de maintien des conditions autres que foncières (et, notamment, d'accessibilité) nécessaires à leur développement**.

Nous attirons par ailleurs votre attention sur la situation de l'ensemble des activités économiques isolées. De nombreuses activités économiques s'inscrivent, historiquement, au sein de l'espace agricole (seules ou au sein d'écarts d'habitation). L'exclusion de toute capacité de développement est susceptible de remettre en cause leur activité ou de provoquer un besoin foncier supplémentaire en zones d'activités, si elles sont en mesure de s'y transférer. Sans naturellement remettre en cause la volonté de limiter le développement des écarts, il conviendrait de s'assurer que **les bâtiments d'activités existants puissent bénéficier d'extensions limitées** (par exemple pour des mises aux normes indispensables), **au même titre que les bâtiments d'habitation. Aussi, il y a lieu de supprimer la mention faite de ces seuls derniers dans le chapitre dédié aux écarts** (DOO – p.45).

Concernant le foncier économique

- Les parcs d'activités

Le SCOT propose une hiérarchisation des parcs d'activités selon trois catégories :

- Les parcs d'activités majeurs d'intérêts métropolitains (incluant les réserves industrialo-portuaires du Locherais, aéroportuaire en continuité d'Erette-Grand'Haie et industrialo-logistique à Savenay);

- Les parcs d'activités structurants d'intérêts métropolitains (incluant le projet Jacopière à Sucé-sur-Erdre);

- Les parcs d'activités de proximité.

Il les différencie au regard des priorisations à effectuer en termes de programmation des extensions, d'accueil d'équipements structurants, et d'accessibilité, ainsi que pour ce qui a trait au maintien des vocations. **Cette hiérarchisation, les dispositions afférentes, et les parcs spécifiques inclus dans chacune des catégories, nous semblent adéquats**, à même de contribuer à la création d'une offre foncière adaptée aux besoins des entreprises à l'échelle du territoire, tout en répondant aux exigences de maitrise de la consommation foncière.

Nous souscrivons également, pour les mêmes raisons, aux modalités de développements des parcs d'activités que vous proposez, en termes de phasage, d'accessibilité, de fonctionnalité et de desserte numérique. **Nous souhaiterions néanmoins, en complément, que soit inscrit l'importance de sécuriser spatialement les zones d'activités, afin d'assurer la pérennité de leur fonctionnement**. Il s'agit, d'une part, de préconiser **la mise**

en place de zones tampons avec les espaces résidentiels, d'autre part, en rajoutant une dimension temporelle, de **veiller à ce que l'orientation des développements résidentiels ne viennent pas progressivement encercler les parcs, générant, partant, de fortes contraintes pour les entreprises présentes** (conflits d'usages, difficultés d'accès).

L'enjeu du développement des zones industrialo-portuaires est, enfin, bien identifié. Les espaces portuaires bénéficient d'une classification en tant que parcs d'activités majeurs, ainsi que d'orientations visant à préserver les ressources foncières et les possibilités d'extension, et prônant la préservation, voire la création, des bords à quai. Sur ce dernier point, nous souhaitons insister sur l'importance que revêt le développement à terme du site du Grand Tourteau.

- La consommation d'espace

Les activités économiques devront participer aux objectifs de réduction de la consommation d'espace, et le SCOT le rappelle. Créer toutes les conditions du maintien et du développement des activités économiques au sein du tissu urbain constitue ici le premier des moyens à activer.

Néanmoins, certains activités ne peuvent pas être accueillies en centralités, et occasionnent des besoins fonciers en zones d'activités, indispensables au maintien de la dynamique économique du territoire. **Le SCOT, tout en autorisant les possibilités d'extension pour tous les parcs, affirme sa volonté d'optimisation et de densification de ce foncier économique, et nous partageons ces objectifs.**

Nous attirons néanmoins votre attention sur le fait que certaines activités ne sont que peu ou pas « densifiables », et que leurs contraintes ne sont pas uniquement de nature réglementaire (DOO – p.22), mais sont aussi **des contraintes d'exploitation, imposées par les processus mêmes de production**. Rajouter cette mention permettrait de bien faire ressortir la spécificité de certaines activités, et partant, la nécessité d'un traitement différencié dans les objectifs de réduction de la consommation d'espace.

Nous adhérons par ailleurs aux modalités et outils d'optimisation du foncier économique que le SCOT propose, notamment ceux relatifs à l'optimisation volumétrique, aux espaces mutualisés et au traitement des friches (DOO – p. 22). **Le dimensionnement adapté des parcelles que le SCOT appelle de ses vœux ne doit néanmoins pas faire obstacle à des possibilités d'extensions sur site**, sous peine de brider un développement pourtant dans la nature même d'une entreprise, et alors que le déplacement complet d'un appareil productif n'est pas toujours envisageable. Il s'agit donc **trouver un bon curseur entre l'évitement d'une consommation d'espace inutile qui résulterait d'un surdimensionnement, et l'absence complète de capacité de développement sur place.** Le SCOT pourrait dès lors préconiser la nécessité de cette réflexion aux échelles inférieures, ainsi que suggérer la mise en place de découpages parcellaires et d'outils juridiques (vente sous conditions résolutoires, par exemple) facilitant une gestion évolutive du foncier.

Le SCOT affirme, globalement, sa volonté de tendre vers une réduction de la consommation d'espace en extension de l'enveloppe urbaine de 50% d'ici à 2030, avec un objectif minimum de 40%, différencié selon les EPCI : -50% pour Nantes Métropole, -35% pour la Carene, et -35% pour les quatre autres EPCI considérés globalement.

Il est précisé que cet objectif recouvre à la fois les extensions à vocation résidentielle et celles à vocation économique. **Nous sommes favorables à ce regroupement, qui permet, à l'échelle de chaque PLU, de tenir compte des caractéristiques du tissu économique, et, notamment, de l'ampleur plus ou moins importante des phénomènes d'évictions (volontaires ou subies) d'entreprises du tissu urbain**, qui se traduisent, sur un plan comptable (mais de manière artificielle), par une consommation relative plus importante du foncier économique par rapport à l'habitat.

De même, le SCOT précise que les documents d'urbanisme locaux devront traduire l'objectif global à leur échelle et selon les spécificités locales. **Au regard de l'enjeu et pour prévenir toutes difficultés d'application dans le principe de compatibilité, il nous semble important que soit explicitement précisé que l'effort n'a pas à se concrétiser de manière uniforme** ni à l'échelle communale (pour Nantes Métropole et la Carene) ni à l'échelle intercommunale (pour les quatre autres EPCI). Dans cette logique, nous vous proposons, d'un côté, de rajouter une phrase indiquant la nécessité de tenir compte de l'implantation de projets structurants, d'ampleur supra-communale, de l'autre, de manière complémentaire, de retirer la mention selon laquelle « chaque commune participe à cet effort » (DOO – p.44).

- Les carrières

L'exploitation des richesses du sous-sol présente un intérêt à la fois économique et écologique, en limitant les besoins en transports pour assurer les besoins locaux de construction. Le SCOT ne fait néanmoins mention de cette activité que pour demander la prise en compte des caractéristiques environnementales des sites d'exploitation (DOO – p.28).

Si cette dernière est importante, il l'est pourtant également de s'assurer de la protection de ces ressources dans les PLU. Nous vous demandons donc de rajouter une orientation en ce sens. Le SCOT pourrait aussi ici préciser les modalités d'insertion des activités de carrières vis-à-vis des espaces agricoles pérennes, en demandant que, en concertation avec la profession agricole, la délimitation de ces derniers, ou les règles qui leurs sont liés, ne fassent pas obstacle à l'exploitation de ces richesses.

Concernant le commerce

Le SCOT réintègre dans le DOO les orientations du DOG du SCOT approuvé en 2007 et les éléments du DAC approuvé en 2013.

Il propose, à l'échelle de l'ensemble du territoire, un développement commercial calqué sur l'armature urbaine, ainsi que, parallèlement, une implantation préférentielle en centralités, et, à défaut, dans les zones d'aménagement commerciales (ZACOM). Cette double hiérarchisation est appropriée.

Nous voulons néanmoins réitérer ici un certain nombre de remarques déjà émises, ayant notamment trait **au besoin de souplesse et à l'importance de la mise en place des éléments nécessaires au développement des activités commerciales** :

- Le classement uniforme des ZACOM de Nantes Métropole en ZACOM de type 2, (c'est-à-dire avec vocation de développement limité) instaure une rigidité potentiellement préjudiciable à l'attractivité de l'ensemble de l'agglomération. Les

marges de manœuvre que laisse néanmoins le SCOT, en parlant de développement « modulable » sont donc déterminantes, et devront être utilisées ;

- Le développement commercial des centralités dépendra pour beaucoup des conditions offertes aux commerces (polarisation des cellules commerciales, incitation à leur création, stationnement, accès, réflexion sur les parcours marchands en lien avec les équipements). Il nous aurait paru opportun d'en faire part plus largement dans le chapitre dédié au commerce, ainsi que de rappeler que ces principes sont nécessaires pour tous les pôles, quoique leur modalités aient naturellement vocation à varier selon la nature de ces derniers.

Concernant les mobilités

L'ouverture du territoire sur l'extérieur et le développement des connexions en son sein constitue, avec raison, un des principes forts du projet de développement décliné dans le PADD. Il se matérialise par un ensemble d'orientations et d'inscriptions de projets que nous soutenons, notamment :

- L'identification claire de l'activité logistique, de son développement et de son excellence comme vecteur déterminant du développement du territoire ;
- Le projet d'aéroport du Grand Ouest et sa desserte ;
- Le projet stratégique du Grand Port Maritime ;
- Le développement de l'offre ferroviaire, notamment entre Nantes et St-Nazaire ;
- La liaison de transports en commun à haut niveau de service vers Blain ;
- La mise aux normes autoroutières de la RN165 ;
- L'encouragement au développement du transport fluvial sur la Loire ;
- L'objectif d'amélioration du fonctionnement du périphérique nantais.

Certains points demandent toutefois selon nous à faire l'objet de complément :

- Nous avons bien noté la demande du SCOT d'un renforcement des capacités de franchissement de la Loire en intra-périphérique nantais et le considérons, comme vous, comme fondamental. **La question des franchissements de Loire est néanmoins plus large, et la réflexion ne devrait pas se limiter exclusivement à l'amont de Cheviré** ;
- Si l'objectif de l'accessibilité du port est bien inscrit (DOO – p.25), il conviendrait de préciser dans le même temps que **cette accessibilité doit concerner tous les modes, et, notamment, la route, qui est et demeurera majeure.** Par ailleurs, si nous souscrivons à l'objectif d'amélioration de la RD773 (DOO – p. 66), nous souhaiterions que soit souligné le fait que son importance procède en partie de sa vocation logistique, et que son amélioration, mais aussi ses conditions d'exploitation, doivent, pour ne pas l'entraver, tenir compte de cette dimension ;

- La liaison structurante Ancenis – Nort-sur-Erdre – Savenay est bien inscrite dans le document. Nous regrettons toutefois qu'elle ne fasse l'objet, ni dans le PADD, ni dans le DOO, d'une représentation graphique (via un tracé de principe). **Nous souhaiterions particulièrement que le SCOT indique que, dans son cadre, la création de voies nouvelles devra se faire dans une logique de contournement de Blain, fortement demandé par les acteurs économiques** ;

- Si, enfin, nous nous félicitons de la volonté d'améliorer le fonctionnement des grandes pénétrantes de l'agglomération nantaise afin d'améliorer son accessibilité depuis l'extérieur, nous voudrions pointer que **cette dernière dépend aussi des capacités de stationnements, à lier avec ces pénétrantes, et à développer à proximité de la centralité**. Elle dépend par ailleurs aussi d'aménagements sur des tronçons de moindre envergure, qui s'ils ne sont pas adaptés au trafic, peuvent venir remettre en cause sa capacité à fonctionner comme un espace économique unifié et ouvert sur les territoires alentours.

Nous sommes persuadés que l'intégration de ces recommandations viendra renforcer la portée et la pertinence d'un document, que nous considérons par ailleurs comme globalement positif et propice au maintien et renforcement des dynamiques actuelles.

La CCI émet, en conclusion, sous réserve de la prise en compte de ces observations, un **avis favorable** sur le projet de SCOT et reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire aux observations transmises dans ce courrier.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos salutations distinguées.

Alain Raguideau
Vice-Président
en charge de
l'Attractivité territoriale

Jean-François GENDRON
Président

NANTES ST-NAZAIRE : quelle organisation territoriale d'ici 2030 ?

Des mobilités internes fluides et une métropole ouverte sur le monde via :

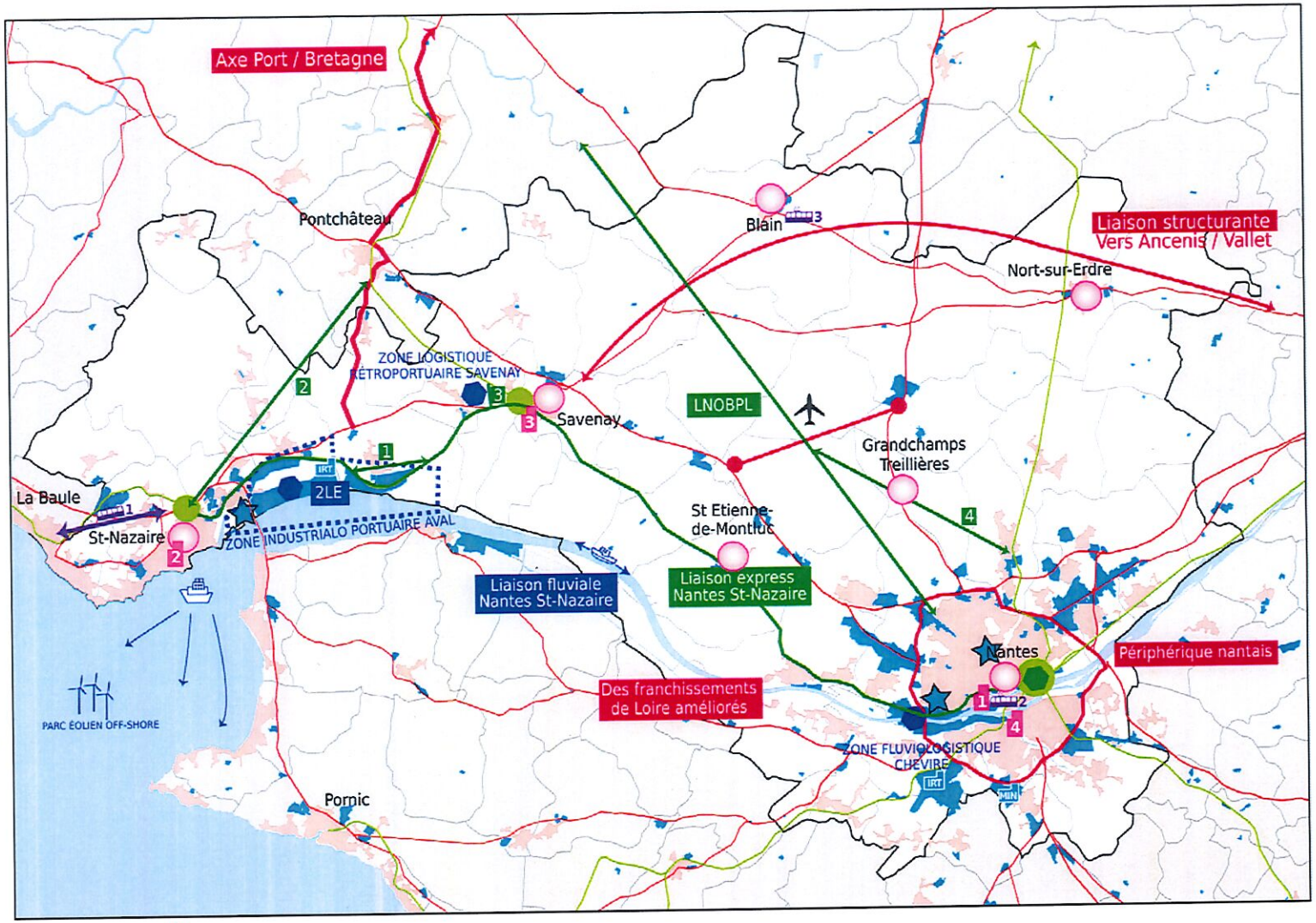
- la route
- le fer :
  - 1 Contournement de Donges
  - 2 Réouverture ligne St-Nazaire Pontchâteau
  - 3 Virgule de Savenay
  - 4 Tram-train vers AGO
- l'aérien
- la mer et le fluvial
- les transports collectifs :
  - 1 : entre St-Nazaire et la Presqu'île
  - 2 : extension du réseau nantais
  - 3 : cars à haut niveau de service - Blain

Des sites économiques durables, performants et optimisés :

- des zones d'activités accessibles et assurant les besoins de développement des entreprises ... des extensions privilégiant l'existant et les sites les mieux connectés
- des zones logistiques au service du complexe portuaire
- une zone industrialo-portuaire aval intégrée de St Nazaire à Donges, au service de l'économie maritime
- un pôle agroalimentaire métropolitain
- Jules Verne Manufacturing Valley

Des espaces urbains denses et mixtes :

- le tissu urbain aggloméré : lieu privilégié pour le développement de l'habitat et offrant des conditions favorables aux activités économiques
- des pôles urbains structurants renforcés



- les opérations urbaines :
  - 1 : Ile de Nantes (quartier de la santé, quartier de la création ...)
  - 2 : St-Nazaire : Ville Port, Ville Gare, front de mer
  - 3 : quartier gare Savenay
  - 4 : Rezé les Isles
- des sites économiques emblématiques insérés dans la ville

Source et conception :
DEST, CCI Nantes St-Nazaire, Janvier 2016

CCI NANTES ST-NAZAIRE

AGRICULTURES & TERRITOIRES
CHAMBRE D'AGRICULTURE
LOIRE-ATLANTIQUE

N° d'enregistrement : NM-2016-08-0079
Date d'enregistrement : 02/08/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 1
Copies :

Madame la Présidente
Pôle Métropolitain Nantes St -Nazaire
2 Cours du Champ de Mars
44923 NANTES CEDEX 9

Le Président

Nantes, le 22 juillet 2016

Objet : Révision du SCoT Nantes St-Nzaire
Affaire suivie par : Janine PILARD
janine.pilard@loire-atlantique.chambagri.fr
02 53 46 60 13 Fax 02 53 46 61 89

Réf. : PC/JPI/HP/410M16003
P.J. : courrier du 2/12/2016
Cartographie sur l'agriculture

Siège Social
Rue Pierre-Adolphe Bobierre
La Géraudière
44939 Nantes cedex 9
Tél. : 02 53 46 60 00
Fax : 02 53 46 64 19
accueil@loire-atlantique.chambagri.fr
www.loire-atlantique.chambagri.fr

Madame la Présidente,

Vous nous avez adressé, pour avis, le projet de Schéma de Cohérence Territoriale arrêté par votre Conseil Communautaire, le 9 mars 2016 et nous vous en remercions.

Après examen attentif des différentes pièces, nous formulons les observations suivantes.

Le Scot du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire comprend 6 intercommunalités : Nantes métropole, Carene, Communauté de communes Erdre et Gesvres, Loire et Sillon, Cœur d'Estuaire, pays de Blain. Il regroupe 63% de la population du département avec 840 000 habitants et 72% des emplois avec 410 000 emplois.

Le Scot fixe comme objectif la construction de 7 800 logements par an à horizon 2030 pour atteindre 920 000 à 950 000 habitants, soit 100 000 logements répartis par intercommunalité avec un renforcement des pôles structurants.

Ce territoire est également fortement marqué par les espaces naturels, agricoles et forestiers qui représentent 80% du territoire.

A ce titre, le diagnostic du SCOT1 fait état d'une baisse de la consommation d'espaces agricoles de 16% au lieu de 10% prévu, confirmant ainsi que les objectifs du SCOT 1, en matière de réduction de la consommation d'espace ont été atteints.

Objectif de limitation de la consommation d'espace

Le Scot précise :

« La métropole Nantes Saint-Nazaire affirme comme objectif prioritaire la lutte contre l'étalement urbain en tendant à l'horizon 2030, vers une réduction de 50 % de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers (avec un minimum de 40 %) de l'urbanisation en extension de l'enveloppe urbaine.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Établissement public
loi du 03/01/1924
Siret 184 401 347 00085
APE 9411Z

Cet objectif global s'applique à l'échelle du territoire de la métropole Nantes Saint-Nazaire, pour l'urbanisation en extension de l'enveloppe urbaine qu'elle soit à vocation résidentielle et économique.

Des objectifs différenciés minimum sont définis pour chaque intercommunalité afin de répondre à l'objectif global à l'horizon 2030 ».

EPCI concerné	***Objectif minimum à l'horizon 2030***
Nantes Métropole	50 %
Carene	35 %
C.C. d'Erdre et Gesvres C.C. Loire et Sillon C.C. Cœur d'Estuaire C.C. de la Région de Blain	35 %

Nous partageons cet objectif de réduction de près de 100 ha par an de la consommation d'espace. Toutefois, afin de pouvoir analyser les critères de réduction effective de la consommation de foncier, nous demandons un tableau récapitulatif des surfaces à consommer par intercommunalité, en extension et en remplissage.

Définition des extensions urbaines

Le Scot précise :

« Les extensions de l'urbanisation doivent respecter les principes suivants :

- s'inscrire en continuité de l'enveloppe urbaine existante ;
- ne pas déséquilibrer l'organisation urbaine de la commune et de l'armature urbaine ;
- être facilement reliées au cœur de la centralité par les modes actifs ;
- permettre d'accéder facilement à des points de desserte en transports collectifs performants ou des aires de transports mutualisés, quand ils existent. »

S'agissant des enveloppes urbaines, nous demandons de rajouter aux principes présentés, celui de la préservation des espaces agricoles essentiels pour le fonctionnement des exploitations agricoles.

Nous regrettons de ne pouvoir disposer au niveau du SCOT, des délimitations des enveloppes urbaines, comme demandé dans notre courrier du 2 décembre 2015 auprès du SCOT.
De ce fait, nous demandons expressément que soit inscrit dans le DOO :
- la mise en place d'une méthode de concertation associant la profession agricole.
- L'élaboration de critères détaillés permettant la définition des enveloppes urbaines (temporels et spatiaux)
- Le mode d'intégration et de prise en compte des enveloppes urbaines dans les documents d'urbanisme.

Concernant la notion de **lisière urbaine**, nous demandons que :
- ces franges d'espaces paysagers soient intégrées dans les OAP de la zone urbaine
- un dispositif garantisse tous les usages agricoles jusqu'à la limite de ces extensions urbaines ; par exemple l'application d'une marge de retrait de 5 mètres protègeant les espaces agricoles et qui soit à la charge de l'aménageur, ceci afin de ne pas créer d'emprise supplémentaire et de zonage spécifique sur la zone agricole.

Définition des villages, hameaux, écarts
Nous partageons les principes retenus pour la définition des villages, hameaux et écarts. Cet encadrement permettra d'éviter la démultiplication des STECAL.

Pour les villages, il est noté que leur évolution doit se faire en respectant « les enjeux agricoles environnementaux et paysagers ».

Toutefois, après vérification de la liste des villages retenus dans le DOO, nous constatons que les villages de St Emilien de Blain et la Chaussée comportent de forts enjeux agricoles. Il conviendra d'être vigilant à la prise en compte de ces enjeux dans le cadre d'une éventuelle extension urbaine.

Par rapport aux objectifs de **densification**, le DOO fixe, à l'échelle de chaque intercommunalité, une densité minimale de 20 logements par hectare au sein de zones ouvertes à l'urbanisation en extension de l'enveloppe urbaine.

Afin de faciliter la réalisation des objectifs de réduction de la consommation de foncier et compte tenu du caractère urbain et périurbain de ce territoire, nous demandons que le SCOT se donne des objectifs de densification plus élevés.

Compte tenu de la particularité de chaque territoire, nous demandons la mise en place d'un seuil minimal de densification par commune sous la forme d'un tableau récapitulatif.

L'agriculture
Le DOO affirme bien la volonté des élus de préserver la fonctionnalité agricole du territoire et de garantir 80 000 ha d'Espace Agricole Perenne (EAP)

Nous regrettons cependant que le volet agricole soit positionné dans le chapitre 3 sur la performance énergétique et écologique au lieu d'être dans le chapitre 2 sur la performance économique.

Aussi, nous demandons :
- L'intégration du volet agricole au sein du chapitre 2 sur la performance économique.

- La réécriture complète du paragraphe, page 34, « favoriser les conditions de développement de projets agricoles bien intégrés dans leur environnement »

Nous considérons que les critères retenus sont trop détaillés pour un document de type SCOT. Ils constituent des contraintes fortes pour l'activité agricole déjà fortement encadrée par des dispositifs réglementaires ainsi que par des dispositifs de « bonne conduite agro-environnementale ». Ils ne sont pas acceptables pour la Chambre d'Agriculture.

A ces EAP, le SCOT ajoute « des espaces naturels constituant des secteurs cultivés et exploités par l'activité agricole » notamment les terres basses.
Dans la mesure où il s'agit d'espace à usage agricole, il est souhaitable que ces espaces complémentaires soient également classés en zone agricole An comme le préconise la charte pour la prise en compte de l'agriculture dans l'aménagement du territoire.

Concernant **les éléments cartographiques**, nous contestons également les objectifs agricoles présentés.
Nous considérons là encore que l'agriculture est présentée uniquement sous les angles environnementaux, paysagers et loisirs.

Aussi, nous vous soumettons ci-joint, un projet de cartographie dont nous avons reformulé la légende afin de mettre en avant le caractère économique de l'activité agricole.

Biodiversité, trame verte et bleue, zones humides
« La préservation de la ressource en eau : il est prévu des zones inconstructibles perméables de part et d'autre des cours d'eau inventoriés[...] en dehors des zones urbanisées. »

Nous tenons à souligner qu'en application du cinquième programme d'action régional en vue de la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole, signé en juin 2014, les exploitants agricoles sont tenus de mettre en place des bandes enherbées ou boisées de 5 m, en bordure des cours d'eau ou rivières. En cas de retournement de prairies naturelles, présentes en bordure de cours d'eau, une bande enherbée de 35 m doit être maintenue.

En conséquence, les espaces à usage agricole assurent déjà la protection des cours d'eau par des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement. Imposer une règle d'inconstructibilité qui pourrait s'étendre au-delà des distances réglementées sur ces espaces, conduirait à superposer des contraintes préjudiciables au bon exercice de l'agriculture sur ces milieux.

« Les critères de définition des zones humides sont les espèces végétales, les habitats naturels et les critères pédologiques... ».

Nous demandons la modification du texte afin de préciser que le critère pédologique ne sera utilisé qu'en dernier recours. S'il est finalement utilisé, ce critère doit être pondéré par une analyse morphologique des sites. Cela permettra d'éviter le classement en zones humides de parcelles de plateaux présentant des sols hydromorphes mais avec aucune fonctionnalité de zone humide (biodiversité, impact sur la qualité et les débits des eaux).

« Restaurer les zones humides notamment sur les secteurs de forte pression foncière ou certains secteurs en déprise agricole ».

Il serait utile d'ajouter « Autoriser en zone agricole les aménagements conduisant à restaurer les zones humides ».

« Le caractère paysager bocager à proximité du site du projet d'aéroport du Grand Ouest devra être préservé grâce à la préservation de la trame bocagère et une agriculture non intensive. »

Nous considérons que le DOO n'a pas à vocation à prescrire un certain type d'agriculture.

Paysages

« Des vues remarquables existantes, immédiates et lointaines, sur les grands paysages naturels et urbains doivent être localement identifiées et valorisées par les aménagements prévus.
Les caractéristiques identitaires des entités paysagères et les sites identifiés lors de la démarche Eau & Paysages doivent être pris en compte dans les stratégies d'aménagement et de développement des communes concernées en tant que support pour la conception de loisirs nature (accès facilité par des liaisons douces depuis les espaces urbains), de continuités douces intercommunales... »

Nous considérons que l'activité agricole ne doit pas être bridée par des interdictions d'installations pour l'agriculture.
De même, dans le cadre de la politique agricole commune, les aides sont soumises à conditionnalité notamment le maintien des particularités topographiques (haies, bosquets, mares).
Aussi, il ne faut pas superposer des réglementations sur des espaces agricoles dès lors que les pratiques agricoles assurent la protection des paysages.

Tourisme, loisirs

« L'estuaire de la Loire, ses vallées affluentes (Erdre, Gesvres, Sèvre nantaise, canal de Nantes à Brest...) et le littoral sont déjà sillonnés par d'itinéraires cyclables et pédestres. Il s'agit de poursuivre leur développement et de les conforter dans leur rôle de découverte et de

valorisation des identités de la métropole, à travers l'aménagement qualitatif des sites « Eau et Paysages », des sentiers littoraux et de randonnées, un itinéraire nord Loire cyclable, ou des projets comme Loire estuaire. »

L'ensemble de ces itinéraires de loisirs sont situés sur les espaces agricoles et naturels. A ce titre, tout aménagement lié aux activités touristiques doit faire l'objet d'une concertation préalable renforcée avec la profession agricole.

Les espaces boisés significatifs

« Les parcs et espaces boisés figurant sur les documents cartographiques du DOO « Loi Littoral » doivent être préservés et faire l'objet pour les plus significatifs d'un classement en espace boisé, au titre du L.113-1 du Code de l'Urbanisme.
Ceux relevant d'espaces verts dont la gestion et l'entretien sont par définition différents d'un massif forestier seront quant à eux protégés dans les documents d'urbanisme de rang inférieur de manière appropriée à leurs usages et leur gestion tout en préservant leur intégrité. »

Dans le cadre du repérage des espaces boisés identifiés sur la carte Littoral, il conviendra de vérifier que les bois exploitables en filière bois-énergie ne soient pas figés par un classement trop strict.

Les espaces proches du rivage

« Dans les espaces naturels et agricoles à préserver et valoriser, l'agriculture joue un rôle essentiel d'entretien et de valorisation. L'agriculture devra y être confortée notamment lorsqu'elle répond aux objectifs d'une exploitation raisonnée de l'espace. L'adaptation et la mise aux normes des bâtiments d'exploitation agricole existants seront autorisées.

Afin de garantir la viabilité des exploitations agricoles sur le long terme, il serait souhaitable de rajouter, dans les EPR, la possibilité de réaliser des extensions pour les exploitations existantes.

Les coupures vertes

« Les coupures vertes sont des limites infranchissables par les extensions urbaines. Elles représentent une limite à l'urbanisation et doivent rester des espaces ouverts. »

Nous demandons que soit ajouté le critère de vocation agricole de ces espaces.

De même, il est indiqué *:« Dans ces coupures, toute construction nouvelle sera interdite. »*

Or, nous constatons que ces coupures sont identifiées sur les secteurs à vocation agricole.
Aussi, il conviendra de préserver les activités agricoles en place dans ces coupures en autorisant le maintien et le développement des sièges d'exploitation agricole existants qui nécessiteraient la construction de nouveaux bâtiments.

Les zones d'activité
Le précédent SCOT a constaté une consommation de foncier par les activités économiques qui reste importante. Il y a 8500 hectares mobilisables actuellement dans les documents d'urbanisme, soient 26 années de consommation.
Pour autant, nous avons constaté sur la cartographie de l'activité économique, de nombreuses réserves foncières dont certaines sont nouvelles.
Nous nous interrogeons sur la nécessité de créer de nouveaux sites pour des projets de développement futurs.

S'agissant de la zone « Erette-Grand-Haie », celle-ci s'étend très au-delà, à l'est de la RN 137. Cette extension correspond à des espaces agricoles pérennes. Nous ne comprenons pas et ne partageons pas la nécessité d'une extension d'une telle importance.

De même la zone de « Bel Air » constitue un mitage des espaces agricoles et on peut s'interroger sur la pertinence du maintien de cette zone qui ne contient aujourd'hui aucune activité significative.

Enfin est positionnée à l'est de la commune de Brains, un parc d'activité économique d'intérêt métropolitain; or nous constatons qu'aucun parc d'activité n'est préexistant sur ce secteur

Il en est de même pour la zone de la Jacopière, à l'est de l'Erdre et au nord de Carquefou.

La réserve industrielle logistique située près de la Chapelle Launay est positionnée sur des espaces à fort enjeu agricole et partiellement en zone humide.
Il conviendrait d'abord d'optimiser les sites existants tels que - Croix Blanche –Epinettes - La Folaine.

En conclusion, nos remarques portent essentiellement sur les points suivants :

- Les objectifs de baisse de la consommation d'espace agricole doivent être confirmés par la délimitation effective des enveloppes urbaines, des objectifs de densification plus fort et la mise en place de lisières urbaines au sein des OAP.

- l'agriculture doit être prise en compte dans sa dimension économique et pas seulement environnementale, paysagère et de loisir et intégrée nos propositions de légende cartographique.

- Le paragraphe (p34) sur les conditions d'autorisation de construction et installations nécessaires à l'activité agricole doit être supprimé.

- Les corridors et réservoirs écologiques sont aussi le lieu des activités agricoles, le SCOT n'est pas l'outil de prescription des pratiques agricoles.

- La nécessité de modérer la consommation foncière pour le développement des activités économiques.

- La mise en place de mesures de compensation foncière en cas d'emprise des projets d'urbanisation sur les activités agricoles.

- La mise en place de compensation économique, en faveur des activités agricoles, en application de l'article L112-1-3 du code rural.

L'ensemble de ces éléments ont fait l'objet d'un débat lors d'une rencontre organisée, le 8 juillet 2016, entre le Président de la Chambre d'Agriculture Jacques Lemaître accompagné de représentants professionnels et le Vice-Président du Pôle métropolitain Nantes-St Nazaire, Fabrice Roussel

Monsieur Roussel s'est engagé à apporter une réponse aux attentes exprimées par la Chambre d'agriculture, après la rencontre des Présidents des EPCI du pôle métropolitain qui aura lieu en septembre 2016.

Une nouvelle rencontre entre les élus de la Chambre d'agriculture et ceux du SCOT, doit avoir lieu fin septembre pour proposer la manière dont seront prises en compte les demandes énoncées dans ce courrier.

Compte-tenu de l'ensemble de ces éléments et en attente de leur prise en compte, la Chambre d'Agriculture émet un avis très réservé sur le projet de SCOT Nantes-St Nazaire 2017 -2030.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, nos meilleures salutations.

Jacques Lemaitre
Président

AGRICULTURES
& TERRITOIRES
CHAMBRE D'AGRICULTURE
LOIRE-ATLANTIQUE

Madame la Présidente
SCoT Métropolitain
2 Cours du Champ de Mars
44923 NANTES CEDEX 9

Nantes, le 2 décembre 2015

Direction Territoire Environnement

Objet : Révision du SCoT métropolitain
Affaire suivie par : Janine PILARD
janine.pilard@loire-atlantique.chambagri.fr
02 53 46 60 13 Fax 02 53 46 61 89

Réf. : PC/JPI/HP/410C15004

Siège Social
Rue Pierre-Adolphe Bobierre
La Géraudière
44939 Nantes cedex 9
Tél. 02 53 46 60 00
Fax 02 53 46 64 19
accueil@loire-atlantique.chambagri.fr
www.loire-atlantique.chambagri.fr

Madame la Présidente,

La révision du SCoT Métropolitain a été votée par délibération du Comité en date du 22 mars 2013.

Les objectifs de cette révision consistent notamment à intégrer les dispositions du Grenelle 2, sur les points suivants :

• économie de la consommation foncière et lutte contre la réduction des surfaces agricoles et naturelles et contre l'étalement urbain (objectifs chiffrés de limitation de la consommation foncière),

• préservation de la biodiversité par la protection des espaces naturels et la préservation des continuités écologiques (prise en compte du SDAGE et du SRCE).

Dans ce contexte, la Chambre d'agriculture exprime ses souhaits en ce qui concerne la préservation des espaces agricoles.

1 LE FONCIER AGRICOLE

Dans le cadre du SCoT Métropolitain 2006, il a été fait application des principes posés par la charte pour la prise en compte de l'agriculture dans l'aménagement du territoire et des éléments négociés avec la Chambre d'agriculture de Loire Atlantique (espaces agricoles pérennes à 20 ans, 10% de diminution de la consommation de foncier, cartographie des EAP dans les schémas de secteur, surface et volume des EAP).

- **Baisse de la consommation d'espaces agricoles**

Le diagnostic du SCOT1 fait état d'une baisse de la consommation d'espaces agricoles de 16 % au lieu de 10 %.

Cet effort doit être poursuivi pour répondre à l'objectif de réduire de moitié le rythme de consommation des terres agricoles d'ici 2020 posé par la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 27 juillet 2010.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Établissement public
Loi du 03/01/1924
Siret 184 401 347 0085
APE 9411Z

Aussi, nous demandons que le SCoT:

✓ affiche une diminution de 50 % de la consommation du foncier pour l'urbanisation,
✓ fixe des seuils de densification et un nombre d'hectares urbanisables par commune ou intercommunalité,
✓ délimite par transcription cartographique les enveloppes urbaines selon la méthodologie élaborée par le SCoT 2 du Vignoble Nantais.

- **Espaces agricoles pérennes**

La charte agricole précise « un volet agricole dans les études préalables à la réalisation du SCoT doit être conduit avec la profession agricole. Le diagnostic agricole doit présenter la dynamique agricole du territoire, les enjeux et perspectives pour l'activité agricole... L'ensemble de ces éléments doit permettre de contribuer à l'élaboration d'une carte des espaces agricoles durables à plus de 20 ans. ».

Ainsi, dans le SCoT 1, l'objectif d'espace agricole pérenne a été fixé à 69 000 ha pour les 5 EPCI.

L'analyse des résultats de l'application du SCoT 1 a permis de confirmer que l'ensemble des espaces agricoles pérennes classés en A, NC, représentait en 2012, plus de 82 000 ha.

Comme le précise le SCoT1, les espaces agricoles pérennes à plus de 20 ans à destination des entreprises agricoles sont classés en zone A. Cependant, dans les documents d'urbanisme (PLU), différents types de sous-zonages (Ai, An, Ap...) contraignent plus ou moins l'évolution et la création de sièges d'exploitation pour des raisons environnementales, paysagères ou autres.

L'ensemble de ces espaces constituent des enjeux économiques pour les exploitations agricoles. Il est essentiel de délimiter les espaces agricoles qui permettront de garantir au mieux dans le temps la vitalité économique des exploitations agricoles.

Aussi, nous demandons la confirmation du maintien des espaces agricoles pérennes à 20 ans pour les 6 EPCI dans le SCoT 2, incluant les 82 000 ha déjà classés en zone A et y intégrant d'autres espaces à vocation agricole (zones Nx des PLU Nantes Métropole, zones Ab des PLU) présentant un enjeu pour l'agriculture.

Nous demandons que le SCoT préconise le classement des EAP en zone A des PLU du territoire du SCoT ainsi que le recommande la charte agricole à savoir : « les espaces agricoles identifiés au diagnostic agricole présentant un potentiel agronomique, biologique ou économique pour l'agriculture seront classés en A ».

Afin de préserver durablement les espaces à enjeu fort, nous souhaitons que le SCoT incite à la mise en place de dispositifs tels que PEAN et ZAP.

- **Réserves foncières pour l'urbanisation**

Compte tenu du potentiel affiché de 8 500 ha d'urbanisation future, nous demandons :

  - un état des lieux sur la faisabilité de la constructibilité au regard des contraintes environnementales (zones humides notamment),

  - la mise en œuvre de compensation foncière à qualité agronomique équivalente, via l'intervention de la SAFER.

Il conviendra de prendre les mesures pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables des projets ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire comme le prévoit les dispositions de l'article L 112-1-3 du Code Rural sur la compensation économique agricole (prescription de la loi d'avenir agricole de 2014).

Nous proposons aussi qu'une réflexion soit menée sur la mutualisation des espaces disponibles des zones d'activités existantes.

- **Circulations agricoles**

Les récents aménagements autour des bourgs ont généré des contraintes de circulation pour les engins agricoles. Il conviendrait d'être attentif à ces questions et que les aménagements soient discutés en amont avec la profession agricole afin de prévoir des adaptations ou à défaut, des itinéraires bis pour les larges gabarits.

- **« Espaces de loisir »**

Par ailleurs, l'agriculture au sein des espaces agricoles perd des surfaces exploitées au profit d'espaces dits de « loisir » (jardins, parcelles pour animaux de loisir, étangs de pêche...). Est-ce que le SCoT peut limiter et encadrer ce type d'évolution?

Conscient de la nécessité de répondre à ces besoins liés à l'évolution des loisirs mais également soucieux de préserver les espaces agricoles de production, nous proposons qu'une réflexion soit menée pour identifier les secteurs moins préjudiciables pour l'agriculture qui pourraient être dédiés à ces activités de loisir, notamment les zones de friches.

- **Espaces littoraux**

Sur les espaces littoraux, l'agriculture est indispensable à la préservation et à l'entretien des espaces proches du rivage.

Il conviendra de prévoir des dispositifs réglementaires au niveau des PLU afin de faciliter l'évolution des sièges d'exploitation existants et la création de nouveaux sites d'exploitation.

2 LA TRAME VERTE et BLEUE

- **Une application pertinente et proportionnée**

« La trame verte et la trame bleue a pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques tout en prenant en compte les activités humaines et **notamment agricoles**, en milieu rural »(article L 371-1 du Code de l'Environnement).

La TVB doit se traduire par une réglementation pertinente et proportionnée aux enjeux de biodiversité et aux autres enjeux du territoire. Comme le précise la doctrine régionale TVB en projet avec les services de l'Etat et la Région, « il ne s'agit pas de déclarer que toute continuité écologique est inconstructible et que rien ne peut y être autorisé, mais au contraire de moduler les règles et contraintes le plus précisément possible. Il convient de **trouver le juste équilibre entre la protection de la TVB et les autres usages possibles des sols**. ».

- **Complémentarité entre bureau d'étude et expertise de la profession agricole**

Le rapport de présentation doit utiliser l'ensemble des inventaires existants pour matérialiser sur une cartographie la transcription de la TVB. L'ensemble des données du diagnostic agricole doit permettre notamment de croiser les enjeux socio-économiques liés aux activités humaines et les enjeux environnementaux.

Pour atteindre cet objectif, il convient de mobiliser tous les acteurs et experts locaux.

La profession agricole, acteur essentiel du territoire, doit ainsi être associée à l'identification de cette trame notamment pour identifier les sièges d'exploitation au sein de la TVB. Ce travail devant être le fruit d'une concertation permettant de concilier les différents enjeux du territoire.

- **Le classement en zone agricole**

Hormis les espaces agricoles, le territoire du pôle métropolitain comprend de nombreux espaces naturels protégés ; ainsi, les ZNIEFF couvrent près d'un tiers du territoire du pôle métropolitain et les ZICO, près de 20 % de ce même territoire.

Toutefois cette richesse naturelle ne doit pas conduire à sanctuariser les espaces.

De fait, alors que 80 % du territoire du pôle métropolitain est classé en espace agricole et naturel, on constate une diminution des espaces agricoles au profit des espaces naturels.

Nous tenons à rappeler que l'agriculture, par ses activités économiques, participe au maintien de la biodiversité des milieux et à l'entretien des paysages.

Aussi, au-delà des ZNIEFF de type 1, des réserves naturelles et sites Natura 2000, les espaces dont la vocation agricole est reconnue, doivent être classés en zone agricole.

Nous demandons que le SCoT préconise l'application des principes de zonage proposés par la charte agricole sur les espaces à vocation agricole et notamment : « lorsqu'il s'agit d'espaces agricoles à enjeux environnementaux ou paysagers interdisant toute construction, ceux-ci seront classés en An » plutôt qu'en Na.

- **Tramage et zonage**

L'identification des réservoirs et corridors écologiques ne doit pas conduire à ce que toute continuité écologique soit inconstructible. En effet, les réservoirs de biodiversité sont également constitués d'espaces de nature ordinaire qui sont autant d'espaces économiques pour les acteurs agricoles et dans lesquels nombre d'espèces trouvent des conditions de vie et de développement favorables.

Lorsque ces espaces sont inclus au cœur des espaces agricoles, ils doivent être classés en zone agricole et par conséquent ne pas bloquer l'évolution des sièges d'exploitation.

Le long des cours d'eau identifiés à l'intérieur des espaces à usage agricole, les continuités écologiques ne doivent pas systématiquement conduire à classer sans cohérence avec l'usage du sol, en zone N, de larges bandes, le long des cours d'eau. Ceux-ci traversent parfois des unités foncières à usage agricole dont la protection est déjà assurée par des bandes enherbées obligatoires. De fait cette garantie de protection est fixée par l'article L 211-14 du Code de l'Environnement qui impose « de maintenir une couverture végétale permanente composée d'espèces adaptées à l'écosystème naturel environnant sur le sol d'une largeur d'au moins 5 mètres à partir de la rive ».

La profession agricole doit également être associée à l'identification des zones humides. Le report des zones humides dans les documents d'urbanisme doit être matérialisé par un tramage sans zonage spécifique.

Persuadés de l'importance que vous accordez aux activités agricoles sur nos territoires, nous restons à votre disposition pour examiner avec vous l'ensemble des points évoqués ci-dessus.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments distingués.

Paul CHARRIAU
Président

Agriculture : valoriser une activité essentielle

MAUGES COMMUNAUTE

Nantes Métropole
Direction Logistique
18 JUIL. 2016
Arrivée Secteur Courrier

Madame Johanna ROLLAND
Présidente du Pôle métropolitain
Nantes-Saint Nazaire
2, cours du champ de Mars
44923 NANTES Cedex 9

N/Réf : DH/VD/BD/891-16
Objet : Projet de révision du SCoT
Avis de Mauges communauté

Beaupréau-en-Mauges,
Le 13 JUIL. 2016

P. J. : Délibération C2016-07-07-04

Dossier suivi par : Véronique DUBREUIL

N° d'enregistrement : NM-2016-07-1498
Date d'enregistrement : 27/07/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 2
Copies :

Madame La Présidente,

J'ai reçu, par courrier en date du 29 avril 2016, votre dossier d'arrêt de projet concernant le SCoT du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire sur lesquels vous sollicitez l'avis du SCoT de Mauges Communauté, en tant que personne consultée, et je vous en remercie.

Ce projet a été soumis au conseil communautaire du 7 juillet 2016, qui a donné un avis favorable. Vous trouverez ci-joint, la délibération correspondante.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'assurance de ma considération la meilleure.

Le Président,
Didier HUCHON

MAUGES COMMUNAUTE 49600 BEAUPREAU-EN-MAUGES

Mauges Communauté – Service Urbanisme/ADS
30 rue Léonard de Vinci – BP 50111 - Beaupréau - 49601 BEAUPREAU-EN-MAUGES CEDEX
02 41 70 90 41 - Fax : 02 41 63 88 61 - ads@maugescommunaute.fr

MAUGES COMMUNAUTÉ

CONSEIL COMMUNAUTAIRE - SÉANCE 07 JUILLET 2016

L'an deux mil seize, le 07 Juillet à 18h00, les conseillers de la Communauté d'agglomération « Mauges Communauté » légalement convoqués, se sont réunis, salle Loire et Moine, siège de Mauges Communauté commune déléguée de Beaupréau à Beaupréau-en-Mauges, sous la présidence de Monsieur Didier HUCHON, Président.

Etaient présents :

BEAUPREAU-EN-MAUGES : G. CHEVALIER - F. AUBIN - A. BRAUD - P. COURPAT - G. LEROY - J.Y. ONILLON - R. LEBRUN - Y. POHU ;

CHEMILLE-EN-ANJOU : C. DILE - J-P. BODY - B. BOURCIER - B. BRIODEAU - H. MARTIN - J. MENANTEAU - Y. SEMLER-COLLERY ;

MAUGES-SUR-LOIRE : J-C. BOURGET - V. BOISELLIER - C. DUPIED - A. VERGER ;

MONTREVAULT-SUR-ÈVRE : T. ALBERT - C. CHÉNÉ - S. MARNÉ - D. RAIMBAULT ;

OREE-D'ANJOU : A. MARTIN - M-T. CROIX - J-C. JUHEL - J-P. MOREAU ;

SEVREMOINE : D. HUCHON - M. BERTHOMMIER - M. ROUSSEAU - D. SOURICE - D. VINCENT - I. VOLANT.

Nombre de présents : 33

Pouvoirs : J-M. BRETAULT pouvoir à J-C. BOURGET - J. RÉTHORÉ pouvoir à A. VERGER - S. PIOU pouvoir à S. MARNÉ - A. VINCENT pouvoir à C. CHÉNÉ - J. QUESNEL pouvoir à D. HUCHON - T. COLINEAU pouvoir à R. LEBRUN

Nombre de pouvoirs : 6

Etaient excusés : T. COLINEAU - L. COTTENCEAU - M. MERCIER - JM. BRETAULT - A. RETAILLEAU - J. RETHORÉ - A.VINCENT - C. DOUGÉ - S. PIOU - M. DALAINE - S. LALLIER - P. MANCEAU - J-L. MARTIN - J. QUESNEL - M-C. STAREL.

Nombre d'excusés : 15

Secrétaire de séance : Claudie DUPIED

Délibération N°C2016-07-07-04

Révision du Schéma de cohérence territoriale du pôle métropolitain Nantes-Saint Nazaire-Avis de Mauges communauté au titre des personnes publiques consultées.

EXPOSE :

Madame Gérard CHEVALIER, 2ème Vice-président, expose :

Dans le cadre de l'article L143-20 du code de l'urbanisme, la présidente du pôle métropolitain Nantes-St Nazaire, a notifié pour avis à Mauges Communauté, au titre de sa compétence SCoT, le projet de révision du SCoT du pôle métropolitain Nantes-Saint Nazaire.

Le projet de SCoT a été arrêté par délibération en date du 9 mars 2016 et transmis par courrier reçu en date du 2 mai 2016 à Mauges Communauté qui dispose de 3 mois pour donner son avis.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable s'articule autour de cinq (5) défis majeurs à relever :

1. Des valeurs de cohésion sociale et territoriale pour accompagner la dynamique démographique ;
2. La performance économique et l'attractivité au service de l'emploi pour tous ;
3. L'estuaire de la Loire, un laboratoire de la transition énergétique et écologique ;
4. Une éco-métropole garante de la qualité de vie pour tous ses habitants ;
5. Une organisation des mobilités favorisant l'ouverture à l'international, les connexions entre les territoires et la proximité au quotidien.

Ce projet de SCoT appelle les remarques suivantes au titre du ScoT des Mauges :

Mauges communauté, par son positionnement proche du pôle métropolitain Nantes-Saint-Nazaire, tire profit du développement de ce dernier qui irrigue le développement du grand ouest. A ce titre, l'ambition de développement et de rayonnement affichée par le projet de révision du SCoT avec la valorisation d'un environnement de qualité ne peut que bénéficier au territoire des Mauges.

En cohérence avec le PADD de son SCoT, qui affiche la volonté de dialoguer et de coopérer avec les territoires et agglomérations voisines, Mauges Communauté s'est structurée récemment en communauté d'agglomération pour peser politiquement à l'échelon régional. Elle entend à l'avenir développer ses compétences et initier des partenariats et coopérations notamment avec le pôle métropolitain de Nantes-Saint Nazaire.

Plusieurs points d'échanges et de coopérations possibles sont à souligner :

- Sur le plan économique, le territoire des Mauges inscrit son développement dans une vision élargie actant l'économie des flux. À ce titre, la proximité nantaise et son développement présentent une capacité d'entraînement de nature à conforter le développement économique du territoire. Mauges Communauté considère avec attention le développement nantais sur l'axe Nantes-Cholet sur la commune de Sèvremoine et potentiellement au sud-est du territoire du pôle métropolitain, sur la Commune de Montrevault-sur-Èvre, positionnée à proximité de la connexion entre le futur axe Beaupréau-Ancenis et le contournement du sud-est Nantais.

- Sur le plan du tourisme, le territoire des Mauges bénéficie d'un positionnement stratégique entre Nantes et Angers dont il entend tirer profit pour développer une destination touristique :
    - D'une part avec le fil conducteur que constitue la Loire : l'itinéraire cyclable « La Loire à vélo » qui traverse le territoire lui apporte une plus-value incontestable. Cet itinéraire est un vecteur pour la mise en valeur des sites, paysages, musées et sites d'interprétation, évènements culturels notamment sur les communes d'Orée d'Anjou et de Mauges sur Loire ;

- D'autre part, avec la vallée de la Sèvre Nantaise au sud du territoire, sur la Commune de Sèvremoine, qui constitue un autre point d'ancrage d'une coopération interterritoriale possible.

- Sur le plan des infrastructures, Mauges communauté partage le souhait du pôle métropolitain de favoriser les connexions entre territoires par la complémentarité entre différents réseaux de transport :

  - Sur le plan ferroviaire, les Mauges appellent particulièrement l'attention sur l'amélioration de l'axe Nantes-Cholet, avec un cadencement renforcé permettant un meilleur accès à la métropole nantaise. La gare SNCF de Torfou dont le repositionnement actuellement en cours d'étude avec la Région, constitue à ce titre, un enjeu majeur de desserte.
    Sur l'axe ligérien, une amélioration du cadencement sur la ligne TER Angers-Nantes, y compris en amont d'Ancenis, est également attendue par le territoire des Mauges qui dans la perspective d'une meilleure desserte externe et dans une logique d'intermodalité, compte organiser prioritairement des rabattements vers les gares.

  - De même, sur le plan routier, Mauges Communauté plaide ardemment pour un raccordement de la voie structurante du sud-est Nantais à l'axe structurant Cholet-Beaupréau-Ancenis, au niveau de St Rémy-en-Mauges-Le Fuilet, avec une traversée de Loire au niveau d'Ancenis par la réalisation d'un ouvrage de franchissement. La mise en œuvre de ces deux (2) axes contribuerait à améliorer la connexion du territoire à la métropole nantaise et au futur aéroport du grand ouest.

Le Conseil communautaire :

Vu l'article L143-20 du code de l'urbanisme ;
Vu l'avis favorable de la Commission Urbanisme Habitat du 29 juin 2016 ;
Vu l'avis favorable du Bureau du 6 juillet 2016 ;
Après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- DÉCIDE :

Article unique : D'émettre un avis favorable sur le projet de révision du SCoT du pôle métropolitain Nantes-Saint-Nazaire.

P/Copie conforme
Le Président

MAUGES COMMUNAUTÉ 49000 BEAUPRÉAU-EN-MAUGES

Accusé de réception en préfecture
049-200060010-20160715-C2016-07-07-04-DE
Date de télétransmission : 15/07/2016
Date de réception préfecture : 15/07/2016

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS D'ANCENIS

N° d'enregistrement : NM-2016-07-1415
Date d'enregistrement : 26/07/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 2
Copies :

Ancenis, le 11 JUIL. 2016

Madame la Présidente du Pôle métropolitain
Nantes Saint-Nazaire
2, cours du Champ de Mars
44923 NANTES cedex 9

Pôle Aménagement et Cadre de Vie
Dossier suivi par Marie LE RHUN
☎ : 02.40.96.43.20 – Fax : 02.40.98.82.90

Nantes Métropole
Direction Logistique
15 JUIL. 2016
Arrivée Secteur Courrier

Vos réf. : AM/ER/VD/ND – 1099/12
Nos réf. : MLR/AS/16.AT.64
Objet : Avis sur le projet de SCoT arrêté

Madame la Présidente,

Par courrier en date du 29 avril 2016, reçu le 2 mai à la COMPA, vous m'invitez à vous faire part de l'avis du SCoT du Pays d'Ancenis sur le projet de SCoT que vous avez arrêté pour le Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire.

Le calendrier de réunion des instances communautaires ne coïncidant pas avec vos échéances, je ne suis pas en mesure de soumettre votre projet au conseil communautaire. J'ai toutefois pris connaissance de votre projet et après avoir recueillis les avis des différents pôles, il a été présenté aux membres de la commission Aménagement du Territoire le 28 juin dernier.

Conformément à l'avis de la commission, j'émets un avis favorable sur votre projet de SCoT.

En effet, votre projet de SCoT est en cohérence avec les orientations portées par le nôtre, notamment sur les aspects environnementaux, par la continuité de la trame verte et bleue.

Il porte le projet de développement du Pôle Métropolitain, moteur du département de Loire-Atlantique, développement que j'espère au service de l'ensemble du territoire ligérien.

Je constate une volonté manifeste de conforter et développer le pôle de Nort-sur-Erdre. Il constituera, à n'en pas douter, un point d'appui important pour la frange Nord-Ouest du pays d'Ancenis, notamment par le tram-train qui peut favoriser les échanges avec Nantes par du transport collectif.

Aussi, dans l'espoir que nos SCoTs respectifs servent de base au développement de partenariat entre nos deux collectivités à des fins de complémentarité et de cohérence des politiques publiques,

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président,

Jean-Michel TOBIE

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS D'ANCENIS
centre administratif "les Ursulines" - CS 50 201 - 44156 ANCENIS CEDEX - tél 02 40 96 31 89 - fax 02 40 98 82 90
compa@pays-ancenis.com
siret 244 400 552 00026
www.pays-ancenis.com

Loire Atlantique

Direction générale aménagement

Direction développement territorial
Service aménagement du territoire

Référence : BB44-SCOT Nantes/St Nazaire

Affaire suivie par :
Bernard BARRAUD
Tél. 02 40 99 11 85

Lettre RAR

Nantes, le 13 JUIL. 2016

Nantes Métropole
Direction Logistique
15 JUIL. 2016
Arrivée Secteur Courrier

Madame Johanna ROLLAND
Présidente du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire
2 cours du Champ de Mars
44923 NANTES cedex 9

Objet : Notification de l'avis du Conseil départemental sur le projet de révision du SCoT du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire
PJ : Copie de la délibération du 16 juin 2016

Madame la Présidente,

Vous m'avez adressé en avril dernier votre projet de révision du SCoT du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire pour avis, et je vous en remercie.

J'ai le plaisir de vous annoncer que la commission permanente du conseil départemental, réunie le 16 juin dernier, a donné un avis favorable sur ce projet de révision du SCoT du pôle métropolitain.

Vous trouverez ci-jointe, pour valoir notification, copie de la délibération correspondante.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Président du conseil départemental

Pour le Président du conseil départemental

La Vice-présidente assurant l'intérim

Lyliane JEAN

N° d'enregistrement : NM-2016-07-0867
Date d'enregistrement : 15/07/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 1
Copies :

Adresse postale :
Hôtel du Département
3 quai Ceineray - CS 94109
44041 Nantes cedex 1
Tél. 02 40 99 10 00
Courriel : contact@loire-atlantique.fr
Site internet : www.loire-atlantique.fr

N° du dossier : 9

DÉLIBÉRATION
DE LA COMMISSION PERMANENTE

Séance du 16 juin 2016

Titre du dossier : Avis sur le projet de révision du SCOT métropolitain

La commission permanente du conseil départemental

Le quorum étant constaté,

VU les articles L. 3211-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,

VU la délégation donnée à la commission permanente par l'assemblée départementale le 2 avril 2015,

VU le code de l'urbanisme et notamment ses articles L 141-1 à L 141-26, L 142-1 à L 142-5, et L 143-1 à 143-50,

VU la délibération du comité syndical du 22 mars 2013 prescrivant la révision du schéma de cohérence territorial (SCOT) de la métropole Nantes - Saint-Nazaire, précisant les objectifs de cette révision et définissant les modalités de la concertation,

VU la délibération du comité syndical du 10 juillet 2015 complémentaire à la délibération du 22 mars 2013 relative aux mesures de concertation de la révision du SCOT,

VU la délibération du comité syndical du 9 mars 2016 arrêtant le projet de schéma de cohérence territorial de la métropole Nantes - Saint-Nazaire,

VU le rapport de monsieur le président du conseil départemental,

CONSIDÉRANT la notification, reçue le 29 avril 2016 par le conseil départemental, du projet arrêté du SCOT de la métropole Nantes – Saint-Nazaire,

Après en avoir délibéré,

DONNE un avis favorable sur le projet arrêté de schéma de cohérence territoriale du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire en relevant la qualité du document proposé,

SE FÉLICITE de la grande convergence entre les priorités exprimées dans ce projet et celles du projet stratégique départemental, notamment en matière de structuration du territoire autour d'un maillage de polarités, de développement de l'habitat social et en particulier dans les secteurs bien desservis par les transports publics, de soutien au développement portuaire, de transition énergétique, de développement des modes doux et notamment du vélo, de renouvellement urbain et d'économie de foncier, de préservation des espaces naturels et agricoles,

RELÈVE L'INTÉRÊT d'approfondir ce projet relativement à :

- la réflexion d'un périmètre de protection des espaces agricoles et naturels sur le secteur de Savenay à une zone plus étendue le long du Sillon de Bretagne et la mise en place d'un périmètre de protection des espaces agricoles et naturels au sud de Nantes Métropole ;

- les prescriptions de densités pour chaque commune en différenciant les pôles urbains des pôles secondaires, dans la mesure où le choix de PLU intercommunaux n'a pas été fait dans l'ensemble des EPCI concernés du SCOT ;

- l'identification de la Maison du Lac de Grand Lieu dans les outils de développement du tourisme culturel et du tourisme vert ;

- les propositions relatives au déploiement du numérique, notamment dans les thèmes de l'habitat et de la voierie.

Pour le Président du conseil départemental,
la Secrétaire générale

REÇU EN PRÉFECTURE
NANTES , LE
28 JUIN 2016

Sophie RENARD

N° d'enregistrement : NM-2016-07-0893
Date d'enregistrement : 15/07/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 2
Copies :

Direction Logistique
15 JUIL. 2016
Arrivée Secteur Courrier

INSTITUT NATIONAL DE L'ORIGINE ET DE LA QUALITE

Le Directeur

Dossier suivi par : Gilles FLUTET
Tél. : 04.67.82.16.36
Mail : g.flutet@inao.gouv.fr

V/Réf :

N/Réf : GF/SM/LG/140/16
Objet : Révision du SCOT de la Métropole Nantes - Saint-Nazaire

Madame la Présidente du pôle métropolitain
Nantes Saint-Nazaire
2 cours du champs de Mars
44923 NANTES cedex 9

Montreuil-sous-Bois, le 8 juillet 2016

Madame la Présidente,

Par courrier en date du 29 avril 2016, vous avez bien voulu me faire parvenir, pour examen et avis, le projet de révision du Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Nantes - Saint-Nazaire.

Le territoire du SCOT est fortement concerné par les IGP et les AOP, ainsi :

- Les IGP vin du Val de Loire, Volailles d'Ancenis et Farine de blé noir de Bretagne concernent l'intégralité du territoire des 61 communes du SCOT ;
- Les IGP cidre de Bretagne et Whysky de Bretagne concernent les 48 communes du SCOT situées au nord de la Loire ;
- L'IGP Sel de Guérande concerne l'intégralité du territoire des communautés de communes de CARENE et de Loire-et-Sillon ;
- L'IGP Mâche Nantaise concerne l'intégralité du SCOT à l'exception du territoire de la communauté de commune du Pays de Blain et des communes de Fay-de-Bretagne et de Notre-Dame-des-Landes ;
- L'IGP Bœuf du Maine concerne l'intégralité du territoire du SCOT à l'exception du territoire des communautés de communes de CARENE et de Loire-et-Sillon ;
- L'IGP Volailles de Bretagne concerne la commune de la Chapelle-des-Marais,
- Les IGP Bœuf de Vendée, Jambon de Vendée, Gâche Vendéenne, Brioche vendéenne concernent les communes du SCOT situées au Sud de la Loire ;
- L'AOP bovine « Maine-Anjou » concerne la commune de Les Touches ;
- Les AOC/AOP Muscadet et Gros-Plant concernent les communes de Basse-Goulaine, Bouaye, Bouguenais, Brains, Carquefou, Mauves-sur-Loire, Pellerin, Rezé, Saint-Aignan-Grandlieu, Saint-Léger-les-Vignes, Sorinières, Thouaré-sur-Loire et Vertou ;
- L'AOC/AOP Muscadet-Côte-de-Grandlieu concerne les communes de Bouaye, Bouguenais, Brains, Saint-Aignan-Grandlieu, Saint-Léger-les-Vignes ;
- L'AOC/AOP Muscadet-Sèvres-et-Maine concerne les communes de Basse-Goulaine et Vertou ;
- Les AOC/AOP Muscadet-Coteaux-de-la-Loire et Coteaux d'Ancenis concernent les communes de Carquefou, Mauves-sur-Loire et Thouaré-sur-Loire.

INAO
12, RUE HENRI ROL-TANGUY
TSA 30003
93555 MONTREUIL-SOUS-BOIS CEDEX - FRANCE
TEL : 01 73 30 38 00 / TELECOPIE : 01 73 30 38 04
www.inao.gouv.fr

A l'égard de cette liste, la partie 2 du rapport de présentation comporte pages 49 et 50 de nombreux oublis et erreurs qu'il conviendra de corriger.

De même la viticulture AOC concerne encore 42 viticulteurs dans le territoire métropolitain et non pas 30 comme il est dit page 47 du même rapport.

Outre les viticulteurs, le territoire du SCOT compte actuellement :

- 2 producteurs de « Bœuf du Maine » IGP qui exigent que les fourrages consommés proviennent de l'aire et que les animaux disposent d'au moins 30 ares de pâturage par UGB,
- 6 producteurs de Farine de blé noir IGP,
- 1 producteur de Sel de Guérande IGP,
- 7 producteurs de Mâche nantaise IGP,
- 1 producteur de Volailles d'Ancenis, le cahier des charge de cette production impose des parcours herbeux pour les volailles mobilisateurs de surfaces agricoles importantes (jusqu'à 6 m² par volatile),
- 10 élevages de Bœuf de Vendée IGP qui exigent que 80% des fourrages consommés proviennent de l'exploitation et que les animaux pâturent au moins 4 mois par an,
- 1 producteur de Maine-Anjou AOP

Une étude attentive du dossier amène l'INAO à faire les observations qui suivent :

Au plan agricole, cette région de bocage et de marais principalement tournée vers les activités d'élevage, de maraîchage et de viticulture a connu une hémorragie de sa surface agricole utilisée (SAU) entre 1988 et 2010 avec la suppression d'environ 10 000 ha (soit – 12% contre -9% pour le reste du département), ce qui amène à une surface de 85 396 ha en 2010.

Le SCOT retient pour principe de « *préserver les « grands équilibres » du territoire et de préserver les terres agricoles et les espaces naturels en évitant leur consommation excessive, avec le maintien de 80% du territoire en espaces agricole, naturels et forestier, dont 80 000 ha de terres agricoles ...*» (DOO page 33).

Pour atteindre cet objectif, Le SCOT se fixe à horizon 2030 un objectif de réduction de 50% de la consommation foncière en extension pour l'urbanisation résidentielle et des activités économiques par rapport au rythme moyen des superficies urbanisées en extension entre 1999 et 2012 (232 ha/an contre 328 ha/an - Rapport de présentation n°1 p.84). De plus un outil très intéressant de protection renforcée « Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels (PEAN) » est proposé (DOO page 35).

Toutefois, un diagnostic agricole plus abouti du territoire manque et la place des AOP et IGP, productions non délocalisables, n'est que survolée. On ne trouve que très peu de choses sur la préservation des terres classées en AOC viticoles, par définition non transposables, dans les différents documents, tandis qu'en terme d'enjeux de paysage, le vignoble n'est classé qu'en priorité 3 (priorité limitée) alors qu'il mériterait de figurer au moins en priorité n°1 ou 2 (page 107 du rapport de présentation n°2).

Aussi, compte-tenu du caractère emblématique du vignoble dans le Nantais, il nous semble indispensable de l'intégrer au PEAN en rajoutant dans la partie « *Valoriser les espaces agricoles comme support de projet* » du chapitre agriculture du DOO (page 35), le 4ème item suivant :

- Les secteurs délimités pour la production de raisin destinés aux appellations d'origine viticoles présentes.

Par ailleurs la consommation d'espace agricole pourrait sans doute être revue à la baisse, car la quantité de nouveaux logements prévue à l'horizon 2030 (environ 100 000) qui détermine les besoins théoriques en espace à urbaniser apparait surévaluée, en raison de la faiblesse du ratio apparent habitant/logement qui tourne autour de « 1 » au vu de la population attendue (+ 80 000 à 110 000).

Compte-tenu de ces observations, l'INAO émettra un avis favorable à l'encontre de ce projet sous réserve de :

- Corriger la liste de IGP, AOC/AOP présentes sur le territoire (rapport de présentation),
- Corriger le nombre d'exploitations viticoles présentes (rapport de présentation)
- Modifier le classement « enjeux paysage » du vignoble (1 ou 2 au lieu de 3 dans le rapport de présentation)
- D'intégrer l'aire parcellaire délimitée du vignoble au Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels (page 35 du DOO).

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'expression de ma haute considération.

Jean-Luc DAIRIEN

Copie DDTM 44

INAO
12, RUE HENRI ROL-TANGUY
TSA 30003
93555 MONTREUIL-SOUS-BOIS CEDEX - FRANCE
TEL : 01 73 30 38 00 / TELECOPIE : 01 73 30 38 04
www.inao.gouv.fr

Redon
pays de Bretagne Sud

Nantes Métropole
Direction Logistique
11 JUIL. 2016
Arrivée Secteur Courrier

PARIS REDON
2H05 EN 2017
LE PAYS DE REDON BRETAGNE SUD
PARTENAIRE DE LA GRANDE VITESSE !

3, Rue Charles Sillard
35600 Redon
t +33 (0)2 99 70 38 49
accueil@pays-redon.fr
www.pays-redon.jimdo.com

Madame la Présidente
Pôle métropolitain Nantes – Saint Nazaire
2, cours du Champ de Mars
44923 NANTES cedex 9

Le Syndicat Mixte du SCOT,
Réf. : DJ/CB/D16/022

Redon, le 8 juillet 2016

N° d'enregistrement : NM-2016-07-0999
Date d'enregistrement : 19/07/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 2
Copies :

OBJET : Avis sur la révision du SCOT

Madame la Présidente,

J'ai le plaisir de vous faire suivre ci-joint l'avis favorable du Syndicat Mixte du SCOT du Pays de Redon-Bretagne Sud sur votre projet de SCOT arrêté le 09/03/2016.

Au-delà du formalisme réglementaire, la présentation de votre projet a permis d'identifier un certain nombre de sujets d'aménagement et de développement que nous souhaiterions explorer avec vous. Il s'agit notamment :

- du développement industriel en lien avec le bassin nazairien avec lequel des relations économiques importantes sont entretenues depuis plusieurs décennies (technologies des matériaux, aéronautique, navale, ...)
- du déploiement des filières de formation d'excellence dans le domaine industriel et des axes de recherche & développement associés (liens avec les programmes d'investissements d'avenir Tech'Indus et Tech'Surf en cours de développement actuellement sur notre territoire)
- du renforcement des axes de coopération sur l'approvisionnement agricole et le développement forestier, et notamment la recherche forestière avec le Pôle National des Ressources Génétiques Forestières de Guémené-Penfao
- du développement touristique dans le cadre du développement du potentiel du Canal de Nantes à Brest constituant une dorsale de coopération et dans le cadre de la « Destination touristique Bretagne Loire Océan »

L'organisation des espaces intermétropolitains et surtout leurs capacités à dialoguer avec les métropoles elles-mêmes est un élément déterminant du développement territorial sur lequel nous souhaitons totalement nous investir.

Dans l'attente de pouvoir échanger et travailler sur ces différents sujets,

Veuillez agréer, Madame la Présidente, mes sincères salutations.

Le Président,
Dominique JULAUD

AVIS SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME

SEANCE DU 14/06/2016
En Bureau Syndical

L'an deux mille seize
Et le quatorze juin à 18 h 30

Le bureau du syndicat mixte du schéma de cohérence territoriale du Pays de Redon-Bretagne Sud, régulièrement convoqué, s'est réuni à Redon – 3, rue Charles Sillard.

	Présents avec voix délibérative : BERTON Jean-Eric, BIGAUD Yannick, CHAUVIERE Dominique, DERVAL Marc, DREAN Nadine, FONTAINE André, GREFFION Alain, JULAUD Dominique, PIERRE Michel Excusés : GRANVILLE Emile, LAMOUR Catherine, LEBEAU Bernard, LELIEVRE Pierrick Pouvoirs :

La séance a été ouverte par M. Dominique JULAUD, Président, à 18h30.

COLLECTIVITE : Syndicat Mixte du SCOT Métropolitain Nantes/Saint Nazaire

TYPE DE DOCUMENT : Révision de SCOT – arrêté le 09/03/2016

DATE DE RECEPTION DES DOCUMENTS :
02/05/2016

MOTIVATIONS DE LA DEMANDE :
- Révision du SCOT – avis PPA

AVIS :

Le projet politique et la dynamique proposée par le SCOT Métropolitain Nantes/Saint Nazaire n'appellent pas de remarques particulières.

Le bureau du syndicat mixte du SCOT du Pays de Redon-Bretagne Sud souhaite à ce titre que les relations entre les deux territoires puissent être renforcées notamment sur les sujets suivants :
- Le développement industriel en lien avec le bassin nazairien avec lequel des relations économiques importantes sont entretenues depuis plusieurs décennies (technologies des matériaux, aéronautique, navale, ...)
- Le déploiement des filières de formation d'excellence dans le domaine industriel et des axes de recherche & développement associés (liens avec les programmes d'investissements d'avenir Tech'Indus et Tech'Surf)
- Le renforcement des axes de coopération sur l'approvisionnement agricole et le développement forestier, et notamment la recherche forestière avec le Pôle National des Ressources Génétiques Forestières de Guémené-Penfao
- Le tourisme dans le cadre du développement du potentiel du Canal de Nantes à Brest constituant une dorsale de coopération et dans le cadre de la « Destination touristique Bretagne Loire Océan »

Avis favorable à l'unanimité

Le Président,
Dominique JULAUD

SYNDICAT MIXTE DU SCOT PAYS DE REDON ET VILAINE

Réseau de transport d'électricité

N° d'enregistrement : NM-2016-07-1080
Date d'enregistrement : 20/07/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 2
Copies :

Nantes Métropole
Direction Logistique
11 JUIL. 2016
Arrivée Secteur Courrier

REF. DOSSIER TER-ART-2016-44109-CAS-102372-D4T3Q4

INTERLOCUTEUR Sandrine ESTARELLAS
TÉLÉPHONE 02.40.67.39.02
MAIL Rte-cdi-nts-scet@rte-france.com

OBJET PA - SCoT - METROPOLE NANTES

A NANTES, le 07 JUIL. 2016

BORDEREAU D'ENVOI

Nous vous transmettons, ci-joint le(s) document(s) suivant(s) :

Copie du courrier de réponse de RTE aux services de l'Etat.

Le Service Concertation Environnement Tiers

Destinataire

CU Nantes Métropole

2 cours du Champ de Mars

44923 NANTES

Centre Développement Ingénierie Nantes
75 boulevard Gabriel Lauriol BP 42622
44326 NANTES CEDEX 3
TEL : 02.40.67.39.02
FAX :

RTE Réseau de transport d'électricité
société anonyme à directoire et conseil de surveillance
au capital de 2 132 285 690 euros
R.C.S.Nanterre 444 619 258
www.rte-france.com

Rte
Réseau de transport d'électricité

VOS REF.
NOS REF. LE-DI-CDI-NTS-SCET-16-URBANISME
REF. DOSSIER TER-ART-2016-44109-CAS-102372-D4T3Q4
INTERLOCUTEUR Sandrine ESTARELLAS
TÉLÉPHONE 02.40.67.39.02
MAIL Rte-cdi-nts-scet@rte-france.com
FAX
OBJET PA - SCoT – METROPOLE NANTES SAINT-NAZAIRE

DDTM LOIRE ATLANTIQUE
Service Aménagement Durable
6 Quai Ceineray
BP 33515
44035 NANTES Cedex 01

À l'attention de M. Matthieu RIOU

NANTES, le 07 JUIL. 2016

Monsieur le Préfet,

Nous faisons suite à l'avis du 09 juin 2016, par lequel nous vous transmettons nos remarques relatives au Projet d'arrêt du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) révisé de la métropole Nantes Saint-Nazaire.

Dans le cadre du projet de raccordement de la production éolienne offshore de la zone de Saint-Nazaire, nous vous informons que RTE bénéficie de l'arrêté du 10 juin 2016 portant déclaration d'utilité publique d'un ouvrage de transport électrique.

Il s'agit de la construction de la double liaison souterraine 225kV BANC GUERANDE – PRINQUIAU et la double liaison souterraine 225kV entre le poste de PRINQUIAU et les lignes existantes CORDEMAIS-POTEAU ROUGE et CORDEMAIS PONTCHÂTEAU 2.

Nous vous joignons la copie.

Restant à votre disposition pour vous fournir tout renseignement complémentaire que vous pourriez désirer, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de notre considération distinguée.

La Responsable Environnement Tiers

Sandrine WILLER

PJ : Arrêté du 10 juin 2016 de DUP d'un ouvrage de transport d'électricité.

Centre Développement Ingénierie Nantes
75 boulevard Gabriel Lauriol BP 42622
44326 NANTES CEDEX 3
TEL : 02.40.67.39.02

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en charge des relations internationales sur le climat

Arrêté du 10 juin 2016

Portant déclaration d'utilité publique d'un ouvrage de transport d'électricité

NOR : [ ]

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Vu le code de l'énergie, notamment ses articles L323-3 et suivants, R323-1 et suivants ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L122-1 à L122-3, L123-1 à L123-19, R122-1 à R122-15 et R123-1 à R123-24 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L153-54 et suivants, et R153-13 et 14, R153-20 et suivants ;

Vu le code rural et de la pêche maritime, notamment son article L112-3 ;

Vu les documents d'urbanisme des communes de Donges, Montoir-de-Bretagne, Prinquiau, Saint-Nazaire et Trignac dans le département de la Loire-Atlantique ;

Vu la demande présentée par RTE, Réseau de Transport d'Electricité, en date du 14 novembre 2014 en vue de la déclaration d'utilité publique des travaux de création d'une liaison électrique à deux circuits à 225 000 volts sous-marine et souterraine entre le poste de livraison de la société du Parc du Banc de Guérande et le poste RTE de Prinquiau, et des travaux de création de deux lignes souterraines à 225 000 volts entre le poste de Prinquiau et les lignes aériennes à 225 000 volts Cordemais-Poteau Rouge et Cordemais-Pontchâteau 2, sur le territoire des communes de Donges, Montoir-de-Bretagne, Prinquiau, Saint-Nazaire et Trignac, dans le département de la Loire-Atlantique, portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Donges, Montoir-de-Bretagne, Prinquiau, Saint-Nazaire et Trignac, ;

Vu la consultation des maires et des services intéressés en date du 23 janvier 2015, les avis formulés à cette occasion et les réponses du maître d'ouvrage ;

Vu la décision en date du 5 février 2015 du Vice-Président du tribunal administratif de Nantes désignant la commission d'enquête ;

Vu l'avis du CGEDD-Autorité environnementale en date du 6 mai 2015 ;

Vu le procès-verbal de la réunion tenue le 21 mai 2015 en application de l'article L153-54 du code de l'urbanisme portant sur l'examen conjoint de la mise en compatibilité des

documents d'urbanisme des communes de Donges, Montoir-de-Bretagne, Prinquiau, Saint-Nazaire et Trignac dans le département de la Loire-Atlantique ;

Vu l'arrêté interpréfectoral des Préfets de la Loire-Atlantique, de la Vendée et du Morbihan en date du 10 juillet 2015, prescrivant l'ouverture, du 10 août au 25 septembre 2015 inclus, d'une enquête publique unique portant notamment sur : l'utilité publique en vue de l'établissement de servitudes des travaux de la liaison électrique souterraine et sous-marine à double circuit à 225 000 volts de la société du Parc du Banc de Guérande au poste RTE de Prinquiau ; sur l'utilité publique en vue de l'établissement de servitudes des travaux de création de deux liaisons souterraines à deux circuits à 225 000 volts entre le poste de Prinquiau et les lignes existantes Cordemais-Poteau Rouge et Cordemais-Pontchâteau 2 ; la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Donges, Montoir-de-Bretagne, Prinquiau, Saint-Nazaire et Trignac dans le département de la Loire-Atlantique ;

Vu les réponses du maître d'ouvrage en date du 9 novembre 2015 ;

Vu le dossier d'enquête publique, le rapport de la commission d'enquête ainsi que ses conclusions en date du 15 décembre 2015 ;

Vu les avis de la Chambre d'agriculture de la Loire-Atlantique en date du 19 mars 2015 ;

Vu l'avis du Centre régional de la propriété forestière de la région Pays-de-la-Loire en date du 9 avril 2015 ;

Vu les courriers du Préfet du département de la Loire Atlantique en dates des 5 janvier et 1er février 2016 au conseil municipal de la commune de Prinquiau, et au conseil communautaire de la Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire, sur la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès verbal de la réunion d'examen conjoint ;

Vu l'avis donné par le conseil municipal de Prinquiau en date du 27 janvier 2016 sur les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint et le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ;

Vu le rapport de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Pays-de-la-Loire en date du 7 avril 2016 ;

Vu l'avis du Préfet de la Loire-Atlantique en date du 8 avril 2016 ;

Arrête :

Article 1er

Sont déclarés d'utilité publique, en vue de l'institution de servitudes, les travaux de création d'une liaison électrique à deux circuits à 225 000 volts sous-marine et souterraine entre le poste de livraison de la société du Parc du Banc de Guérande et le poste RTE de Prinquiau, ainsi que les travaux de création de deux liaisons souterraines à deux circuits à 225 000 volts entre le poste de Prinquiau et les lignes existantes Cordemais-Poteau Rouge et Cordemais-Pontchâteau 2, à effet de créer quatre liaisons aéro-souterraines à 225 000 volts Cordemais-Prinquiau 1, Cordemais-Prinquiau 2, Poteau Rouge-Prinquiau, et Pontchâteau-Prinquiau, sur le territoire des communes de Donges, Montoir-de-Bretagne, Prinquiau, Saint-Nazaire et Trignac, dans le département de la Loire-Atlantique.

Article 2

Le maître d'ouvrage mettra en œuvre les mesures d'évitement et de réduction des impacts du projet sur l'environnement annexées au présent arrêté.

Article 3

Le présent arrêté emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Donges, Montoir-de-Bretagne, Prinquiau, Saint-Nazaire et Trignac dans le département de la Loire-Atlantique, conformément aux dossiers soumis à l'enquête publique[1]. Il sera fait application des articles R153-20 et suivants du code de l'urbanisme pour l'exécution des mesures de publicité, d'information et de mise à jour.

Article 4

La directrice de l'énergie est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 10 juin 2016

Pour la Ministre et par délégation :
Le directeur adjoint de l'énergie

M. PAIN

[1] Ces documents peuvent être consultés à la préfecture du département de la Loire Atlantique, 6 Quai Ceineray, à Nantes, ainsi qu'à la mairie des communes concernées.

Annexe : Mesures destinées à éviter et réduire les impacts sur l'environnement et la santé

Mesures d'évitement

Elaboration du tracé de détail

Pour la liaison sous-marine :

- Le maître d'ouvrage évite les zones rocheuses de La Banche et de la Lambarde, les zones maritimes réglementées et les épaves. Le câble est ensouillé autant que possible.

Pour l'atterrage :

- le maître d'ouvrage évite, dans la limite des possibilités techniques, la dune blanche, la végétation des laisses de mer lorsqu'elle est en contact avec la dune blanche, les habitats intertidaux rocheux ;

- il positionne son ouvrage dans les secteurs peu sensibles ou anthropisés comme les chemins, parkings, hauts de plage…

- pour la protection des peuplements benthiques, les zones rocheuses sont évitées au maximum.

Pour la liaison souterraine :

- le tracé est positionné autant que possible sous les routes ou chemins existants, y compris pour les pistes d'accès.

- le tracé de détail utilise au maximum les trouées ou les milieux arbustifs afin d'éviter les haies ou les gros arbres. Lorsque ce n'est pas possible, l'emprise du chantier est réduite à 5 mètres par circuit pour limiter les déboisements.

Le tracé évite autant que possible les espèces patrimoniales à sensibilité forte, et les habitats du campagnol amphibie, les mares et pièces d'eau, en particulier les habitats de reproduction du crapaud calamite et des tritons crêtés et marbrés.

Pour la protection des reptiles, le tracé de détail évite la carrière de Prinquiau.

Le tracé évite une emprise directe sur les routes nationale 171 et départementale 100. Pour les autres axes, le chantier est balisé et des déviations sont mises en place.

Utilisation des engins de chantiers

Pour les travaux d'atterrage : les zones d'amenée, de repli et de stockage des engins sont positionnés dans des zones déjà anthropisées ; ces zones sont balisées et sécurisées.

En mer, une zone temporaire d'exclusion autour du chantier est instaurée pour éviter tout risque de collision avec les navires. Le maître d'ouvrage met en place une signalisation appropriée pour les usagers : avis préalables aux travaux, périmètre de sécurité, bateaux de surveillance, contact radio avec le CROSS et la préfecture maritime, etc.

Dans les zones humides, des plaques de roulage et des engins adaptés sont utilisés. Les zones de stockage et bases vie ne sont pas positionnées dans les zones humides.

Pour les travaux de construction de la liaison souterraine, le maître d'ouvrage prend toutes les précautions nécessaires pour éviter la percolation de polluants à travers le sol, notamment en aménageant des aires étanches éloignées des cours d'eau destinées au stockage et la manipulation

des hydrocarbures et autres produits toxiques, ainsi qu'au ravitaillement, aux réparations et aux opérations d'entretien des véhicules de chantier.

En aucun cas, des rejets directs (effluents, fluides, polluants, etc.), dans le milieu récepteur ne sont réalisés.

Périodes de travaux

- Les travaux d'atterrage sont réalisés hors période estivale, soit avant le 15 juin ou après le 15 septembre.

- si des travaux de débroussaillage et d'élagage pour l'atterrage s'avèrent nécessaires, ils sont réalisées entre septembre et février hors période de nidification de l'avifaune.

- Pour la liaison souterraine, les travaux préparatoires de débroussaillage, abattage d'arbres ou élagage sont réalisés en automne ou en hiver.

- Pour la protection des chiroptères, les travaux sont réalisés en période diurne (hors zone urbaine).

- Les travaux sur les prairies du sud de l'aéroport de St Nazaire-Montoir (site de nidification du pipit Farlouse) ont lieu en été ou en automne.

- Pour la protection des amphibiens, dans les secteurs sensibles où les fossés et dépressions inondables ne pourront pas être évités, (dont les prairies du sud de l'aéroport de St Nazaire-Montoir jusqu'au canal du Priory, les marais avant et après le canal de Taillées), les travaux sont réalisés en période d'étiage et en dehors de la période de reproduction , pour limiter la dégradation de leurs habitats.

- pour les cours d'eau concernés par un arrêté de délimitation des zones de Frayères à brochets, les travaux sont réalisés hors périodes de reproduction de l'espèce, et en période d'étiage.

- dans les zones humides les plus sensibles, les travaux sont réalisés en été ou en automne et en période d'étiage.

Balisage, clôture et gestion du site

Les secteurs sensibles et les stations d'espèces protégées (flore, sites de reproduction d'amphibiens, du campagnol amphibie) sont balisées et protégées.

L'ensemble du chantier sera interdit au public et balisé : mise en place de panneaux routiers, bandes réflectorisées de catadioptres, dispositifs de délimitation de zones, barriérage de sécurité ou balisage par bouées fixes, etc. en accord avec les services de la voirie notamment. La tranchée ouverte sera balisée sur toute sa longueur en domaine public.

Dans les secteurs de sensibilité des amphibiens, notamment le secteur de la Menée Lambourg, le sud de l'aérodrome jusqu'au canal de Priory, les marais de Sem et du Sud, des barrières ou grillages à maillage fin sont mises en place pour les empêcher de coloniser la zone de travaux.

Tous les matériaux sont stockés à des endroits du chantier bien délimités afin que les alentours du chantier soient nets de tout objet pouvant provoquer des accidents.

Pour la phase de chantier, le maître d'ouvrage impose aux prestataires une gestion maîtrisée des déchets.

Le maître d'ouvrage prend toute mesure utile afin d'éviter la prolifération des espèces invasives : les engins sont nettoyés avant leur première entrée sur le chantier ; les zones mises à nu sont réhabilitées pour favoriser une reprise rapide de la végétation locale ; pour les cours d'eau

traversés en souille, le maître d'ouvrage installe des géotextiles en aval, et exporte les végétaux extraits vers une filière appropriée.

Décapage et stockage des terres végétales et du sable

Les terres végétales seront décapées et stockées et remises en place à l'issue des travaux dans les règles de l'art : le maître d'ouvrage respecte l'ordre initial des horizons pédologiques, y compris lors des travaux à l'atterrage sur le milieu dunaire végétalisé ; les différentes couches extraites sont disposées sur support de type géotextile pour ne pas endommager le couvert végétal sous-jacent.

L'apport de terres extérieures est évité pour ne pas modifier les caractéristiques des sols. L'excédent de matériaux est exporté, sauf la terre végétale et le sable sur l'estran, qui pourra être régalé sur la plage de la Courance selon des modalités à convenir avec les services de la ville de Saint Nazaire.

Mesures de réduction

Franchissement des cours d'eau et protection des captages

Le maître d'ouvrage franchit en forage dirigé le Canal de la Belle Hautière (Coulvé), Le Brivet, le Canal du Priory, le Canal de la Taillée.

Afin de limiter les rejets de bentonite dans le réseau hydrographique, des bassins de décantation sont installés aux extrémités des forages pour collecter les excédents. La bentonite est stockée dans des bassins étanches ou des remorques, elle est évacuée en fin de chantier vers une filière adaptée.

Si le projet devait emprunter les berges des bassins de Guindreff, le maître d'ouvrage proposerait une protection adaptée, en coordination avec les services de la ville de Saint Nazaire.

Lorsqu'un ruisseau est mis à sec, le maître d'ouvrage met en place une pompe de relevage ou des drains provisoires pour assurer la continuité de l'écoulement lors des passages en souille avec batardeaux.

Lors des passages en souille, des filtres sont mis en place à l'aval pour limiter l'érosion, retenir les matières en suspension, et minimiser la turbidité.

Les batardeaux sont retirés de façon à limiter les impacts sur les milieux aquatiques.

Il n'y aura ni pompage, ni rejet dans les cours d'eau.

Travaux sur les parcelles agricoles

Lors des travaux sur les parcelles agricoles, le maître d'ouvrage respecte les précautions suivantes : maintien des prairies closes, arrêt momentané des travaux en cas d'intempéries exceptionnelles, mise en œuvre de dispositifs de maintien de l'écoulement des eaux, nettoyage du chantier à l'issue des travaux, et remise en état des installations endommagées.

Remise en état

Les entreprises de travaux remettent en état les installations qu'elles n'ont pu éviter d'endommager : réseaux de drainage ou d'irrigation, fossés, clôtures, haies, chemins, etc.

Après les travaux, les chaussées, accotements et fossés sont remis en état. Les talus éventuels sont reconstitués et un enherbement est réalisé pour assurer leur stabilité. Les zones remaniées

pendant les travaux sont rapidement revégétalisées avec l'accord des propriétaires et des exploitants pour permettre une recolonisation rapide du milieu naturel.

Pour les passages en souille des cours d'eau, après travaux, le lit du cours d'eau est reconstitué avec des matériaux extraits et stockés à proximité. Les berges sont restaurées et replantées, sauf lorsque le système racinaire de la ripisylve est trop important.

Dans les secteurs sensibles, en particulier les prairies subhalophiles, le maître d'ouvrage procède au réensemencement et à la replantation des espèces inféodées au milieu correspondant (récupérées sur place).

Milieux arbustifs et boisés

Dans les sections où la tranchée est implantée le long d'une haie existante, les travaux sont réalisés à distance suffisante des arbres riverains, à 3 mètres minimum et 5 mètres si possible.

Les branches accidentellement cassées ou les racines maîtresses endommagées par les engins de chantier sont recoupées dans les règles de l'art.

Si de gros arbres doivent être détruits, le maître d'ouvrage fait effectuer une visite par un spécialiste des chiroptères afin de s'assurer de l'absence de cavités. Si l'abattage d'un tel arbre était néanmoins nécessaire, l'abattage a lieu sous son contrôle, hors période de mise bas ou d'hivernage, avec obstruction préalable de la cavité en l'absence des occupants et dépose en douceur pour préserver la cavité.

Les haies et boisements impactés sont replantés avec des essences locales et adaptées à la présence de la liaison souterraine.

Pays de Retz

Machecoul, le 08 JUIL. 2016

N° d'enregistrement : NM-2016-07-0793
Date d'enregistrement : 13/07/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 1
Copies :

Nantes Métropole
Direction Logistique
13 JUIL. 2016
Arrivée Secteur Courrier

Madame la Présidente
Pôle Métropolitain Nantes – Saint-Nazaire
2 Cours du Champ de Mars – BP 44923
Nantes Cedex 9

A. Thuillier 02.44.06.80.10
07.86.71.23.66

Madame la Présidente,

J'ai l'honneur de vous adresser la délibération prise lors du comité syndical du 14 juin dernier, relative à l'avis du PETR du Pays de Retz sur le projet de SCoT arrêté de la Métropole Nantes – Saint-Nazaire.

Comme nous l'évoquions lors de notre récente rencontre, eu égard à la nécessité d'un dialogue accru entre nos deux pôles, et à la problématique du franchissement multimodal de l'estuaire de la Loire, le comité a émis un avis défavorable sur le projet de SCoT Métropolitain.

Les échanges que nous avons eus, et l'opportunité prochaine de travailler ensemble sur certaines actions concrètes liées au tourisme, à la mobilité... sont certainement de nature à renforcer les liens entre nos territoires respectifs. Ainsi un groupe de travail pourrait être mis en place dès cet automne, avec l'accompagnement de l'AURAN, afin de dégager à court terme des projets de coopération entre la Métropole Nantes – Saint-Nazaire et le Pays de Retz.

Dans cette attente,

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président,
Yannick HAURY

Nantes Métropole
Direction Logistique
13 JUIL. 2016
Arrivée Secteur Courrier

PETR du Pays de Retz
44270 MACHECOUL

SYNDICAT MIXTE DU SCoT DU PAYS DE RETZ
Adresse de correspondance : 1, Place de l'Hôtel de Ville
44250 SAINT-BREVIN-LES-PINS
Tél : 02.44.06.80.10
courriel : contact@petr-paysderetz.fr

POLE D'EQUILIBRE TERRITORIAL ET RURAL DU PAYS DE RETZ

DELIBERATION

Séance du 14 juin 2016

Date de la convocation du comité syndical : 2 juin 2016
Nombre de membres en exercice : 61
Nombre de membres présents : 32
Nombre de votants : 33

L'an deux mil seize, le quatorze juin à quatorze heures, les membres du Comité du Syndicat Mixte du PETR du Pays de Retz se sont rassemblés à la maison de l'intercommunalité de Machecoul, sous la présidence de Monsieur Yannick HAURY, Président.

Etaient présents : Mmes Pascale BRIAND, Irène GEOFFROY, Christine VAN GOETHEM, MM. Edgard BARBE, Jean-Michel BRARD, Claude CAUDAL, Hubert GUILBAUD, Joseph LAIGRE, *de la Communauté de Communes de Pornic*; Mmes Marie-Line BOUSSEAU, Sylvie GAUTREAU, Noëlle MELLERIN, MM. Jean-Pierre GOURNAY, Joseph GUILLOUX, Yannick HAURY, Sylvain SCHERER, *de la Communauté de Communes Sud-Estuaire*, Mme Joëlle THABARD, MM. Jean CHARRIER, Jean-Bernard FERRER, *de la Communauté de Communes de la Région de Machecoul*, MM. Bernard MORILLEAU, Bernard PINEAU, Jean-Paul ROULLIT, *de la Communauté de Communes Cœur Pays de Retz*, Mme Annick CARTAUD, MM. Jean-Claude BRISSON, Claude NAUD, *de la Communauté de Communes Loire-Atlantique Méridionale*, Mme Karine PAVIZA, MM. Frédéric BENOIT, Johann BOBLIN, Bernard COUDRIAU, Serge HEGRON, Sylvain JALLOT, Jean-Yves MARNIER, Patrick MORICEAU, *de la communauté de communes de Grand-Lieu*.

Etaient excusés : Mme Claire HUGUES (*pouvoir donné à Mme Van Goethem*), MM. Michel BAHUAUD, Pierre MARTIN, Thierry DUPOUE, Patrick PRIN, *de la Communauté de Communes de Pornic*, Mmes Pascale DAMOURETTE, Marie-Anna LODE, MM. Claude LORMEAU, Bertrand TRICHET, *de la Communauté de Communes Sud-Estuaire*, Mmes Maryline BRENELIERE, Béatrice de GRANDMAISON, MM. Jean-Paul CHARRIAU, Christophe CHAULOUX, Jean GILET, Laurent PIRAUD, *de la Communauté de Communes de la Région de Machecoul*; Mme Françoise RELANDEAU, MM. Christophe BOCQUET, Jean-Gérard FAVREAU, Gaëtan LEAUTE, Georges LECLEVE, Jean-Pierre LUCAS, Luc NORMAND, *de la Communauté de Communes Cœur Pays de Retz*, MM. Marcel BARTEAU, André FORGET, Denis LEDUC, Bruno MATOUT, Michel PENNETIER, *de la Communauté de Communes Loire-Atlantique Méridionale*, MM. Michel AURAY, Stéphan BEAUGE, Yannick FETIVEAU, Christophe LEGLAND, Arnaud PERIN, Olivier RECOQUILLE, *de la communauté de communes de Grand-Lieu*.

OBJET : AVIS DU SYNDICAT MIXTE DU PETR DU PAYS DE RETZ SUR LE PROJET DE SCOT ARRETE DE LA METROPOLE NANTES – SAINT-NAZAIRE

Vu l'article L. 122-8 du Code de l'Urbanisme,

Vu l'ensemble du dossier reçu le 2 mai 2016 au siège du Syndicat Mixte du PETR du Pays de Retz,

Entendu l'exposé de Monsieur le Vice-Président en charge de l'urbanisme et de l'habitat,

Sur proposition de la commission Urbanisme et Habitat,

Après en avoir délibéré,

Le Comité Syndical,

➢ **EMET** les observations suivantes :

Au regard des orientations du SCoT Métropolitain, et des enjeux que nos deux territoires partagent, il importe que des échanges entre le Pôle Métropolitain et le PETR du Pays de Retz soient formalisés et aboutissent sur les thématiques suivantes :

- Mobilité
  - Le SCoT évoque le nécessaire développement des parkings-relais ; le PETR du Pays de Retz est intéressé pour contribuer à la réflexion avec le Pôle Métropolitain sur la localisation des futurs parkings-relais, dans l'hypothèse où ceux-ci seraient positionnés hors Métropole pour faciliter la fluidité de sa desserte.
  - Le PETR a noté avec intérêt l'élaboration de schémas directeurs modes doux et covoiturage à l'échelle du Pôle Métropolitain. Une réflexion est engagée sur les modes doux à l'échelle du Pays de Retz, l'interface de nos deux territoires pourrait utilement faire l'objet de discussions croisées.
  - Au sujet des liaisons en transport collectif depuis le péri-urbain, le SCoT Métropolitain n'évoque pas la ligne à haut niveau de service n°12, qui dessert l'est du Pays de Retz et est essentiel pour garantir la mobilité de nos habitants vers la métropole nantaise.
  - Enfin s'agissant du développement du transport fluvial, inscrit dans le SCoT Métropolitain, le PETR du Pays de Retz s'estime légitime pour co-porter cette réflexion.

- Développement économique
  - Le PETR souscrit au souhait affiché par le Pôle Métropolitain d'un développement des coopérations économiques avec les territoires voisins. A cet égard, le plan d'actions de l'étude de stratégie économique menée par le PETR pourrait utilement être évoqué avec le Pôle Métropolitain, pour mieux cerner les opportunités de coopérations économiques inter-pôles.

Plus globalement, au regard des enjeux d'aménagement du territoire que sous-tendent certains projets majeurs pour notre territoire, le comité syndical du PETR souhaite afficher sa déception de ne pas voir considérés les territoires voisins du Pôle Métropolitain :

- Ainsi le SCoT du Pays de Retz demande la réalisation d'un nouveau franchissement multimodal de l'estuaire de la Loire. Cet axe majeur doit en effet à la fois fournir un nouveau lien Nord-Sud entre les 2 rives de l'estuaire et conforter l'accès du territoire du Pays de Retz au Nord de la Loire, notamment à la métropole nantaise. Or le projet de SCoT Métropolitain évoque un franchissement « intra-périphérique », qui ne répond pas à ces enjeux.
- S'agissant du transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique, inscrit dans le SCoT Métropolitain, et compte-tenu des impacts qu'un tel déplacement aurait sur le Pays de Retz, il est essentiel que le PETR soit associé aux réflexions liées au devenir des espaces concernés.
- Enfin le SCoT Métropolitain positionne l'estuaire comme « laboratoire de la transition énergétique et écologique ». Le PETR du Pays de Retz s'inscrit totalement dans cet objectif, puisque en tant que Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte reconnu par l'Etat, et signataire d'un contrat d'objectifs avec l'ADEME, il souhaite mener une politique climat-énergie ambitieuse. C'est pourquoi, sur ce sujet également, un dialogue doit être ouvert entre nos deux Pôles.

➢ En conséquence de quoi, **EMET un avis défavorable** sur le projet de SCoT arrêté de la Métropole Nantes – Saint-Nazaire, dans l'attente de l'ouverture du dialogue sur ces différents points ;

➢ **AUTORISE** Monsieur le Président à signer toute pièce relative à ce dossier.

Publication effectuée le : 04 JUIL. 2016

Le Président,
Yannick HAURY

REÇU EN PREFECTURE
NANTES, LE
28 JUIN 2016

PETR du Pays de Retz
44270 MACHECOUL

Parc naturel régional de Brière

Une autre vie s'invente ici

N° d'enregistrement : NM-2016-07-0396
Date d'enregistrement : 07/07/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 1
Copies : DCE DEER

Nantes Métropole
Direction Logistique
07 JUIL. 2016
Arrivée Secteur Courrier

LE PRESIDENT

Madame Johanna ROLLAND

Présidente du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire

2, cours du champ de Mars

44923 Nantes cedex 9

Objet : avis projet arrêté SCOT Nantes Saint-Nazaire

N/réf. : 16/06 n°46 VB

Saint-Joachim, le 11 JUIL. 2016

Madame La Présidente,

Vous nous avez notifié le 2 mai 2016, le projet arrêté du SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire et nous vous en remercions.

Depuis la Loi ALUR, les SCOT jouent un rôle intégrateur très fort notamment vis-à-vis de la Charte qui s'impose indirectement aux PLU(i). La transposition de la Charte dans les SCOT doit garantir sa déclinaison dans les PLU(i).

C'est pourquoi, le syndicat mixte du Parc a transmis et présenté à votre équipe en janvier 2016, un document d'aide à la transposition des mesures pertinentes de la Charte approuvée par décret le 21 août 2014.

Le projet de SCOT traite l'ensemble des dispositions de la Charte qui portent sur la maîtrise des modes d'urbanisation, la préservation et la valorisation des atouts paysagers et patrimoniaux du territoire, la gestion et la préservation de la biodiversité, la gestion de l'eau et la préservation des zones humides, la gestion des mobilités, les enjeux d'adaptation aux changement climatique et la gestion des risques.

Au vu des mesures phares de la Charte, nous émettons un **avis favorable avec réserve** au projet de SCOT arrêté de la métropole Nantes Saint-Nazaire. Nous demandons que soient apportées des modifications pour garantir sa compatibilité avec la Charte sur le point suivant:

- Nous demandons que le principe de dérogation des règles de constructibilité inscrit dans le projet de SCOT arrêté (notamment pour les hameaux et villages) soit exclu du territoire du Parc car il contrevient aux dispositions de la Charte en matière d'urbanisme qui fixent une constructibilité limitée dans les villages et une constructibilité ponctuelle dans les hameaux.

Pour l'atteinte des objectifs stratégiques de la Charte, nous demandons en outre que le DOO fixe des objectifs différenciés d'optimisation du développement urbain pour tenir compte des spécificités locales de chacun des territoires. Nous demandons que cet objectif adressé aux PLU(i) soit complété pour le territoire du Parc en affirmant un développement urbain à privilégier en périphérie du Parc, une production de logements principalement au niveau des bourgs et une limitation de la construction hors bourg (densification dans les villages et constructibilité ponctuelle dans les hameaux).

Au-delà de ces demandes de modifications, plusieurs orientations et objectifs du SCOT mériteraient d'être précisés vis-à-vis de la Charte, pour lever toutes ambiguïtés et s'assurer de sa bonne déclinaison dans les PLU(i) et projets :

- L'objectif de pérennité des espaces agricoles ne s'adressent pas directement aux PLU(i) et il n'est pas précisé explicitement que la surface de 80 000 ha d'espaces agricoles à pérenniser correspond aux terres hautes. Cet objectif du SCOT mériterait d'être précisé en ce sens.
- Le principe de compensation est largement évoqué dans l'orientation relative à la biodiversité. Or, afin de s'assurer que les impacts environnementaux des projets soient les plus minimes possibles, le DOO doit rappeler en introduction de cette orientation, les principes d'évitement et de réduction des impacts sur l'environnement (doctrine ERC).
- L'objectif « préserver les zones humides » pose le principe d'une protection différenciée. L'énumération des différents cas ou principes de préservation ou de dérogation mériteraient d'être hiérarchisés pour une meilleure lisibilité de ce qui relève des PLU(i), des projets d'aménagement et des pratiques d'occupation et de gestion des sols.
- Dans l'objectif « protéger la ressource en eau et améliorer sa qualité », une disposition du DOO vise à établir des zones inconstructibles de part et d'autres des cours d'eau inventoriées sur les documents cartographiques du DOO. Afin de répondre pleinement à l'objectif, cette disposition pourrait être élargie aux abords des marais qui sont dans certains secteurs soumis à des pressions d'urbanisation et des variations de niveaux d'eau importantes.
- L'orientation relative à la stratégie énergétique encourage le développement des énergies renouvelables et la maîtrise de leur implantation notamment pour éviter les atteintes aux espaces agricoles. Pour le territoire du Parc, nous demandons que le DOO précise que les études d'implantation doivent démontrer qu'elles ne dégradent pas les paysages, s'intègrent dans le tissu bâti existant et respectent une cohérence architecturale.
- Dans cette même orientation, nous relevons positivement la volonté de développer et maîtriser la valorisation des déchets du bâtiment. Toutefois, nous demandons que cette disposition soit complétée en rappelant que les projets de valorisation et de stockage des déchets inertes des bâtiments doivent respecter les normes environnementales et s'intégrer dans les paysages. Il nous semble aussi important que le DOO définisse des critères d'identification des sites de stockage.

Quelques compléments dans les documents graphiques permettraient d'améliorer la qualité du projet au regard de la Charte du Parc naturel régional de Brière :

- Sur la carte p.0 du volume 3 du document cartographique, nous constatons l'affichage de plusieurs secteurs de conflits ponctuels liés à des infrastructures routières. De la même manière, les grandes continuités aquatiques à restaurer seraient à afficher. En effet, la restauration de la Trame Bleue se traduit également à travers la perméabilité des cours d'eau classés grands migrateurs et particulièrement des ouvrages hydrauliques.
- Sur la carte p.4 du volume 1 du document cartographique, nous soulignons la transposition des projets paysagers du Parc. Pour compléter les caractéristiques paysagères de l'entité des marais notamment de Brière, nous vous proposons de faire figurer les îles de Brière qui sont une particularité forte de votre territoire. Sur cette carte, les îles et villages de chaumières pourraient être représentées au même titre que les autres composantes de l'armature paysagère du projet d'éco-métropole.

Restant à votre disposition pour tous compléments sur ces demandes et remarques, veuillez agréer, Madame la Présidente, mes sincères salutations.

Le Président du Syndicat mixte du Parc naturel régional de Brière,

Noël Racine

Parc naturel régional de Brière
Centre administratif
Ile de Fédrun
214, rue du Chef de l'Ile
44720 Saint-Joachim
Tél : 02.40.91.68.68
Fax : 02.40.91.60.58
e.mail : info@parc-naturel-briere.fr

Pascal NOEL-RACINE

Copie adressée à :

- Autorité Environnementale CGEDD
- DREAL des Pays de la Loire
- DDTM de Loire Atlantique

La Baule, le 29 JUIN 2016

Madame la Présidente du Pôle métropolitain Nantes-St Nazaire

Johanna ROLLAND

2 cours du Champ de Mars

44 923 NANTES Cedex 9

N° d'enregistrement : NM-2016-07-0047
Date d'enregistrement : 01/07/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 1
Copies :

N/ Réf : AMM S2016-005

Affaire suivie par Anne-Marie MENAGE Direction de l'Aménagement Communautaire et de la planification

Objet : Délibération du Conseil Communautaire : Avis de Cap Atlantique sur le projet de SCOT du Pôle métropolitain Nantes St Nazaire arrêté le 9 mars 2016 par le comité syndical.

Lettre recommandée : 1A 129 215 0538 0

Madame la Présidente,

J'ai le plaisir de vous notifier la délibération du Conseil Communautaire du 16 juin 2016 relatif à l'« Avis de Cap Atlantique sur le projet de SCOT Métropolitain Nantes –St Nazaire ».

Veuillez recevoir, Madame la Présidente, mes salutations distinguées.

Jean-Claude BAUDRAIS

Communauté d'agglomération de la Presqu'île de Guérande Atlantique CAP ATLANTIQUE

Vice-Président de CAP Atlantique
Délégué à l'Aménagement de l'Espace communautaire et Transport

Nantes Métropole
Direction Logistique
01 JUIL. 2016
Arrivée Secteur Courrier

Assérac
Batz-sur-Mer
Camoël
Férel
Guérande
Herbignac
La Baule-Escoublac
La Turballe
Le Croisic
Le Pouliguen
Mesquer
Pénestin
Piriac-sur-Mer
Saint-Lyphard
Saint-Molf

Communauté d'Agglomération de la Presqu'île de Guérande-Atlantique
3 avenue des Noëlles • BP 64 • 44503 LA BAULE CEDEX • Tél. 02 51 75 06 80 • Fax 02 51 75 06 89
E.mail : accueil@cap-atlantique.fr • www.cap-atlantique.fr

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieu
044-244400610-20160616-16070CC-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 28/06/2016
Publication : 28/06/2016

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 16 JUIN 2016

16.070 CC – SCOT DE LA METROPOLE NANTES – SAINT-NAZAIRE – BILAN DE LA CONCERTATION ET ARRET – AVIS DE CAP ATLANTIQUE EPCI SCOT

SERVICE DES ASSEMBLEES

Assérac
Batz-sur-Mer
Camoël
Férel
Guérande
Herbignac
La Baule-Escoublac
La Turballe
Le Croisic
Le Pouliguen
Mesquer
Pénestin
Piriac-sur-Mer
Saint-Lyphard
Saint-Molf

L'AN DEUX MILLE SEIZE, le seize juin, à 18 h 00 les Membres du Conseil Communautaire convoqués se sont réunis à la Mairie de La Baule, Salle du Conseil Municipal, sous la présidence de M. Yves METAIREAU, Maire de La Baule, Président de Cap Atlantique.

Marie-Claude MALIGNE est désignée Secrétaire de Séance.

CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES PRESENTS :

Yves METAIREAU, Maire de La Baule, Président
Stéphanie PHAN THANH, Maire de Guérande, Vice-Présidente
Yves LAINÉ, Maire du Pouliguen, Vice-Président
Chantal BRIERE, Maire de Saint-Lyphard, Vice-Présidente
Françoise FONMARTY, Maire de Férel, Vice-Présidente
Jean-Claude BAUDRAIS, Maire de Pénestin, Vice-Président
Hubert DELORME, Maire de Saint-Molf, Membre du Bureau
Jean-Pierre BERNARD, Maire de Mesquer, Membre du Bureau
Bernard LE GUEN, Maire de Camoël, Membre du Bureau
Françoise HAUDEBOURG, Maire-Adjointe de La Baule, Membre du Bureau
Marie-Claude MALIGNE, Maire-Adjointe de La Baule
Philippe GERVOT, Maire-Adjoint de La Baule
Claudine SAMSON, Maire-Adjointe de La Baule
Roger PARENT, Conseiller Municipal de La Baule, Membre du Bureau
Soraya PÉNOT, Conseillère Municipale de La Baule
Gérard DENOYELLE, Conseiller Municipal de La Baule
Marie-Annick DURAND, Maire-Adjointe de Guérande, Membre du Bureau
Luc PORTET, Maire-Adjoint de Guérande
Laurent BOULO, Conseiller Municipal de Guérande
Laurence GEFFRAY, Conseillère Municipale de Guérande
Hélène CHALLIER, Conseillère Municipale de Guérande
Frédéric MICHÉ, Conseiller Municipal de Guérande
Joël MARCHAND, Maire-Adjoint d'Herbignac, Membre du Bureau
Pierre-Luc PHILIPPE, Conseiller Municipal d'Herbignac
Martine ELAIN, Maire-Adjointe de La Turballe
Daniel MORICEAU, Maire-Adjoint de Saint-Lyphard
Claude BODET, Conseiller Municipal de Saint-Lyphard

Gérard LE CAM, Maire-Adjoint du Croisic
Françoise THOBIE, Conseillère Municipale du Croisic
Jean-Claude FOURNIER, Conseiller Municipal de Batz-sur-Mer
Alain KIEFFER, Conseiller Municipal de Férel
Katherine REGNAULT, Maire-Adjointe de Pénestin
Corinne FLOHIC, Conseillère Municipale de Saint-Molf
Chantal LEYE, Maire-Adjointe de Mesquer
Michèle DEPREUX, Maire-Adjointe de Camoël

CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES ABSENTS EXCUSES

Pascal NOEL-RACINE, Maire d'Herbignac, Vice-Président, *ayant donné pouvoir à Joël MARCHAND*
Jean-Pierre BRANCHEREAU, Maire de La Turballe, Vice-Président, *ayant donné pouvoir à Martine ELAIN*
Michèle QUELLARD, Maire du Croisic, Vice-Présidente, *ayant donné pouvoir à Gérard LE CAM*
Adeline L'HONEN, Maire de Batz-sur-Mer, Vice-Présidente, *ayant donné pouvoir à Jean-Claude FOURNIER*
Paul CHAINAIS, Maire de Piriac-sur-Mer, Membre du Bureau
Guy LE GAL, Maire d'Assérac, Membre du Bureau, *ayant donné pouvoir à Marie-Annick DURAND*
Pierre SASTRE, Maire-Adjoint de La Baule, *ayant donné pouvoir à Françoise HAUDEBOURG*
Marie-Yvonne HALPERN, Conseillère Municipale de La Baule
Thierry DE LORGERIL, Maire-Adjoint de Guérande, Membre du Bureau, *ayant donné pouvoir à Soraya PÉNOT*
Catherine LACROIX, Maire-Adjointe de Guérande, *ayant donné pouvoir à Stéphanie PHAN THANH*
Patricia COUGOULIC, Conseillère Municipale d'Herbignac
Dominique BRETAUDEAU, Conseillère Municipale du Pouliguen, *ayant donné pouvoir à Yves LAINÉ*
Christian CANONNE, Conseiller Municipal du Pouliguen
Joseph-Marie BERTON, Conseiller Municipal de La Turballe, *ayant donné pouvoir à Hélène CHALLIER*
Marine TIMBO-CORNET, Conseillère Municipale de Piriac-sur-Mer
Sylvie PIBRE, Maire-Adjointe d'Assérac

ASSISTAIENT EGALEMENT A LA REUNION

Philippe ALLAIN, Directeur Général de Cap Atlantique
Maya PFEFER, Directrice Administration Générale et Juridique de Cap Atlantique
Stéphanie BOYER-LECHAT, Directrice du Service Communication de Cap Atlantique
Olivier LE BAUBE, Président du Conseil de Développement de Cap Atlantique

La presse

16.070 CC - SCOT DE LA METROPOLE NANTES – SAINT-NAZAIRE – BILAN DE LA CONCERTATION ET ARRET – AVIS DE CAP ATLANTIQUE EPCI SCOT

Conformément à l'article L.143-20 du Code de l'Urbanisme, la délibération 2016-01 : « Bilan de la concertation et arrêt du SCOT de la métropole Nantes - Saint-Nazaire » et le projet de SCOT votés par le Comité Syndical du 9 mars 2016 ont été notifiés à Cap Atlantique le 2 mai 2016. La Communauté d'agglomération Cap Atlantique en sa qualité d'EPCI SCOT dispose en application dudit Code d'un délai maximum de trois mois (2 août 2016) pour transmettre son avis. En son absence, l'avis sera réputé favorable.

Par délibération du 22 mars 2013, le comité du Pôle métropolitain Nantes - Saint-Nazaire a prescrit la révision du SCOT Nantes - Saint-Nazaire afin d'intégrer notamment les nouvelles dispositions des lois Grenelle et Alur.
Par ce nouveau document, le Pôle métropolitain Nantes - Saint-Nazaire réaffirme son engagement en faveur d'un développement durable et concerté du territoire. Fort de 10 années de dialogue, les EPCI du Pôle ont entendu construire au travers du SCOT, adopté en 2007, un projet de territoire aujourd'hui réactualisé, qui s'inscrit dans les suites des acquis au premier SCOT.

Par ce projet de SCOT 2, le Pôle métropolitain Nantes - Saint-Nazaire entend ainsi relever de nombreux défis pour poursuivre la dynamique vertueuse d'un aménagement maîtrisé, respectueux et recherchant de nécessaires équilibres entre espaces bâtis et naturels, la préservation de la biodiversité et l'engagement dans la transition énergétique, l'accueil des activités pourvoyeuses d'emplois et le souci du bien être au quotidien des habitants dans leur cadre de vie.

Le projet SCOT Métropolitain arrêté

Le SCOT de la métropole entend ainsi affirmer son destin autour de cinq grands défis à relancer face aux problématiques qui émergent : réchauffement climatique, montée des eaux, révolution numérique, crise financière, mode de vie collaboratif, renouvellement des pratiques (covoiturage, télétravail....). Autant d'opportunités de s'interroger sur les modèles urbains existants pour proposer un aménagement du territoire plus sobre et efficient et engager le territoire dans une nécessaire transition écologique.

- **Le défi de l'accueil :** Nantes - Saint-Nazaire entend ainsi continuer à accueillir de nouveaux habitants et réussir à retourner la tendance actuelle à la diminution de son poids démographique dans le département. Son objectif : trouver les bons équilibres en accueillant de 920 000 habitants à 950 000 habitants à l'horizon 2030. Tenir cette ambition nécessite d'augmenter la production de logement pour parvenir à une fourchette de 7200 à 7900 logements par an. Chaque intercommunalité participera dans cette perspective à l'accueil de la population et à une offre de logement diversifiée dans une logique de complémentarité entre territoires urbains, périurbains et ruraux.

- **Le défi de l'emploi :** Alors que l'économie locale continue à créer des emplois malgré la crise économique et financière, le territoire entend garantir les conditions d'un dynamisme économique pérennisé et rapprocher les actifs des emplois. Affirmer la vocation des sites industriels, logistiques et portuaires afin de favoriser le développement des activités industrielles comme les énergies marines renouvelables ou l'usine du futur, réserver le foncier nécessaire à leur déploiement, favoriser l'émergence des filières d'avenir comme les industries culturelles et créatives, soutenir l'enseignement supérieur et la recherche, sont des objectifs majeurs que la métropole entend garantir pour que chacun puisse trouver un emploi sur le territoire. La révolution numérique fait également partie des nouvelles donnes du territoire à prendre en compte, en veillant à un équilibre en matière d'aménagement numérique du territoire, qu'il soit piloté par des acteurs publics ou déployé par les opérateurs.

- **Le défi de la transition énergétique et écologique**

Pour répondre à l'objectif de diminution des gaz à effet de serre, les intercommunalités sont invités à prioriser les politiques publiques visant à améliorer l'efficacité énergétique, accroître la rénovation thermique des logements anciens, développer les énergies renouvelables et les mobilités propres. Le dynamisme économique et démographique ne pouvant se faire au détriment de la biodiversité et des terres agricoles, Nantes - Saint-Nazaire entend être plus volontariste en matière de transition écologique, en préservant ses atouts naturels et agricoles, en plaçant l'eau au cœur de son projet. Cette cohérence entre développement et préservation des ressources rejoint l'alliance porteuse entre ville et nature, qui constitue la marque de fabrique de l'éco-métropole soutenue par Nantes - Saint-Nazaire. Freiner l'étalement urbain et réduire la consommation d'espace restent l'une des priorités du SCOT de la métropole. Elle passe en circonstance et ainsi par la priorisation du développement dans les centres villes, centres-bourgs, centres de quartiers et par le renforcement de l'armature urbaine.

- **Le défi des déplacements**

La mise en circulation du Tram-Train, le futur cadencement de l'offre ferroviaire, les cars à haut niveau de service, le développement du réseau structurant de transport collectif de Nantes Métropole (chronobus) et de Saint-Nazaire, Agglomération (Hélyce) sont autant de facteurs qui contribuent à améliorer les liaisons entre territoires et qui permettent de lutter contre les inégalités socio-spatiales. Etant donné son positionnement à l'extrême Ouest de l'Europe, l'accessibilité nationale et internationale de la métropole Nantes - Saint-Nazaire, ferroviaire et aériennes, reste une des priorités.

- **Le défi de la coopération**

Les réponses sont certes à l'échelle des territoires mais aussi dans le dialogue avec les territoires voisins parmi lesquels figure Cap Atlantique, et avec les métropoles et agglomérations de l'Ouest réunies notamment au sein du Pôle métropolitain Loire-Bretagne, Rennes en tête.

La métropole Nantes - Saint-Nazaire a fait le pari d'un développement équilibré et intégrateur, le dynamisme de la métropole nantaise nourrissant l'attractivité des collectivités voisines, parmi lesquelles Cap Atlantique, mais également réciproquement.

Face à ces défis, Cap Atlantique entend s'inscrire, au moment où elle a entrepris la révision de son propre Schéma de Cohérence Territoriale, dans cette stratégie gagnant-gagnant en valorisant les atouts complémentaires pour relever les nombreux challenges posés par la construction de la ville durable.

L'ambition européenne au service du développement.

Au-delà, la métropole Nantes - Saint-Nazaire a une responsabilité territoriale forte en matière de positionnement et entend à ce titre renforcer sa visibilité à l'échelle européenne, son attractivité, son accessibilité :

« L'horizon européen doit ainsi rester l'ambition. Le partage d'une trajectoire européenne commune est une condition essentielle de la pérennité et du renouvellement du dynamisme pour les années à venir. Dans la continuité du projet de territoire, cette ambition passe notamment par le renforcement des coopérations métropolitaines pour continuer à affirmer le rôle de la métropole Nantes - Saint-Nazaire dans le Grand-Ouest, la consolidation et le développement du potentiel industriel et des filières d'excellence, la progression déjà effective des fonctions métropolitaines. L'ambition passe également par le développement des échanges entre la métropole Nantes - Saint-Nazaire et le monde pour consolider les capacités d'exportation des services de l'économie locale, (y compris celle de la presqu'île de Guérande) accroître l'ancrage sur la métropole des grands comptes déjà présents et en accueillir de nouveaux puisque les implantations d'entreprises étrangères sont encore faibles et développer le tourisme d'affaire, urbain et littoral. Cela passe dans le cadre du SCOT métropole par une attention accrue à l'organisation des portes de la métropole (ports, aéroports, gares,...) pour améliorer son accessibilité internationale. »

Enfin l'ambition passe par une nécessaire exemplarité que partage Cap Atlantique dans un certain nombre de domaines, mobilités durables, optimisation de la consommation d'espaces, transition énergétique et écologique ville numérique.

Monsieur le Président souligne enfin la prise en compte par le SCOT des enjeux issus de la concertation et que Cap Atlantique en sa qualité d'acteur de cette concertation partage dans sa majorité.

En particulier :

Habitat et vie sociale :

- assurer la diversité des nouveaux logements : localiser les nouveaux logements à proximité des centralités et des secteurs bien desservis en transports collectifs
- encourager le dialogue entre les acteurs
- reconnaître la place de l'habitant comme acteur de la construction
- prioriser l'accueil de la population, des emplois et des services au sein de l'enveloppe urbaine

Economie et emploi :

- affirmer un positionnement économique ambitieux et en s'appuyant sur les filières d'innovation et de création (économie maritime, industries culturelles et créatives, numérique, technologies avancées de production...)
- conforter l'emploi en ville (renforcer et privilégier les centralités)
- améliorer les qualités fonctionnelles et paysagères des zones d'activités dans une perspective de performance économique (redynamisation des zones d'activités vieillissantes et connexion au numérique)
- renforcer les centralités et le rôle des pôles structurants

Transition écologique :

- dessiner une éco-métropole verte et bleue (préservation des continuités écologiques et des espaces naturels emblématiques, intégration de la nature en ville et politique paysagère en faveur de la qualité du cadre de vie)
- soutenir l'élaboration d'un projet agricole pour le territoire permettant la diversité des fonctions et des usages des espaces agricoles (agriculture respectueuse de l'environnement, promotion du local et des circuits-courts, et protection des espaces agricoles face à l'urbanisation)
- poursuivre et renforcer les actions en faveur de la transition énergétique
- limiter l'exposition des habitants aux risques, nuisances et pollutions et développer la culture du risque
- améliorer la gestion des déchets

Mobilités et modes de vie :

- renforcer l'accessibilité interrégionale, nationale et internationale de Nantes - Saint-Nazaire en définissant les conditions d'intégration des grandes infrastructures
- relier les territoires grâce à des transports collectifs performants pour réduire l'usage de la voiture (complémentarité entre le réseau, développement du ferroviaire, développement des autres usages de la voiture particulière, liaison en transports collectifs performants entre les pôles structurants)
- diminuer les distances de déplacement en intensifiant les centralités pour renforcer la proximité (développer la ville des courtes distances et inciter aux changements de comportements)
- accompagner les innovations et les changements à venir (nouvelles énergies, effets du numérique, réflexion sur les temps de la ville)

Enjeux transversaux :

- o développer une dynamique de projets et faire du territoire Nantes - Saint-Nazaire un territoire porteur d'un nouveau modèle urbain à vivre
- o renforcer les centralités à toutes les échelles afin de rechercher la proximité des équipements, des commerces, des emplois, des services et des transports collectifs, offrir des lieux de vie accessibles et de qualité, et favoriser la mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle

****

Monsieur le Président propose en corollaire de statuer sur le projet de SCOT de la métropole Nantes - Saint-Nazaire arrêté par le Comité Syndical du 9 mars 2016, au moment où Cap Atlantique élabore son propre projet de révision de SCOT.

VU le bilan de la concertation du SCOT de la métropole de Nantes - Saint-Nazaire, figurant en annexe,

VU le projet de SCOT de la métropole Nantes – Saint-Nazaire arrêté par le Comité Syndical du 9 mars 2016, figurant en annexe,

CONSIDERANT le projet de révision du SCOT de Cap Atlantique initiée par le Conseil Communautaire du 19 février 2015, en cours d'élaboration - phase PADD,

Le **CONSEIL COMMUNAUTAIRE,** après en avoir délibéré et se prononçant conformément aux dispositions des articles L 5211-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

➢ **DONNE un avis favorable** au projet de SCOT de la métropole Nantes - Saint-Nazaire arrêté et son choix de scénario de développement, et souhaite que la coopération entre le Pôle métropolitain et Cap Atlantique puisse développer, sur le terrain, les défis annoncés par le projet de SCOT de la métropole :

° **le défi de l'accueil** et tout particulièrement si chaque intercommunalité participe dans cette perspective à l'accueil de la population suivant leur capacité respective et à une offre de logement diversifiée dans une logique de complémentarité entre territoires urbains, périurbains et ruraux ;

° **le défi de l'emploi** et tout particulièrement s'il s'agit d'affirmer au-delà de la vocation des grands sites économiques (industriels, logistiques et portuaires (..) un positionnement économique ambitieux en s'appuyant sur les filières d'innovation et de création :

° ***d'accompagner*** ainsi le déploiement des filières stratégiques ou d'excellence – économie maritime (navale, énergies renouvelables, bio ressources maritimes, sécurité maritime, logistique et infrastructures portuaires), technologies avancées de production, industries culturelles et créatives, numérique, alimentation, santé et bien-être (hôpital du futur, biotechnologies...), tourisme (littoral, urbain, rural..), activités émergentes (énergie, recherches, économie circulaire, collaborative...),

° ***de soutenir*** la création d'entreprises (immobilier adapté, dispositif d'accompagnement..) ou la promotion des fonctions métropolitaines,

° ***d'œuvrer*** dans cette perspective dans le développement des coopérations économiques entre intercommunalités du Pôle métropolitain (notamment tourisme, numérique ou logistique) au bénéfice de toutes les intercommunalités et en valorisant les spécificités de chacun, favoriser le dialogue avec les entreprises, les acteurs économiques et les territoires voisins.

° **le défi des déplacements** et tout particulièrement les liaisons de toute nature entre centralités ou territoires et qui doit lutter contre les inégalités socio-spatiales, mais également l'amélioration de l'accessibilité nationale et internationale de la métropole Nantes - Saint-Nazaire ferroviaire et aérienne et qui doit rester une de ses priorités,

° **le défi de la coopération** et auquel entend pleinement participer Cap Atlantique dans une optique de gagnant-gagnant en valorisant les atouts complémentaires pour relever les nombreux challenges posés par la construction de la ville durable,

- **RESTE** attentif aux grands projets d'infrastructure et notamment des transports en terme de levier de développement pour tous les territoires, ceux du SCOT Nantes - Saint-Nazaire mais aussi Cap Atlantique et tout particulièrement aux conditions d'intégration et de connexions de ces infrastructures dans les territoires, ainsi qu'à l'amélioration du maillage et de l'interopérabilité des réseaux (Carène/Cap Atlantique),

- **RAPPELLE** que Cap Atlantique en qualité d'EPCI SCOT est actuellement en période de révision de son propre SCOT et qu'à cet égard la Communauté d'agglomération entend tenir compte des orientations du SCOT Nantes Métropole pour préciser son propre projet :

Les premiers travaux de la révision du SCOT de Cap Atlantique ont ainsi mis en lumière l'importance de l'inscription de Cap Atlantique dans son environnement, et donc, naturellement, celle de la coopération avec les espaces voisins, dont le SCOT Nantes - Saint-Nazaire.
A cette étape, la révision du SCOT de Cap Atlantique, qui vise à développer l'authenticité de son territoire, s'appuie sur la Presqu'île guérandaise comme « alliance exceptionnelle terre-mer dans un espace métropolitain" ».

Cette orientation conduit Cap Atlantique à souhaiter contribuer au renforcement de la notoriété de l'espace métropolitain par des atouts spécifiques liés aux ressources humaines et naturelles de son territoire : la notoriété économique, touristique, mais aussi celle liée à des modes de vies innovants répondant aux nouvelles aspirations peut-être amplifiée grâce aux atouts des différents espaces, pour offrir une liberté de choix réellement attractive à l'échelle métropolitaine.
Cette analyse implique une coopération inter-territoire mais aussi une compétition bien comprise, pour une création de valeur ajoutée spécifique à chaque territoire (« coopétition »).

Cette caractérisation va au-delà d'une simple « appréhension » du territoire Cap Atlantique comme une « porte d'entrée » de « l'éco-métropole » et s'étend à de nombreux thèmes : tourisme, attractivité et image du territoire, où Cap Atlantique est en mesure d'apporter une dimension spécifique, développement économique (tourisme d'affaire, valorisation des ressources marines), organisation des fonctions résidentielles, infrastructures, environnement...

- **DIT** que dans ces conditions Cap Atlantique est intéressée à développer des coopérations comme le SCOT de la métropole l'y invite, sur l'économie ainsi que sur les transports et les déplacements en tant que puissants leviers de développement, l'équipement numérique, les liaisons douces, le développement touristique, le paysage et la mise en valeur des infrastructures et de la route bleue,

- **MENTIONNE** que s'agissant du volet économique, tout éventuel projet d'extension de la zone d'activités de Brais, actuellement à l'examen sur le territoire de Cap Atlantique, outre la nécessaire prise en compte de son impact sur l'agriculture ou l'environnement, sera réfléchie en veillant à un positionnement économique concerté (pistes de coopération et enjeux partagés : à savoir, accueil d'activités à haute valeur ajoutée ou de fonctions métropolitaines nouvelles ....) et dans une logique de « coopétition »,

- **EMET** quelques réserves sur le dessin des cartes du DOO relatives à la Trame Verte et Bleue à la lisière des deux territoires (commune de La Baule-Escoublac) qui diffère des orientations cartographiques sur ce secteur (SCOT, PLU en vigueur) et qui à ce stade de la révision du SCOT de Cap Atlantique n'a pas encore été déterminé précisément,

- **DIT** que la présente délibération du Conseil Communautaire sera en particulier notifiée à la métropole Nantes - Saint-Nazaire dans les délais impartis (avant le 2 août 2016) pour être prise en compte.

Pour Extrait Conforme,
Le Président de CAP Atlantique

Communauté d'Agglomération de la Presqu'île de Guérande Atlantique CAP ATLANTIQUE

Yves METAIREAU

Proposition adoptée par :
- **44 voix POUR (dont 10 pouvoirs)**
- **1 CONTRE (Frédéric MICHÉ)**

Affiché le : 23 JUIN 2016

Réseau de transport d'électricité

Nantes Métropole
Direction Logistique
10 JUIN 2016
Arrivée Secteur Courrier

N° d'enregistrement : NM-2016-06-0812
Date d'enregistrement : 10/06/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 2
Copies :

REF. DOSSIER TER-ART-2016-44109-CAS-102372-D4T3Q4

INTERLOCUTEUR Sandrine ESTARELLAS
TÉLÉPHONE 02.40.67.39.02
MAIL Rte-cdi-nts-scet@rte-france.com

OBJET PA - SCoT - METROPOLE NANTES- SAINT NAZAIRE

A NANTES, le 09 JUIN 2016

BORDEREAU D'ENVOI

Nous vous transmettons, ci-joint le(s) document(s) suivant(s) :

Copie du courrier de réponse de RTE aux services de l'Etat.

Le Service Concertation Environnement Tiers

Destinataire

Nantes Saint-Nazaire Pôle Métropolitain

2 cours du Champ de Mars

BP 44923

44923 NANTES CEDEX 9

Centre Développement Ingénierie Nantes
75 boulevard Gabriel Lauriol BP 42622
44326 NANTES CEDEX 3
TEL : 02.40.67.39.02
FAX :

RTE Réseau de transport d'électricité
société anonyme à directoire et conseil de surveillance
au capital de 2 132 285 690 euros
R.C.S.Nanterre 444 619 258

Réseau de transport d'électricité

LE 09/06/2016

VOS REF.

NOS REF. LE-DI-CDI-NTS-SCET-16-URBANISME

REF. DOSSIER TER-ART-2016-44109-CAS-102372-D4T3Q4

INTERLOCUTEUR Sandrine ESTARELLAS

TÉLÉPHONE 02.40.67.39.02

MAIL Rte-cdi-nts-scet@rte-france.com

FAX

OBJET PA - SCoT – METROPOLE NANTES SAINT-NAZAIRE

DDTM LOIRE ATLANTIQUE
Service Aménagement Durable
6 Quai Ceineray
BP 33515
44035 NANTES Cedex 01

À l'attention de M. Matthieu RIOU

COPIE POUR INFORMATION

NANTES, le 09 JUIN 2016

Monsieur le Préfet,

Nous faisons suite à votre courrier reçu le 09 mai 2016, par lequel vous nous sollicitez, pour avis, pour le Projet d'arrêt du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) révisé de la métropole Nantes Saint-Nazaire.

Nous vous informons que, sur le territoire couvert par ce document d'urbanisme sont implantés plusieurs ouvrages de transport d'énergie électrique.
Les ouvrages de transport d'énergie électrique font l'objet de servitudes d'utilité publique I4. Nous vous joignons la note d'information relative aux servitudes d'utilité publique I4.

NANTES METROPOLE

Les communes concernées par des ouvrages de transport d'énergie électrique, sont :

- **NANTES**

LIAISON 225kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CHEVIRE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE - DOULON - ST-JOSEPH,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-MERLATIERE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-RECOUVRANCE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-VERTOU,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-ST-JOSEPH,
LIAISON 225kV N° 2 CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE – MORIHAN,
LIAISON 63kV N° 1 BLOTTEREAU-LION D'OR,
LIAISON 63kV N° 1 BLOTTEREAU-ST-JOSEPH,
LIAISON 63kV N° 1 BRAINS - CHEVIRE - STE-PAZANNE,
LIAISON 63kV N° 1 CARAVELLE-CHEVIRE-LION D'OR,
LIAISON 63kV N° 1 CARQUEFOU-LION D'OR,
LIAISON 63kV N° 1 CARQUEFOU-ST-JOSEPH,

Centre Développement Ingénierie Nantes
75 boulevard Gabriel Lauriol BP 42622
44326 NANTES CEDEX 3
TEL : 02.40.67.39.02

RTE Réseau de transport d'électricité
société anonyme à directoire et conseil de surveillance
au capital de 2 132 285 690 euros
R.C.S. Nanterre 444 619 258

LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CHANTENAY,
LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CHEVIRE,
LIAISON 63kV N° 1 CHANTENAY-CHEVIRE,
LIAISON 63kV N° 1 CHANTENAY-TANNEURS,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE - ILE-DE-NANTES,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE – INDRET (projet de dépose),
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE - ST-PERE-EN-RETZ,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE-PAIMBOEUF,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE-STE-PAZANNE,
LIAISON 63kV N° 1 CONRAIE (LA) - ST-JOSEPH,
LIAISON 63kV N° 1 GESVRES-ST-JOSEPH,
LIAISON 63kV N° 1 ST-JOSEPH-TANNEURS,
LIAISON 63kV N° 2 CARAVELLE-CHEVIRE-LION D'OR,
LIAISON 63kV N° 2 CHANTENAY-CHEVIRE,
LIAISON 63kV N° 2 ST-JOSEPH-TANNEURS,
LIAISON 63kV N° 3 CHANTENAY-CHEVIRE,
LIAISON 63kV N° 3 CHEVIRE-LION D'OR,
LIAISON 90kV N° 1 LION D'OR – RECOUVRANCE,
LIAISON 90kV N° 1 LION D'OR-PRAUD (LE),
LIAISON 90kV N° 1 LION D'OR-SORINIERES,
LIAISON 90kV N° 1 LION D'OR-VERTOU,
LIAISON 63kV ST-JOSEPH-TANNEURS en construction (DUP 30/12/2015),
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV BLOTTEREAU,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV TANNEURS,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV ILE DE NANTES,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV CHANTENAY,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 90kV LION D'OR,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV CHEVIRÉ,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV DOULON,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV SAINT JOSEPH.

- **BASSE GOULAINE**

LIAISON 225kV N° 1 MAUGES (LES)-VERTOU,
LIAISON 90kV N° 1 GOULAINE-VERTOU,
LIAISON 90kV N° 1 LION D'OR-PRAUD (LE).

- **BOUAYE**

LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE - ST-PERE-EN-RETZ,
LIAISON 63kV N° 1 BRAINS - CHEVIRE - STE-PAZANNE.

- **BOUGUENAIS**

LIAISON 225kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CHEVIRE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE - DOULON - ST-JOSEPH,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-MERLATIERE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-RECOUVRANCE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-VERTOU,
LIAISON 225kV N° 2 CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE – MORIHAN,
LIAISON 63kV N° 1 BRAINS - CHEVIRE - STE-PAZANNE,
LIAISON 63kV N° 1 CARAVELLE-CHEVIRE-LION D'OR,

LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CHEVIRE,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE - ILE-DE-NANTES,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE – INDRET (projet de dépose),
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE - ST-PERE-EN-RETZ,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE-PAIMBOEUF,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE-STE-PAZANNE,
LIAISON 63kV N° 2 CARAVELLE-CHEVIRE-LION D'OR,
LIAISON 63kV N° 3 CHEVIRE-LION D'OR,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV CARAVELLE.

- **BRAINS**

LIAISON 225 kV BRAINS - CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE
LIAISON 63kV N° 1 BRAINS – INDRET
LIAISON 63kV N° 1 BRAINS - STE-PAZANNE
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE - ST-PERE-EN-RETZ
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE-PAIMBOEUF
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE-STE-PAZANNE
LIAISON 63kV N° 1 BRAINS - CHEVIRE - STE-PAZANNE
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV BRAINS.

- **CARQUEFOU**

LIAISON 63kV N° 1 CARQUEFOU-LION D'OR,
LIAISON 63kV N° 1 CARQUEFOU-ST-JOSEPH,
LIAISON 63kV N° 1 GESVRES-ST-JOSEPH,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV CARQUEFOU.

- **LA CHAPELLE SUR ERDRE**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-ST-JOSEPH,
LIAISON 63kV N° 1 BLAIN-GESVRES,
LIAISON 63kV N° 1 CONRAIE (LA) - ST-JOSEPH,
LIAISON 63kV N° 1 GESVRES-ST-JOSEPH,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV GESVRES.

- **COUËRON**

LIAISON 225kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 225kV N° 2 CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE – MORIHAN,
LIAISON 63kV N° 1 BASSE INDRE-CHABOSSIERE (LA),
LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CHANTENAY,
LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-JOLI MAI,
LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-MONTLUC,
LIAISON 63kV N° 2 BASSE INDRE-CHABOSSIERE (LA),
LIAISON 63kV N° 3 BASSE INDRE-CHABOSSIERE (LA),
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV LA CHABOSSIERE,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV BASSE INDRE.

- **INDRE**

LIAISON 225kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CHEVIRE,
LIAISON 225kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 225kV N° 2 CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE – MORIHAN,
LIAISON 63kV N° 1 BASSE INDRE-CHABOSSIERE (LA),
LIAISON 63kV N° 1 BRAINS – INDRET,
LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CHANTENAY,
LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CHEVIRE,
LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-JOLI MAI,
LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-MONTLUC,
LIAISON 63kV N° 2 BASSE INDRE-CHABOSSIERE (LA),
LIAISON 63kV N° 3 BASSE INDRE-CHABOSSIERE (LA),
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE – INDRET.

- **LA MONTAGNE**

LIAISON 225 kV BRAINS - CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 63kV N° 1 BRAINS – INDRET,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE-PAIMBOEUF,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE-STE-PAZANNE,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE – INDRET (projet de dépose).

- **ORVAULT**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-ST-JOSEPH,
LIAISON 225kV N° 2 CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE - MORIHAN,
LIAISON 63 kV N° 1 BLAIN - GESVRES – ORVAULT (tronçon souterrain),
LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-JOLI MAI,
LIAISON 63kV N° 1 CONRAIE – ORVAULT en construction (DUP en date du 31/12/2014),
LIAISON 63kV N° 1 CONRAIE (LA) - JOLI-MAI,
LIAISON 63kV N° 1 CONRAIE (LA) - ST-JOSEPH,
RACCORDEMENTS SOUTERRAINS 225kV ORVAULT en construction (APO du 03/02/2016),
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV LA CONRAIE,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV JOLI MAI,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV ORVAULT en construction (DUP 31/12/2014).

- **LE PELLERIN**

LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE - ST-PERE-EN-RETZ,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE-PAIMBOEUF.

- **REZÉ**

LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE - DOULON - ST-JOSEPH,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-RECOUVRANCE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-VERTOU,
LIAISON 63kV N° 1 CARAVELLE-CHEVIRE-LION D'OR,

LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE - ILE-DE-NANTES,
LIAISON 63kV N° 2 CARAVELLE-CHEVIRE-LION D'OR,
LIAISON 63kV N° 3 CHEVIRE-LION D'OR,
LIAISON 90kV N° 1 GRAND LIEU-SORINIERES,
LIAISON 90kV N° 1 LION D'OR-SORINIERES,
LIAISON 90kV N° 1 SORINIERES – VERTOU.

- **SAINT-HERBLAIN**

LIAISON 225kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 225kV N° 2 CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE – MORIHAN,
LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CHANTENAY,
LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-JOLI MAI.

- **SAINT JEAN DE BOISEAU**

LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 63kV N° 1 BRAINS – INDRET,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE - ST-PERE-EN-RETZ,
LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE-PAIMBOEUF.

- **SAINT LEGER LES VIGNES**

LIAISON 63kV N° 1 BRAINS - STE-PAZANNE.

- **SAINT SEBASTIEN SUR LOIRE**

LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE - DOULON - ST-JOSEPH,
LIAISON 63kV N° 1 BLOTTEREAU-LION D'OR,
LIAISON 63kV N° 1 CARQUEFOU-LION D'OR,
LIAISON 90kV N° 1 LION D'OR-PRAUD (LE).

- **SAINTE LUCE SUR LOIRE**

LIAISON 63kV N° 1 CARQUEFOU-LION D'OR.

- **SAUTRON**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-ST-JOSEPH,
LIAISON 225kV N° 2 CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE – MORIHAN.

- **LES SORINIERES**

LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-MERLATIERE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-RECOUVRANCE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-VERTOU,
LIAISON 90kV N° 1 GRAND LIEU-SORINIERES,
LIAISON 90kV N° 1 LION D'OR-SORINIERES,
LIAISON 90kV N° 1 SORINIERES – VERTOU,
LIAISON 90kV N° 1 LION D'OR – RECOUVRANCE,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 90kV LES SORINIERES.

- **VERTOU**

LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE - DOULON - ST-JOSEPH,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-RECOUVRANCE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-VERTOU,
LIAISON 225kV N° 1 MAUGES (LES)-VERTOU,
LIAISON 63kV N° 1 BLOTTEREAU-LION D'OR
LIAISON 63kV N° 1 CARAVELLE-CHEVIRE-LION D'OR,
LIAISON 90kV N° 1 GOULAINE-VERTOU,
LIAISON 90kV N° 1 LION D'OR-PRAUD (LE),
LIAISON 90kV N° 1 LION D'OR-SORINIERES,
LIAISON 90kV N° 1 LION D'OR-VERTOU,
LIAISON 90kV N° 1 SORINIERES – VERTOU,
LIAISON 90kV N° 1 LION D'OR – RECOUVRANCE,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV VERTOU.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA REGION NAZAIRIENNE ET DE L'ESTUAIRE

- **SAINT NAZAIRE**

LIAISON 225kV N° 1 GUERSAC-ST-NAZAIRE,
LIAISON 63kV N° 1 BAULE (LA)(LA BAULE-ESCOUBLAC)-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 1 GUERSAC-HEINLEX,
LIAISON 63kV N° 2 BAULE (LA) (LA BAULE-ESCOUBLAC)-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-HEINLEX-ST-NAZAIRE,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-ST-NAZAIRE,
LIAISON SOUTERRAINE 225kV PRINQUIAU-BANC DE GUERANDE (en projet),
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV SAINT NAZAIRE,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV LES CHANTIERS,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV HEINLEX.

- **BESNÉ**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE - POTEAU-ROUGE,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC-THEIX,
LIAISON 63kV N° 1 DONGES-PONTCHATEAU,
LIAISON 63kV N° 1 PONTCHATEAU-SAVENAY.

- **DONGES**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC-THEIX,
LIAISON 63kV N° 1 BRIVET-DONGES-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 1 DONGES-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 1 DONGES-MONTOIR,
LIAISON 63kV N° 1 DONGES-PONTCHATEAU,

LIAISON 63kV N° 1 GUERSAC-PONTCHATEAU,
LIAISON SOUTERRAINE 225kV PRINQUIAU-BANC DE GUERANDE (en projet),
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV DONGES,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV LA CROIX DES MARINS.

- **MONTOIR DE BRETAGNE**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC-THEIX,
LIAISON 225kV N° 1 GRANDES-RIVIERES – GUERSAC,
LIAISON 225kV N° 1 GUERSAC-ST-NAZAIRE,
LIAISON 63kV N° 1 BAULE (LA) (LA BAULE-ESCOUBLAC)-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 1 BILHO-BRIVET-MONTOIR,
LIAISON 63kV N° 1 BRIVET-DONGES-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 1 DONGES-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 1 DONGES-MONTOIR,
LIAISON 63kV N° 1 GUERSAC-HEINLEX,
LIAISON 63kV N° 1 GUERSAC-MONTOIR,
LIAISON 63kV N° 1 GUERSAC-PONTCHATEAU,
LIAISON 63kV N° 1 GUERSAC-TRIGNAC,
LIAISON 63kV N° 2 BAULE (LA) (LA BAULE-ESCOUBLAC)-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-HEINLEX-ST-NAZAIRE,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-MONTOIR,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-ST-NAZAIRE,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-TRIGNAC,
LIAISON SOUTERRAINE 225kV PRINQUIAU-BANC DE GUERANDE (en projet),
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV MONTOIR,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV TRIGNAC,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV BILHO,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV BRIVET,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV LES GRANDES RIVIERES.

- **SAINT ANDRÉ DES EAUX**

LIAISON 63kV N° 1 BAULE (LA) (LA BAULE-ESCOUBLAC)-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 2 BAULE (LA) (LA BAULE-ESCOUBLAC)-GUERSAC.

- **SAINT JOACHIM**

LIAISON 225kV N° 1 GUERSAC-ST-NAZAIRE,
LIAISON 63kV N° 1 BAULE (LA) (LA BAULE-ESCOUBLAC)-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 1 GUERSAC-HEINLEX,
LIAISON 63kV N° 2 BAULE (LA) (LA BAULE-ESCOUBLAC)-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-HEINLEX-ST-NAZAIRE,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-ST-NAZAIRE.

- **SAINT MALO DE GUERSAC**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC-THEIX,
LIAISON 225kV N° 1 GRANDES-RIVIERES – GUERSAC,

LIAISON 225kV N° 1 GUERSAC-ST-NAZAIRE,
LIAISON 63kV N° 1 BAULE (LA) (LA BAULE-ESCOUBLAC)-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 1 BRIVET-DONGES-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 1 DONGES-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 1 GUERSAC-HEINLEX,
LIAISON 63kV N° 1 GUERSAC-MONTOIR,
LIAISON 63kV N° 1 GUERSAC-PONTCHATEAU,
LIAISON 63kV N° 1 GUERSAC-TRIGNAC,
LIAISON 63kV N° 2 BAULE (LA) (LA BAULE-ESCOUBLAC)-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-HEINLEX-ST-NAZAIRE,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-MONTOIR,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-ST-NAZAIRE,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-TRIGNAC,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV GUERSAC.

- **TRIGNAC**

LIAISON 225kV N° 1 GRANDES-RIVIERES – GUERSAC,
LIAISON 225kV N° 1 GUERSAC-ST-NAZAIRE,
LIAISON 63kV N° 1 BAULE (LA)(LA BAULE-ESCOUBLAC)-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 1 GUERSAC-HEINLEX,
LIAISON 63kV N° 1 GUERSAC-TRIGNAC,
LIAISON 63kV N° 2 BAULE (LA) (LA BAULE-ESCOUBLAC)-GUERSAC,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-HEINLEX-ST-NAZAIRE,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-ST-NAZAIRE,
LIAISON 63kV N° 2 GUERSAC-TRIGNAC,
LIAISON SOUTERRAINE 225kV PRINQUIAU-BANC DE GUERANDE (en projet),
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV TRIGNAC.

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES D'ERDRE ET GEVRES

- **GRANDCHAMPS DES FONTAINES**

LIAISON 63kV N° 1 BLAIN-GESVRES.

- **FAY DE BRETAGNE**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-PONTCHATEAU,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-ST-JOSEPH,
LIAISON 225kV N° 2 CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE – MORIHAN,
LIAISON 400kV N° 1 CORDEMAIS-P-LOUISFERT (poste F),
LIAISON 400kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE - GALOREAUX (LES),
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-P-LOUISFERT (poste F),
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-DISTRE,
LIAISON 225kV N° 1 BELLE-EPINE – CHEVIRE.

- **HERIC**

LIAISON 400kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE - GALOREAUX (LES),
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-DISTRE,

LIAISON 63kV N° 1 BLAIN-GESVRES.

- **NORT SUR ERDRE**

LIAISON 400kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE - GALOREAUX (LES),
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-DISTRE,
LIAISON 90kV N° 1 COSNIERE (LA)-NORT-SUR-ERDRE,
LIAISON 90kV N° 1 ISSE-NORT-SUR-ERDRE,
LIAISON 90kV N° 1 LOUISFERT-NORT-SUR-ERDRE,
LIAISON 90kV N° 1 NORT-SUR-ERDRE-RIAILLE,
LIAISON 90kV N° 2 COSNIERE (LA) - NORT-SUR-ERDRE,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 90kV NORT-SUR-ERDRE.
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 90kV LA COSNIERE.

- **PETIT-MARS**

LIAISON 400kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE - GALOREAUX (LES),
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-DISTRE.

- **LES TOUCHES**

LIAISON 90kV N° 1 NORT-SUR-ERDRE-RIAILLE.

- **TREILLIERES**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-ST-JOSEPH,
LIAISON 225kV N° 2 CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE – MORIHAN,
LIAISON 63 kV N° 1 BLAIN - GESVRES – ORVAULT,
LIAISON 63kV N° 1 BLAIN-GESVRES,
LIAISON 63kV N° 1 GESVRES-ST-JOSEPH.

- **VIGNEUX DE BRETAGNE**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-ST-JOSEPH,
LIAISON 225kV N° 2 CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE – MORIHAN.

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LOIRE ET SILLON

- **SAVENAY**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-PONTCHATEAU,
LIAISON 400kV N° 1 CALAN-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-MARTYRE (LA),
LIAISON 63kV N° 1 PONTCHATEAU-SAVENAY,
LIAISON 225kV N° 1 BELLE-EPINE – CHEVIRE,
LIAISON 90kV N° 1 SAVENAY - PIQUAGE Z BARATTERAIS,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV SAVENAY.

- **BOUÉE**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE - POTEAU-ROUGE,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC-THEIX,
LIAISON 225kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-PONTCHATEAU,

LIAISON 400kV N° 1 CALAN-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-MARTYRE (LA),
LIAISON 63kV N° 1 PONTCHATEAU-SAVENAY,
LIAISON 90kV N° 1 SAVENAY - PIQUAGE Z BARATTERAIS.

- **CAMPBON**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-PONTCHATEAU,
LIAISON 400kV N° 1 CALAN-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-MARTYRE (LA),
LIAISON 63kV N° 1 BLAIN-PONTCHATEAU,
LIAISON 225kV N° 1 BELLE-EPINE – CHEVIRE.

- **LA CHAPELLE LAUNAY**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE - POTEAU-ROUGE,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC-THEIX,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-PONTCHATEAU,
LIAISON 225kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-PONTCHATEAU,
LIAISON 63kV N° 1 BLAIN-PONTCHATEAU,
LIAISON 63kV N° 1 PONTCHATEAU-SAVENAY,
LIAISON 63kV N° 1 BLAIN - PIQUAGE Z BARATTERAIS.

- **LAVAU SUR LOIRE**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE - POTEAU-ROUGE,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC-THEIX,
LIAISON 225kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-PONTCHATEAU,
LIAISON 63kV N° 1 PONTCHATEAU-SAVENAY.

- **MALVILLE**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-PONTCHATEAU,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-ST-JOSEPH,
LIAISON 225kV N° 2 CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE – MORIHAN,
LIAISON 400kV N° 1 CALAN-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 400kV N° 1 CORDEMAIS-P-LOUISFERT (poste F),
LIAISON 400kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE - GALOREAUX (LES),
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-P-LOUISFERT (poste F),
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-DISTRE,
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-MARTYRE (LA),
LIAISON 225kV N° 1 BELLE-EPINE – CHEVIRE.

- **PRINQUIAU**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE - POTEAU-ROUGE,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC-THEIX,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-PONTCHATEAU,
LIAISON 225kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-PONTCHATEAU,
LIAISON 63kV N° 1 PONTCHATEAU-SAVENAY,

LIAISON SOUTERRAINE 225kV PRINQUIAU-BANC DE GUERANDE (en projet),
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV PRINQUIAU (en projet).

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA REGION DE BLAIN

- **BLAIN**

LIAISON 225kV N° 2 CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE – MORIHAN,
LIAISON 400kV N° 1 CORDEMAIS-P-LOUISFERT (poste F),
LIAISON 400kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE - GALOREAUX (LES),
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-P-LOUISFERT (poste F),
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-DISTRE,
LIAISON 63kV N° 1 BLAIN-GESVRES,
LIAISON 63kV N° 1 BLAIN-PONTCHATEAU,
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63kV BLAIN.

- **BOUVRON**

LIAISON 400kV N° 1 CALAN-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-MARTYRE (LA),
LIAISON 63kV N° 1 BLAIN-PONTCHATEAU,
LIAISON 225kV N° 1 BELLE-EPINE – CHEVIRE.

- **LA CHEVALLERAIS**

LIAISON 400kV N° 1 CORDEMAIS-P-LOUISFERT (poste F),
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-P-LOUISFERT (poste F).

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE CŒUR DE L'ESTUAIRE

- **SAINT ETIENNE DE MONTLUC**

LIAISON 225kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 63kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-MONTLUC.
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV CORDEMAIS.

- **CORDEMAIS**

LIAISON 225kV N° 1 CHABOSSIERE (LA)-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 225kV N° 1 CHEVIRE-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE - POTEAU-ROUGE,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-GUERSAC-THEIX,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-PONTCHATEAU,
LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-ST-JOSEPH,
LIAISON 225kV N° 2 (GR2) CORDEMAIS-POSTE - CORDEMAIS (EDF),
LIAISON 225kV N° 2 CHEVIRE - CORDEMAIS-POSTE – MORIHAN,
LIAISON 225kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-PONTCHATEAU,
LIAISON 225kV N° 4 (GR4) CORDEMAIS-POSTE - CORDEMAIS (EDF),
LIAISON 225kV N° 5 (GR5) CORDEMAIS-POSTE - CORDEMAIS (EDF),

LIAISON 225kV N° 6 (AUX1) CORDEMAIS-POSTE - CORDEMAIS (EDF),
LIAISON 400kV N° 1 (GR1) CORDEMAIS-POSTE - CORDEMAIS (EDF),
LIAISON 400kV N° 1 CALAN-CORDEMAIS-POSTE,
LIAISON 400kV N° 1 CORDEMAIS-P-LOUISFERT (poste F),
LIAISON 400kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE - GALOREAUX (LES),
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-P-LOUISFERT (poste F),
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-DISTRE,
LIAISON 400kV N° 2 CORDEMAIS-POSTE-MARTYRE (LA),
LIAISON 400kV N° 3 (GR3) CORDEMAIS-POSTE - CORDEMAIS (EDF)
POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV CORDEMAIS.

- **LE TEMPLE DE BRETAGNE**

LIAISON 225kV N° 1 CORDEMAIS-POSTE-ST-JOSEPH.

Vous trouverez ci-joint les cartes sur lesquelles a été reporté le tracé des lignes électriques et des postes de transformations existants. Nous vous informons également que le tracé de nos ouvrages en exploitation est disponible au format SIG sous la plate-forme régionale GEOPAL. Vous pouvez télécharger ces données en vous y connectant.

Depuis le dernier avis adressé le 13 février 2014 relatif au porté à connaissance de ce document d'urbanisme[1], de nouvelles infrastructures ont été mises en service en 2015. Il s'agit de :

- LIAISON 63kV N° 1 CHEVIRE - ILE-DE-NANTES,
- LIAISON 90kV N° 1 SORINIERES – VERTOU,
- LIAISON 63kV N° 1 SAINT JOSEPH - TANNEURS
- LIAISON SOUTERRAINE 63 kV BRAINS – INDRET,
- POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 225kV BRAINS,
- POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63 kV ILE DE NANTES,
- LIAISON 63kV N° 1 CONRAIE – ST JOSEPH,
- LIAISON 63kV N° 1 CONRAIE – JOLI-MAI,
- POSTE DE TRANSFORMATION D'ENERGIE ELECTRIQUE, 63 kV LA CONRAIE.

Au schéma décennal de développement du réseau de RTE 2015-2025, il est inscrit :

- Le raccordement de la production éolienne offshore de la zone de Saint-Nazaire. RTE accompagne le développement des énergies marines renouvelables en permettant d'accueillir 480 MGW de production éolienne offshore suite à l'appel d'offre (double liaison souterraine 225kV BANC GUERANDE – PRINQUIAU et poste 225kV PRINQUIAU).
- Le raccordement du nouveau poste Erdf de Saint-Herblain pour répondre à l'évolution de la consommation de l'Ouest de la métropole nantaise.
- La réhabilitation du poste 225kV de Cordemais pour sécuriser le département de la Loire-Atlantique.

[1] Cf. courrier référencé LE-ING-CDI-NTS-SCET-14-00103.

Il conviendrait de mentionner l'existence de ces ouvrages existants et en projet dans le projet de SCoT que vous nous avez adressé, et de reporter leurs tracés dans les documents graphiques.

Pour remplir sa mission de service public, RTE doit pouvoir effectuer les opérations de maintenance et les réparations nécessaires à l'entretien et au bon fonctionnement des ouvrages de transport d'électricité (élagage, travaux de peinture, changement de chaîne d'isolateurs, remplacement d'un support en cas d'avarie....). RTE demande que le projet arrêté de SCoT prenne en compte les remarques suivantes :

CONFORMITÉ DES DOCUMENTS GRAPHIQUES

Dans ce but, il conviendrait de veiller à ce que les dispositions du projet de SCoT, dont les documents graphiques, ne soient pas contraires aux caractéristiques et à l'implantation des ouvrages du Réseau Public de Transport d'Electricité.

CONFORMITÉ DES REGLEMENTS DE ZONAGE

Il conviendra d'autoriser expressément les ouvrages du Réseau Public de Transport d'Electricité, dans les chapitres spécifiques des zones concernées et sous-secteurs. Nous vous demandons d'indiquer que :

- Que les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux lignes de transport d'électricité « HTB » (50 000 Volts) faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes.
- Que les ouvrages de Transport d'Électricité « HTB » sont admis et que RTE a la possibilité de les modifier ou de les surélever pour des exigences fonctionnelles ou/et techniques.

LOI LITTORAL AUTORISANT L'ATTERRAGE DES OUVRAGES DU RESEAU PUBLIC TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ EN ESPACES REMARQUABLES

Nous vous demandons d'inclure dans le document d'urbanisme, les dispositions de l'article L121-25 du code de l'urbanisme, afin que les raccordements puissent être compatibles en ce qui concerne le développement futur de projets d'énergies renouvelables en mer.

« Dans les communes riveraines des mers, des océans, des estuaires et des deltas mentionnées à l'article L. 321-2 du code de l'environnement, l'atterrage des canalisations et leurs jonctions peuvent être autorisées, lorsque ces canalisations et jonctions sont nécessaires à l'exercice des missions de service public définies à l'article L. 121-4 du code de l'énergie. Les techniques utilisées pour la réalisation de ces ouvrages électriques sont souterraines et toujours celles de moindre impact environnemental. Leur réalisation est soumise à enquête publique réalisée en application du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. L'autorisation d'occupation du domaine public ou, à défaut, l'approbation des projets de construction des ouvrages mentionnée au 1° de l'article L. 323-11 du code de l'énergie est refusée si les canalisations ou leurs jonctions ne respectent pas les conditions prévues au présent article ou sont de nature à porter atteinte à l'environnement ou aux sites et paysages remarquables. L'autorisation ou l'approbation peut comporter des prescriptions destinées à réduire l'impact environnemental des canalisations et de leurs jonctions. »

ESPACE BOISÉ CLASSÉ

Certains ouvrages du réseau public de transport d'électricité sont situés en partie dans un espace boisé classé (EBC). Or, nous attirons votre attention sur le fait que les servitudes I4 sont incompatibles avec le classement d'un terrain EBC.

L'article L130-1 alinéa 2 du code de l'urbanisme stipule que :
« Le classement [d'un espace boisé classé] interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements ».
En conséquence, nous vous demandons le déclassement de l'espace boisé classé traversé par nos ouvrages et de faire apparaître sur le plan graphique une emprise, sans EBC, pour la partie des terrains où se situent les lignes.

Restant à votre disposition pour vous fournir tout renseignement complémentaire que vous pourriez désirer, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de notre considération distinguée.

La Responsable Environnement Tiers

Sandrine WILLER

PJ : Carte(s) et Note d'information relative aux lignes et canalisations électriques

Rte
Réseau de transport d'électricité

NOTE D'INFORMATION RELATIVE AUX

LIGNES ET CANALISATIONS ELECTRIQUES

Ouvrages du réseau d'alimentation générale

SERVITUDES I4

Ancrage, appui, passage, élagage et abattages d'arbres

REFERENCES :

- Articles L.321-1 et suivants et L.323-3 et suivants du Code de l'énergie ;
- Décret n° 67-886 du 6 Octobre 1967 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique ;
- Décret n° 70-492 du 11 Juin 1970 modifié portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 35 modifié de la loi n° 46-628 du 8 Avril 1946 concernant la procédure de déclaration d'utilité publique des travaux d'électricité et de gaz qui ne nécessitent que l'établissement des servitudes ainsi que les conditions d'établissement des dites servitudes.

EFFETS DE LA SERVITUDE

Ce sont les effets prévus par les articles L.323-3 et suivants du Code de l'énergie. Le décret n° 67-886 du 6 Octobre 1967 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique établit une équivalence entre l'arrêté préfectoral de mise en servitudes légales et les servitudes instituées par conventions.

A - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

Droit pour le bénéficiaire d'établir à demeure des supports et ancrages pour conducteurs aériens d'électricité, soit à l'extérieur des murs ou façades donnant sur la voie publique, soit sur les toits et terrasses des bâtiments, à condition qu'on y puisse accéder par l'extérieur, dans les conditions de sécurité prescrites par les règlements administratifs (servitude d'ancrage).

Droit pour le bénéficiaire, de faire passer les conducteurs d'électricité au-dessus des propriétés, sous les mêmes conditions que ci-dessus, peu importe que les propriétés soient, ou non, closes ou bâties (servitude de surplomb).

Droit pour le bénéficiaire, d'établir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour les conducteurs aériens, sur des terrains privés non bâtis, qui ne sont pas fermés de murs ou autres clôtures équivalentes (servitude d'implantation).

Droit pour le bénéficiaire, de couper les arbres et les branches qui se trouvant à proximité des conducteurs aériens d'électricité, gênent leur pose ou pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages (article L.323-4 du Code de l'énergie).

B - LIMITATIONS D'UTILISER LE SOL

1°/ Obligations passives

Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents et aux préposés du bénéficiaire pour la pose, l'entretien, la réparation et la surveillance des installations. Ce droit de passage ne doit être exercé qu'à des heures normales et après avoir prévenu les intéressés, sauf en cas d'urgence.

2°/ Droits des propriétaires

Les propriétaires, dont les immeubles sont grevés de servitudes d'appui sur les toits ou terrasses, conservent le droit de démolir, réparer ou surélever. Les propriétaires, dont les terrains sont grevés de servitudes d'implantation ou de surplomb, conservent également le droit de se clore ou de bâtir. Dans tous les cas, les propriétaires doivent toutefois un mois avant d'entreprendre ces travaux, prévenir par lettre recommandée l'exploitant de l'ouvrage.

REMARQUE IMPORTANTE

Il convient de consulter l'exploitant du réseau avant toute délivrance de permis de construire à moins de 100 mètres des réseaux HTB > 50 000 Volts, afin de vérifier la compatibilité des projets de construction avec ses ouvrages, en référence aux règles de l'arrêté interministériel fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

EFFETS DE LA SERVITUDE CONCERNANT LES TRAVAUX

Mesures à prendre avant l'élaboration de projets et lors de la réalisation de travaux (excepté les travaux agricoles de surfaces) à proximité des ouvrages de transport électrique HTB (lignes à haute tension).
En application du décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution, codifié aux articles R.554-20 et suivants du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage des travaux est soumis à plusieurs obligations et doit notamment consulter le guichet unique sur l'existence éventuelle d'ouvrages dans la zone de travaux prévue.
Lorsque l'emprise des travaux entre dans la zone d'implantation de l'ouvrage, le maître d'ouvrage doit réaliser une déclaration de projet de travaux (DT).
L'exécutant des travaux doit également adresser une déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) reprenant les mêmes informations que la DT (localisation, périmètre de l'emprise des travaux, nature des travaux et techniques opératoires prévues).
L'exploitant des ouvrages électriques répond alors dans un délai de 9 jours pour les DT dématérialisées et 15 jours pour les DT non dématérialisées et toute DICT. Des classes de précisions sont données par les exploitants et des investigations complémentaires peuvent être réalisées.

SERVICES RESPONSABLES

NATIONAL : Ministère en charge de l'énergie

REGIONAUX OU DEPARTEMENTAUX :

Pour les tensions supérieures à 50 000 Volts :

- DREAL,
- RTE.

Pour les tensions inférieures à 50 000 Volts, hors réseau d'alimentation générale

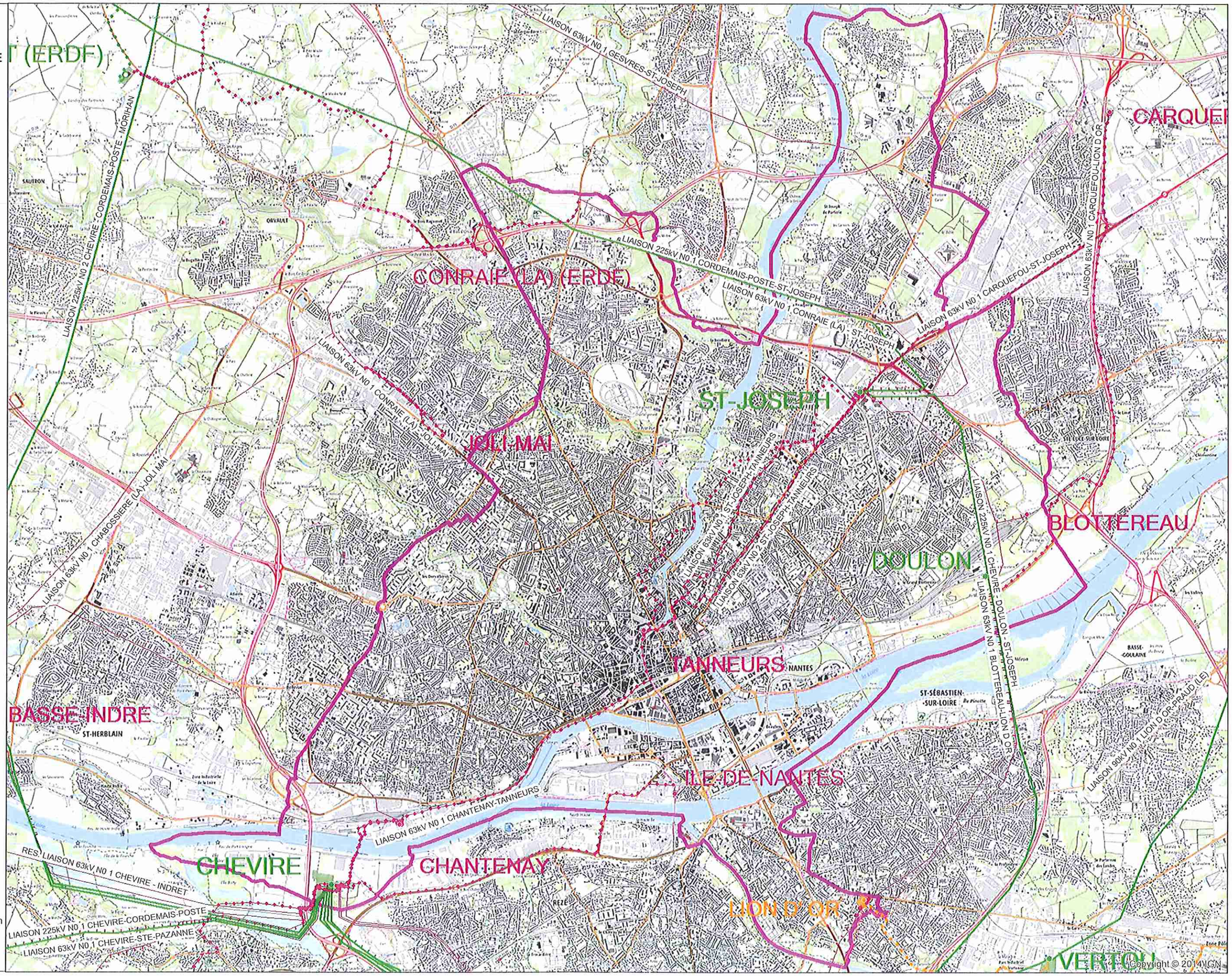
- DREAL,
- Distributeurs ERDF et /ou Régies.

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Nantes
44109



0 385 770 1 540m

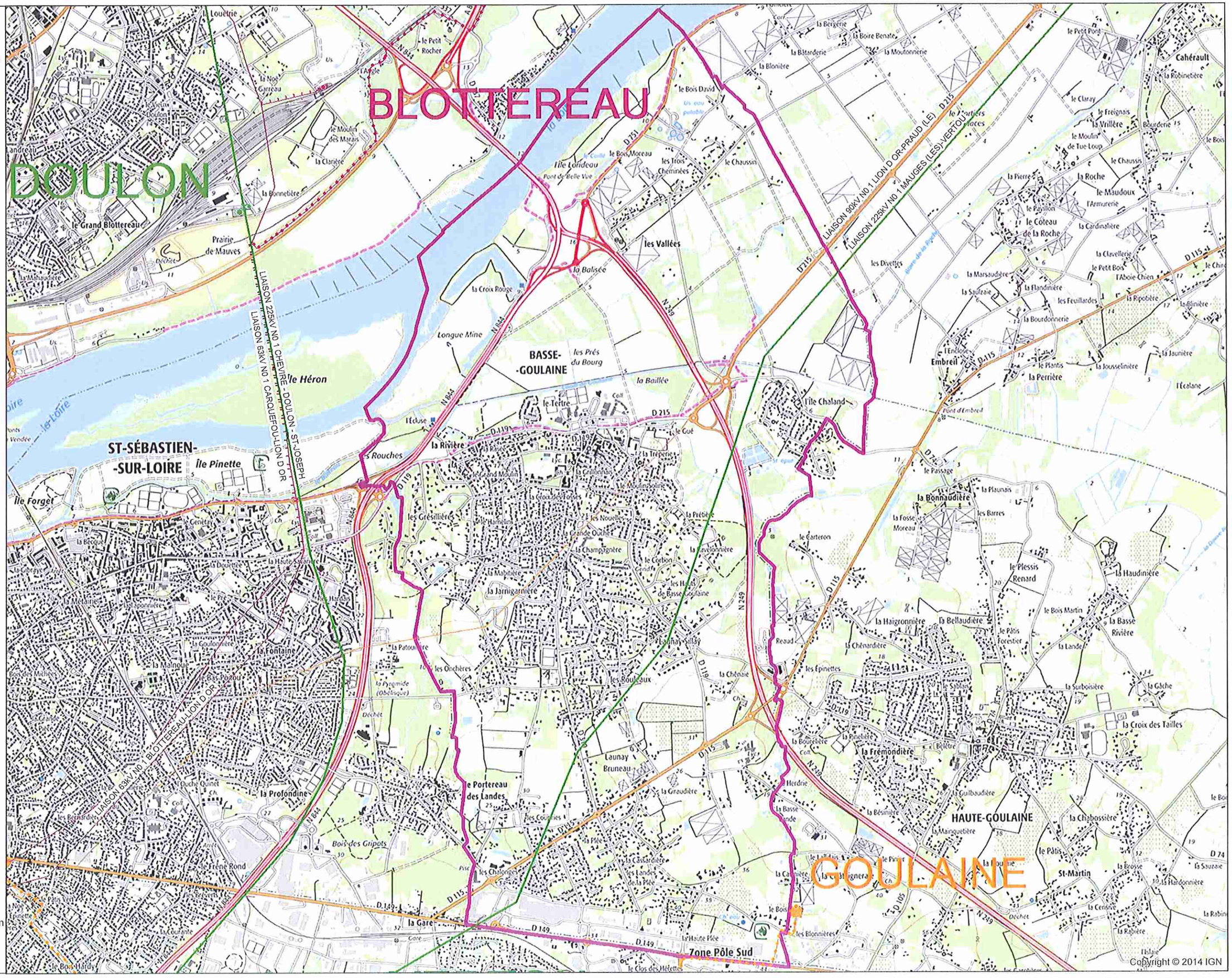
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Basse-Goulaine
44009



0 200 400 800m

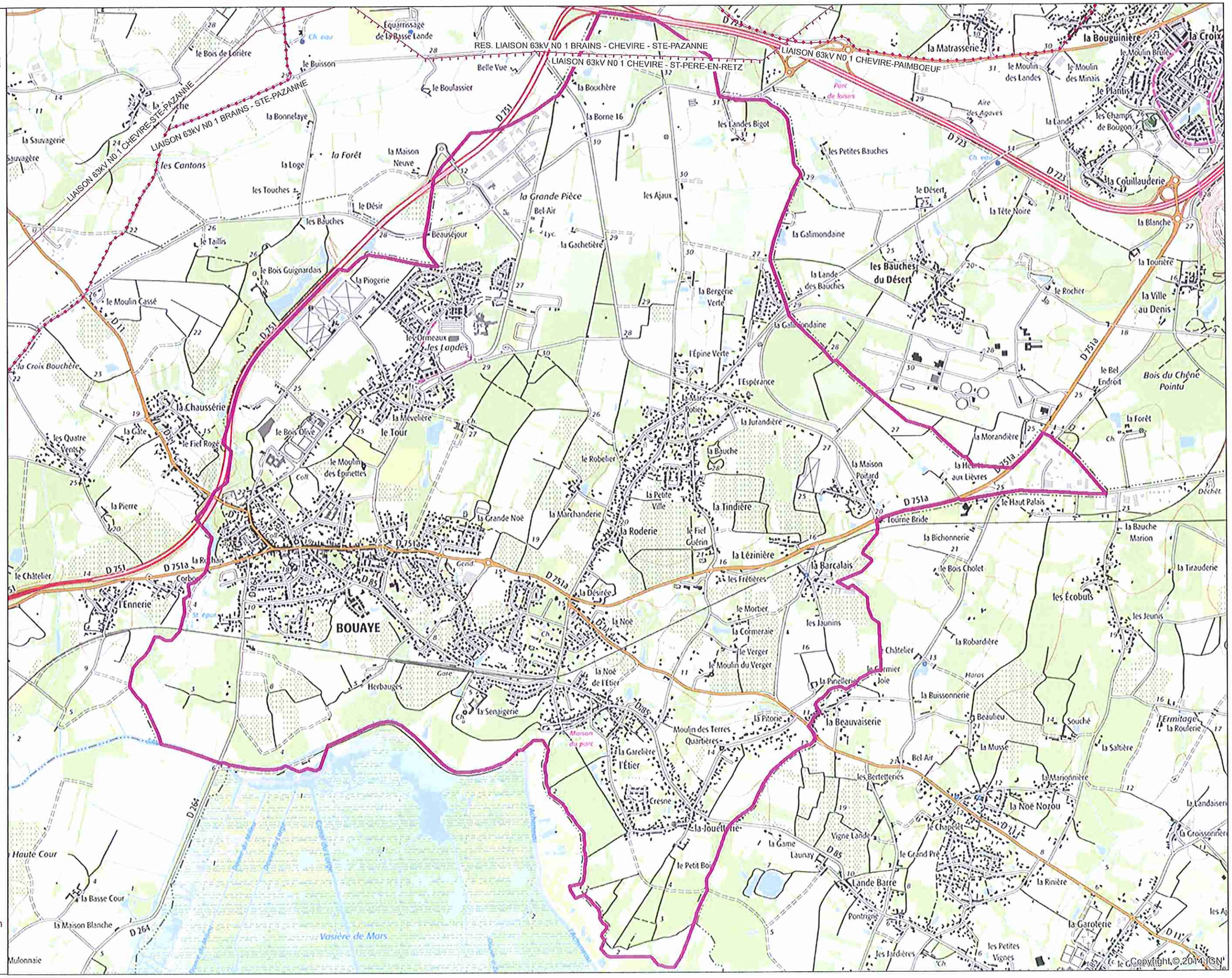
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Bouaye
44018



0 170 340 680m

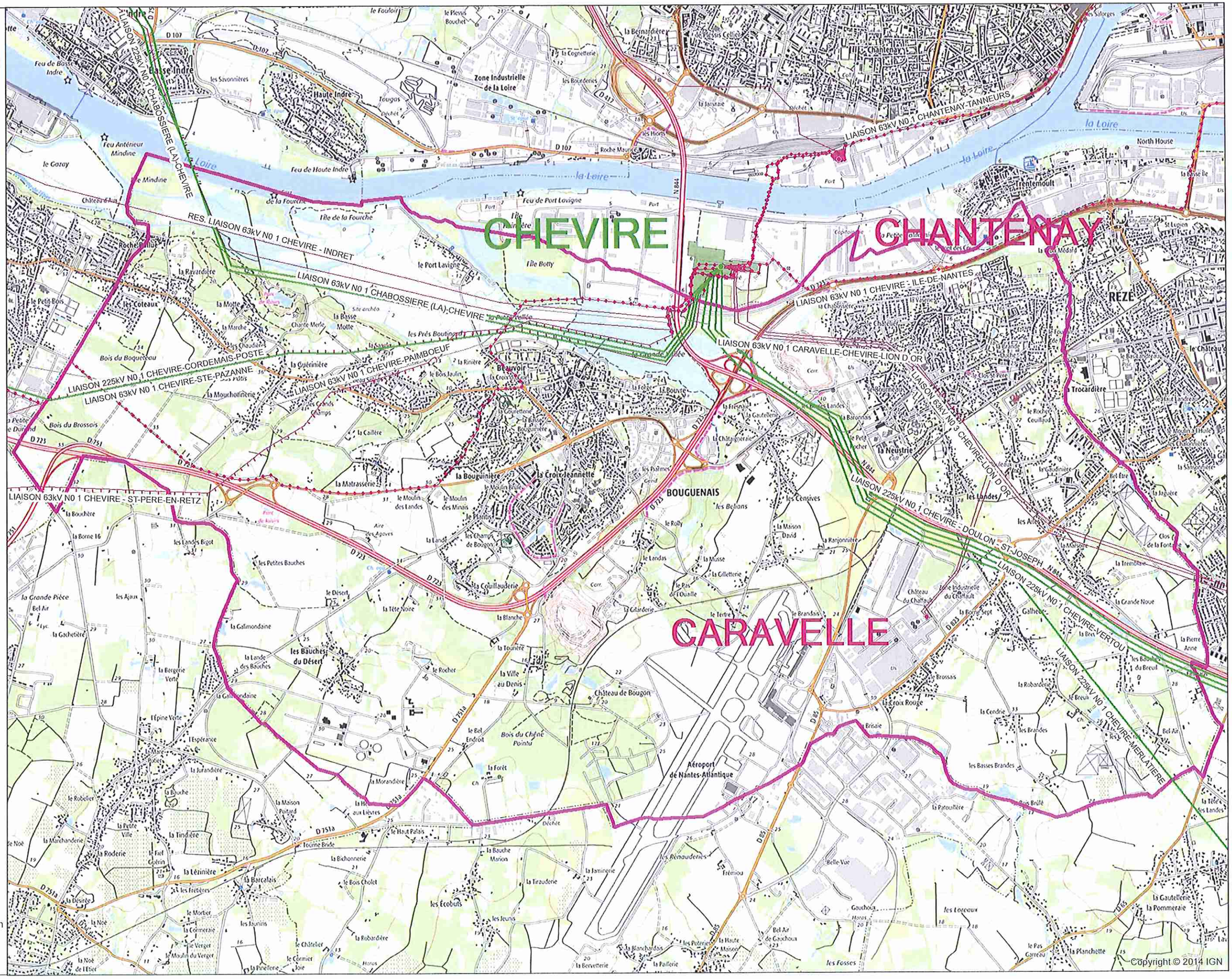
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Bouguenais
44020



0 225 450 900m

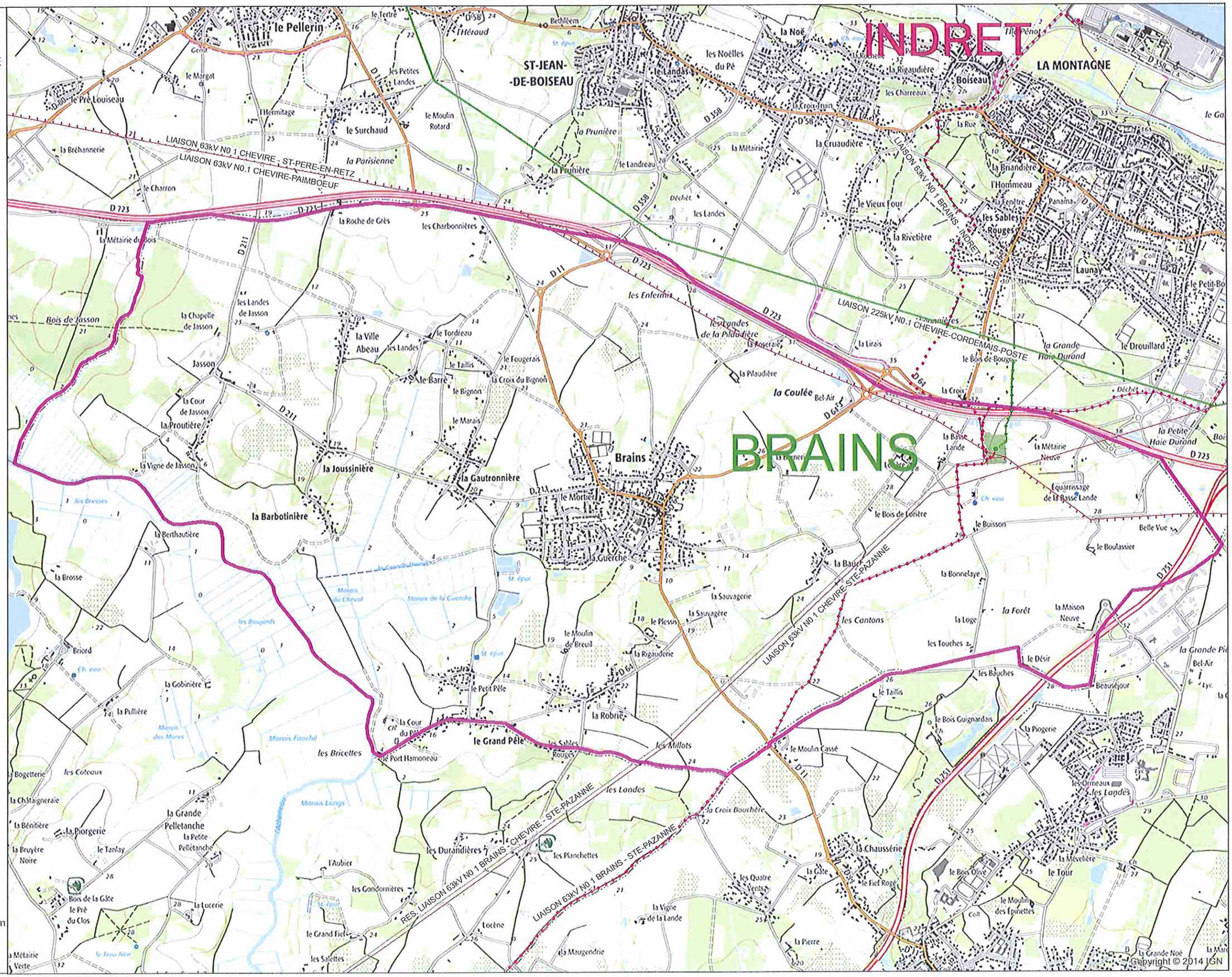
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Brains
44024



0 185 370 740m

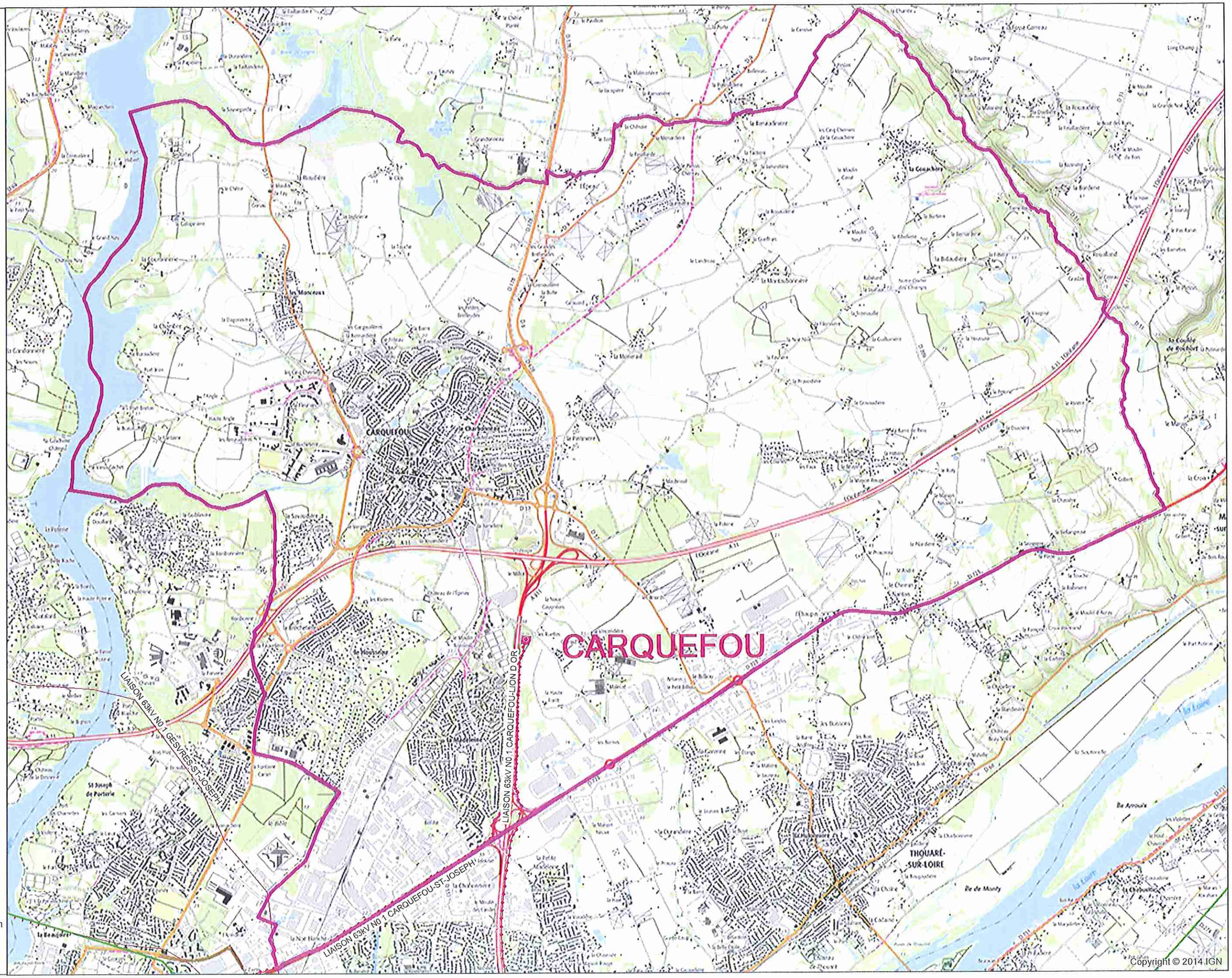
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Carquefou
44026



0 250 500 1 000 m

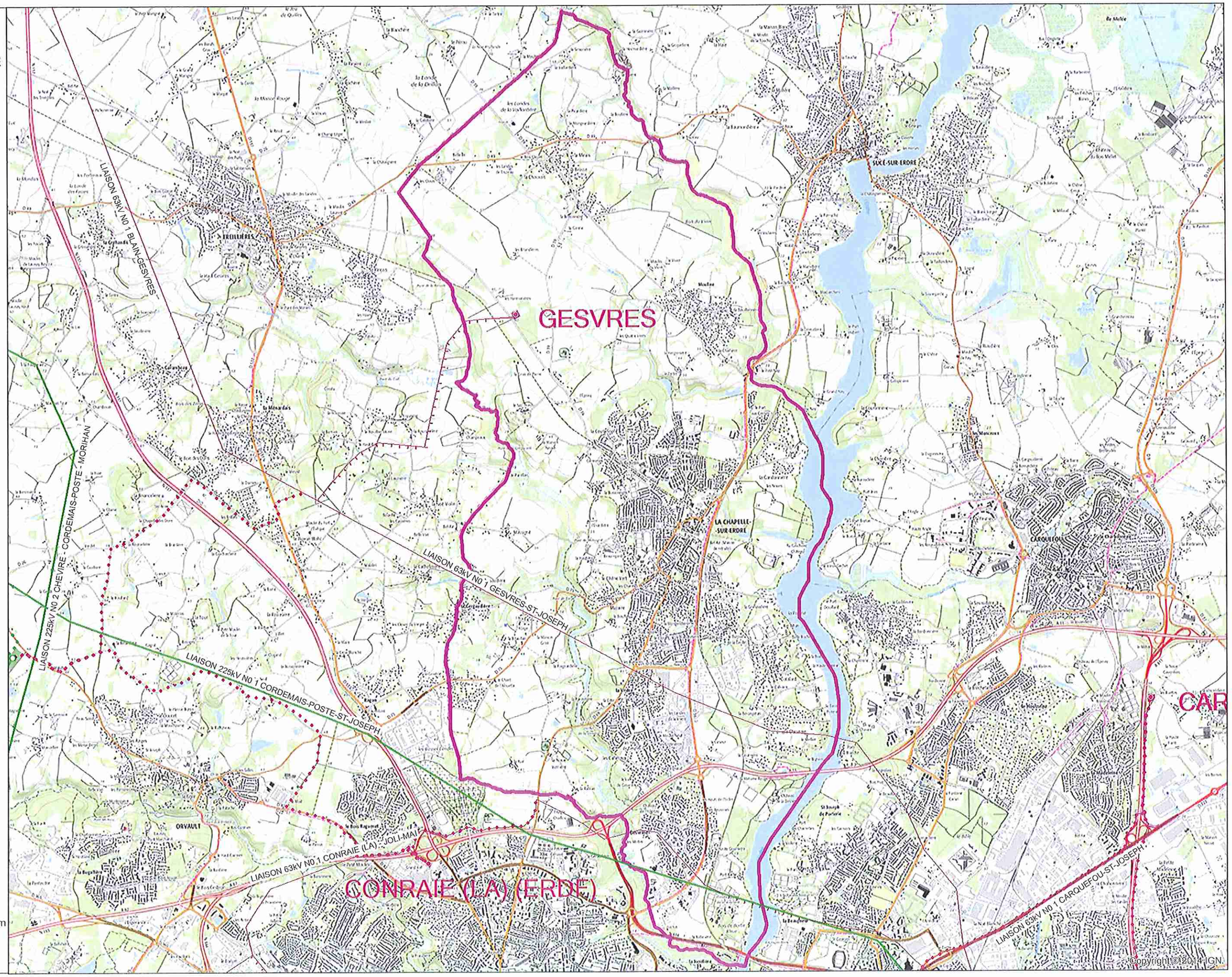
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

La Chapelle-sur-Erdre
44035



0 335 670 1 340m

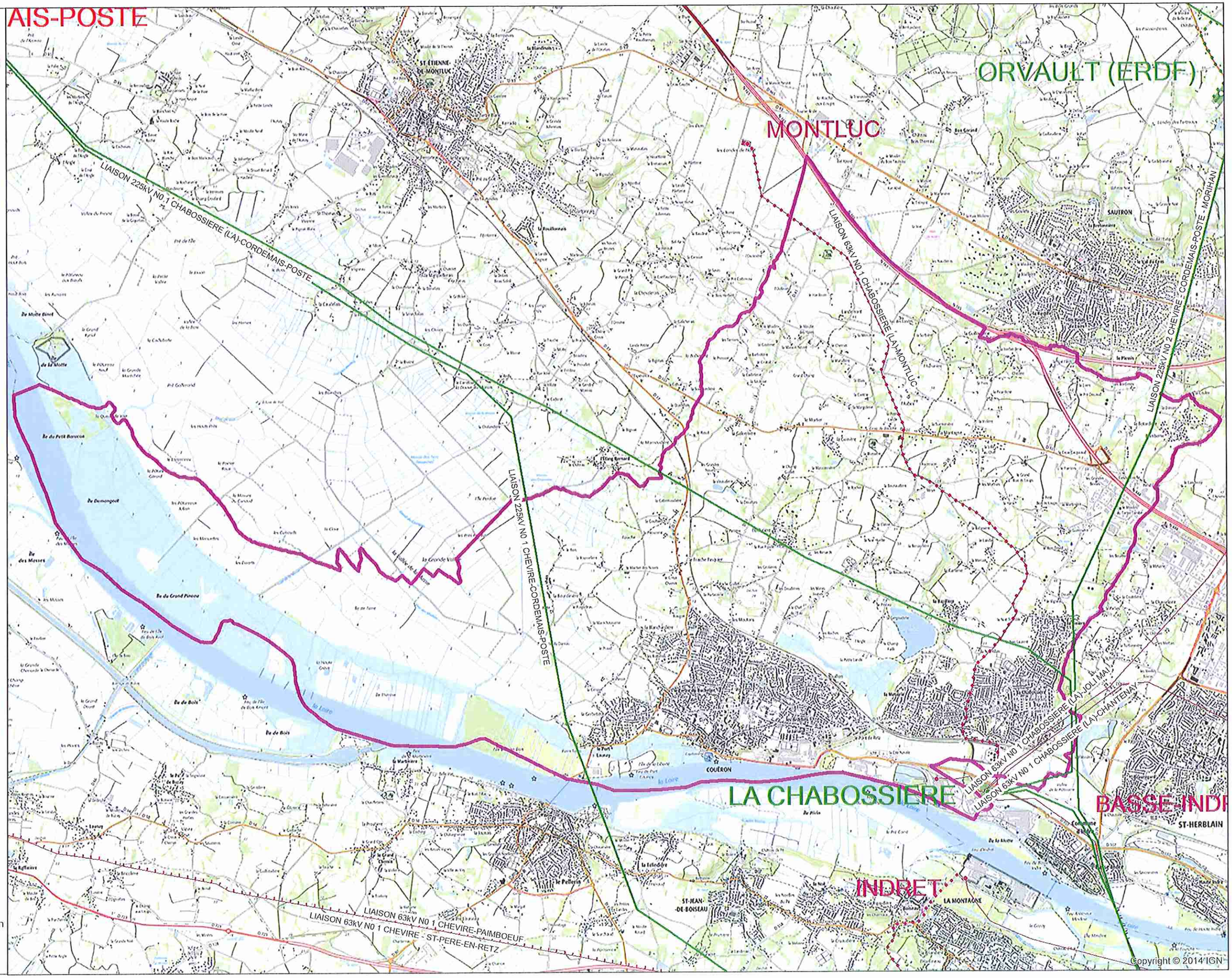
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Couëron
44047



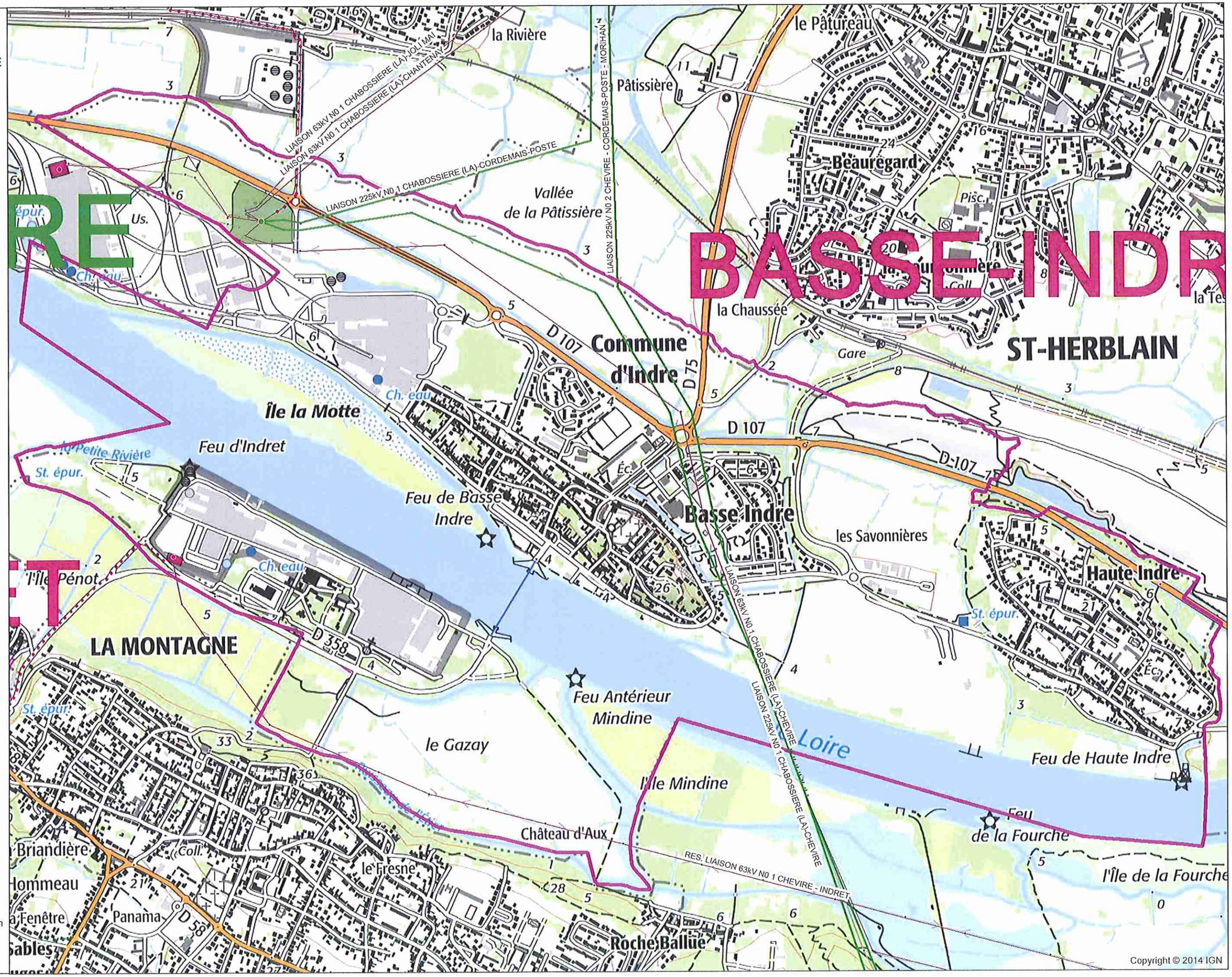
0 345 690 1 380m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste	Ligne
	400 kV
	225 kV
	150 kV
	90 kV
	63 kV
	< 45 kV

Indre
44074



0 90 180 360m

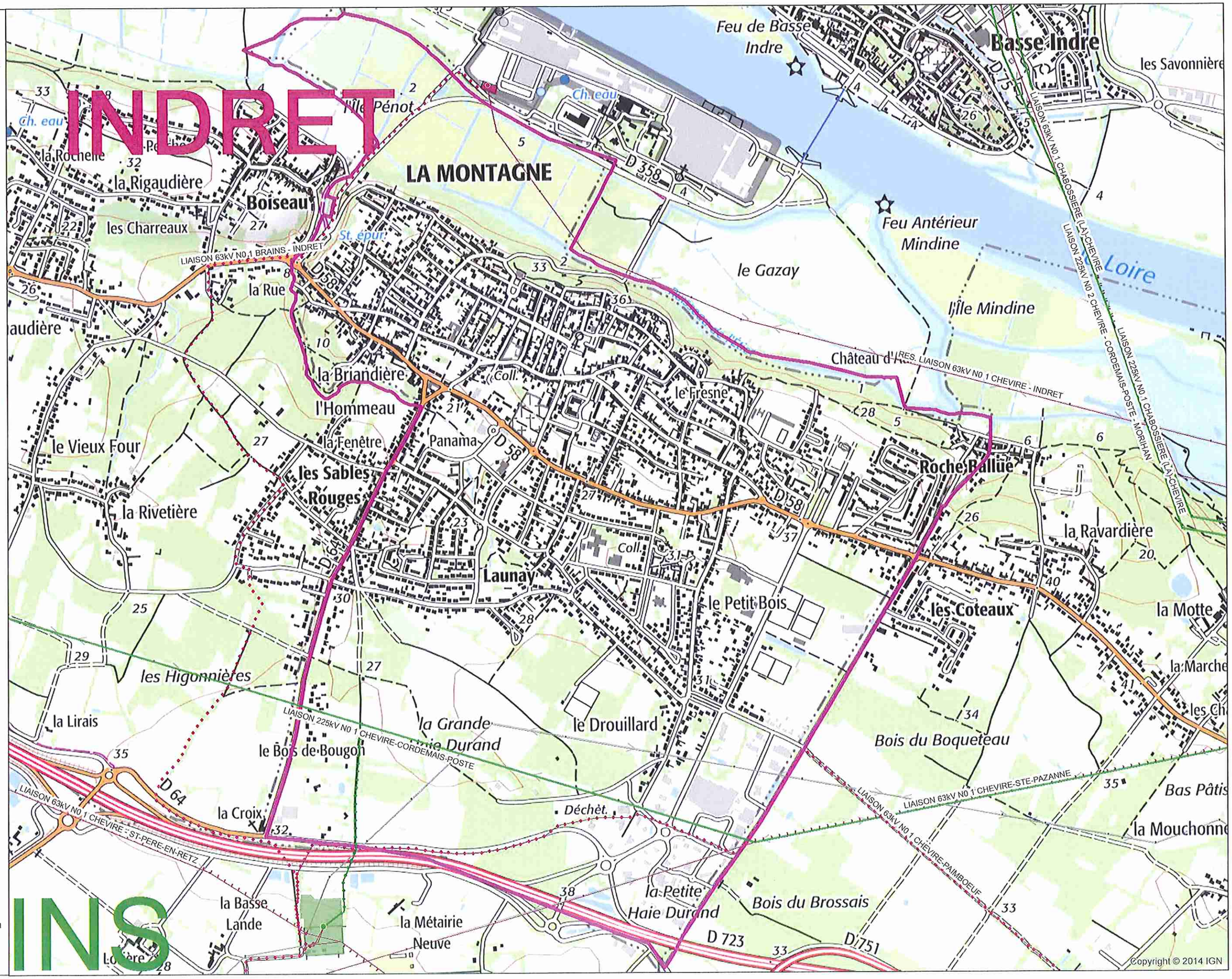
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

La Montagne
44101



0 90 180 360m

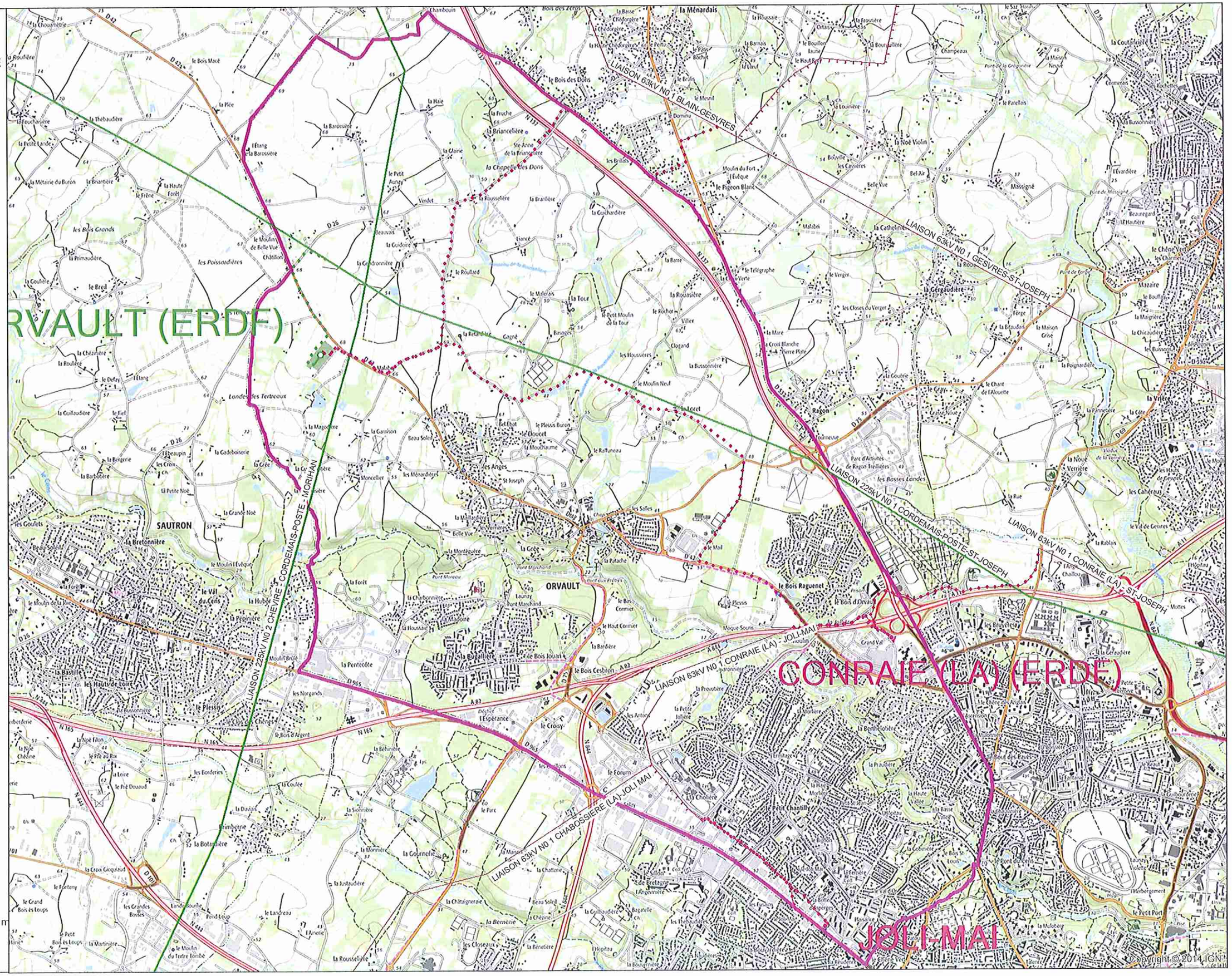
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Orvault
44114



0 250 500 1 000m

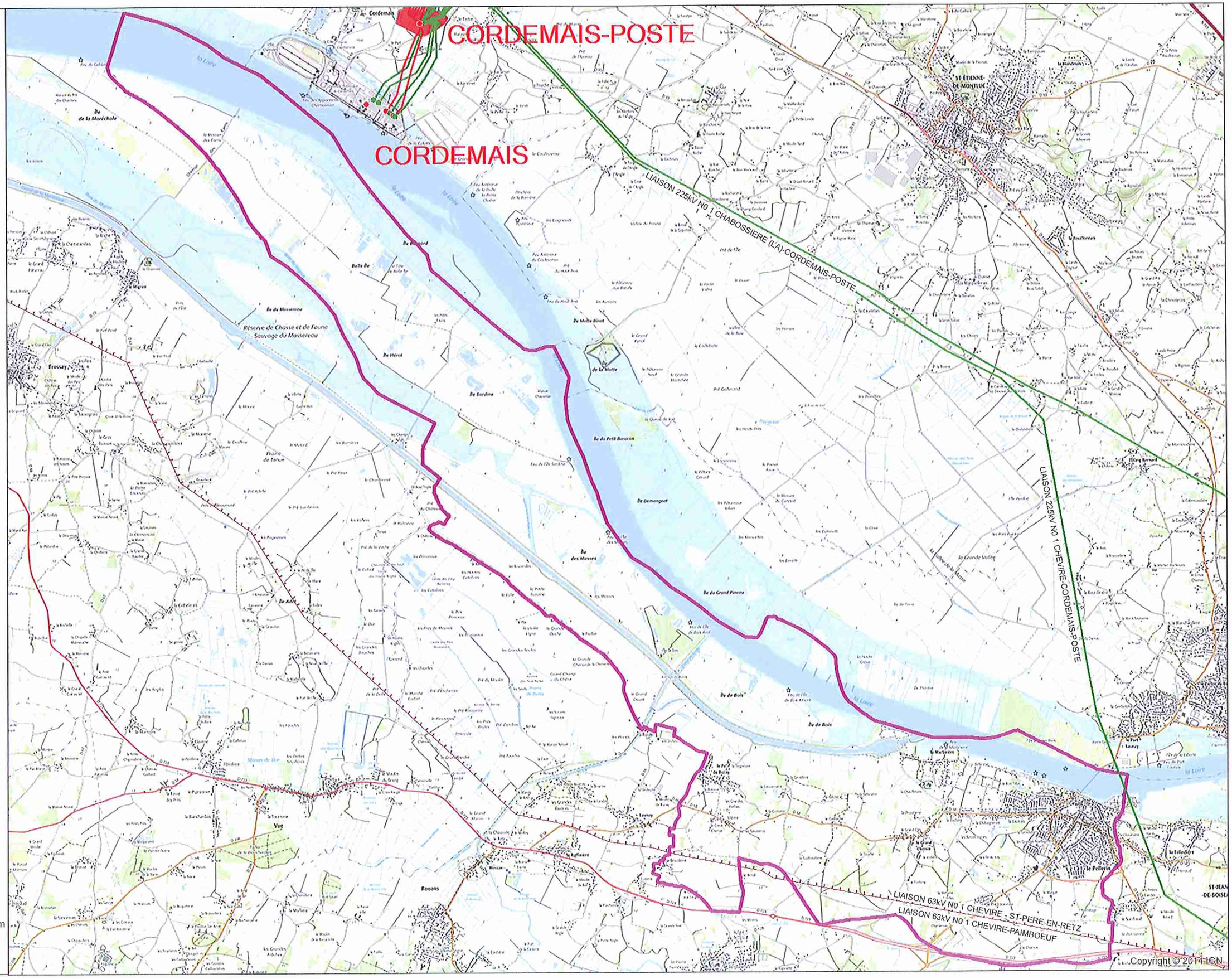
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Le Pellerin
44120



0 360 720 1 440m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

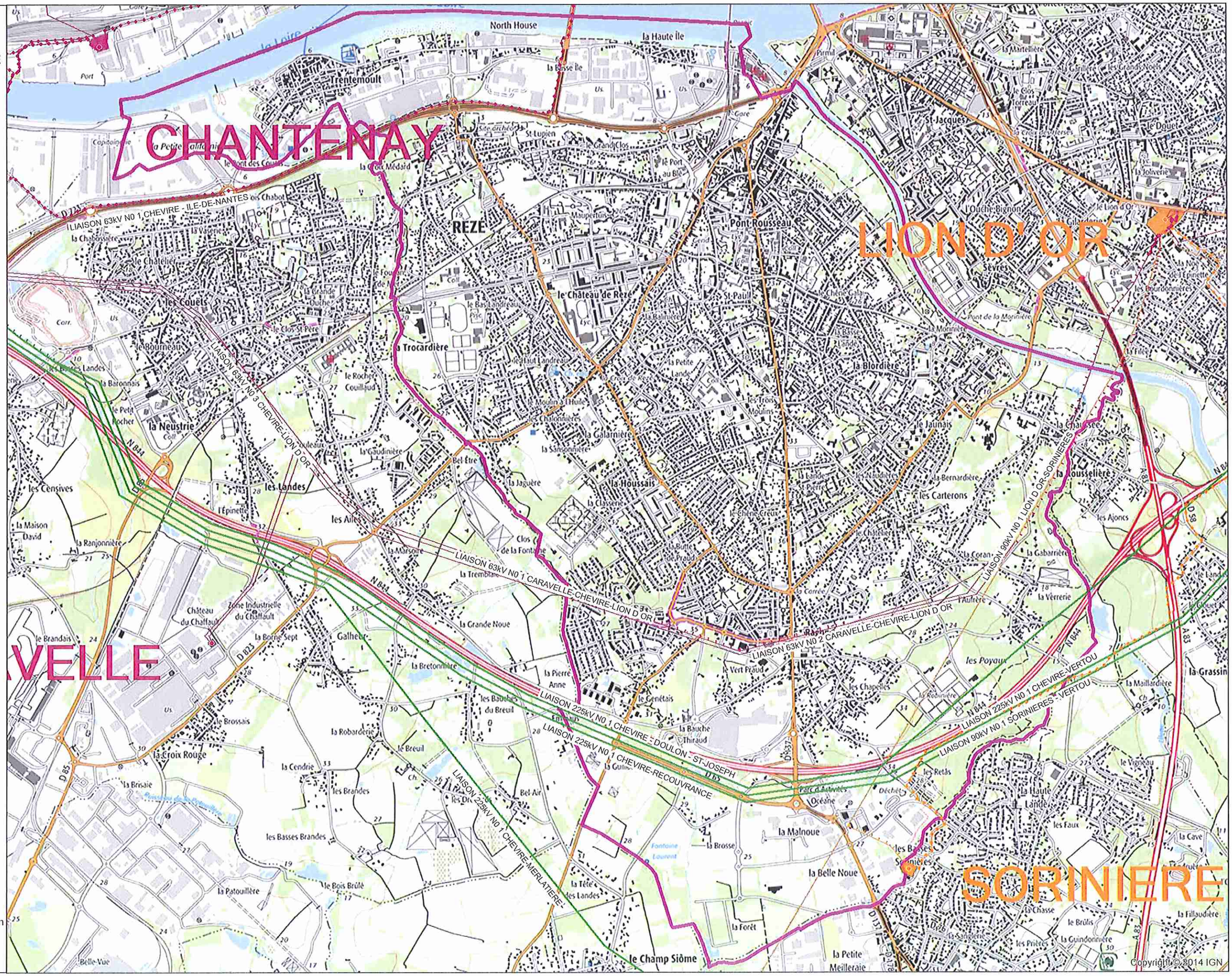
Rte

Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Rezé
44143



0 175 350 700m

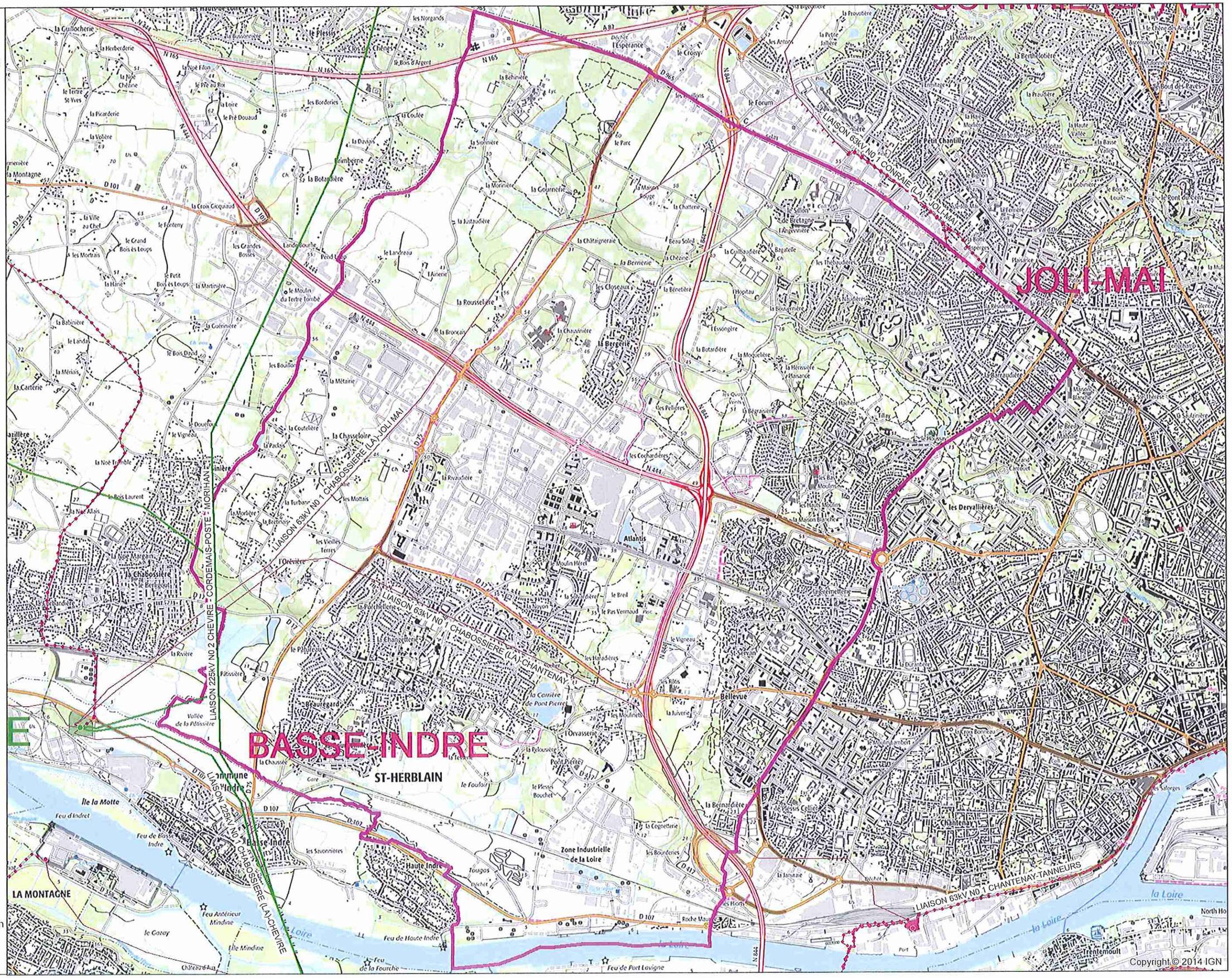
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Saint-Herblain
44162



0 235 470 940m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

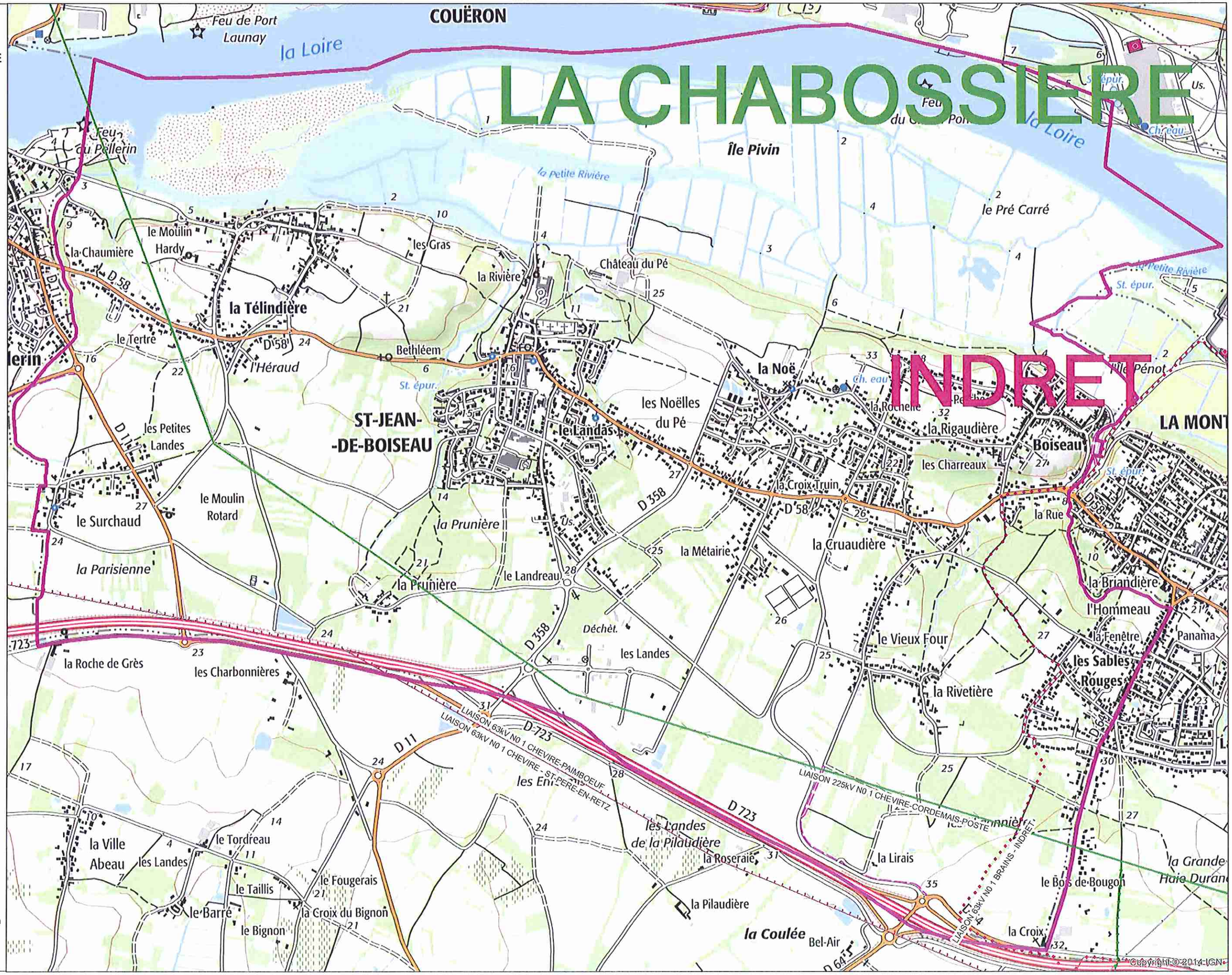
Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Saint-Jean-de-Boiseau
44166

0 115 230 460m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

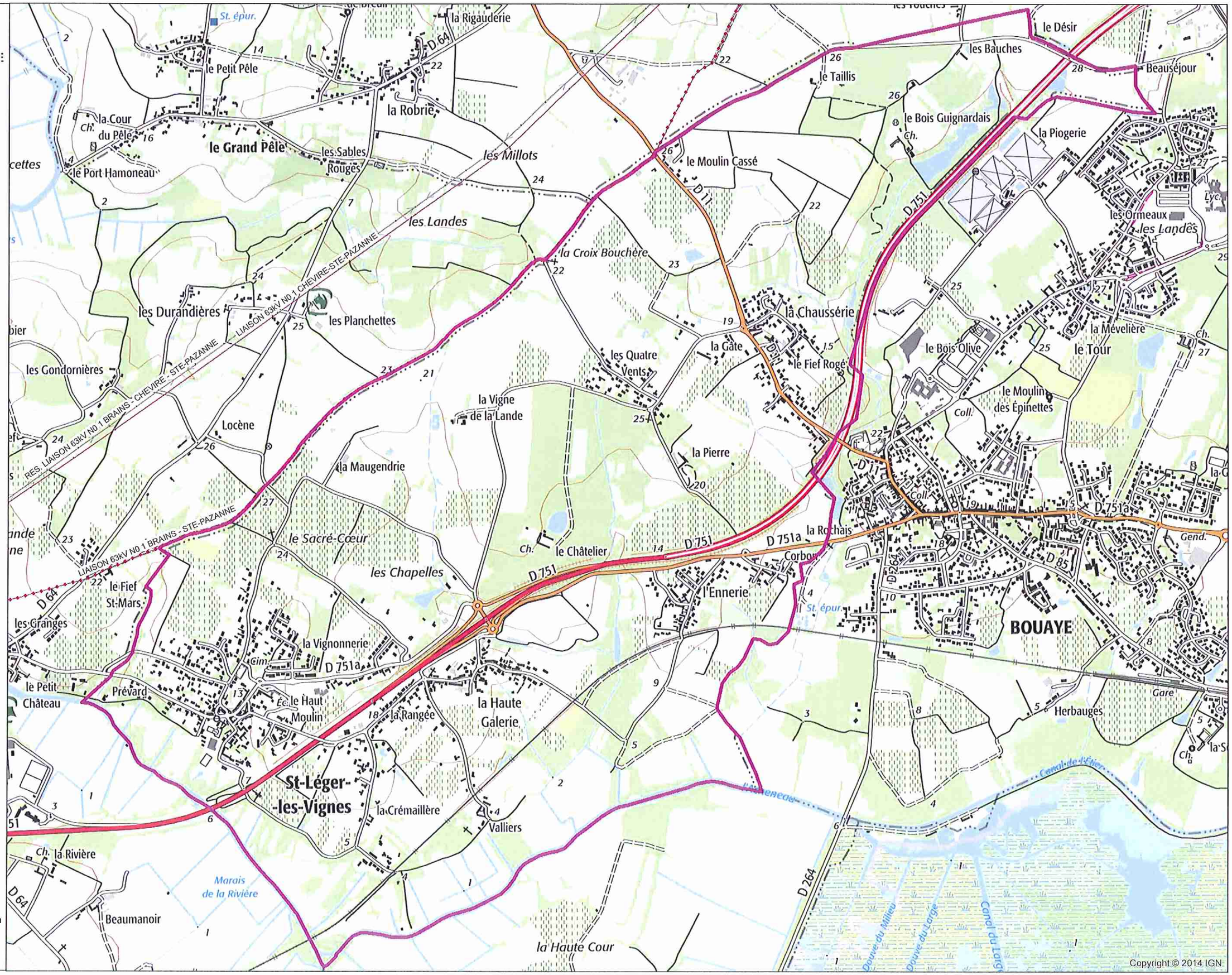


Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Saint-Léger-les-Vignes
44171



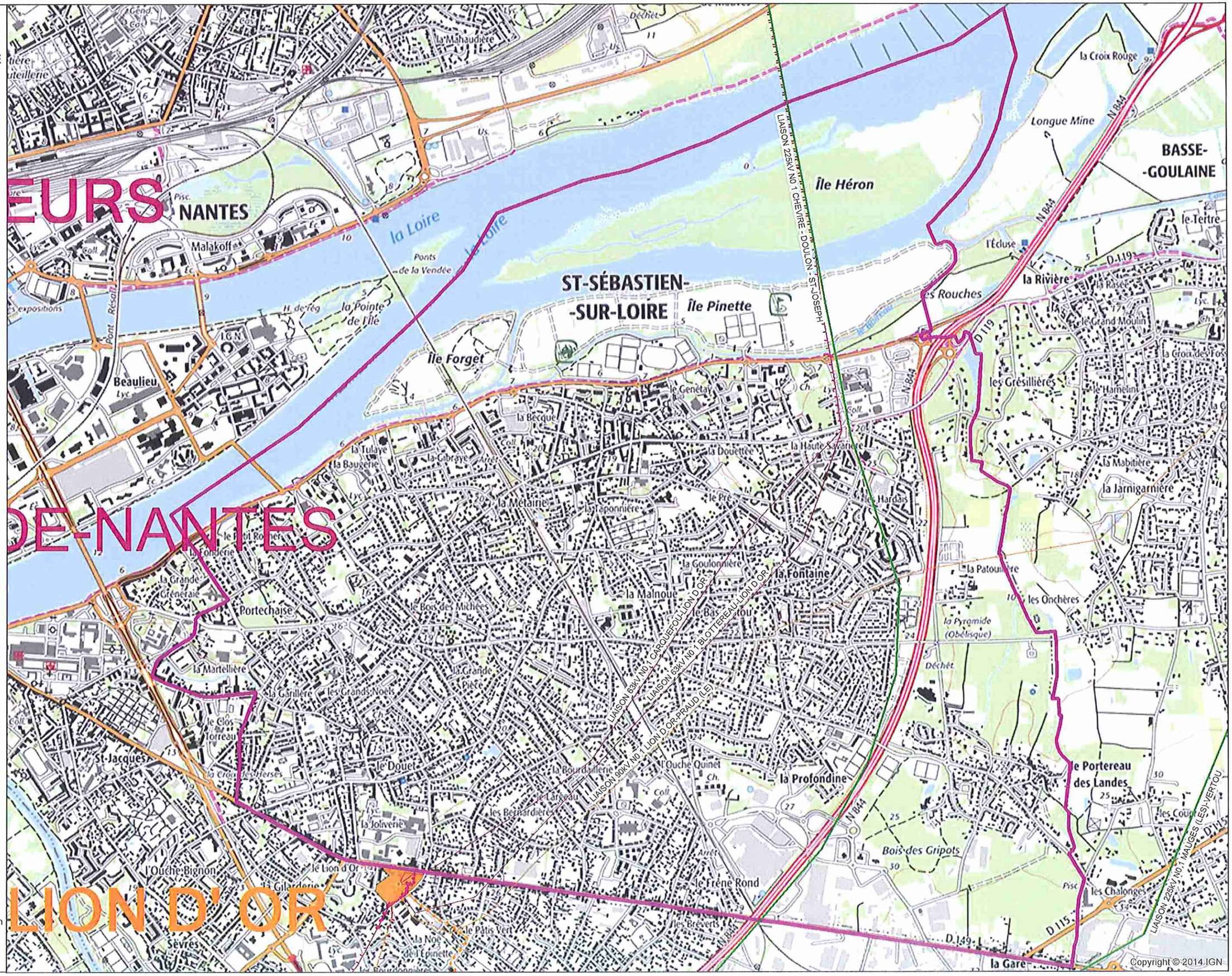
0 120 240 480 m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste	Ligne	
		400 kV
		225 kV
		150 kV
		90 kV
		63 kV
		< 45 kV

Saint-Sébastien-sur-Loire
44190



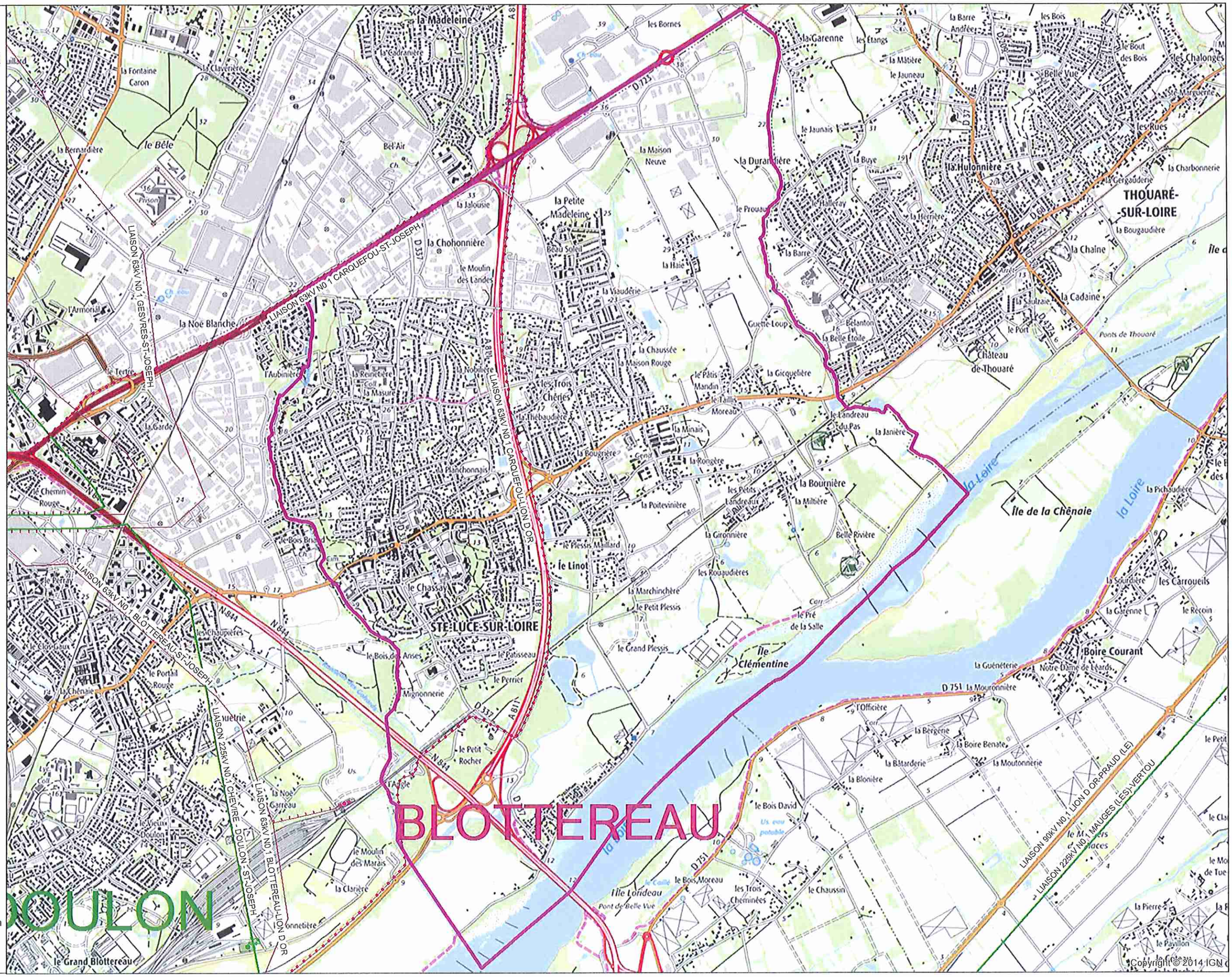
0 137,5 275 550m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste	Ligne
	400 kV
	225 kV
	150 kV
	90 kV
	63 kV
	< 45 kV

Sainte-Luce-sur-Loire
44172



0 170 340 680m

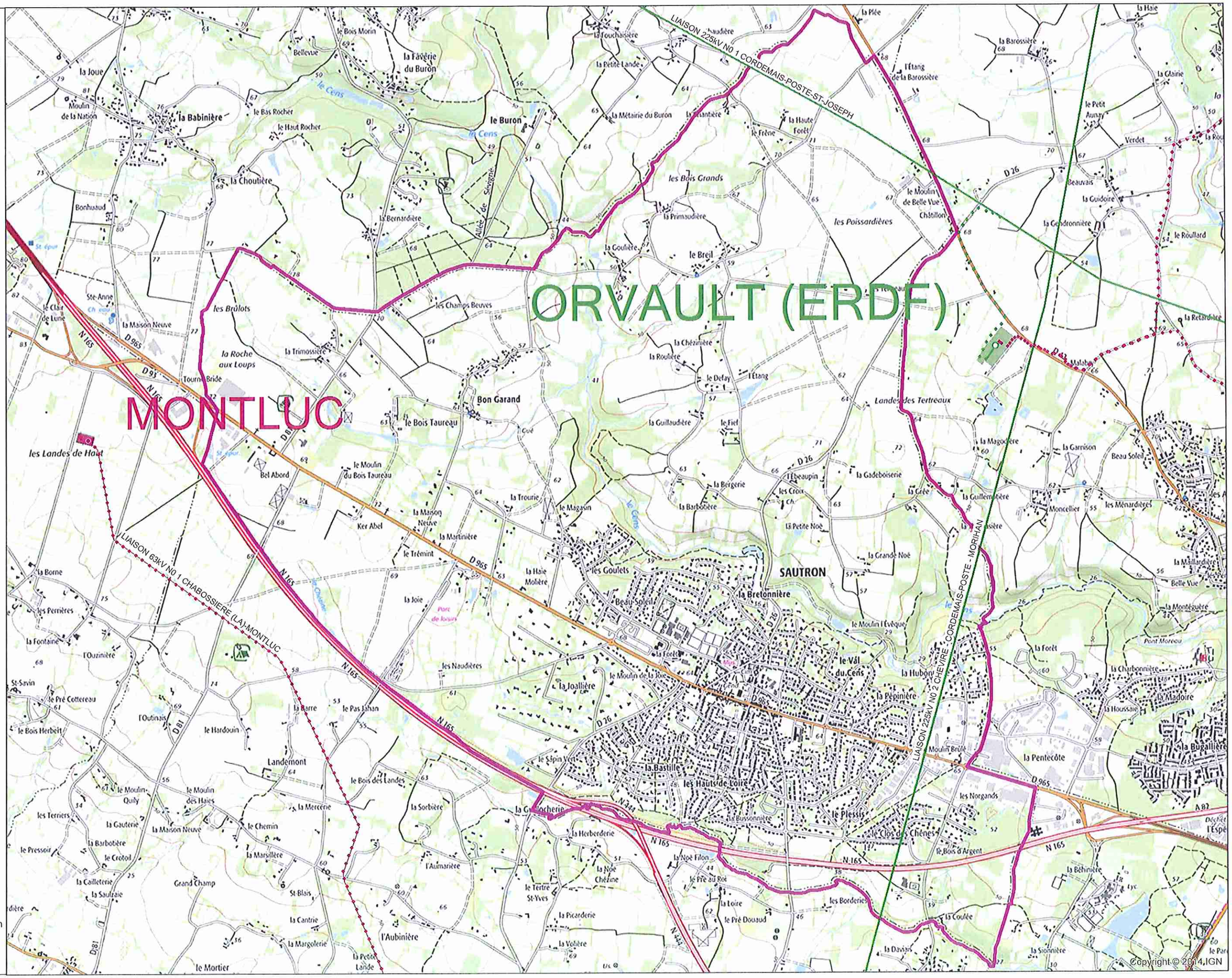
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Sautron
44194

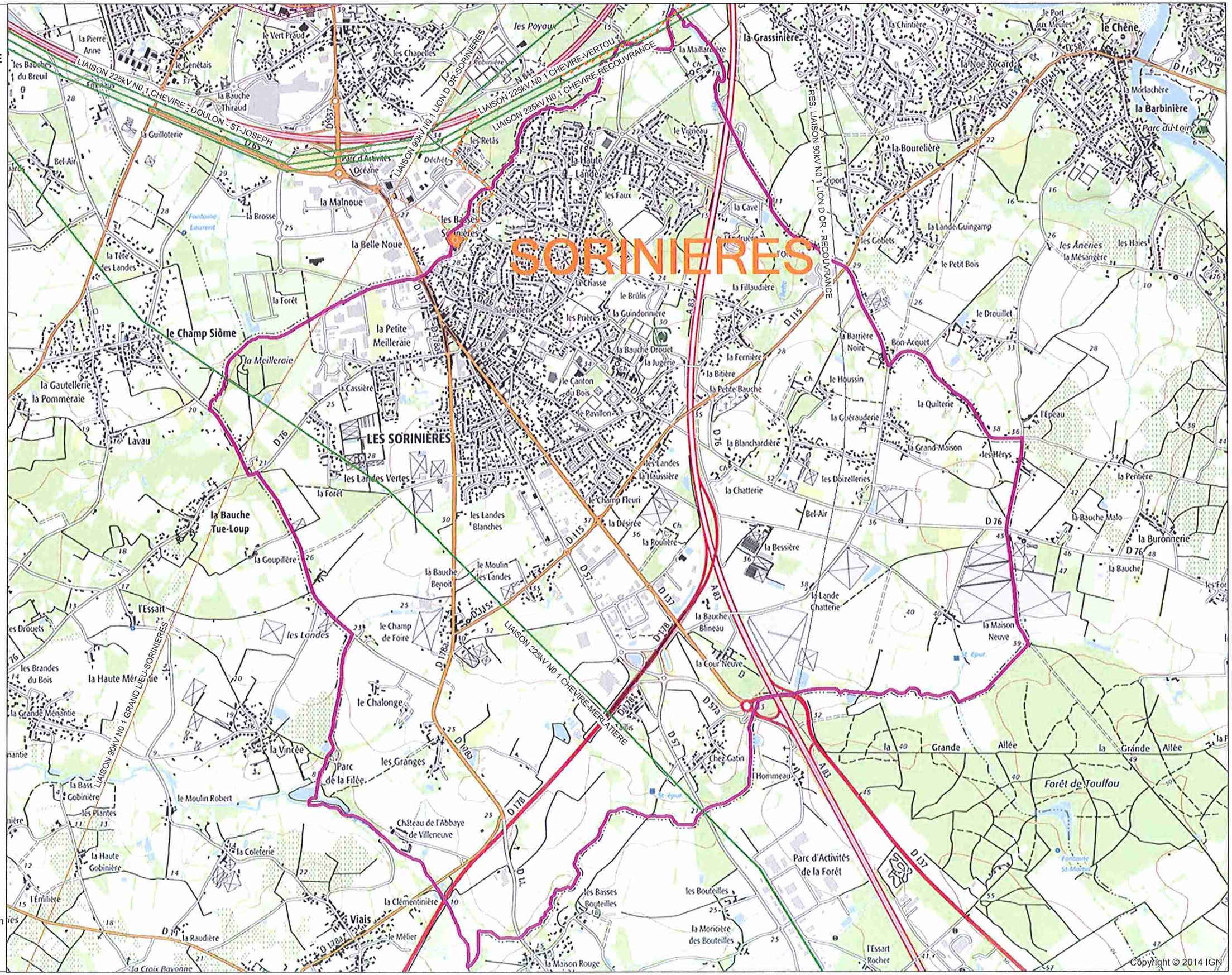


Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Les Sorinières
44198



0 170 340 680m

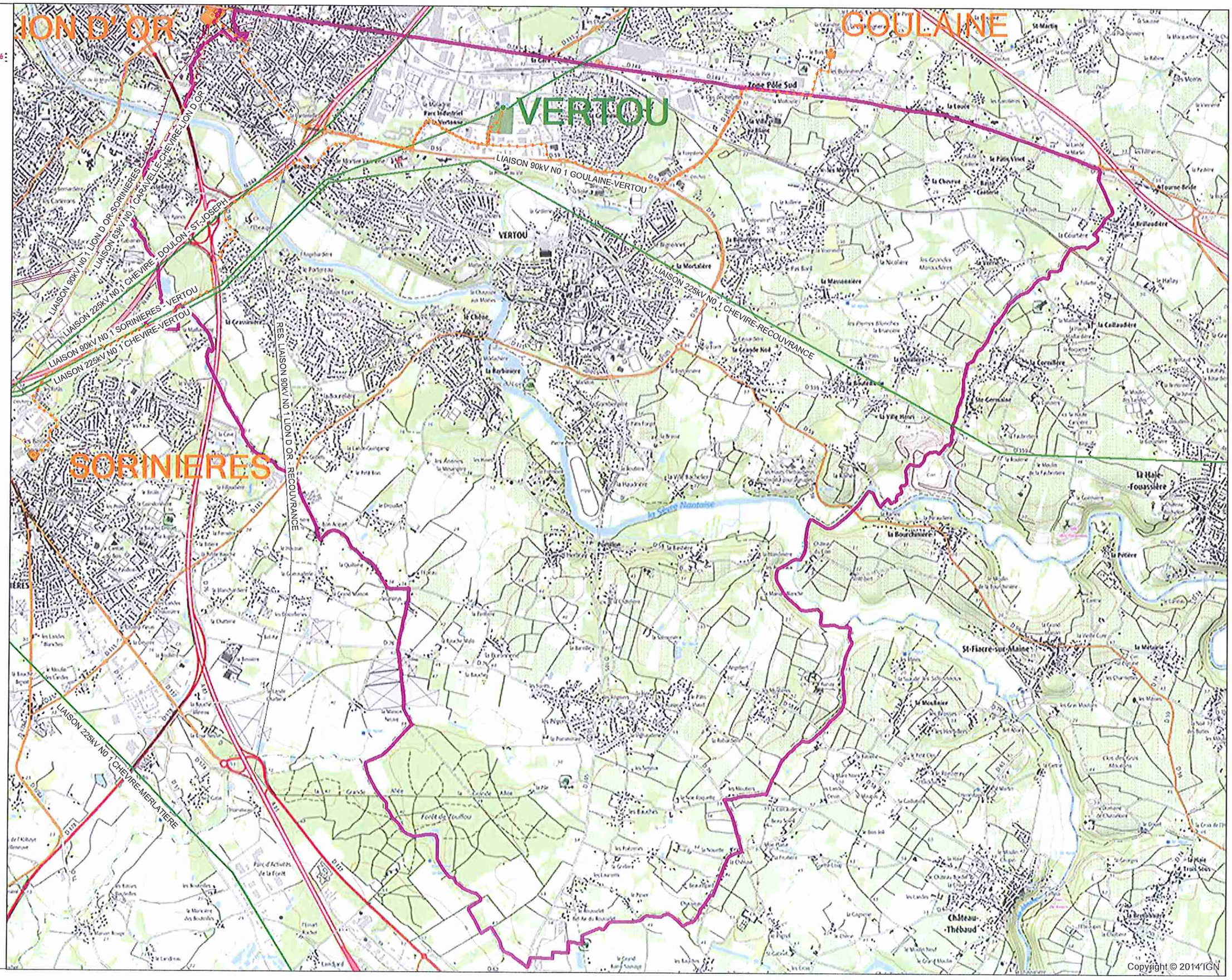
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Vertou
44215



0 245 490 980m

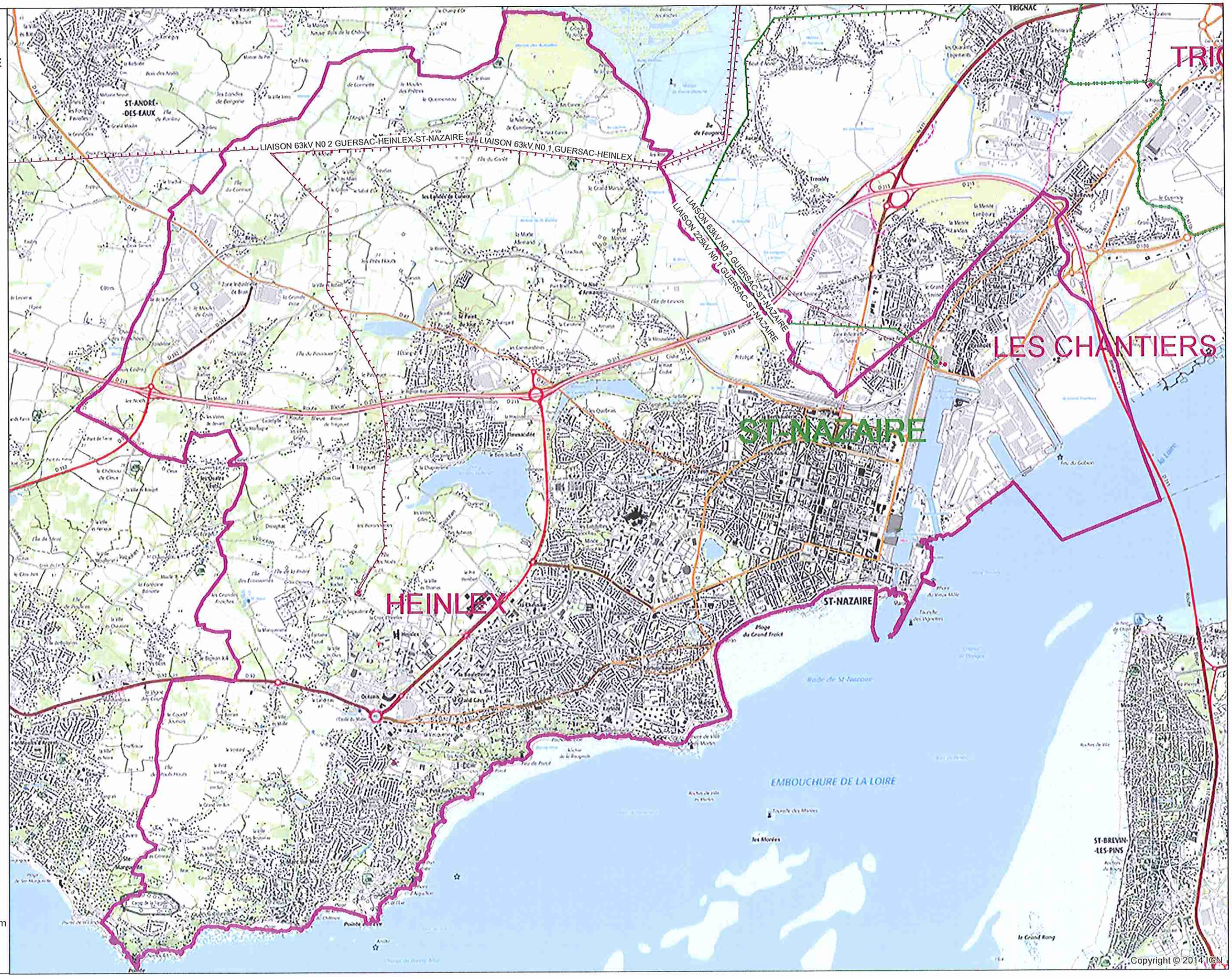
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Saint-Nazaire
44184



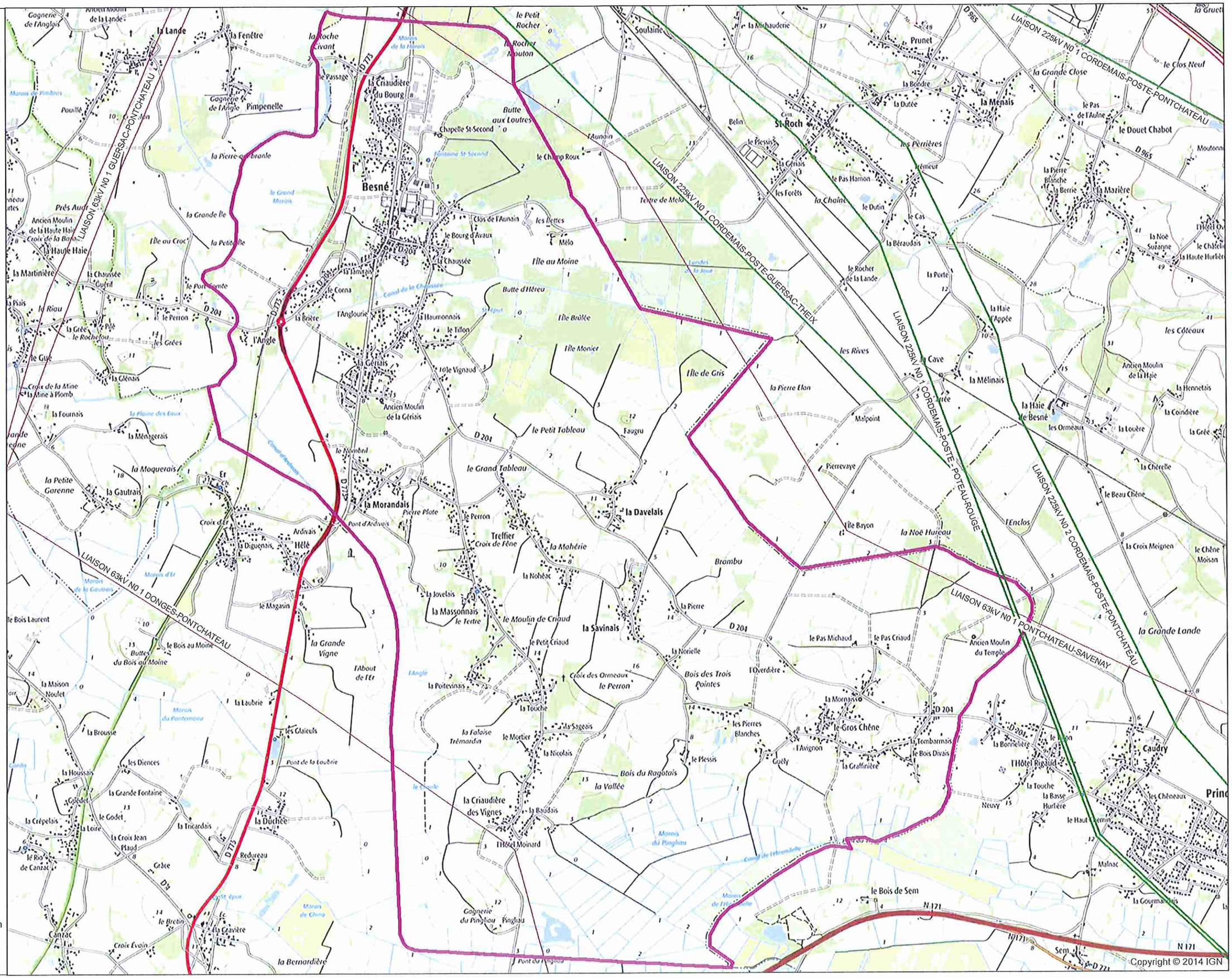
0 285 570 1 140m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste	Ligne
	400 kV
	225 kV
	150 kV
	90 kV
	63 kV
	< 45 kV

Besné
44013



0 195 390 780m

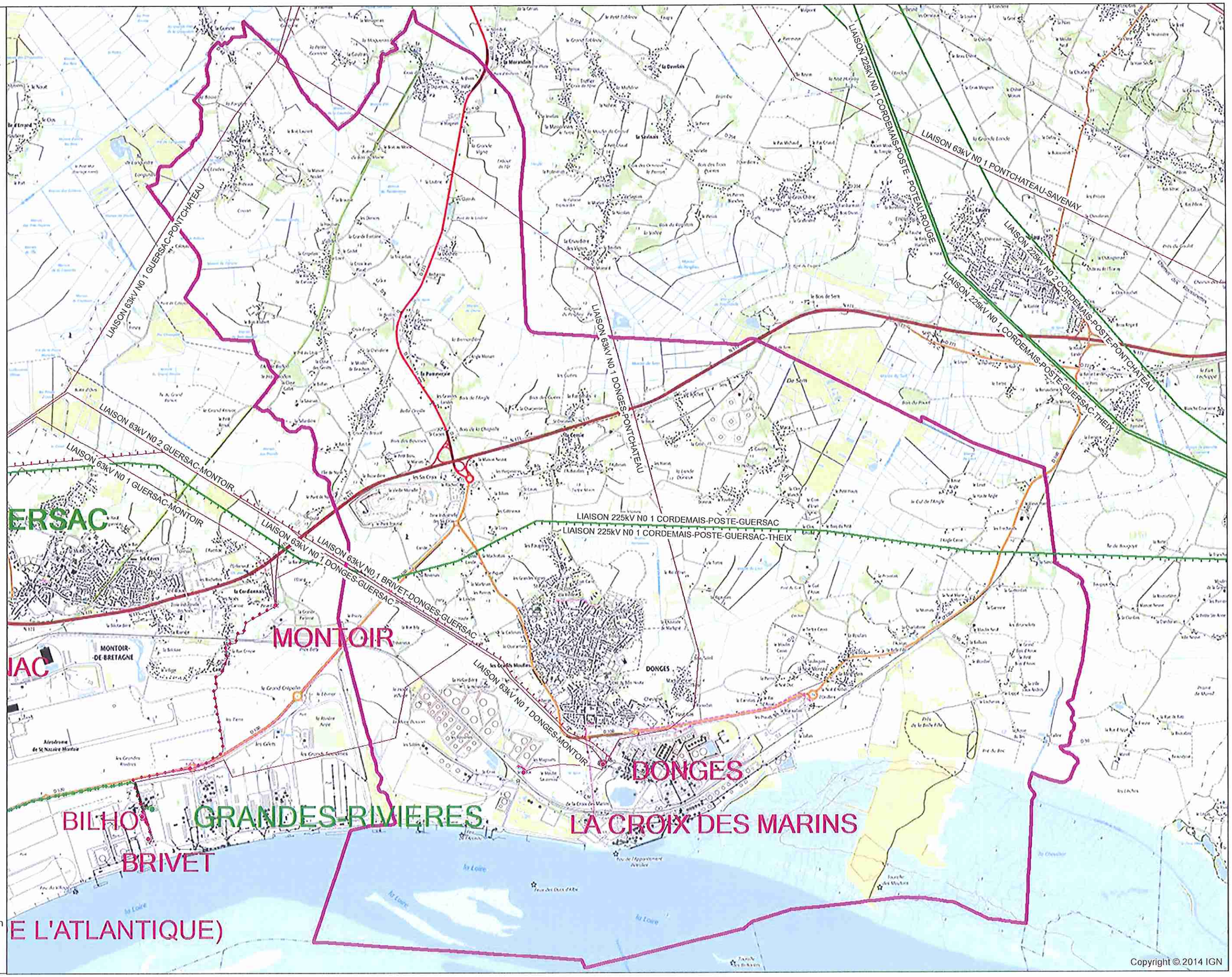
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Donges
44052



0 312,5 625 1 250m

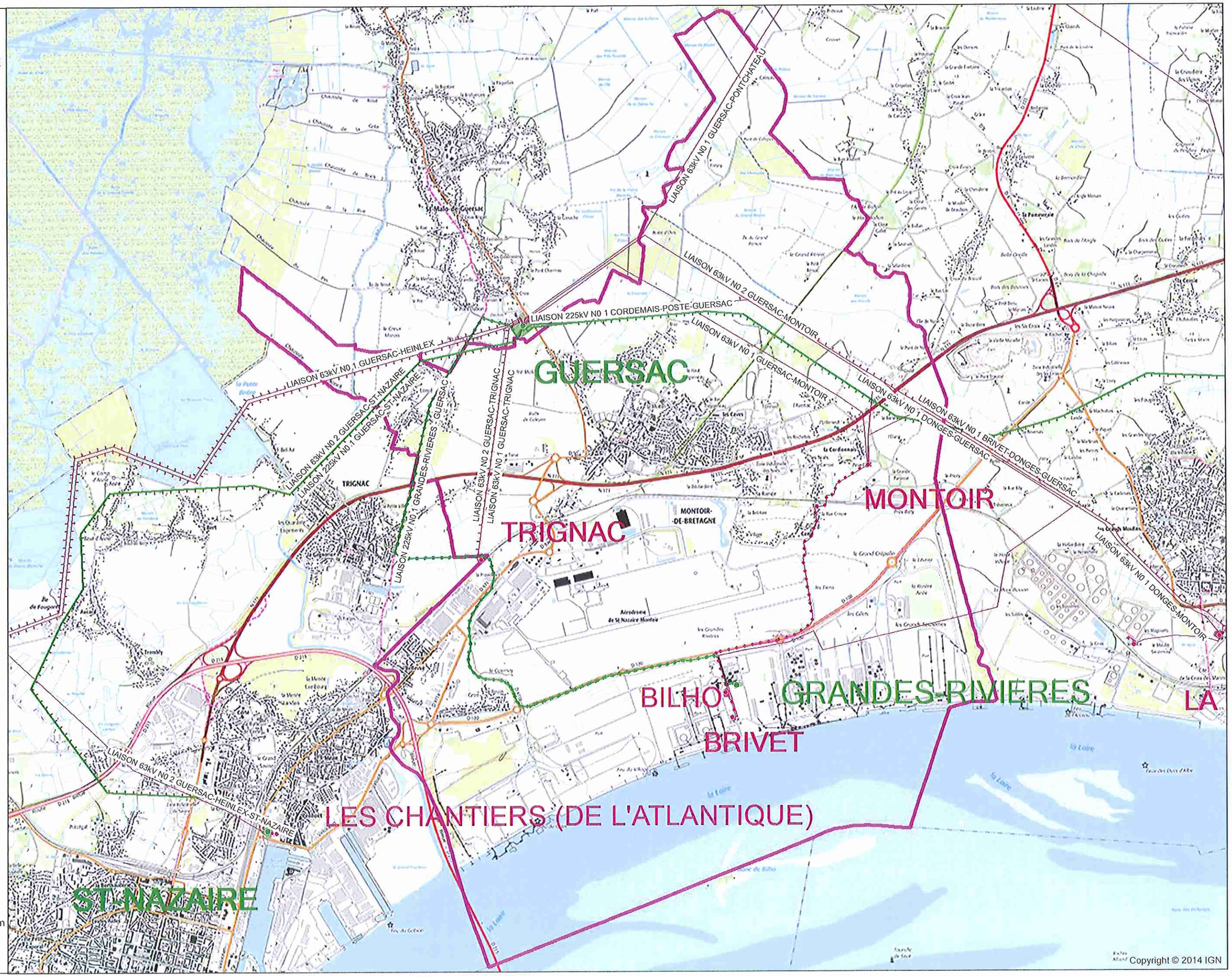
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Montoir-de-Bretagne
44103



0 290 580 1 160m

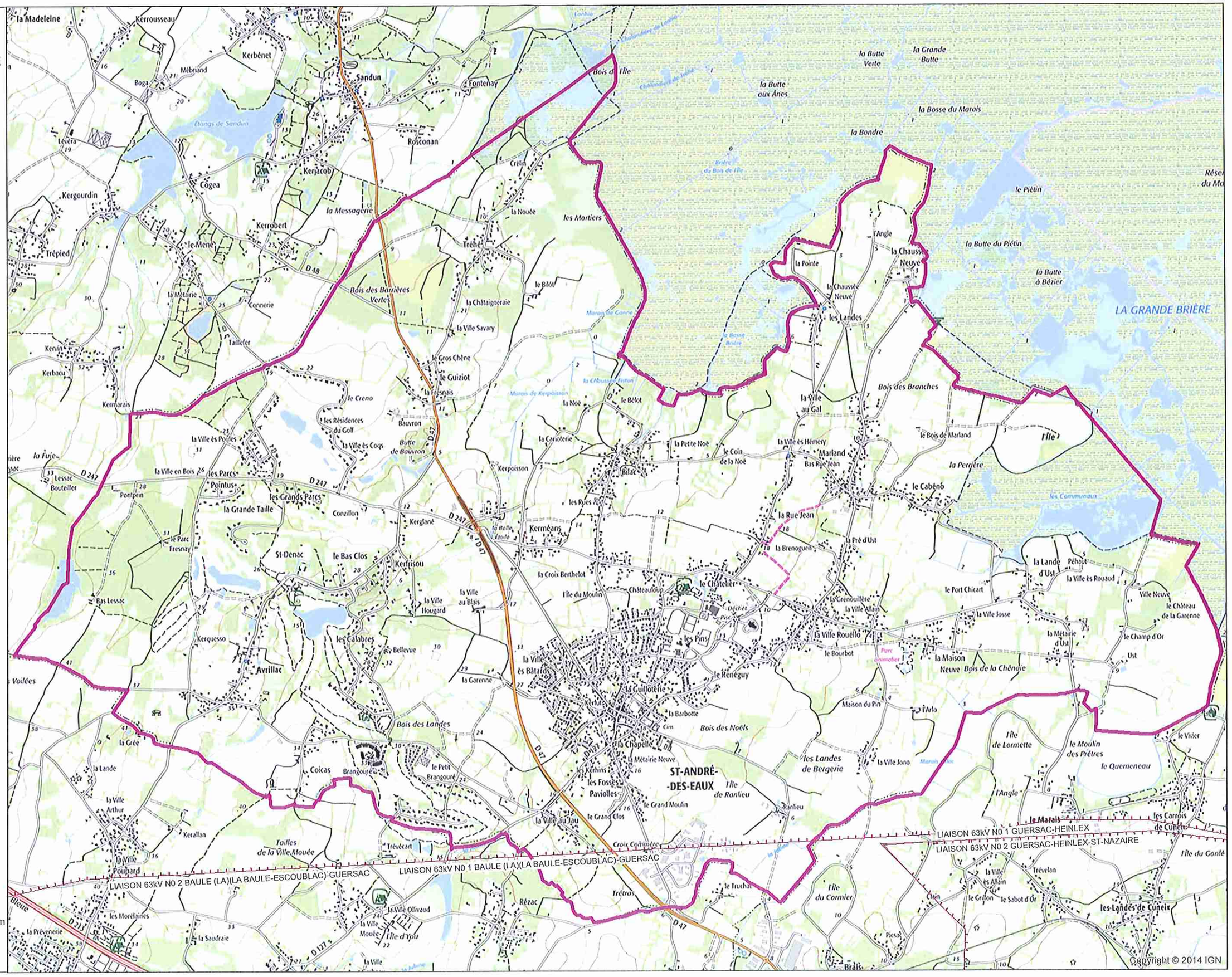
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Saint-André-des-Eaux
44151



0 205 410 820m

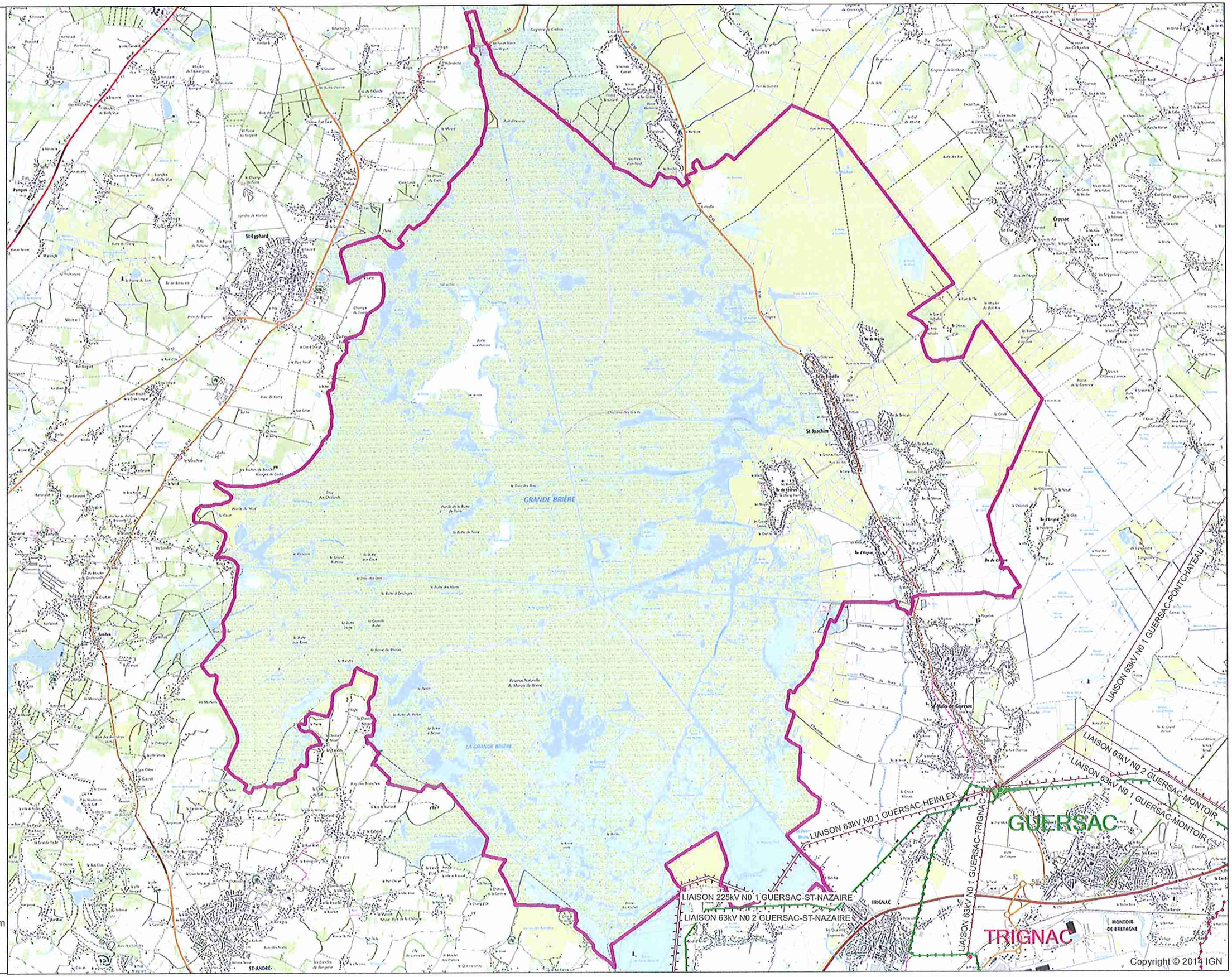
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Saint-Joachim
44168



0 410 820 1 640m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

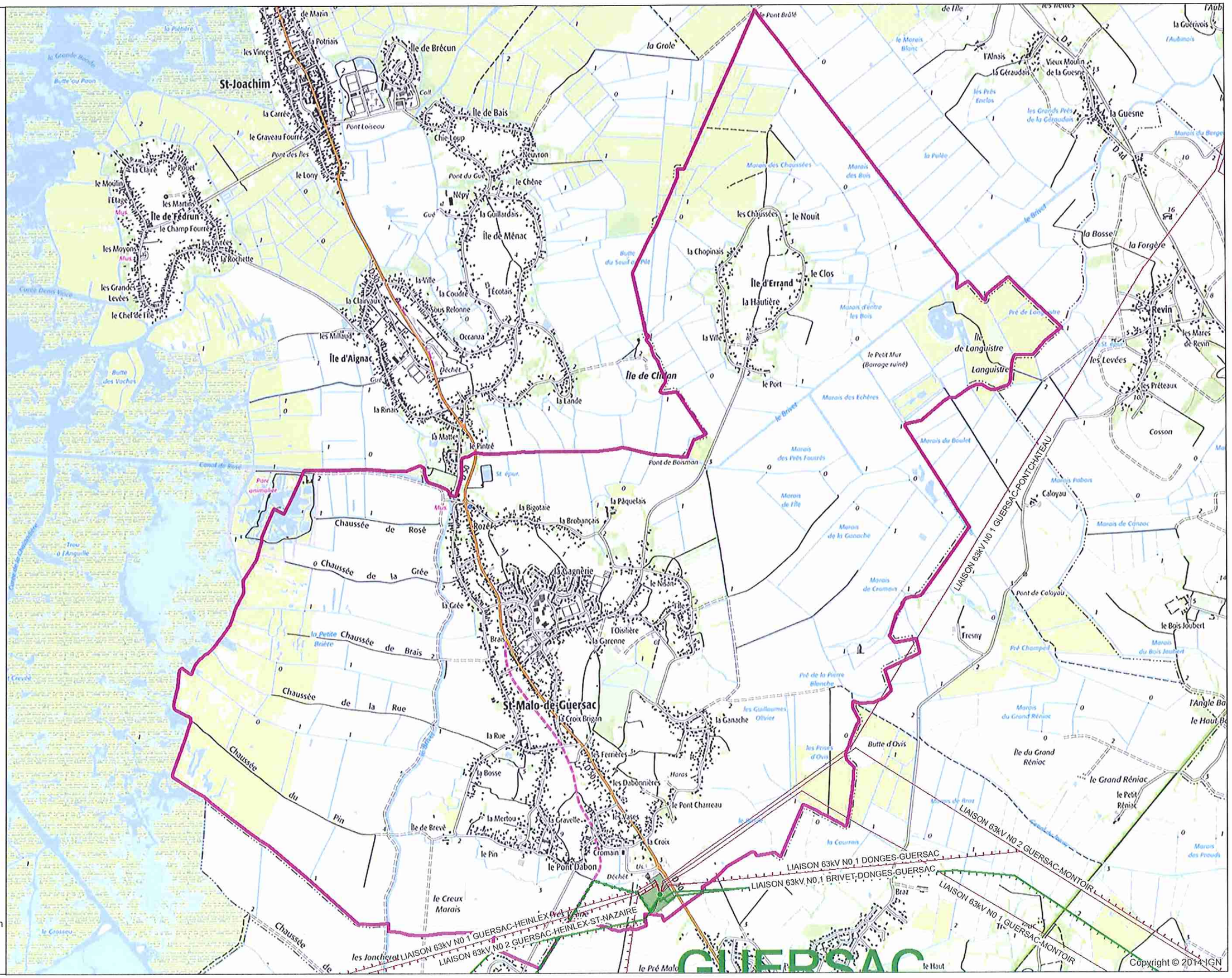
Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Saint-Malo-de-Guersac

44176



0 187,5 375 750m

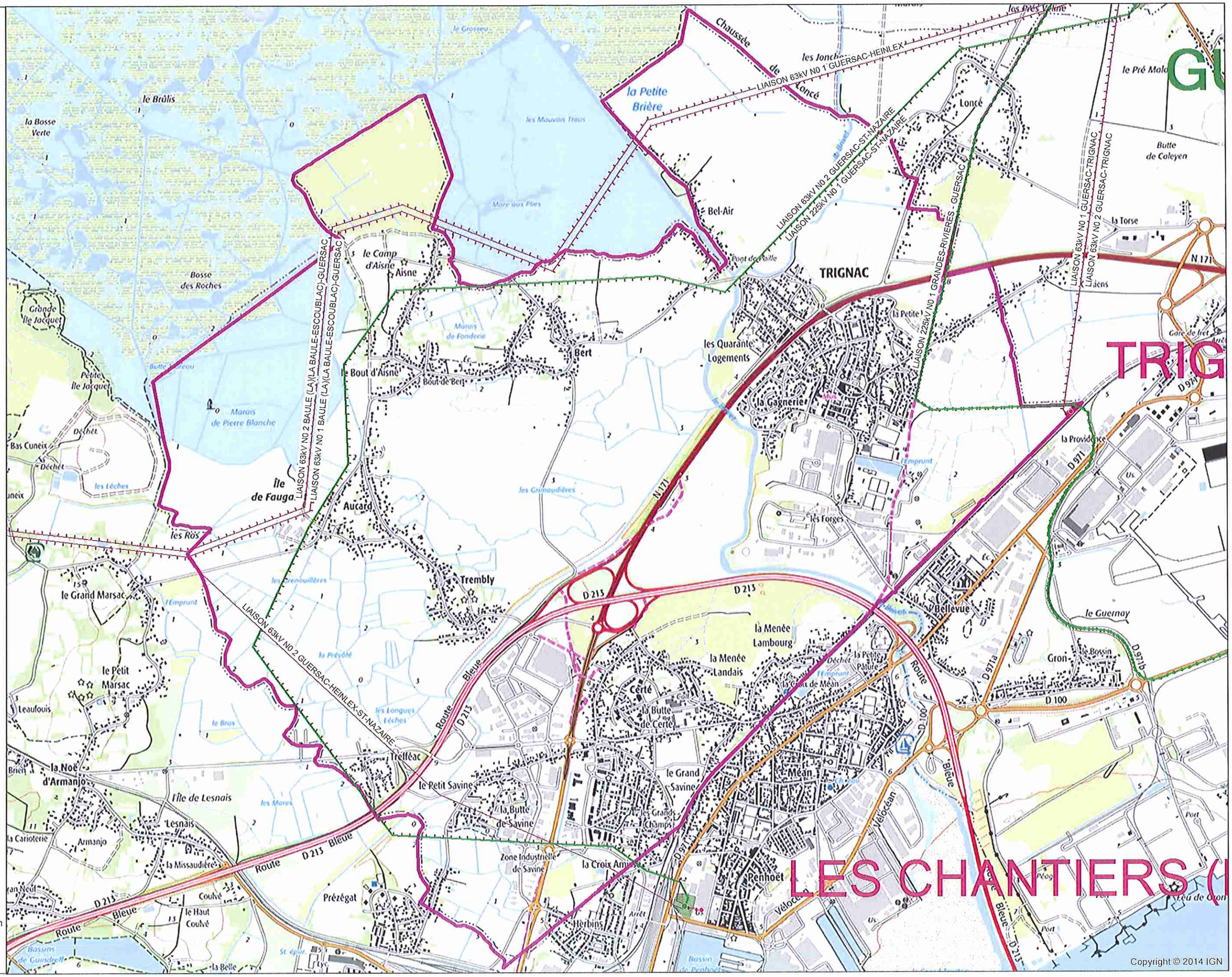
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Trignac
44210



0 165 330 660m

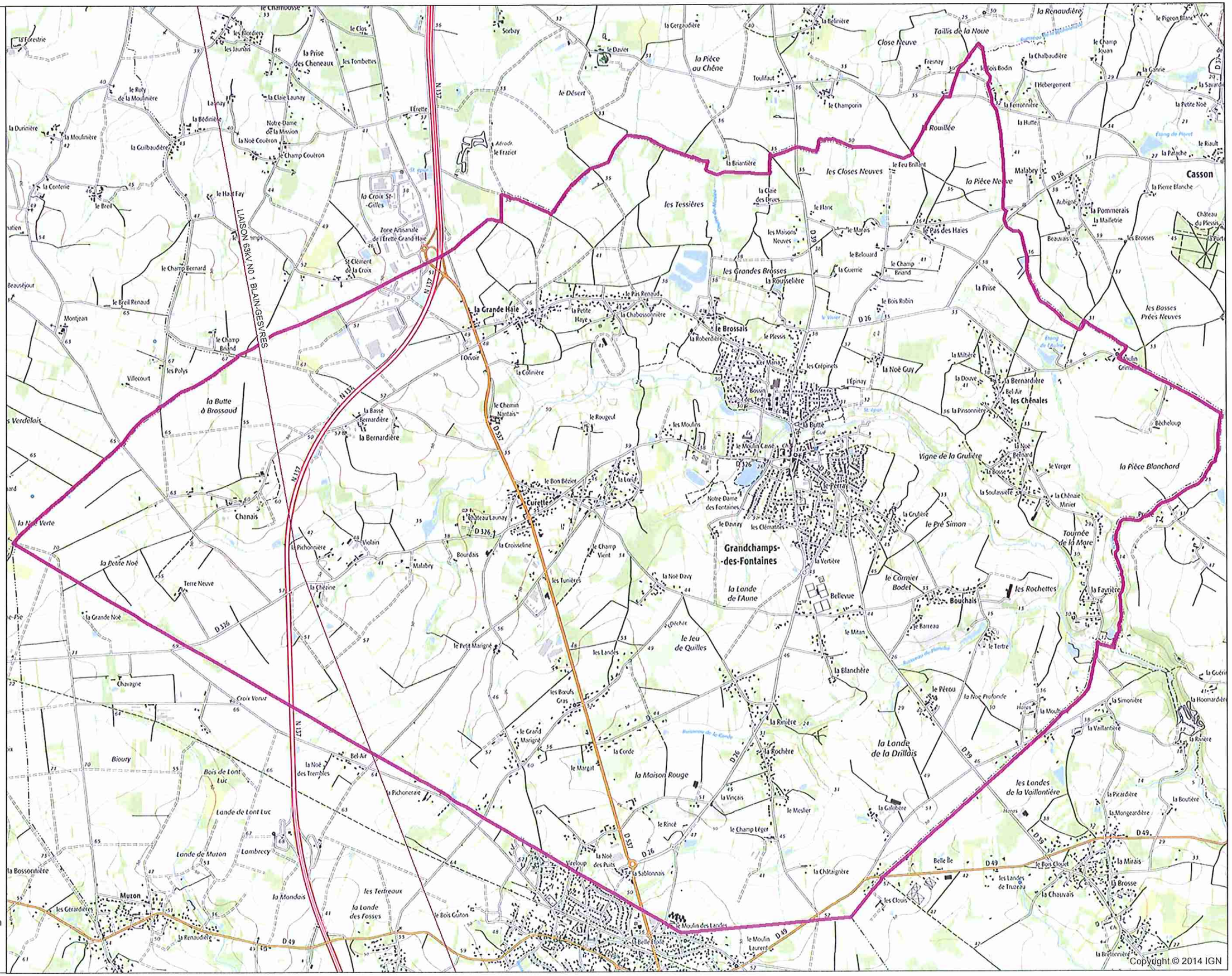
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Grandchamps-des-Fontaines
44066



0 225 450 900m

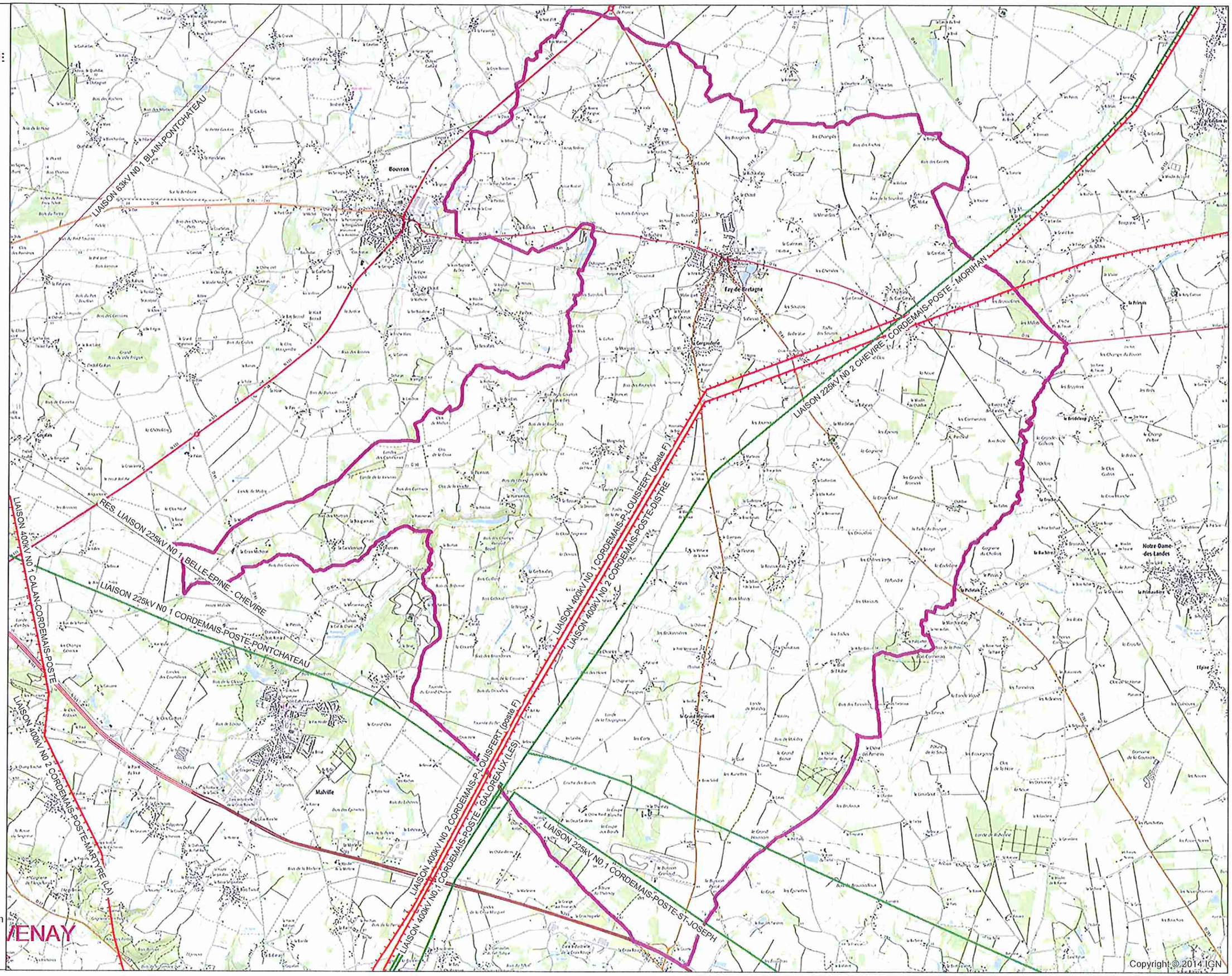
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Fay-de-Bretagne
44056



0 370 740 1 480m

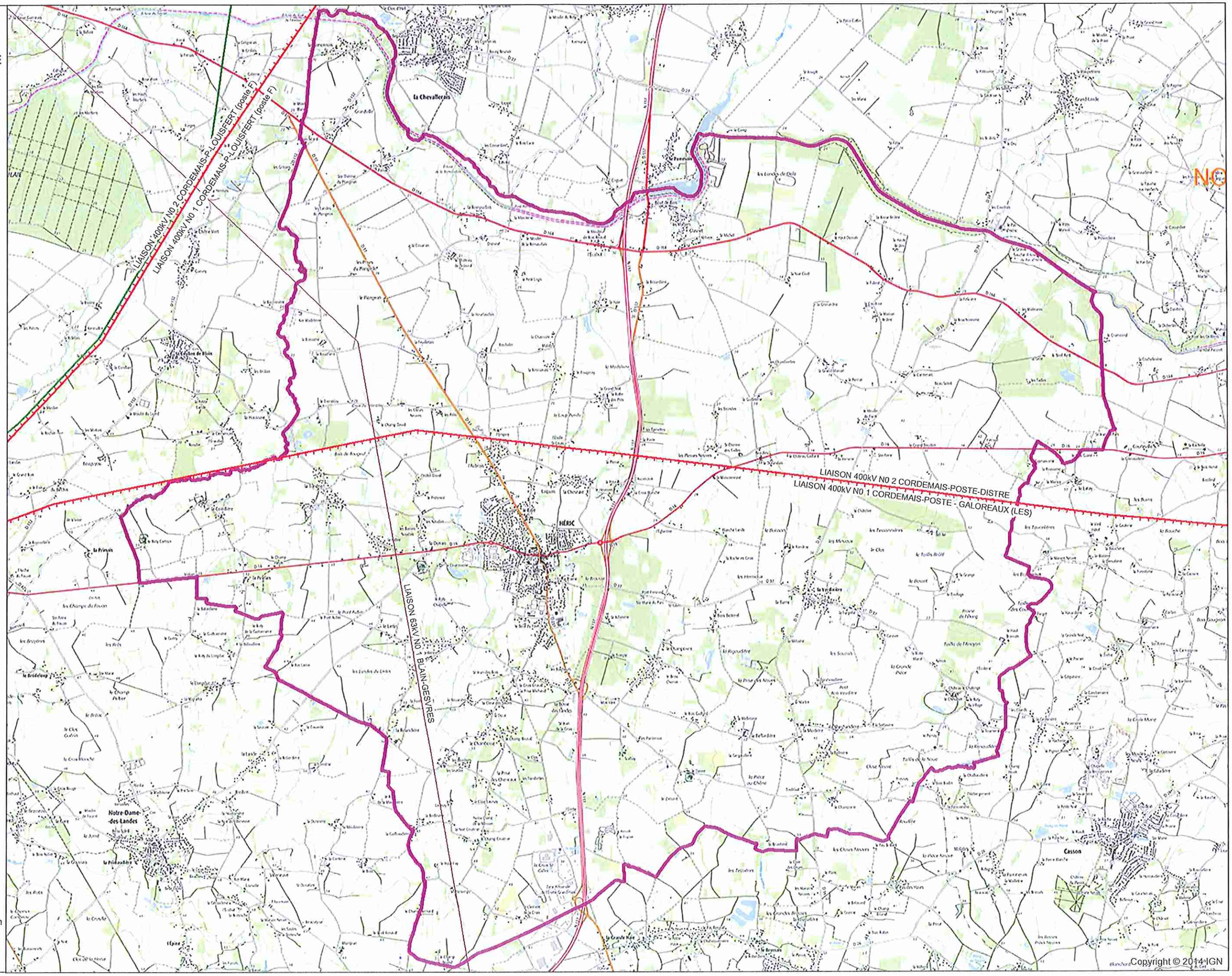
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Héric
44073



0 340 680 1 360m

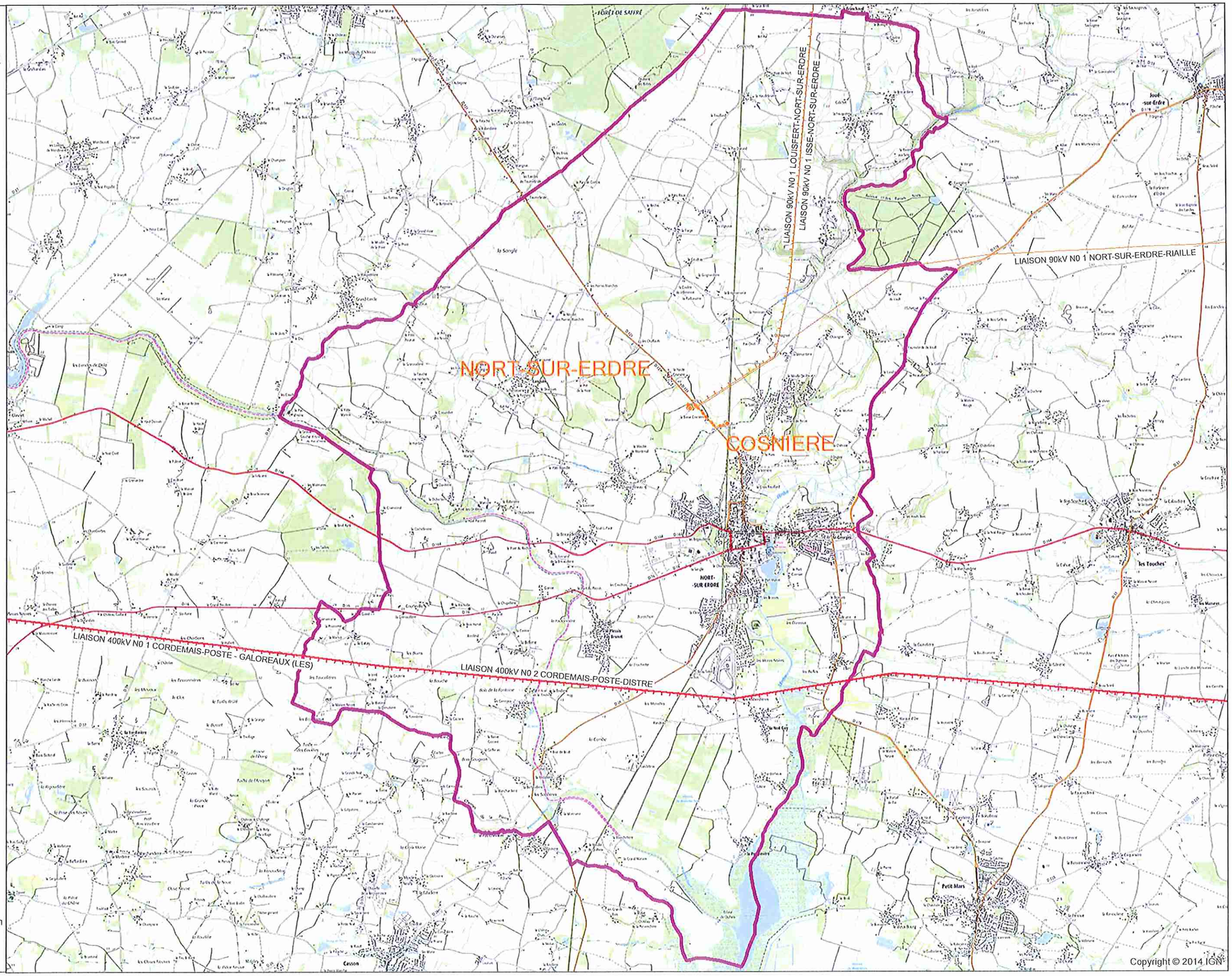
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Nort-sur-Erdre
44110



0 385 770 1 540m

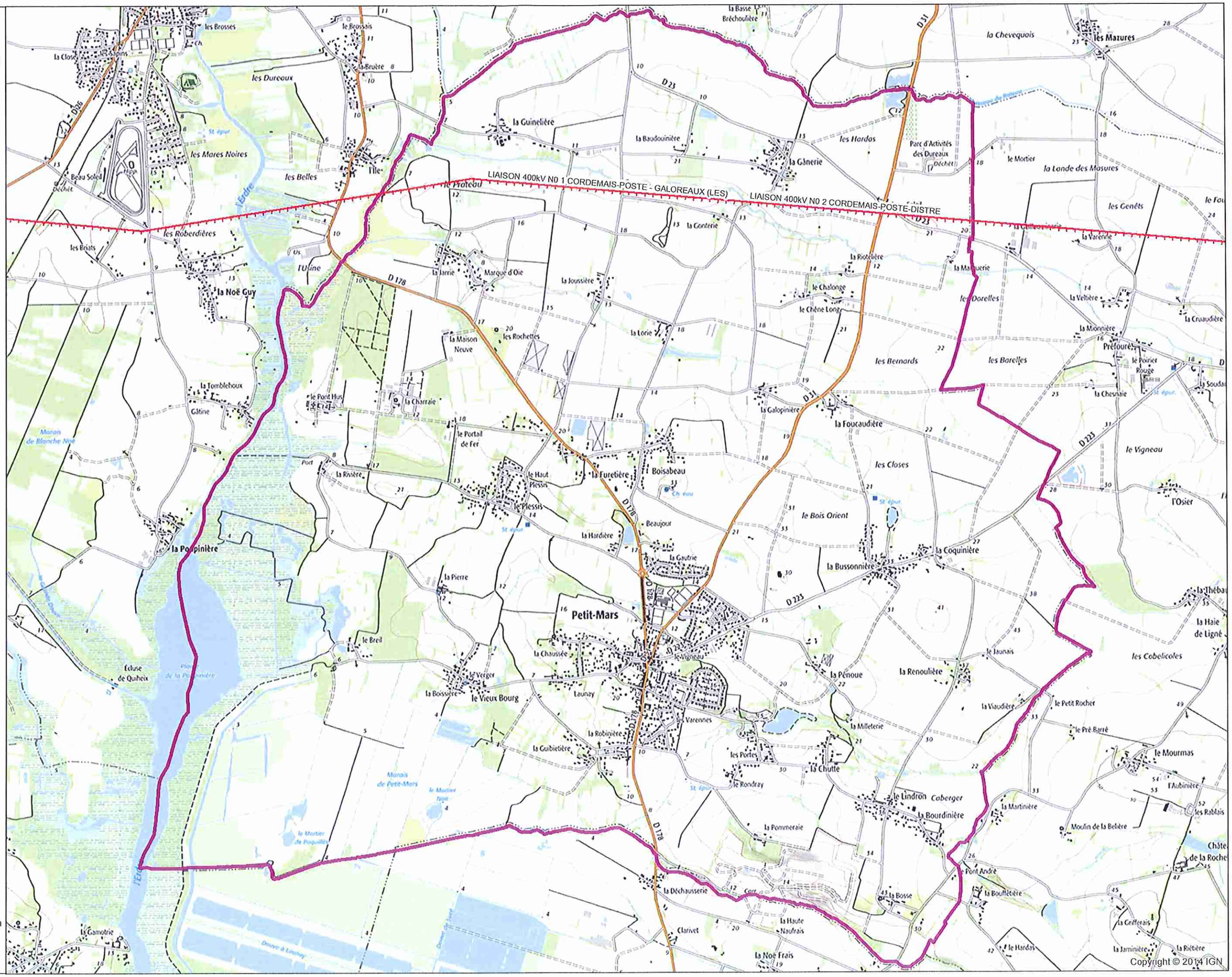
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Petit-Mars
44122



0 195 390 780m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

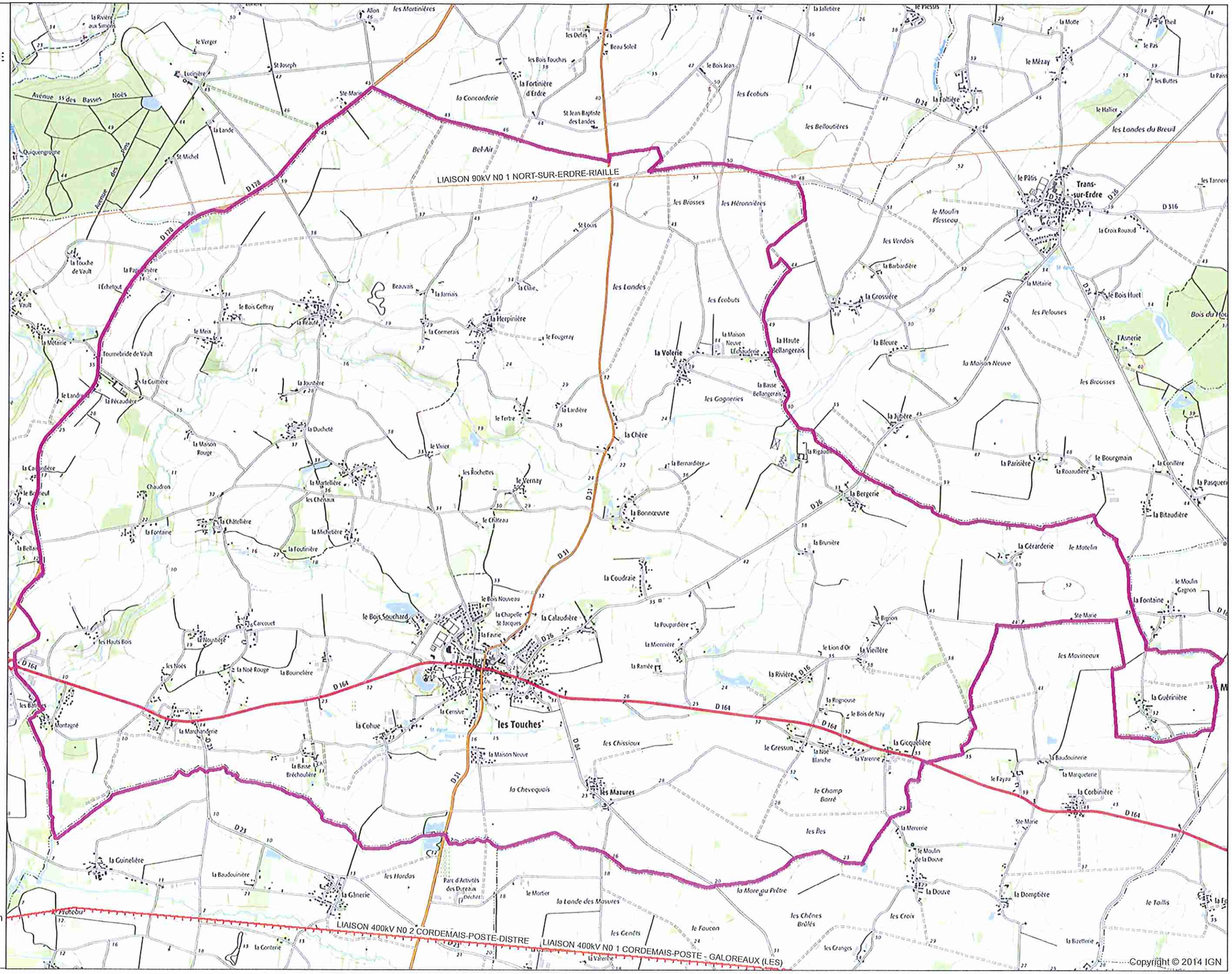
Rte

Réseau de transport d'électricité

Poste	Ligne
	400 kV
	225 kV
	150 kV
	90 kV
	63 kV
	< 45 kV

Les Touches

44205



0 235 470 940m

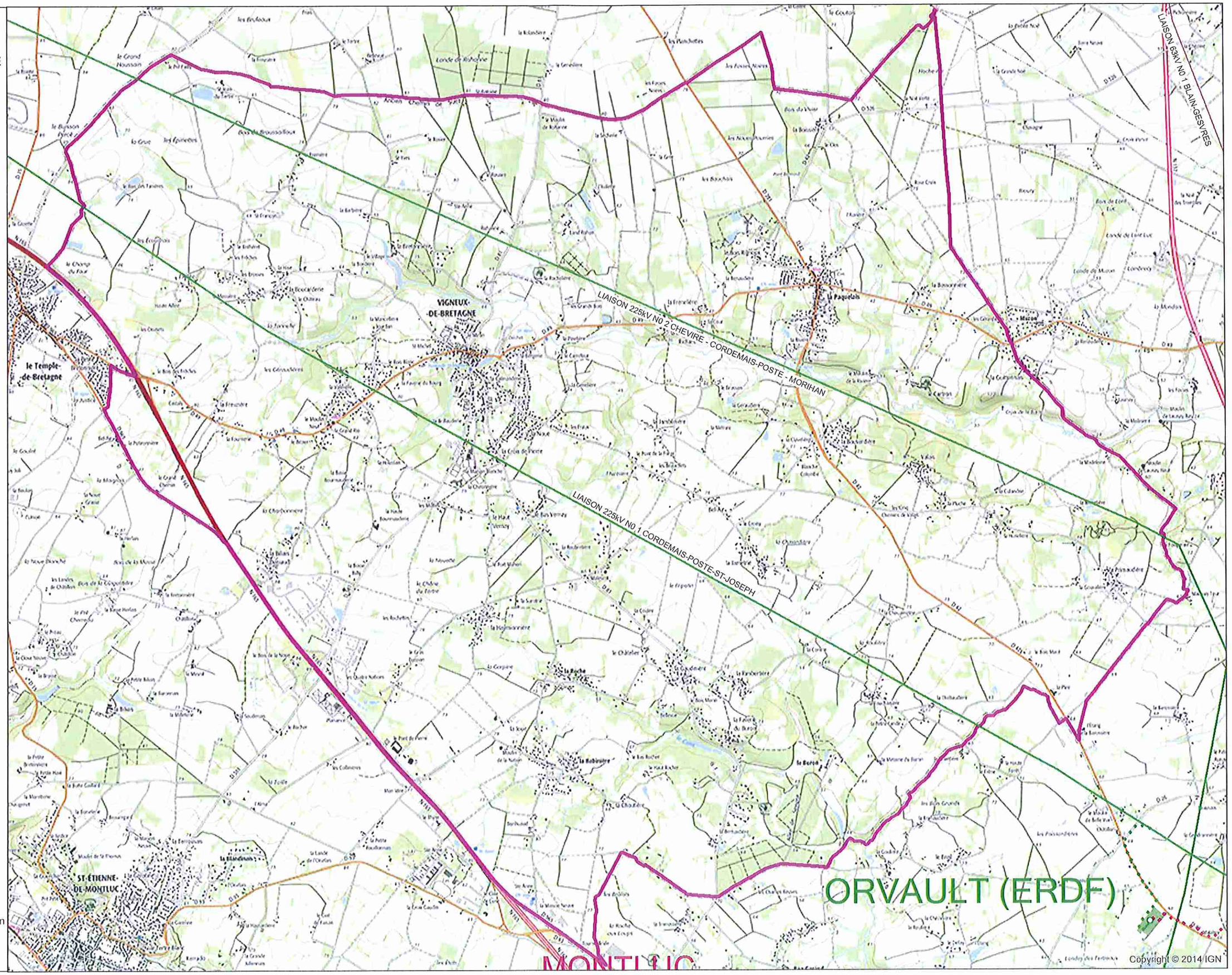
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Vigneux-de-Bretagne
44217



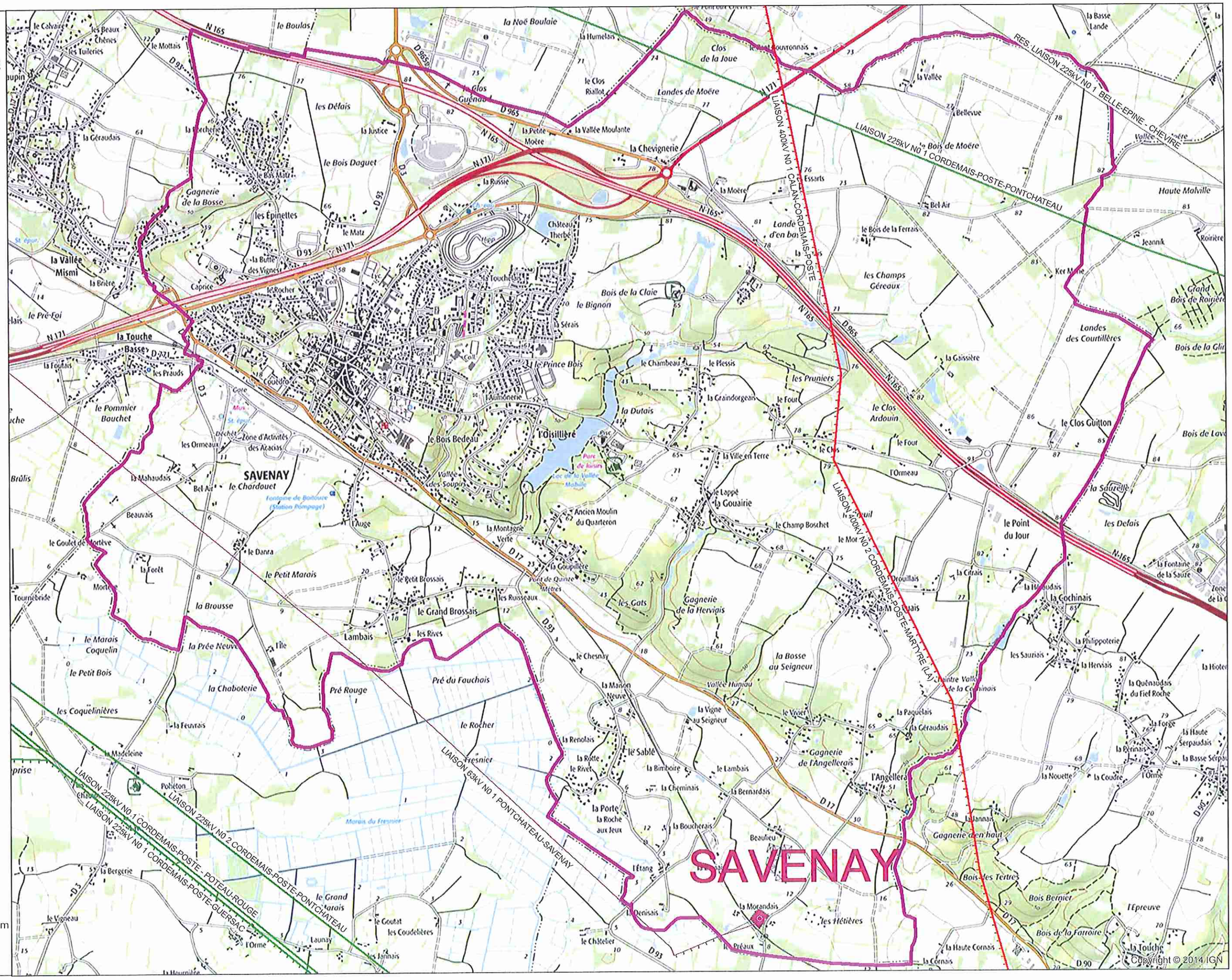
0 260 520 1 040m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste	Ligne	
		400 kV
		225 kV
		150 kV
		90 kV
		63 kV
		< 45 kV

Savenay
44195



0 187,5 375 750m

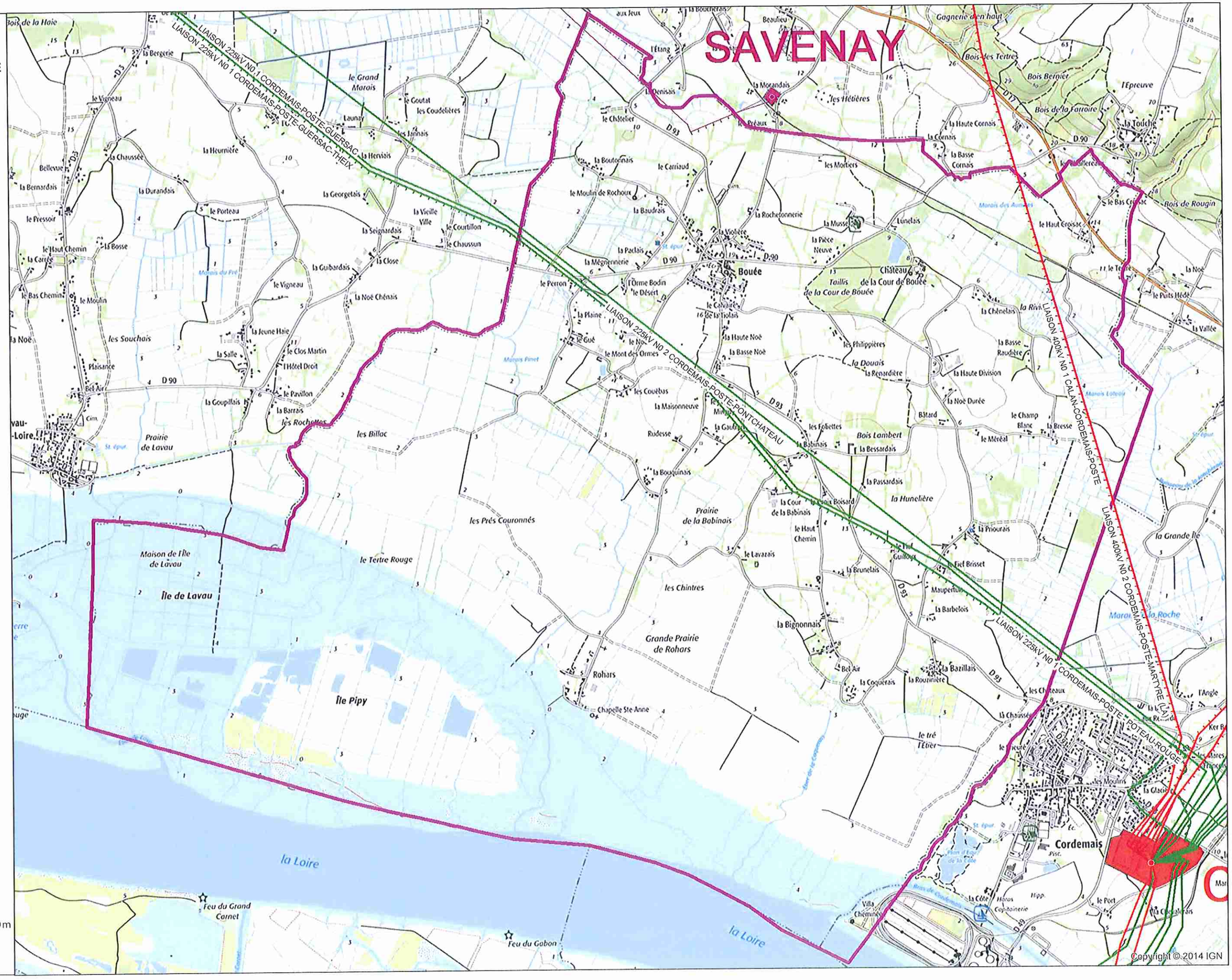
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte

Réseau de transport d'électricité

Poste	Ligne	
		400 kV
		225 kV
		150 kV
		90 kV
		63 kV
		< 45 kV

Bouée
44019



0 195 390 780m

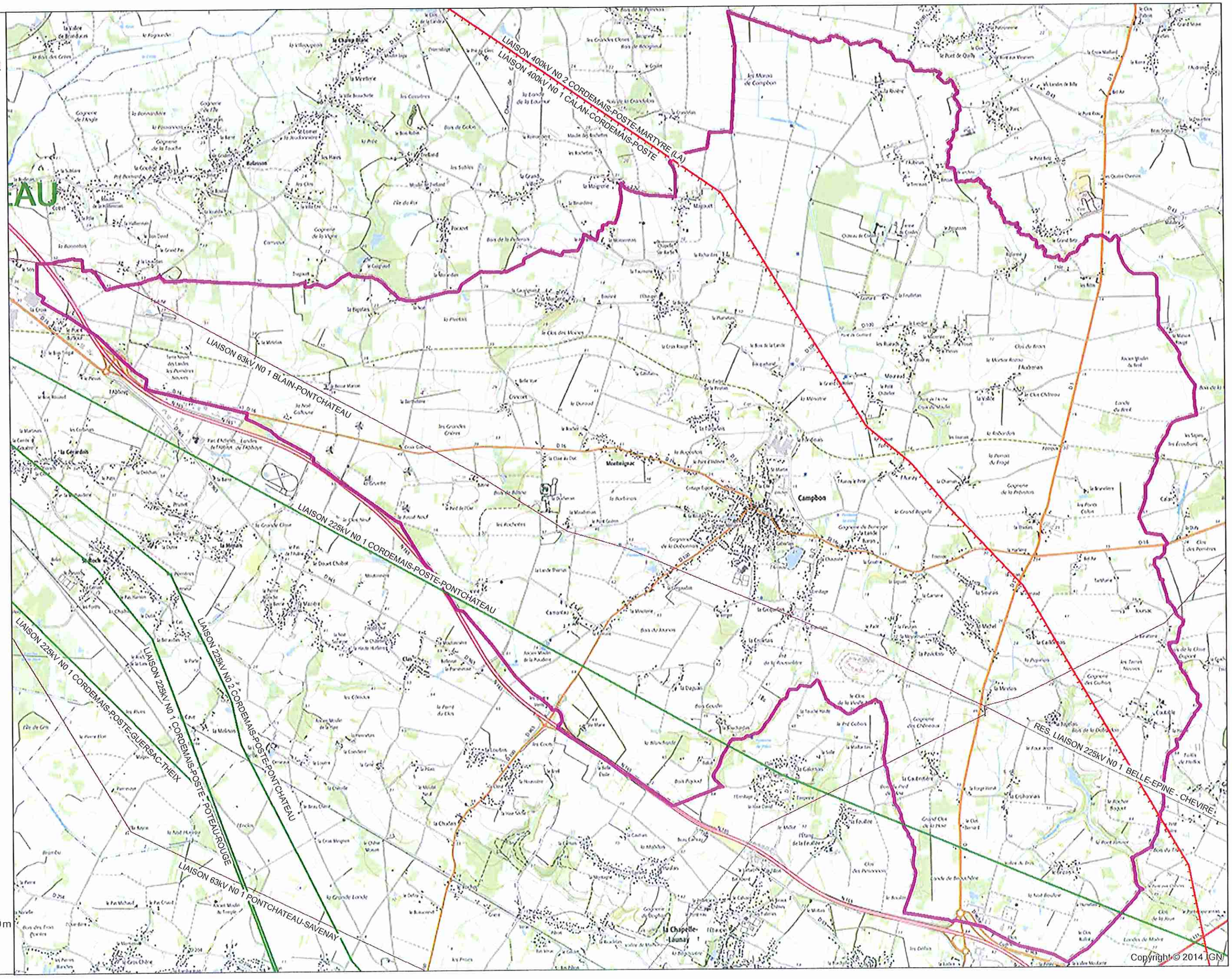
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Campbon
44025



0 285 570 1 140m

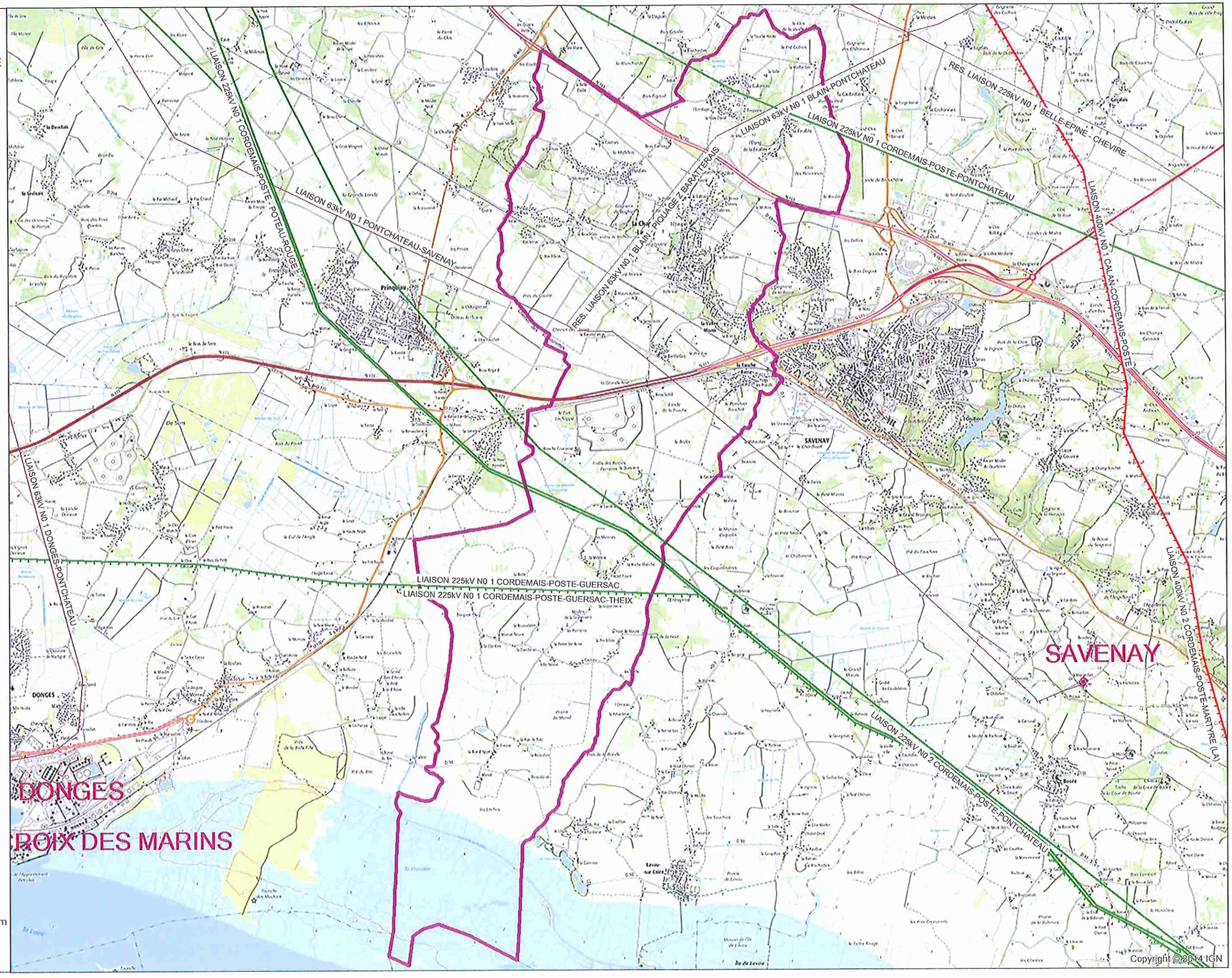
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

La Chapelle-Launay
44033



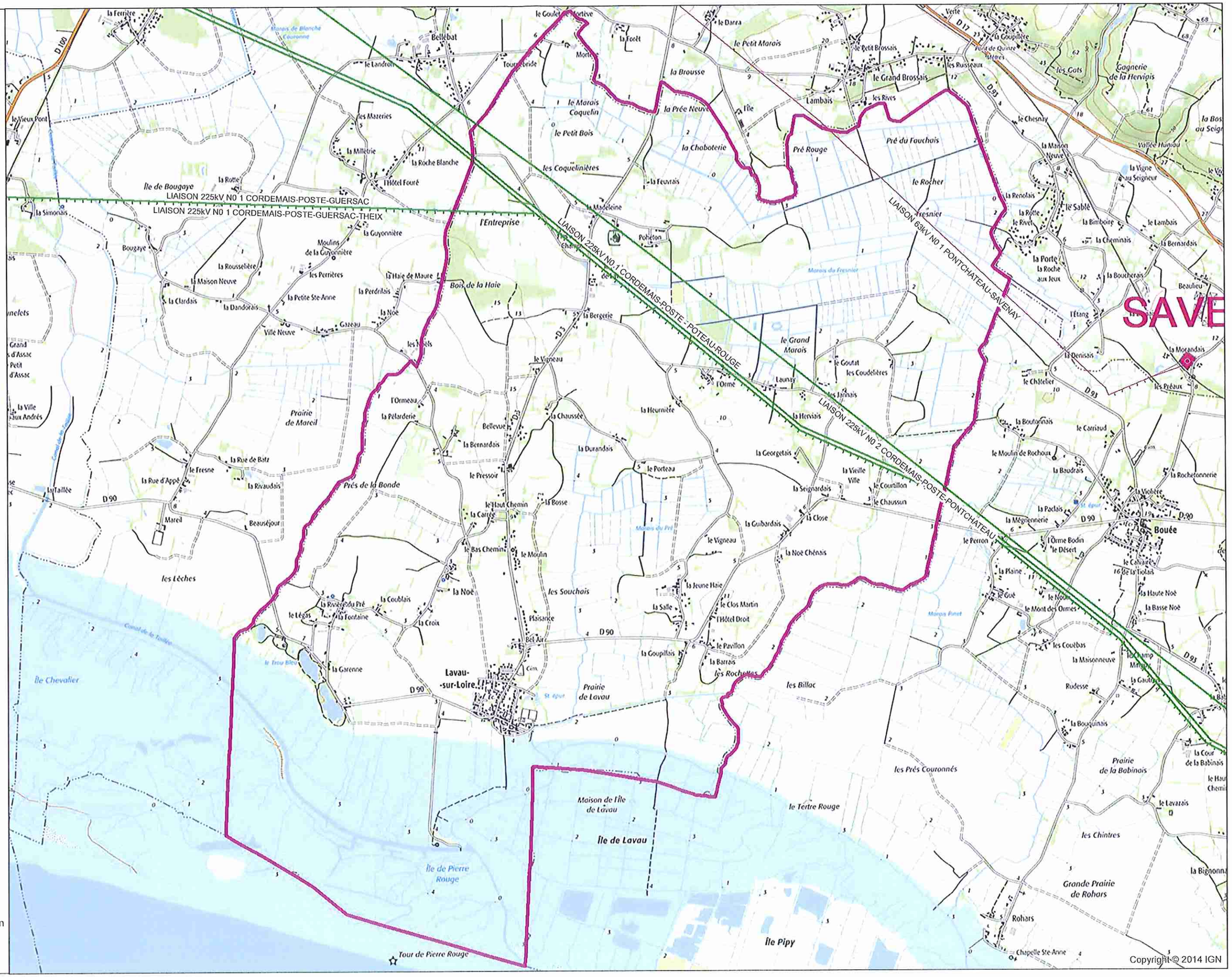
0 330 660 1 320m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste	Ligne
	400 kV
	225 kV
	150 kV
	90 kV
	63 kV
	< 45 kV

Lavau-sur-Loire
44080



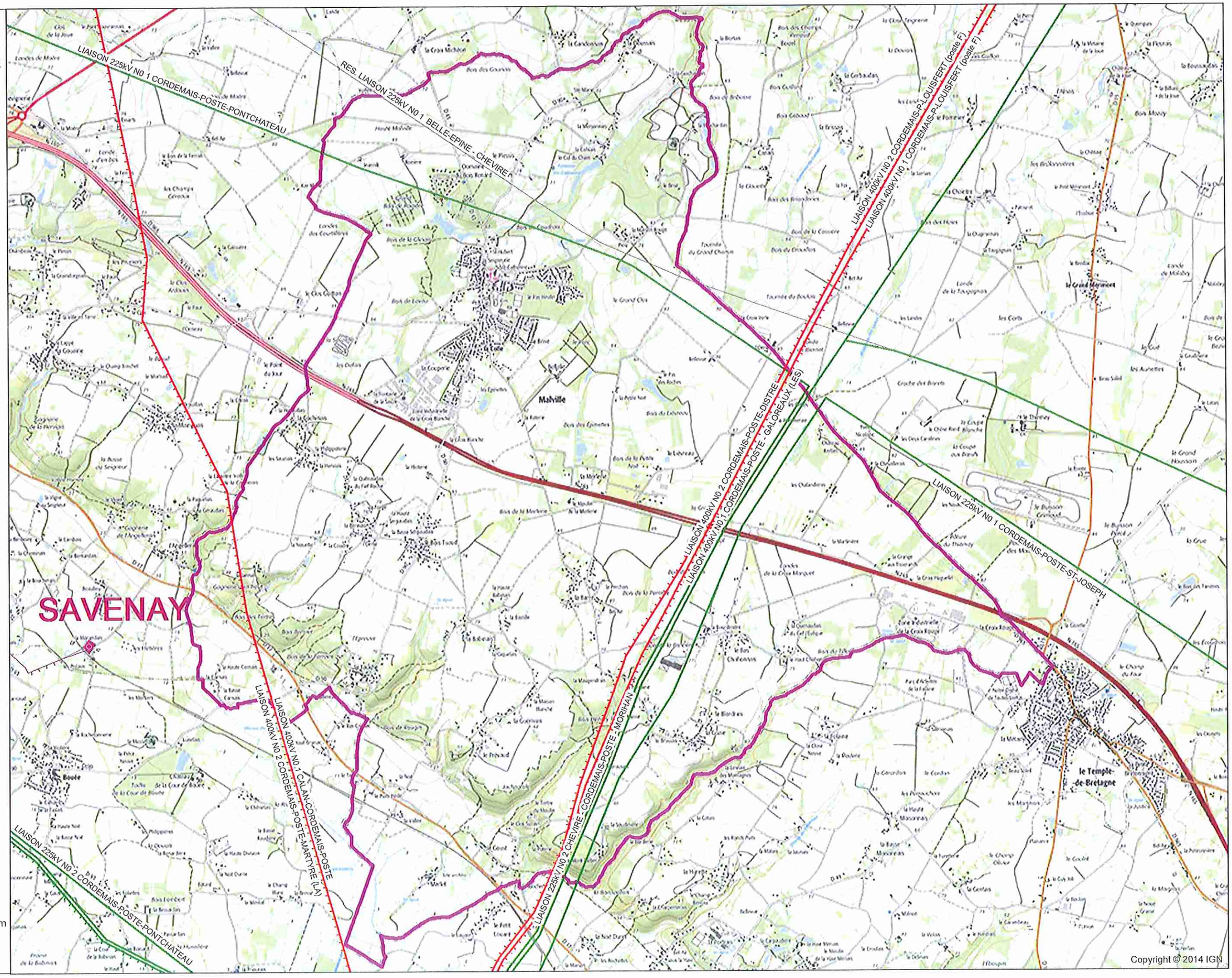
0 200 400 800m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste	Ligne
	400 kV
	225 kV
	150 kV
	90 kV
	63 kV
	< 45 kV

Malville
44089



0 250 500 1 000 m

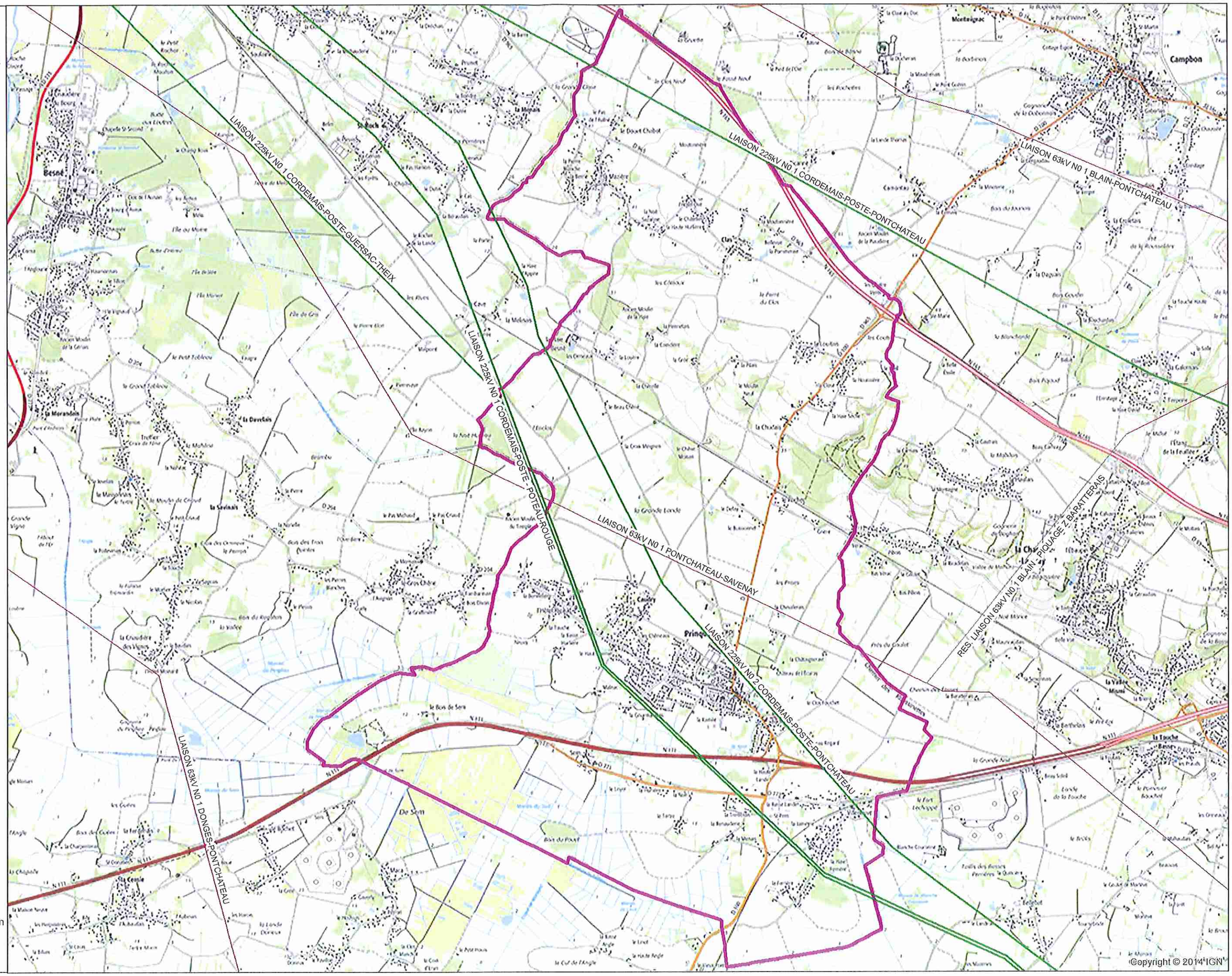
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Prinquiau
44137



0 250 500 1 000m

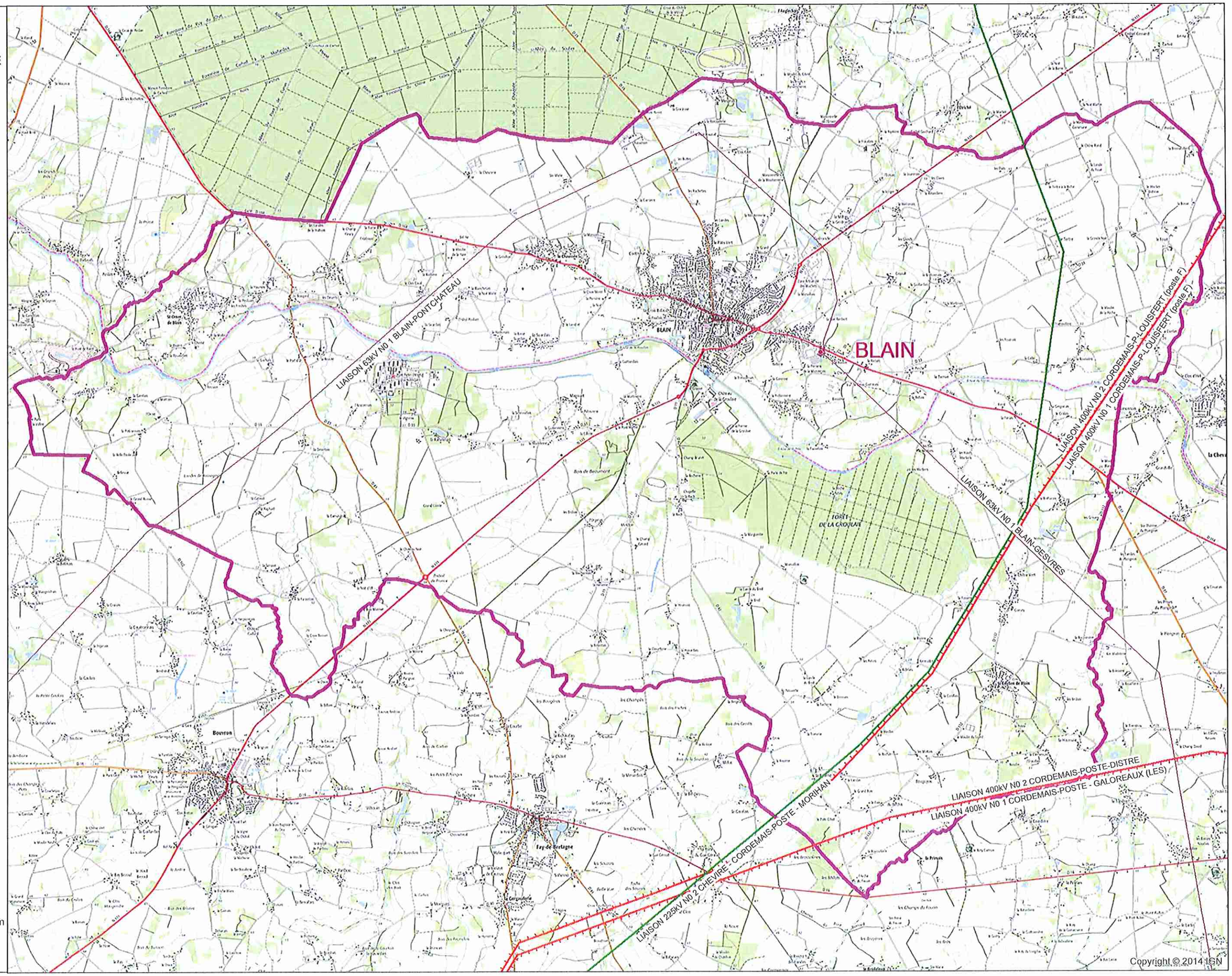
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Blain
44015



0 385 770 1 540m

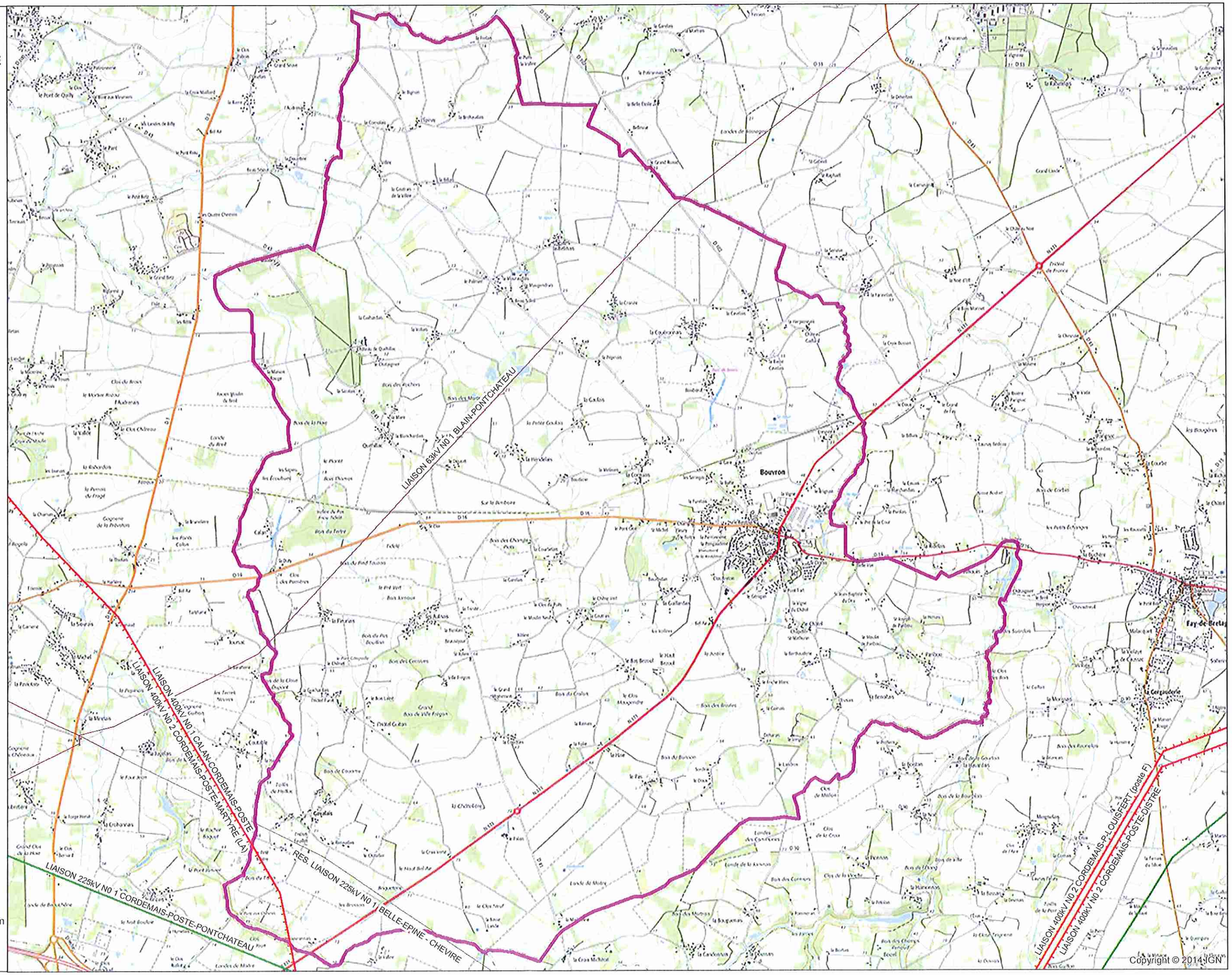
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Bouvron
44023



0 290 580 1 160m

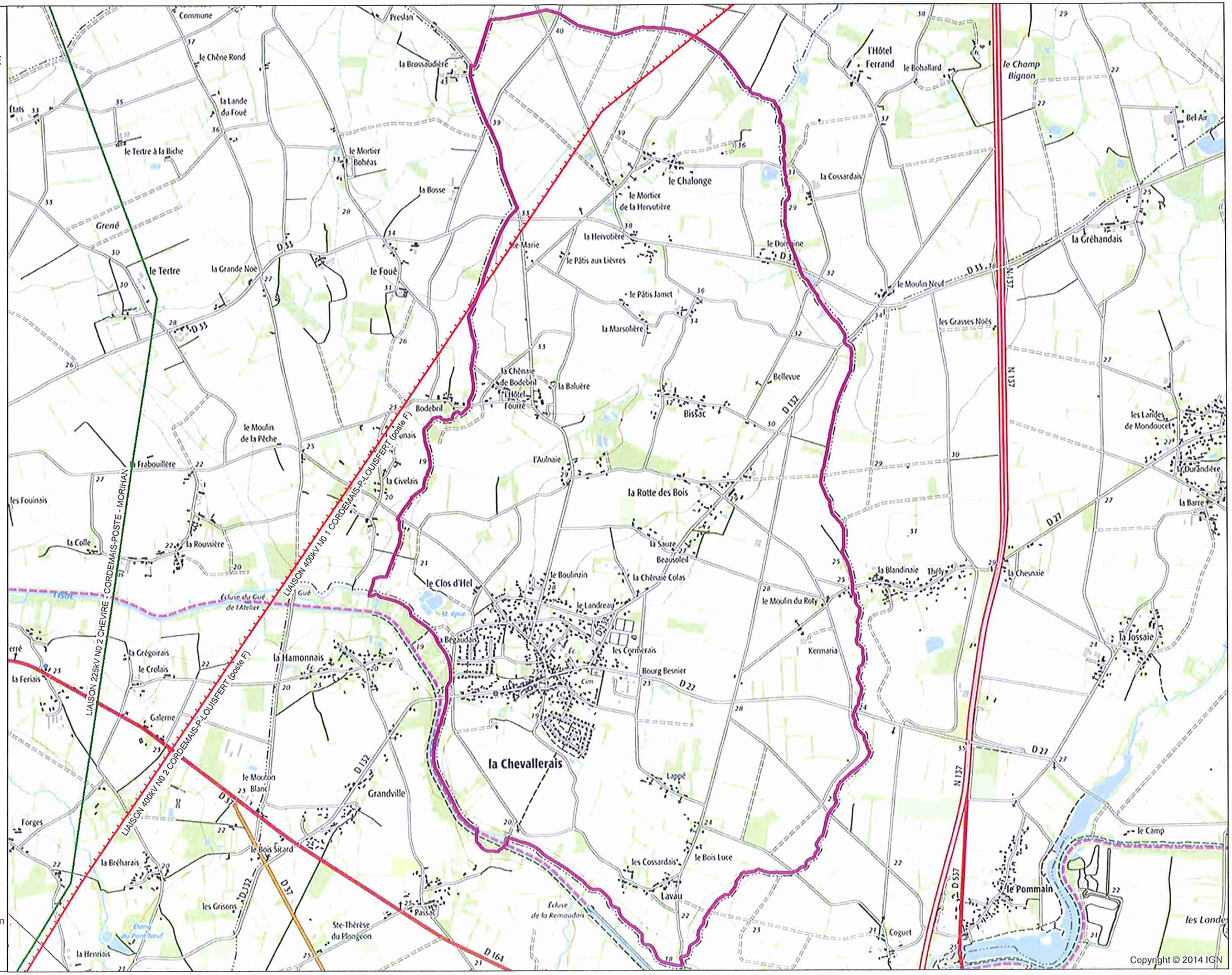
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

La Chevallerais
44221



0 175 350 700m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

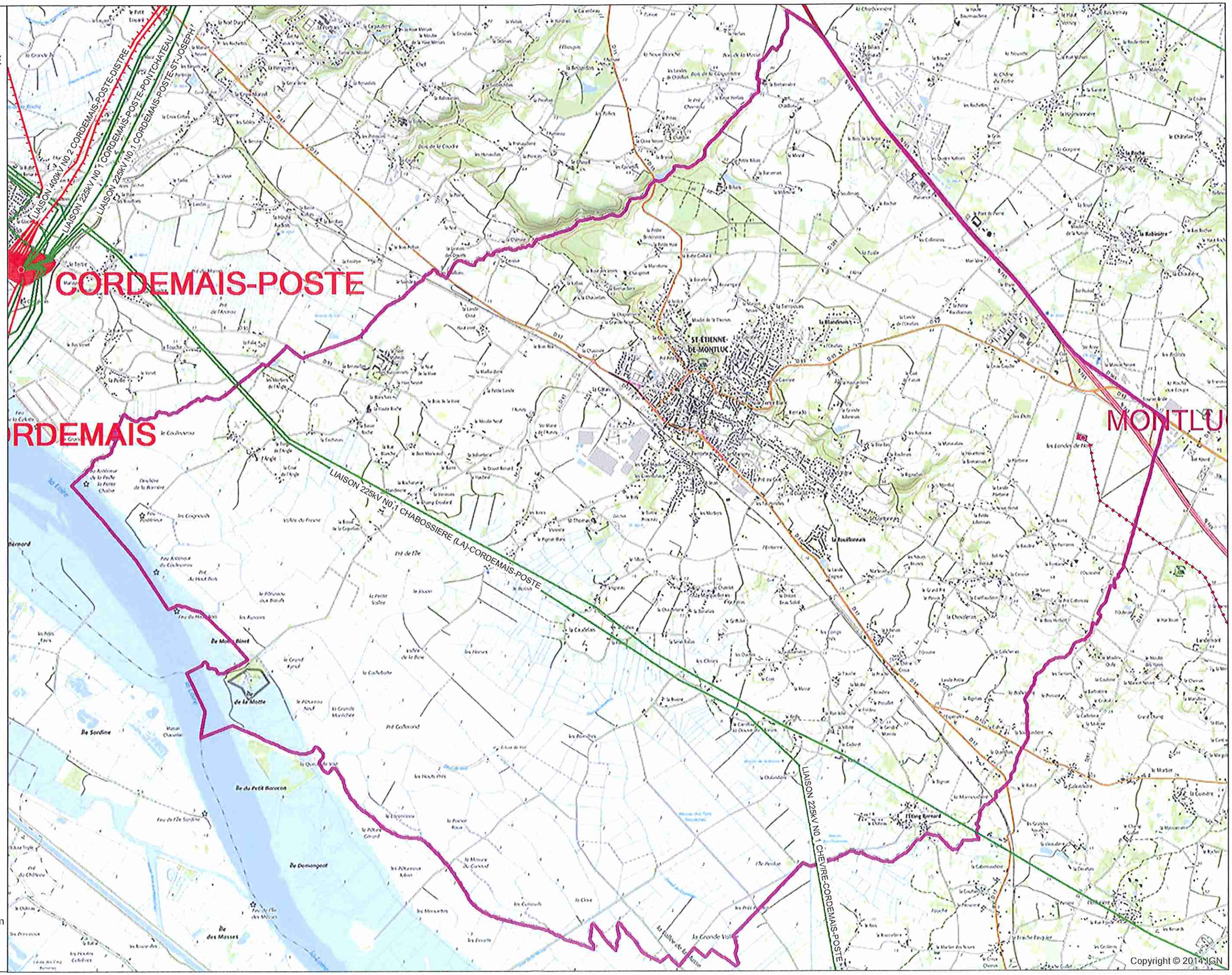
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Saint-Étienne-de-Montluc

44158



0 287,5 575 1 150m

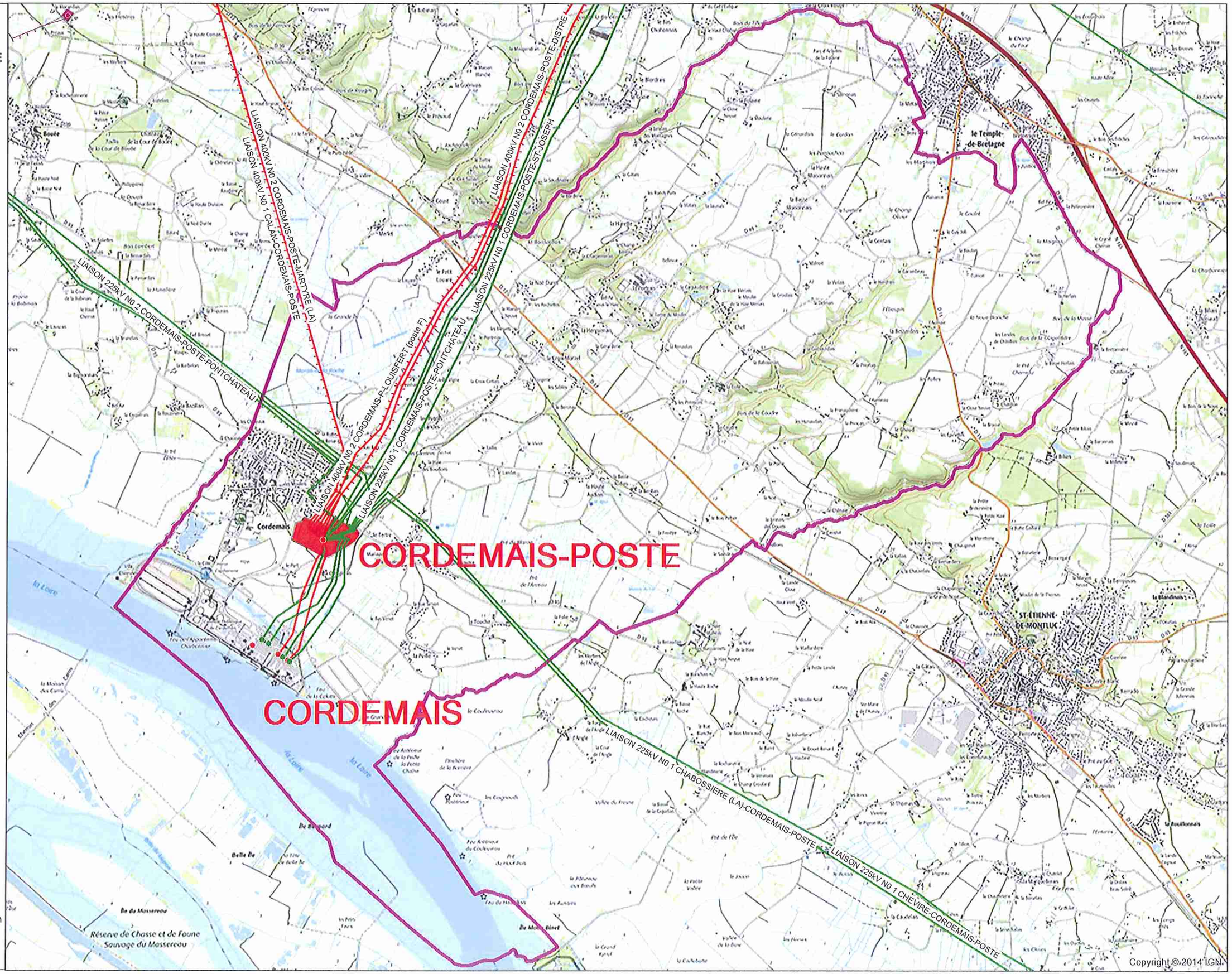
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Cordemais
44045



0 275 550 1 100m

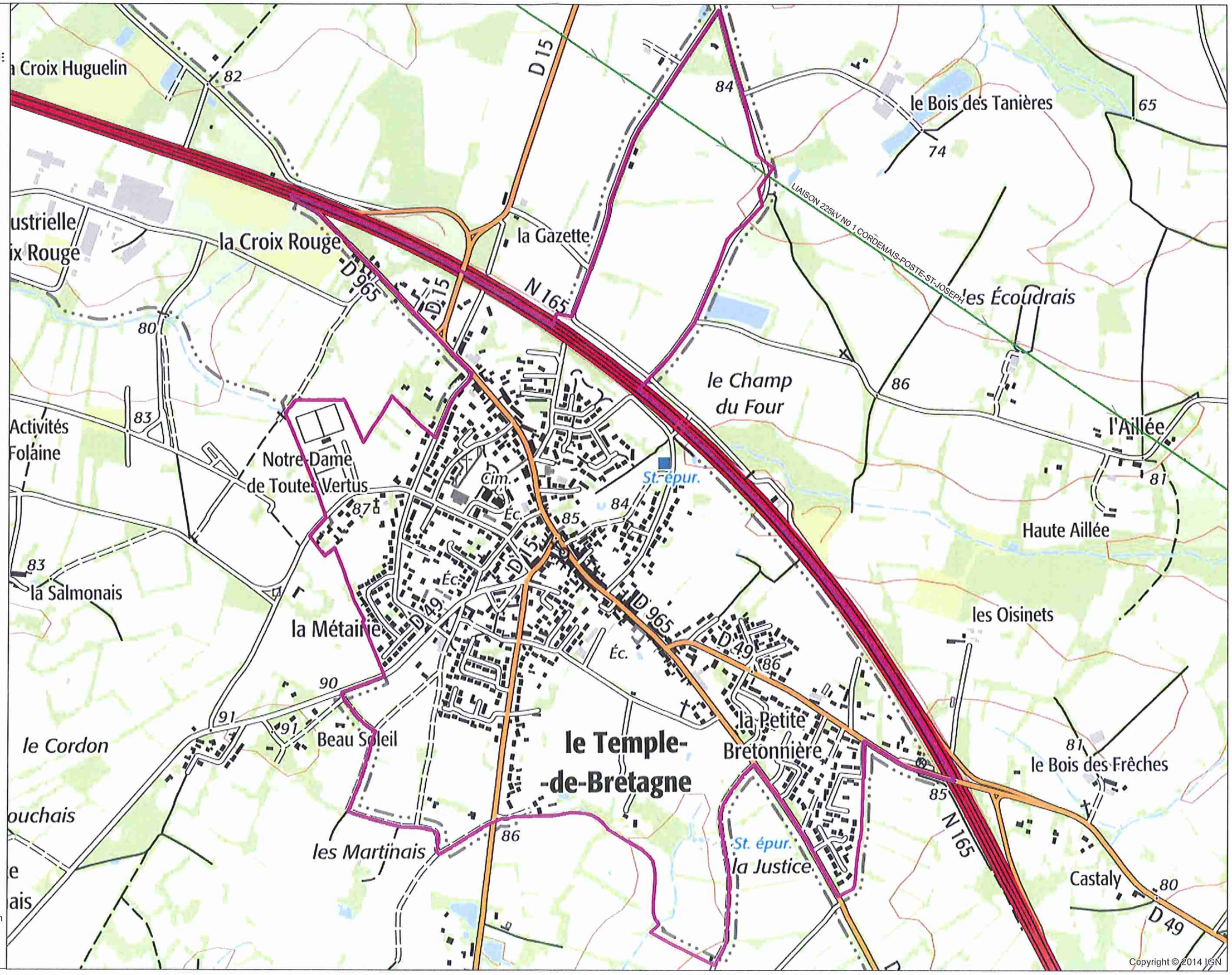
RTE - DI Nantes
05/02/2016

Rte
Réseau de transport d'électricité

Poste | Ligne

- 400 kV
- 225 kV
- 150 kV
- 90 kV
- 63 kV
- < 45 kV

Le Temple-de-Bretagne
44203



0 75 150 300m

RTE - DI Nantes
05/02/2016

CENTRE RÉGIONAL de la PROPRIÉTÉ FORESTIÈRE
PAYS DE LA LOIRE

Madame la Présidente
Pôle métropolitain
Nantes Saint-Nazaire
2, Cours du Champs de Mars
44923 NANTES Cedex 9

Saint Herblain, le 6 juin 2016

Dossier suivi par Patrick Blanchard
Objet : Projet SCoT Nantes Saint Nazaire

N° d'enregistrement : NM-2016-06-0466
Date d'enregistrement : 07/06/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 1
Copies :

Madame la Présidente et chère collègue,

J'ai bien enregistré le 4 mai dernier la réception du projet de SCOT de la métropole Nantes Saint Nazaire que vous m'avez transmis pour avis. Ce document appelle plusieurs remarques de ma part.

L'article L. 151-4 du Code de l'urbanisme affirme la nécessité d'un *« diagnostic établi au regard des prévisions économiques ....et des besoins répertoriés en matière de développement forestier.... »* pour établir le projet de SCoT. Dans le document que vous m'avez transmis, à peine est-il fait état de l'existence de forêts privées sur le territoire de la métropole Nantes Saint Nazaire.

Page 28 de l'État initial de l'environnement, il est annoncé que *« les espaces boisés de plus d'un hectare ne représentent que 5 500 hectares sur les 38 000 du département de Loire-Atlantique »*. Les données dont nous disposons, et qui vous ont été transmises en mai 2012, nous donnent 5 120 hectares de forêts publiques et 6 652 hectares de forêts privées soit un total de 11 172 hectares, dont 8 146 hectares de forêts de plus de 4 hectares (Données cadastrales 2009). De même vous faites état de « nombreuses peupleraies » alors que leur représentativité est très faible sur ce territoire. De telles « imprécisions » expliquent sans doute le peu d'intérêt que vous portez aux activités sylvicoles sur ce territoire et l'absence d'un diagnostic forestier digne de ce nom.

Rien n'est dit non plus sur la gestion durable des forêts, alors que vous indiquez, page 105 du Rapport de présentation, que *« le SCoT prend bien en compte le SRCE des Pays de la Loire »* après avoir rappelé que *« Le SRCE prévoit la mise en œuvre d'un certain nombre d'actions parmi lesquelles :....Gérer durablement et de manière multifonctionnelle les espaces boisés (forêts et complexes bocagers) »*. Sur ce territoire, 2 243 hectares de forêts privées sont dotés de documents de gestion durable et il n'en est nullement fait état.

Il eut été d'autant plus important de rappeler ces éléments que vous demandez l'intégration des forêts de plus de 25 hectares dans la trame verte et bleue ; forêts dont la majorité est dotée d'un Plan simple de gestion. Le Profil environnemental régional, référentiel établi sous l'égide de la DREAL, stipule que ces documents de gestion durable des forêts répondent à l'enjeu de préservation de la biodiversité de ces milieux.

36 avenue de la Bouvardière
44800 SAINT HERBLAIN
Tél : +33 (0)2 40 76 84 35 - Fax : +33 (0)2 40 40 34 84
E-mail : paysdeloire@crpf.fr - www.foretpriveefrancaise.com

DÉLEGATION RÉGIONALE DU CENTRE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ FORESTIÈRE
Établissement public national régi par l'article L321-1 du Code Forestier
SIRET 180 092 355 00023– APE 8413Z
TVA Intracommunautaire FR 75180092355

D'autre part, pages 29 et 114 de l'État initial de l'environnement, l'opposition feuillu/résineux qui pour vous prévaut dans les critères de sélection des massifs à intégrer dans la Trame verte sur ce territoire, n'est pas un critère qui a été retenu par le SRCE. La référence à *« la couche d'occupation du sol retravaillée et complétée par nos soin »* est une donnée de référence qui manque de transparence.

Toujours dans l'État initial de l'environnement, page 47 et 48 *« Une économie sylvicole non anecdotique »*. Alors que le titre de ce paragraphe augurait un traitement intéressant de cette activité, il s'avère que le contenu est on ne peu plus décevant, quand il n'est pas hors sujet. Ceci est d'autant plus regrettable que sur ce territoire les surfaces forestières représentent tout de même près du 1/3 de la forêt départementale.

En ce qui concerne les énergies renouvelables, page 108 du Rapport de présentation, le développement de la filière bois énergie fait abstraction du bois d'origine forestière alors qu'il s'agit aujourd'hui de la source d'approvisionnement la plus importante. Tout juste en est-il fait état page 83 de l'État initial de l'environnement dans le chapitre *« Une filière bois-énergie en cours de structuration »*. Il est vrai qu'en l'absence d'identification de la plupart des forêts sur ce territoire il vous était difficile d'en faire la promotion.

Dans le Document d'orientations et d'objectifs, page 28 *« Économiser les ressources naturelles - Ressources forestières et bocagères »*, les forêts privées n'existent toujours pas. Même remarque en page 29 dans le paragraphe *« Encourager et maîtriser le développement des énergies locales renouvelables »*. Le développement de la filière bois énergie ne semble pas concerner les produits forestiers.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, l'absence de prise en compte des surfaces forestières privées, de la gestion durable de ces forêts encadrée par le Code forestier, d'un véritable diagnostic des activités forestières notamment dans leurs dimensions économiques, je ne puis qu'émettre un avis défavorable sur ce document. Ce dernier me semble très éloigné du discours que vous avez prononcé le jeudi 02 juin dernier lors de l'inauguration du Carrefour international du bois à Nantes. Vous ne pouvez pas, Madame la Présidente, défendre la filière bois sans faire la promotion de la gestion durable des forêts.

Je reste à votre entière disposition pour toutes informations complémentaires que vous jugeriez nécessaires.

Veuillez agréer, Madame la Présidente et chère collègue, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président du CRPF
Maire d'Avoise

Antoine d'AMÉCOURT

Vignoble Nantais

Clisson, le 31 mai 2016

Nantes Métropole
Direction Logistique
03 JUIN 2016
Arrivée Secteur Courrier

Madame la Présidente
Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire
2 Cours du Champ de Mars
BP 44923
44000 Nantes Cedex 9

N° d'enregistrement : NM-2016-06-0293
Date d'enregistrement : 03/06/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 2
Copies :

Objet : Délibération : Projet arrêté de SCoT du Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire

Madame la Présidente,

Vous trouverez dans ce courrier la délibération prise par le Syndicat Mixte du SCoT et du Pays du Vignoble Nantais, le 9 mai 2016, concernant l'avis sur le projet arrêté de SCoT du Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire.

Je vous remercie de bien vouloir renvoyer au Syndicat, « l'avis de réception » joint, daté et signé.

Je vous prie de recevoir, Madame la Présidente, mes salutations les meilleures.

Le Vice-Président en charge du SCoT

SCoT et Pays du Vignoble Nantais

Patrick BALEYDIER

Syndicat Mixte du SCoT et du Pays du Vignoble Nantais
Maison de Pays - 5, allée du Chantre - BP 89133 - 44191 Clisson Cedex
Tel : 02 40 36 09 10 - Fax : 02 40 36 09 15 - E-mail : accueil@vignoble-nantais.fr
Site : www.vignoble-nantais.eu

Syndicat Mixte du SCoT et du Pays du Vignoble Nantais

Département de Loire-Atlantique

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL DU 9 MAI 2016

16.05.09

OBJET : ***Avis sur le projet arrêté de SCoT du Pôle Métropolitain Nantes Saint Nazaire***

L'an deux mil seize, le 9 mai à dix-huit heures, le comité syndical s'est réuni en séance publique, à la salle des Quatre Vents, au Loroux-Bottereau, suite à la convocation de Monsieur François GUILLOT.

Étaient présents :

Communauté de communes de la Vallée de Clisson	Communauté de communes de Vallet	Communauté de communes Loire Divatte	Communauté de communes Sèvre Maine et Goulaine
M. Xavier BONNET M. Claude CESBRON M. Gérard ESNAULT M. François GUILLOT Mme Martine LEGEAI M. Benoist PAYEN M. Aymar RIVALLIN Mme Nelly SORIN *M. Albert MECHINEAU*	M. Patrick BALEYDIER M. Maurice BOUHIER Mme Nicole LACOSTE M. Jérôme MARCHAIS M. Pierre-André PERROUIN M. Jean-Marie POUPELIN *M. Joël BARAUD* *Mme Christiane HUREAU*	M. Thierry AGASSE Mme Christelle BRAUD M. Paul CORBET M. Stéphane MABIT M. Jean-Pierre MARCHAIS M. Alain SABOURIN Mme Mathilde VIVANT *M. Jacques LUCAS*	Mme Marcelle CHAPEAU M. Fabien DECOURT Mme Jacqueline LEVESQUE M. Jean-Paul LOYER Mme Josette SCOUARNEC

Commune de Vertou	Commune de Basse Goulaine
M. Rodolphe AMAILLAND Mme Michèle LE STER	

Étaient absents excusés :

Communauté de communes de la Vallée de Clisson	Communauté de communes de Vallet	Communauté de communes Loire Divatte	Communauté de communes Sèvre Maine et Goulaine
M. Benoît COUTEAU M. Jean-Paul RICHARD	M. René BARON M. Mathieu LEGOUT	M. Jacky BANNWARTH M. Pierre BERTIN Mme Anne CHOBLET	M. Joël BASQUIN

Commune de Vertou	Commune de Basse Goulaine
Mme Marie SLIWINSKI	

REÇU EN PREFECTURE
NANTES, LE
12 MAI 2016

Pouvoirs :

Communauté de communes Loire-Divatte	Communauté de communes Loire-Divatte
M. Pierre BERTIN donne pouvoir à M. Stéphane MABIT	Mme Anne CHOBLET donne pouvoir à Mme Christelle BRAUD

Assistaient au titre des services :
Mmes Lydie HERAULT VISSET, Christelle GUIHERY, Rachel SUTEAU et Anne ROUILLÉ

Date de convocation : 29 avril 2016
Nombre de membres : 60 en exercice (44 titulaires et 16 suppléants) : 32 présents
34 votants (2 pouvoirs)

Votants au titre du pôle SCoT - Pays : 32 votants
Votants au titre du pôle Culture- Pah : 34 votants

Avis sur le projet arrêté de SCoT du Pôle Métropolitain Nantes Saint Nazaire

Intervention de Patrick Baleydier

Contexte

Note plus détaillée en annexe du dossier

Le Pôle métropolitain a arrêté son projet de Révision de SCoT par délibération du 9 mars 2016, et l'a soumis pour avis au Syndicat Mixte du SCoT et du Pays du Vignoble Nantais, au titre de territoire voisin (article L. 143-20 du code de l'urbanisme).

Présentation du projet

Le projet repose sur 5 axes principaux déclinés en orientations et objectifs, succinctement présentés ci-dessous :

Chapitre 1. Des valeurs de cohésion sociale et territoriale pour accompagner la dynamique démographique

- Répondre à la croissance démographique qui portera la population du pôle autour de 920 000 à 950 000 habitants d'ici 2030.
- Construire plus de 100 000 logements nouveaux, avec une part très importante dans les deux agglomérations, et des objectifs différenciés pour les territoires des communautés de communes.
- Politique du logement diversifiée, notamment en matière de logements sociaux et de réhabilitation du parc existant, et ce, à l'échelle des six intercommunalités.

Chapitre 2. La performance économique et l'attractivité de la métropole Nantes Saint-Nazaire au service de l'emploi

- Priorité au développement économique dans les centralités *(notamment le commerce, dont les implantations doivent être maîtrisées)*, en préservant des capacités d'accueil pour l'industrie et la logistique.
- Accent plus fort porté sur les filières d'avenir comme l'économie maritime, les technologies avancées de production, le numérique, les industries culturelles et créatives, l'alimentation...
- Articulation des zones d'activités de façon plus visible : notamment fléchage des sites d'intérêt métropolitain.
- Optimisation supérieure du foncier économique.
- Orientations commerciales fixées dans le Document d'aménagement commercial de mars 2013.

Chapitre 3. L'estuaire de la Loire, un laboratoire de la transition énergétique et écologique

- Gestion de l'eau, préservation de la ressource et reconnaissance de la richesse écologique exceptionnelle de l'Estuaire.
- Préservation des grands ensembles, des continuités écologiques, des zones humides présentant un intérêt particulier avec un rôle spécifique à jouer en matière économique, sociale, paysagère et environnementale.
- Reconnaissance du rôle spécifique de l'agriculture et de la nécessité de préserver les espaces agricoles *(préservation de 80 000 hectares d'espaces agricoles pérennes)*.

Chapitre 4. Une éco-métropole garante de la qualité de vie pour tous ses habitants

- Choix d'un modèle urbain économe en espace, en ressources naturelles et en énergie.
- Renouvellement de l'effort pour réduire la consommation d'espaces, notamment par le renforcement des centralités et de l'armature urbaine avec développement prioritaire dans les agglomérations et les pôles structurants.

Chapitre 5. Une organisation des mobilités favorisant l'ouverture à l'international, les connexions entre les territoires et la proximité au quotidien

- Promotion de l'accessibilité nationale et internationale de Nantes Saint-Nazaire comme facteur d'attractivité
- Priorité au développement des transports collectifs avec, à l'horizon 2030 :
  - la poursuite de l'amélioration de l'offre des réseaux urbains,
  - le cadencement de l'offre ferroviaire à la ½ heure sur l'ensemble des axes
  - et le développement de liaisons efficaces entre les pôles structurants et les agglomérations *(train, tram-train, lila premier)*.
- Volonté de réduire la part de la voiture individuelle, d'encourager la ville des courtes distances, et de renforcer les pôles d'échanges (gares, nœuds de connexion, portes du périphérique).

Avis du SCoT du Pays du Vignoble Nantais :

L'affirmation économique du pôle métropolitain est considérée comme une plus-value pour le maintien de la dynamique et de l'attractivité d'une grande « région Ouest », dont le Vignoble Nantais tire également profit.

Le Vignoble Nantais prend acte d'un développement principalement axé vers le Nord, en direction de Rennes.
Pour autant, il souhaite faire valoir **les complémentarités de nos territoires pour œuvrer en faveur d'une métropole équilibrée territorialement sur les 2 rives de la Loire** : potentiel touristique et de loisirs des abords de Loire et de « l'arrière-pays » viticole, richesses de la production agricole en bordure de la métropole favorisant d'éventuelles filières courtes d'approvisionnement, main d'œuvre locale..., à titre d'exemples.

La dynamique attendue sur le Nord semblerait justifier une accessibilité plus aisée de part et d'autre de la Loire. Il apparaît donc pour le Pays du Vignoble Nantais qu'il y a une **convergence d'intérêts à encourager la requalification des ponts existants et/ou la construction d'un nouveau franchissement en amont et en extérieur de la ceinture périphérique nantaise.** A cet effet, nous préconisons que le SCoT prévoit **la traduction par le PLU Métropolitain d'une réserve foncière, afin de rejoindre la départementale 723.**

La desserte par une **ligne de transports à haut de niveau de services** de la zone de Carquefou depuis la gare de Nantes, et des prolongements des lignes de type chronobus ou busway en **connexion avec des pôles multimodaux** du Pays du Vignoble Nantais, ainsi qu'une uniformisation de la tarification des différents modes de transports, permettraient à ses habitants de contribuer plus aisément à l'objectif inscrit dans le SCoT du pôle métropolitain d'« utilisation des transports collectifs ».

Ainsi, au-delà de la demande de prise en compte par le SCoT du pôle métropolitain de ces enjeux communs, **le Pays du Vignoble Nantais souhaite apporter sa contribution aux réflexions qui concourraient, à notre sens, à conforter encore plus la dynamique métropolitaine.**

Enfin, un intérêt tout particulier est porté sur l'orientation qui encourage la « *maîtrise de l'urbanisation [par la] définition de* ***coupures vertes*** *permettant d'éviter les continuités urbaines (...) entre les centre-bourgs des communes situées en dehors du périphérique nantais* ». La mise en œuvre de cette orientation est également souhaitée en bordure du Pays du Vignoble Nantais afin d'avoir un traitement cohérent de cet « espace tampon » entre les deux territoires SCoT.

REÇU EN PREFECTURE
12 MAI 2016

Délibération

A l'unanimité des votants du pôle SCoT-Pays, les membres du comité syndical décident d'émettre un avis favorable sur le projet de SCoT du Pôle Métropolitain, sous réserve de la prise en compte des observations développées dans le corps de la délibération.

Pour extrait certifié conforme,
Rendue exécutoire le 11 MAI 2016

Le Président,

François GUILLOT

SCoT et Pays du Vignoble Nantais

Projet arrêté du SCoT métropolitain Nantes Saint-Nazaire

Chapitre 1. Des valeurs de cohésion sociale et territoriale pour accompagner la dynamique démographique

»»Les objectifs du PADD :

- Répondre à la croissance démographique qui portera la population du pôle autour de 920 000 à 950 000 habitants d'ici 2030.
- Politique du logement diversifiée, notamment en matière de logements sociaux et de réhabilitation du parc existant, et ce, l'échelle des six intercommunalités
- Construire plus de 100 000 logements nouveaux, avec une part très importante dans les deux agglomérations, et des objectifs différenciés pour les territoires des communautés de communes.

»»Les orientations du DOO :

- Accueil de la croissance démographique :
  - + de 85 % de la production totale de logements prévue sur NM et la CARENE,
  - puis principalement dans les pôles structurants de chaque autre EPCI
- Choix de privilégier les centralités et de localiser les extensions urbaines en continuité de l'enveloppe urbaine existante et à proximité des transports et services.
- Objectifs de production logements social pour l'ensemble des communes : 33 000 LLS complémentaires répartis par EPCI, et principalement dans les pôles structurants devant accueillir entre 50 % et 80 % des objectifs.
  - Respect des 20% ou 25 % des logements pour les communes soumises à la loi SRU
  - Au moins 10 logements sociaux à produire d'ici 2030 pour chaque autre commune
- Diversification de l'offre notamment vers les jeunes, les personnes âgées, les travailleurs mobiles, ou encore les nouveaux modes d'habiter à inscrire dans les PLH.
- Travail en faveur de la sédentarisation des gens du voyage
- orientations sur le parc existant tant public que privé afin de permettre une adaptation de ces logements *(maintien à domicile par exemple)* et de poursuivre la rénovation énergétique. Le SCoT fixe la nécessité de recourir aux énergies renouvelables

Chapitre 2. La performance économique et de l'attractivité de la métropole Nantes Saint-Nazaire au service de l'emploi

»»Les objectifs du PADD :

- Priorité au développement économique dans les centralités *(notamment le commerce, dont les implantations doivent être maîtrisées)*, en préservant des capacités d'accueil pour l'industrie et la logistique.
- Accent plus fort porté sur les filières d'avenir comme l'économie maritime, les technologies avancées de production, le numérique, les industries culturelles et créatives, l'alimentation...
- Articulation des zones d'activités de façon plus visible : notamment fléchage des sites d'intérêt métropolitain.
- Optimisation supérieure du foncier économique.
- Orientations commerciales fixées dans le Document d'aménagement commercial de mars 2013

»»Les orientations du DOO :

- Localisation prioritaire, hiérarchisation des parcs et stratégie foncière :
  Développement économique en priorité dans les centralités et sur les différents niveaux de l'armature urbaine *(les agglomérations ont la responsabilité de conforter leurs fonction économiques métropolitaines, les pôles structurants doivent renforcer leur offre foncière et immobilière)*.

- Meilleure lisibilité des parcs d'activités économiques *(armature, vocation et objectif pour chaque niveau)* :
  - les parcs d'activités majeurs (pôles majeurs de + de 2 000 emplois, de plus de 15 hectares, accueillant des entreprises emblématiques à dimension régionale et supra régionale, situés à proximité ou liés à la présence d'un équipement de dimension métropolitaine ou d'une infrastructure majeure). Ils participent au déploiement des filières stratégiques
  - les parcs d'activités structurants (plus de 500 emplois, sur plus de 15 hectares, avec une ou des entités économiques emblématiques, bénéficiant d'une bonne connexion aux infrastructures de transports)
  - les parcs d'activités relais et de proximité d'échelle intercommunale ou communale.

  Régulation des possibilités d'extension et de création des parcs d'activités selon les types de parcs.
  Lisibilité des réserves foncières à vocation économique renforcée en distinguant les réserves à court terme des réserves à long terme.
  Préservation et anticipation des capacités foncières nécessaires au déploiement des filières stratégiques à proximité des grandes infrastructures de transports et des grands services urbains
  Inscription des projets de développement économique dans une démarche de rationalisation préalable du foncier.

Chapitre 4. Une éco-métropole garante de la qualité de vie pour tous ses habitants

»»Les objectifs du PADD : .

- Choix d'un modèle urbain économe en espace, en ressources naturelles et en énergie.
- Renouvellement de l'effort pour réduire la consommation d'espaces, notamment par le renforcement des centralités et l'armature urbaine avec développement prioritaire dans les agglomérations et les pôles structurants.

»»Les orientations du DOO :

- Priorité donnée au développement dans l'enveloppe urbaine en recherchant la constructibilité des délaissés et des dents creuses, la densification des espaces bâtis et l'optimisation des espaces artificialisés.
- Délimitation des enveloppes urbaines sur la base d'une définition commune, dans laquelle l'urbanisation doit se contenir au maximum. Ce qui permet aussi de consolider l'analyse des résultats du SCoT dans 6 ans.
- Réduction de -50 % de la consommation en extension urbaine *(avec un minimum de 40 %, ce minimum a été fixé afin d'assurer un niveau plancher)* avec une déclinaison territoriale afin de tenir compte des spécificités
- Extensions situées en continuité de l'enveloppe urbaine existante, afin d'éviter le mitage de l'espace.
- Densité minimale de 20 logements par hectare au sein de zones ouvertes à l'urbanisation en extension de l'enveloppe urbaine, à l'échelle de l'intercommunalité. Une densité supérieure est attendue sur l'agglomération nantaise, en raison de ses enjeux spécifiques.
- Extensions limitées de certains villages conditionnées à l'élaboration d'un projet de village listés pour les 15 villages identifiés de manière limitative dans le DOO
- Accueil de nouveaux logements dans les écarts et hameaux uniquement dans leur enveloppe urbaine.
- Polarisation du développement dans les centralités des pôles structurants *(logements, emplois, services, équipements majeurs d'échelle intercommunale).*

- Identification des éléments repères du paysage, des axes majeurs et des entrées de villes comme devant assurer la qualité du développement.
- Reprise des coupures d'urbanisation du SCoT de 2007 qui permettent garantir les ouvertures visuelles paysagères le long des grands axes routiers et de préserver les espaces agricoles et naturels qui les jouxtent

- Développement du tourisme dans toutes ses composantes : littoral, urbain, rural.

Chapitre 5. Une organisation des mobilités favorisant l'ouverture à l'international, les connexions entre les territoires et la proximité au quotidien

»»Les objectifs du PADD :

- Promotion de l'accessibilité nationale et internationale de Nantes Saint-Nazaire comme facteur d'attractivité.
- Priorité au développement des transports collectifs avec, à l'horizon 2030 :
  - la poursuite de l'amélioration de l'offre des réseaux urbains,
  - le cadencement de l'offre ferroviaire à la ½ heure sur l'ensemble des axes
  - et le développement de liaisons efficaces entre les pôles structurants et les agglomérations *(train, tram-train, lila premier).*
- Volonté de réduire la part de la voiture individuelle, d'encourager la ville des courtes distances, et de renforcer les pôles d'échanges (gares, nœuds de connexion, portes du périphérique).

»»Les orientations du DOO :

- Intensification des centralités et renforcement de la proximité dans les agglomérations mais également dans toutes les communes accompagnés d'un maillage d'itinéraires et de liaisons facilitant les 10 minutes à pied et les 5 minutes à vélo, afin de privilégier les modes actifs de déplacement.
- Soutien à l'offre ferroviaire, notamment de l'axe Nantes Saint-Nazaire avec un renforcement du cadencement et des gares majeures *(Nantes, Saint-Nazaire, Savenay).*
- Affirmation d'un maillage de tout le territoire avec le souhait d'un déploiement d'une offre plus complète, notamment du réseau de cars.
- Identification de pôles d'échanges multimodaux comme nœuds de développement de la mobilité.
- Choix de développer un usage raisonné de la voiture individuelle *(les projets routiers sont identifiés et le trafic routier inter régional aux abords de l'agglomération nantaise doit être optimisé).*
- Report des flux de marchandises autant que possible vers les modes fluvial ou ferroviaire,
- Intégration des grands projets d'infrastructure présents sur son territoire *(projet d'aéroport du Grand Ouest, Ligne nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire).*

Avis de l’autorité environnementale

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° d'enregistrement : NM-2016-06-1529
Date d'enregistrement : 22/06/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 1
Copies :

DREAL PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
des Pays de la Loire

Service connaissance des territoires et évaluation
Division évaluation environnementale

Nantes, le 17 JUIN 2016

Nantes Métropole
Direction Logistique
22 JUIN 2016
Arrivée Secteur Courrier

Madame la Présidente,

Vous m'avez transmis pour avis au titre de l'article L.104-6 du code de l'urbanisme le projet de SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire.

Par décision motivée n°2016- E – 01 en date du 8 juin 2016 que vous trouverez en PJ, la formation d'autorité environnementale (AE) du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a fait savoir qu'elle exercerait la compétence d'AE sur ce projet de SCOT, cette possibilité d'évocation étant prévue à l'article R104-21 du code de l'urbanisme.

Le projet de SCOT lui a donc été transmis et les délais d'instruction mentionnés dans l'accusé de réception daté du 24 mai 2016 sont inchangés.

L'adjoint au chef du service
connaissance des territoires et évaluation

Christian RINCE

Madame la Présidente
du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire
2, cours du champ de Mars
44923 NANTES cedex 9

Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00-16h30
Tél. : 02 72 74 74 41 – fax : 02 72 74 74 49
5 rue Françoise Giroud – CS16326
44263 Nantes cedex 2

Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Décision de l'Autorité environnementale de se saisir de l'avis relatif à la révision du schéma de cohérence territoriale de Nantes - Saint-Nazaire

n° : 2016 - E - 01

Décision du 8 juin 2016

prise en application des dispositions de l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme

La formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable,

Vu le code de l'urbanisme, notamment son article R. 104-21 ;

Vu le décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté du 12 mai 2016 portant approbation du règlement intérieur du conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la saisine de la présidente du pôle métropole Nantes - Saint-Nazaire portant sur un projet de révision du schéma de cohérence territoriale de Nantes - Saint-Nazaire, reçue par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays-de-la-Loire en date du 20 mai 2016 ;

Vu la délibération de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable du 8 juin 2016 ;

Considérant la complexité du dossier liée à la convergence d'enjeux majeurs sur un territoire :

. concerné par une directive territoriale d'aménagement approuvée par décret n° 2006-884 du 17 juillet 2006 ;

. qui accueille des infrastructures économiques d'envergure internationale et d'importance stratégique au niveau national, tels le grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire[1], des activités pétrolières (raffinage, dépôts), ainsi que des activités aéronautiques et des chantiers navals d'envergure mondiale ;

. sur lequel plusieurs projets d'importance nationale ou internationale sont prévus par le SCOT, afin de renforcer l'accessibilité interrégionale, nationale et internationale, notamment :

. la desserte aéroportuaire du Grand Ouest,
. le programme ferroviaire "Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays-de-la-Loire",
. les projets d'aménagement portés par le grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire, ainsi que le projet de contournement ferroviaire de la raffinerie de Donges,

et du fait de l'articulation de ces projets entre eux et des controverses qu'ils suscitent ;

Considérant les enjeux environnementaux du dossier, en particulier la sensibilité des milieux concernés par le schéma de cohérence territoriale, dont le territoire présente des caractéristiques exceptionnelles reconnues aux niveaux national et européen, notamment l'estuaire de la Loire et ses milieux attenants, maillon essentiel du complexe écologique de la basse Loire estuarienne qui figure au rang des grands estuaires européens, et recouvre :

. tout ou partie de cinq sites du réseau européen Natura 2000 (« Estuaire de la Loire », « Grande Brière et marais de Donges », « Lac de Grand Lieu », « Marais de l'Erdre », « Vallée de la Loire de Nantes aux Ponts-de-Cé et zones adjacentes ») ;

. la Grande Brière et le lac de Grand Lieu, sites désignés d'importance internationale par la convention de Ramsar relative aux zones humides ;

Notant que la Commission européenne a engagé un contentieux vis-à-vis de la France au sujet du projet d'aéroport du Grand Ouest ;

[1] Avis Ae n°2015-51

Décide :

Article 1er

En application des dispositions de l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, le dossier relatif au schéma de cohérence territoriale de Nantes - Saint-Nazaire est soumis à l'avis de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Article 2

L'avis relatif au schéma de cohérence territoriale de Nantes - Saint-Nazaire sera rendu conformément aux dispositions des articles R. 104-24 et R. 104-25 du code de l'urbanisme.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 8 juin 2016,

La formation d'autorité environnementale
du conseil général de l'environnement
et du développement durable, représentée par son
président

Philippe LEDENVIC

Voies et délais de recours

Les recours gracieux ou contentieux sont formés dans les conditions du droit commun. L'exercice d'un recours gracieux suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux, formé dans le délai de deux mois à compter de la notification ou de la mise en ligne de la présente décision, doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter de la présente décision ou de la décision prise après exercice du recours gracieux. Il doit être adressé au :

Tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° d'enregistrement : NM-2016-08-0150
Date d'enregistrement : 02/08/2016
Pilote : DGPM
Elu pilote : ROLLAND
Type de circuit : CIRCUIT 2
Copies :

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/16/759
Vos réf. : 16/06 n°46 VB
Affaire suivie par : Philippe Ledenvic
Tél. : 01 40 81 23 14
Courriel : autoriteenvironnementale.cgedd@developpement-durable.gouv.fr

Paris, le 20 juillet 2016

Nantes Métropole
Direction Logistique
25 JUIL. 2016
Arrivée Secteur Courrier

Objet : Avis de l'Autorité environnementale.
Dossier : Révision du schéma de cohérence territoriale de Nantes – Saint-Nazaire (44).

Madame la présidente,

Par courrier accompagné d'un dossier reçu le 20 mai 2016, vous avez adressé à la mission régionale d'autorité environnementale des Pays de Loire un dossier de demande d'avis d'autorité environnementale relatif à la révision du schéma de cohérence territoriale de Nantes – Saint-Nazaire.

Conformément aux dispositions de l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, l'Autorité environnementale du CGEDD (Ae) a décidé de saisir de ce dossier, ce dont vous avez été informée. Réunie le 20 juillet 2016, l'Ae a rendu sur ce dossier l'avis que vous trouverez ci-joint.

Je vous indique que, conformément aux dispositions de l'article R. 104-25 du code de l'urbanisme, cet avis a été publié sur notre site internet et devra être joint, le moment venu, au dossier d'enquête publique.

Je serais heureux de recevoir les éléments complémentaires que vous jugeriez utile de joindre au dossier d'enquête publique à la suite des recommandations de notre avis, le cas échéant.

Je vous prie de croire, Madame la présidente, à l'expression de ma considération distinguée.

Le président de l'Autorité environnementale

Philippe LEDENVIC

Madame la présidente du pôle métropolitain
Nantes – Saint-Nazaire
2, cours du Champ de Mars
44 923 Nantes cedex 9

Copie : Préfet 44 – MRAe Pays de Loire – DREAL Pays de Loire

Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la révision du schéma de cohérence territoriale de Nantes Saint-Nazaire (44)

n°Ae : 2016-44

Avis délibéré n°2016-44/ adopté lors de la séance du 20 juillet 2016
Formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale[1] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 20 juillet 2016, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la révision du schéma de cohérence territoriale de Nantes Saint-Nazaire (44).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Claire Hubert, Philippe Ledenvic, Serge Muller, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Pierre-Alain Roche, Mauricette Steinfelder, Gabriel Ullmann

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Thierry Galibert, Etienne Lefebvre, François Letourneux, Eric Vindimian

* *

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays-de-la-Loire a été saisie pour avis par le pôle métropolitain Nantes - Saint-Nazaire, le dossier ayant été reçu le 20 mai 2016.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 104-6 du même code, il en a été accusé réception. Par décision motivée du 8 juin 2016, l'Ae s'est saisie de cet avis, en vertu des dispositions du même article. Conformément à l'article R. 104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 104-24 du même code, a été consultée par courrier en date du 26 mai 2016 :

- *le directeur général de l'agence régionale de santé de Loire-Atlantique.*

Ont en outre été consultés par courriers en date du 26 mai 2016 :

- *le directeur départemental des territoires et de la mer du département de Loire-Atlantique,*
- *le chef du service de l'architecture et du patrimoine de la Loire-Atlantique, direction régionale des affaires culturelles des Pays de la Loire,*
- *le directeur du parc naturel régional de Brière qui a produit une contribution écrite en date du 1er juillet 2016.*

Sur le rapport de François-Régis Orizet et Thérèse Perrin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le plan, schéma, programme ou document. (article L. 122-8 du code de l'environnement).

[1] Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Par décision n° 2016-E-01 en date du 8 juin 2016[2] eu égard à la complexité du dossier et aux enjeux environnementaux, l'Ae s'est saisie de l'avis sur la révision du schéma de cohérence territoriale de Nantes Saint-Nazaire (SCoT) élaboré par le pôle métropolitain Nantes - Saint-Nazaire (« Pôle ») dans le département de Loire-Atlantique (44).

Après l'accueil du Pays de Blain, le territoire du SCoT regroupe aujourd'hui six intercommunalités soit 61 communes. Les villes de Nantes et Saint-Nazaire concentrent 90 % des 830 000 habitants d'un territoire doté d'infrastructures économiques d'envergure internationale et d'importance stratégique au niveau national, où en cinquante ans de développement urbain les surfaces urbanisées ont triplé et le réseau de voirie s'est considérablement modifié pour une population qui a augmenté de moitié.

La révision du SCoT de 2007 est engagée pour permettre notamment l'installation de plusieurs projets prévus pour renforcer l'accessibilité du territoire, notamment le projet d'aéroport du Grand Ouest et sa desserte routière, le programme ferroviaire "Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire", les projets d'aménagement portés par le grand port maritime Nantes – Saint-Nazaire (GPMNSN), ainsi que le projet de contournement ferroviaire de la raffinerie de Donges. Elle vise également à articuler les stratégies du bipôle métropolitain et de cinq pôles identifiés comme structurants, et à développer le réseau de transports pour mieux accompagner la poursuite de sa croissance, au terme d'un bilan mitigé sur la décennie précédente, en termes notamment de consommation d'espace, de production de gaz à effet de serre, et de qualité de l'eau. Ainsi, le SCoT vise à répondre aux besoins d'un développement maîtrisé, et manifeste une ambition certaine sur le plan environnemental au travers des objectifs fixés par le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), pour structurer le développement autour de ses centralités, ralentir le rythme de la consommation d'espace, maintenir et valoriser une agriculture pérenne, et protéger les milieux les plus remarquables.

La maîtrise de la consommation de l'espace et des déplacements constitue un enjeu environnemental transversal essentiel pour le maintien d'un réseau fonctionnel et cohérent d'espaces naturels et agricoles, la préservation de milieux fragiles d'importance écologique majeure, et la valorisation de sites et paysages remarquables. Les questions liées à la concentration de risques naturels et technologiques, à la qualité et la quantité de la ressource en eau, aux nuisances et pollutions et à la consommation énergétique sont également majeures.

Le rapport de présentation est de bonne facture, clair et lisible, mais présente des faiblesses qui appellent donc des compléments. L'Ae recommande néanmoins d'étayer certains points de diagnostic sur les évolutions et dynamiques de localisation de l'emploi et leurs conséquences, d'émission de gaz à effet de serre et d'énergie, ainsi que sur les écarts constatés par rapport au cadrage du SCoT de 2007 en matière de construction de logements. Elle recommande également de préciser les dialogues engagés et à prévoir dans l'ensemble des domaines avec les territoires limitrophes. L'état initial fait état d'un travail conséquent pour l'identification des éléments de la trame verte et bleue à l'échelle du territoire, toutefois l'identification des réservoirs de biodiversité majeurs devra être mieux justifiée, de même que devraient être identifiés des corridors écologiques relevant d'objectifs de protection renforcée ou de confortement.

[2] http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/160608_-_Evocation_SCoT_Nantes-Saint-Nazaire_cle53e497.pdf

L'Ae relève que l'évaluation n'apporte pas toujours les justifications nécessaires pour apprécier les impacts environnementaux et la portée des mesures prises pour les éviter, les réduire et les compenser. Elle recommande en particulier de préciser les consommations d'espace en tenant compte des projets et infrastructures publiques, de procéder à des évaluations quantitatives argumentées en matière de déplacements, de production de gaz à effet de serre, d'économie d'énergie et d'énergies renouvelables, de protection de la trame verte et bleue, notamment pour la trame complémentaire et les zones humides, et de réduction de la pression sur la ressource en eau et sa qualité. Elle recommande également de prêter une attention particulière aux réserves foncières, et d'analyser la pertinence de leur maintien, ou de leur déplacement vers des secteurs de moindres fonctionnalités agricoles ou environnementales.

La présentation des incidences du SCoT selon quatre grands secteurs permet une analyse différenciée selon les spécificités de chacun de ces secteurs. Elle permet une présentation précise des projets portés par le GPMNSN, et du projet aéroportuaire du Grand Ouest et des projets associés. L'Ae recommande en particulier d'intégrer tous ces projets, tels qu'ils sont appréhendés à ce jour, pour l'appréciation environnementale de leur impact et de leur justification. L'Ae recommande de reprendre dans le SCOT les dispositions nécessaires à la réalisation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation correspondantes.

L'Ae recommande de mieux distinguer dans le document d'orientations et d'objectifs (DOO) les mesures prescriptives et les mesures incitatives, qu'elles soient d'application directe ou à décliner par les communes ou intercommunalités dans le cadre de leur plan local d'urbanisme. Elle relève que le document d'orientation et d'objectifs reste d'un niveau d'encadrement relativement peu contraignant pour certaines dispositions.

Par ailleurs, l'Ae recommande au SCoT de renforcer son action en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'augmentation des énergies renouvelables et de maîtrise des déchets à hauteur des ambitions affichées, en particulier en s'appuyant sur les objectifs opérationnels et les plans d'action des plans climat énergie territoriaux. Elle recommande enfin que le DOO fixe des objectifs chiffrés de consommation d'espace à hauteur de l'objectif de réduction de 50 % de la consommation d'espace affichée par le PADD.

Avis détaillé

Le présent avis de l'Ae porte sur l'évaluation environnementale de la révision du schéma de cohérence territoriale de Nantes Saint-Nazaire (SCoT) élaboré par le pôle métropolitain Nantes - Saint-Nazaire (« Pôle ») dans le département de Loire-Atlantique (44). Doivent être analysées à ce titre la qualité du rapport de présentation, tout particulièrement la manière dont il rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, et la prise en compte des enjeux environnementaux par le projet de SCoT.

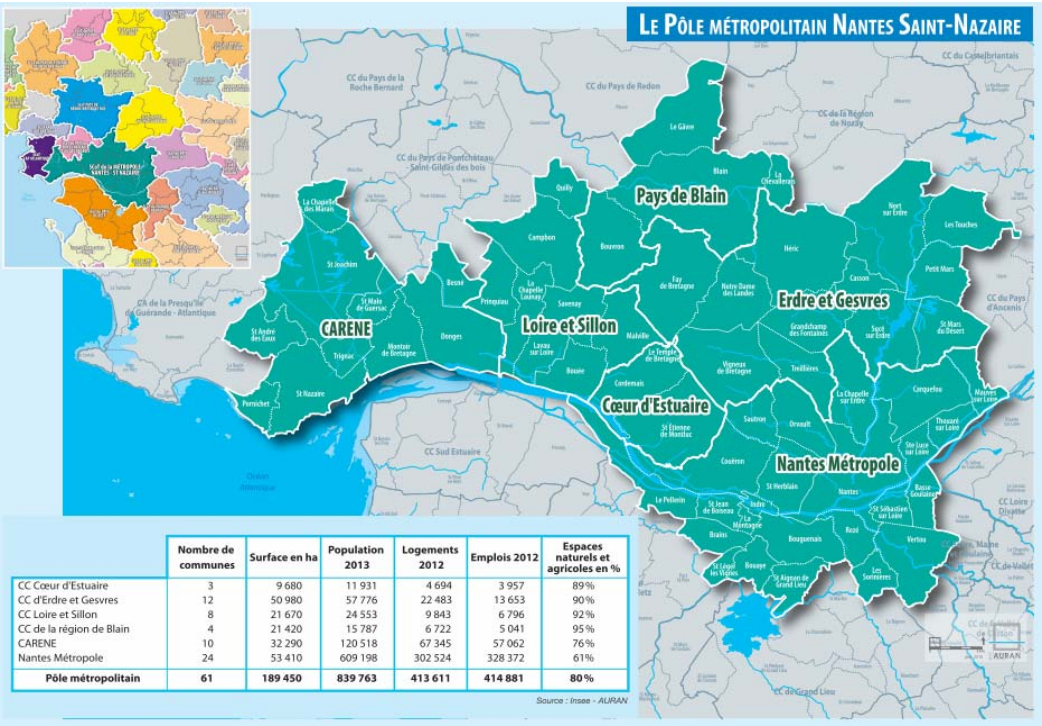
Un rappel du cadre procédural dans lequel s'inscrit le SCoT est également fourni pour la complète information du public.

1 Contexte, présentation du SCoT et enjeux environnementaux

1.1 Démarche et contexte

Le premier SCoT de la métropole a été approuvé le 26 mars 2007. Il est présenté comme exprimant la volonté des deux communes de Nantes et de Saint Nazaire, et de leurs voisines, après des années de développement économique porté « *par l'essor du tertiaire, du pavillon et de l'automobile* », de « *répondre à une très forte croissance démographique et urbaine et renouveler l'envie d'habiter, de travailler, de vivre au bord de l'eau* ». Il est porté depuis 2012 par le « Pôle », qui succède au syndicat mixte du SCoT de la métropole Nantes Saint-Nazaire. Il s'est élargi au Pays de Blain en 2010, son intégration réussie constituant un objectif important du nouveau SCoT.

Aujourd'hui, le territoire du SCoT regroupe six intercommunalités principalement au nord de la Loire (Nantes métropole, Saint-Nazaire agglomération (CARENE), Erdre et Gesvres, Loire et Sillon, Cœur d'estuaire, Pays de Blain), soit 61 communes. Le territoire est décrit comme « *bipolaire et polycentrique, vert, et identifié par la présence de l'eau* » (voir Figure 1).



	Nombre de communes	Surface en ha	Population 2013	Logements 2012	Emplois 2012	Espaces naturels et agricoles en %
CC Cœur d'Estuaire	3	9 680	11 931	4 694	3 957	89%
CC d'Erdre et Gesvres	12	50 980	57 776	22 483	13 653	90%
CC Loire et Sillon	8	21 670	24 553	9 843	6 796	92%
CC de la région de Blain	4	21 420	15 787	6 722	5 041	95%
CARENE	10	32 290	120 518	67 345	57 062	76%
Nantes Métropole	24	53 410	609 198	302 524	328 372	61%
Pôle métropolitain	**61**	**189 450**	**839 763**	**413 611**	**414 881**	**80%**

Source : Insee - AURAN

Figure 1 : Territoire du SCoT et intercommunalités (source : dossier)

Les villes de Nantes et Saint-Nazaire, qui concentrent 90 % des 830 000 habitants du territoire en 2013, constituent « *les deux têtes* » d'un territoire « *où l'estuaire de la Loire fait office de colonne vertébrale* ». Elles composent avec les cinq « pôles structurants » de Saint-Étienne-de-Montluc, Savenay, Nort-sur-Erdre, Treillières/Grandchamp-des-Fontaines et Blain, un système urbain qui maille le territoire.

Avec la façade Atlantique, la Loire et ses affluents, le marais de Brière, le lac de Grandlieu et le canal de Nantes à Brest, l'eau constitue le marqueur principal de ce territoire d'une superficie de près de 190 000 ha.

Il accueille des infrastructures économiques d'envergure internationale et d'importance stratégique au niveau national, tels le grand port maritime Nantes - Saint-Nazaire (GPMNSN), des activités pétrolières (raffinage, dépôts), ainsi que des activités aéronautiques et des chantiers navals d'envergure mondiale. La révision du SCoT est établie pour permettre notamment l'installation de plusieurs projets prévus pour renforcer l'accessibilité interrégionale, nationale et internationale, notamment le projet d'aéroport du Grand Ouest sur le site de Notre-Dame des Landes et sa desserte routière, le programme ferroviaire "Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire", les projets d'aménagement portés par le GPMNSN, ainsi que le projet de contournement ferroviaire de la raffinerie de Donges.

1.2 Présentation de la révision du schéma de cohérence territoriale de Nantes Saint-Nazaire

S'inscrivant dans la suite des acquis du premier SCoT qui concernait la période 2007-2020, le projet de révision vise à « *continuer à affirmer le rôle de la métropole Nantes Saint-Nazaire dans le Grand Ouest, la consolidation et le développement du potentiel industriel et des filières d'excellence, la progression déjà effective des fonctions métropolitaines* » et « *le développement des échanges entre la métropole Nantes Saint Nazaire et le monde* », « *ce qui passe dans le cadre du SCoT par une attention accrue à l'organisation des portes de la métropole (port, aéroports, gares) pour améliorer son accessibilité internationale.* » Le projet est décliné selon cinq axes structurants :

- « *Des valeurs de cohésion sociale et territoriale pour accompagner la dynamique démographique.*
- *La performance économique et l'attractivité au service de l'emploi pour tous.*
- *L'estuaire de la Loire, laboratoire de la transition énergétique et écologique.*
- *Une éco-métropole garante de la qualité de vie pour tous ses habitants.*
- *Une organisation des mobilités favorisant l'ouverture à l'international, les connexions entre les territoires et la proximité au quotidien.* »

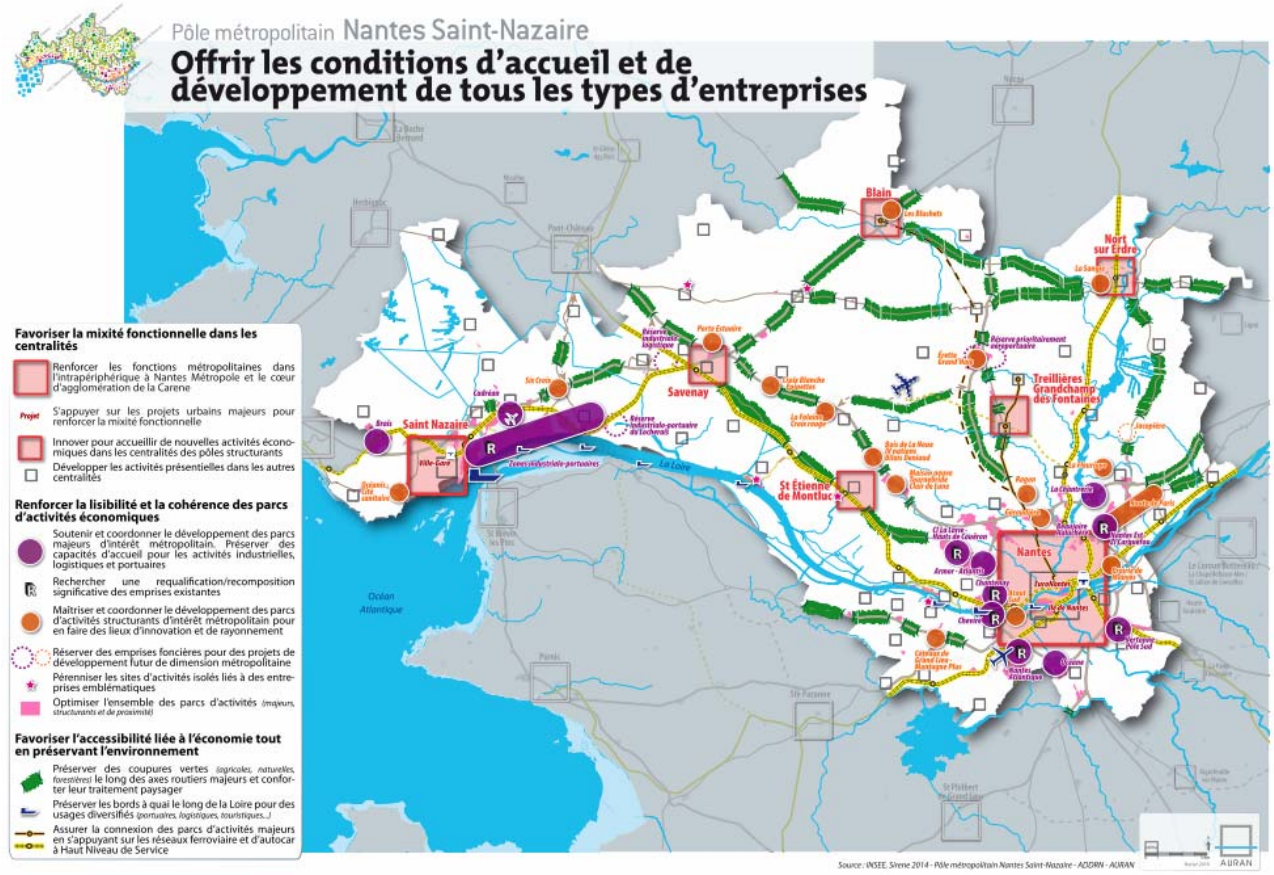


Figure 2 : Structuration du développement territorial par le SCoT (source : dossier)

La révision du SCoT vise à permettre un développement économique durable du territoire et d'y accueillir 90 à 120 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030[3], tout en préservant l'environnement et la qualité de vie des habitants. Le SCoT décline cette ambition en un certain nombre d'orientations politiques parmi lesquelles on peut citer à titre d'exemple :

- la réduction de la consommation d'espace en extension du tissu urbain constitué[4]
- la densification du bâti, notamment pour le logement en extension du tissu urbain constitué la valorisation de l'agriculture périurbaine,
- l'organisation hiérarchisée et polarisée du territoire,
- le renforcement des centralités,
- le renforcement des transports en commun, lesquels doivent avoir un rôle « structurant » dans les options d'organisation du territoire et d'urbanisation,
- l'encouragement des modes actifs pour les déplacements de proximité,
- la recherche de meilleure performance énergétique des bâtiments et l'encouragement de la construction neuve,
- la diversification des sources d'énergie,
- la protection des grands ensembles naturels et la préservation de l'eau et des milieux aquatiques sous des formes multiples et remarquables.

---

[3] L'hypothèse sous-jacente retenue est un maintien du rythme de croissance moyenne du « Pôle » constaté depuis 1999, soit 0,8% par an (des variations sont observées selon les communautés d'agglomération ou de communes – la croissance de la métropole de Nantes étant de 0,8 %, identique donc à celle observée en moyenne sur le Pôle). Cette croissance, supérieure à la moyenne nationale (0,5 %), est inférieure à celle de l'ensemble du département de Loire Atlantique (1,1 %) mais proche de celle de la Région des Pays de la Loire (0,9 %).

[4] Le SCoT distingue les consommations d'espace en extension du tissu urbain de celles au sein du tissu urbain déjà constitué (friches, grands jardins, espace agricole résiduel, ...).

1.3 Contexte juridique

Pour mémoire, un SCoT est constitué, suivant les articles L. 141-1 et suivants du code de l'urbanisme :

- d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD) qui fixe les objectifs des politiques publiques de l'aménagement du territoire ;
- d'un document d'orientations et d'objectifs (DOO) assorti de documents cartographiques, qui a pour objet de décliner concrètement les principes énoncés par le PADD, et détermine : les orientations générales de l'organisation de l'espace et les équilibres entre les espaces urbains, naturels, agricoles et forestiers ; les conditions de la maîtrise du développement urbain ; les conditions de maîtrise du développement dans l'espace rural.
- d'un rapport de présentation, dont l'objet est d'expliquer les choix retenus pour établir le PADD et le DOO, en s'appuyant sur un diagnostic du territoire.

L'évaluation environnementale des SCoT est réalisée en application des articles L. 122-4 et suivants du code de l'environnement[5]. En application des articles L. 104-4 et suivants et R. 141-2 et suivants du code de l'urbanisme, l'évaluation environnementale est contenue dans le rapport de présentation, et comporte une évaluation des incidences du SCoT sur les sites Natura 2000[6].

La présidente du « Pôle » a adressé, pour avis de l'autorité environnementale, un projet de révision du SCoT arrêté à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire, qui a été reçu le 20 mai 2016. En application de l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, eu égard à la complexité du dossier et aux enjeux environnementaux et par décision du 8 juin 2016, la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable s'en est saisie. Cet avis de l'Ae devra être joint au dossier d'enquête publique.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux du projet de SCoT de Nantes – Saint-Nazaire sont :

- De manière transversale, la maîtrise de la consommation de l'espace, de l'artificialisation des sols, et des déplacements ;
- Le maintien d'un réseau fonctionnel et cohérent d'espaces naturels et agricoles, et la préservation de milieux fragiles d'importance écologique majeure ;
- La valorisation de sites et paysages remarquables du littoral et de l'estuaire, et d'un cadre de vie attractif ;
- La prise en compte de risques naturels et technologiques concentrés sur le littoral et le long de l'estuaire, en anticipant les effets possibles du réchauffement climatique ;
- La réduction de la pression sur la qualité et la quantité de la ressource en eau pour la satisfaction de tous les usages sur le long terme ;
- La réduction des nuisances liées à la pollution de l'air et au bruit, et la recherche des conditions d'un territoire sobre en énergie et réduisant ses émissions de gaz à effet de serre.

[5] Directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement transposée par ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004.

[6] Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414-19 à 26.

2 Analyse de la qualité et de la pertinence des informations fournies par le rapport de présentation

Le rapport est dans l'ensemble de bonne facture en termes de rédaction et de clarté du propos, même si sa qualité est en retrait sur quelques chapitres et thématiques. Il présente des faiblesses qui appellent donc des compléments.

2.1 Diagnostic et enjeux du territoire

Le diagnostic et l'analyse des enjeux du territoire sont présentés selon trois thématiques :

- « *Ressources – Qualité environnementale et du cadre de vie ;*
- *Dynamiques – Une attractivité du territoire et une économie compétitive ;*
- *Habitants – Modes de vie, besoins et nouvelles pratiques*. »

Les traits dominants du territoire sont relevés, dans le but de mettre en avant ses atouts et faiblesses, et les synthèses aident à la compréhension générale et permettent de saisir les points saillants.

Les éléments et analyses présentés appellent les commentaires et observations ci-après.

a) La thématique de la consommation d'espace fait l'objet d'une analyse spécifique, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme ; elle est globalement très sensible dans un territoire où les surfaces urbanisées ont triplé en cinquante ans de développement et de modification du réseau de voierie, pour une population qui a augmenté de moitié. Cette consommation reste d'un niveau très élevé, de 327 ha/an en moyenne sur la période de référence 1999-2012, en continuité de ce qui a été constaté jusqu'à présent. On observe néanmoins une baisse modérée sur la période, la consommation s'établissant à 294 ha/an en moyenne entre 2009 et 2012, s'inscrivant dans l'orientation de baisse de 10 % affichée par le SCoT 2007-2020[7]. Sur le total de 327 ha consommés par an en moyenne sur 1999-2012, 213 ha le sont pour de l'urbanisation résidentielle, avec une baisse assez régulière tout au long de la période, et 114 ha pour les activités économiques, la baisse étant dans leur cas très faible et plus erratique. Ces différents chiffres agrègent les consommations en extension d'urbanisation (59 % du total sur la période 1999-2012, soit 193 ha/an) et celles en « remplissage urbain », sans que soient précisées les évolutions respectives de chacune.

L'analyse met en évidence l'enjeu que représente l'accroissement, d'une part, du taux de consommation par « *remplissage urbain* », et d'autre part, de la densité moyenne des logements construits en extension d'urbanisation. L'objectif affiché est de passer à l'horizon 2030 à une consommation annuelle de 232 ha, dont 41 % (soit 95 ha) en extension d'urbanisation. Le dossier ne précise pas les surfaces nécessaires à la réalisation des infrastructures publiques, qui s'ajoutent[8] à celles mentionnées ci-dessus.

b) A la grande précision sur la répartition spatiale des logements construits sur la période précédente (qui met notamment en évidence le fait que les nouveaux logements restent bien concentrés, à 85 %, dans les 2 grandes agglomérations), s'oppose un certain flou sur l'évolution de celle des activités et des emplois, pour laquelle est cependant relevée une « *dynamique de diffusion de l'emploi* » et une « *dispersion des flux pendulaires* ». Les déterminants (évolution

[7] Cette consommation s'est appuyée sur une « réserve foncière » disponible représentant 4,5 % du territoire, soit de l'ordre de 8 550 ha.

[8] Cf. la recommandation faite à cet égard au § 2.4 du présent avis).

subie ou résultant du choix assumé de renforcement des pôles structurants) et les leviers (créations de zones d'activité, notamment) de ces évolutions mériteraient également d'être analysés, la localisation, quantitative et qualitative, des nouveaux emplois étant un facteur prépondérant de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de la consommation énergétique du territoire (dans un contexte où les transports représentent 50 % des émissions de GES hors production et distribution de l'énergie : cf. figure p. 76 du tome 2, état initial du rapport de présentation).

L'Ae recommande d'analyser plus précisément les évolutions et dynamiques de localisation de l'emploi sur le territoire au cours de la période 1999-2012, ainsi que leurs conséquences en termes de déplacements et d'émissions de gaz à effet de serre.

c) La construction de logements neufs s'est, quant à elle, fortement accélérée sur le « Pôle » au cours de la période 2010-2013, s'écartant significativement des objectifs du SCoT de 2007[9]. Le projet de SCoT consolide le rythme de construction à un niveau proche de celui constaté sur la dernière période, et relève en conséquence de 40 % les objectifs annuels de construction par rapport au cadrage du SCoT de 2007[10]. L'importance des évolutions et du recalage des objectifs appelle selon l'Ae, une analyse et une justification des hypothèses prises en compte[11] plus précises. Un niveau d'objectif trop élevé pourrait entraîner en effet, toutes choses égales par ailleurs, l'ouverture au-delà des besoins de nouveaux espaces à l'urbanisation et pourrait induire des modifications des équilibres entre les territoires et des répartitions modales des déplacements s'écartant sensiblement de celles recherchées.

Il a été indiqué oralement aux rapporteurs que la forte progression de la construction de logements sur le « Pôle », constatée de 2007 à 2012, était à mettre en regard d'une baisse sur le reste du département. Cette hypothèse mériterait d'être documentée[12]. Les conditions de sa pérennisation, *a priori* recherchée par le SCoT, et ses incidences environnementales seraient à analyser par ailleurs.

L'Ae recommande d'analyser, pour le territoire du SCoT et le reste du département, les évolutions de la construction de logements au cours de la période 1999-2012 et les raisons des écarts constatés par rapport au cadrage du SCoT de 2007, et de justifier plus précisément sur ces bases les objectifs du projet de SCoT.

d) L'évolution des émissions de gaz à effet de serre et des consommations d'énergie justifierait une analyse approfondie, non seulement en raison du bilan mitigé de la période écoulée depuis la

---

[9] Le cadrage du SCoT de 2007, calé sur la production des années qui l'ont précédé, a été dépassé de 55%.

[10] Les objectifs de production de logement passant globalement de 5.600 logements par an dans le SCoT 1 (niveau de la production des années précédant 2007) à 7.800 dans le projet de SCoT (niveau reflétant celui de ces dernières années). La part dans les objectifs de la communauté de communes de Blain, nouvellement incorporée au Pôle, et dont les chiffres n'étaient donc pas pris en compte dans le SCoT de 2007, reste marginale (110 à 140 logements par an).

[11] Le rapport de présentation (tome 1) précise bien les principaux déterminants de l'évolution du besoin qui, au-delà de l'évolution de la population, sont notamment le besoin annuel de renouvellement du parc de logements (évalué à 950) et l'évolution de la taille moyenne des ménages (qui, selon le rapport, passerait de de 2,2 personnes en 2011, en moyenne sur le Pôle, à un nombre proche de 2 en 2030 - cf. tableau de la page 63 qui donne les chiffres par intercommunalité : 1,9 à Nantes, 2 à Saint-Nazaire, 2,4 pour la plupart des autres intercommunalités). Le renouvellement du parc et la baisse de la taille des ménages, qui correspondent à une part significative du besoin de construction, mériteraient une analyse (rétrospective et prospective) et une justification plus précises.

[12] Les éléments du plan départemental de l'Habitat [In « Eléments de diagnostic du plan départemental de l'habitat », p. 45 (*www.loire-atlantique.gouv.fr/content/download/14761/94867/file/pdh_diagnostic_2014-09-02.pdf*)] semblent confirmer ces évolutions croisées. Globalement -les variations annuelles restant importantes au cours de chacune des deux périodes - la construction départementale annuelle de logements serait passée de 10.500 (de 2000 à 2006) à 12.000 (de 2007 à 2012). La construction sur le Pôle aurait donc porté la totalité -et au-delà- de la progression départementale, la construction ayant parallèlement diminué sur le reste du territoire. Cette conclusion est cependant en contradiction potentielle avec le constat, fait par ailleurs (p. 34 du rapport de présentation), d'une croissance démographique du Pôle moins importante que sur le reste du département, nécessitant donc des analyses plus poussées.

mise en place du SCoT de 2007[13], mais aussi de la nécessité de disposer d'une telle analyse pour définir et mettre en œuvre les conditions permettant d'atteindre effectivement les ambitions fortes affichées par le projet de SCoT et le plan Climat énergie territorial (PCET) de Loire-Atlantique. Les données rétrospectives concernant la mobilité - qui apparaissent en partie dans le second tome du rapport relatif à l'état initial mais relèvent *a priori* du présent diagnostic - gagneraient dans cet esprit à être précisées et complétées[14].

L'Ae recommande d'analyser l'évolution des émissions de gaz à effet de serre et des consommations d'énergie sur la période 1999-2012, tout particulièrement en ce qui concerne les déplacements de personnes et le transport de marchandises.

2.2 Cohérence externe

2.2.1 Articulation avec les autres plans ou programmes

Le rapport de présentation du SCoT justifie de l'articulation avec les plans et programmes concernant le territoire, notamment ceux mentionnés aux articles L. 131-1 (compatibilité) et 2 (prise en compte) du code de l'urbanisme. Il vérifie également sa compatibilité avec la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Loire approuvée par décret du 17 juillet 2006, et expose les modalités de transposition de la charte du parc naturel régional (PNR) de Brière en application de l'article L. 141-10 du code de l'urbanisme[15]. Les objectifs des plans et programmes sont mis en relation avec leur intégration dans le SCoT, ce qui en facilite la lecture. Toutefois, cette analyse reste assez qualitative. L'Ae relève en particulier les deux points ci-après :

- l'analyse présentée affirme la compatibilité du SCoT avec la charte du PNR de Brière 2014-2026. Toutefois la disposition du code de l'urbanisme relative à la transposition de cette charte n'est que partiellement satisfaite, l'Ae relevant l'absence de retranscription cartographique. Certaines dispositions par ailleurs conduisent le PNR[16] à assortir son avis favorable d'une réserve, vis-à-vis des possibilités de dérogation des règles de constructibilité, et à demander la fixation d'objectifs plus nettement différenciés d'optimisation du développement urbain. Le PNR relève par ailleurs plusieurs points qui nécessiteraient d'être plus clairement affirmés dans la perspective de leur opposablité aux PLU(i)[17] et aux projets.

L'Ae recommande de compléter les termes de la transposition de la charte du parc naturel régional de Brière, au regard notamment des possibilités de dérogation des règles de constructibilité, et de fixer des objectifs plus nettement différenciés d'optimisation du développement urbain.

- les dispositions opérationnelles du schéma régional climat air énergie (SRCAE) des Pays de la Loire et des plans climat énergie territoriaux (PCET) sur le département auraient sans doute pu

---

[13] Présentées dans la 2° partie du rapport de présentation (« l'état initial »), elles sont contrastées de 2008 à 2012. Ainsi, si la consommation énergétique baisse de 13%, les émissions de gaz à effet de serre croissent en revanche de 5% -sous l'influence notamment de la croissance de la production d'énergie-. Le recours aux énergies renouvelables reste quant à lui marginal (3% de la consommation totale).

[14] Ainsi, s'il est signalé dans le deuxième tome du rapport de présentation (état initial, p. 78) que l'équipement automobile des ménages et les emplacements réservés au stationnement ont progressé de 2007 à 2012. Les conséquences de ces évolutions sur les parts modales des déplacements pendulaires n'est cependant ni précisé ni, a fortiori, analysé.

[15] Article L. 141-10 du code de l'urbanisme : le SCoT « *transpose les dispositions pertinentes des chartes de parcs naturels régionaux et leurs délimitations cartographiques à une échelle appropriée, afin de permettre leur mise en œuvre dans les plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieu et les cartes communales* ».

[16] Courrier du 1er juillet 2016 à la Présidente du « Pôle », dont copie a été transmise à l'Ae.

[17] PLU : plan local d'urbanisme ; PLUi : plan local d'urbanisme intercommunal

être mieux exploitées, et auraient permis consolider l'analyse de la contribution du SCoT aux objectifs relatifs à l'énergie et à l'émission de gaz à effet de serre (cf. § 2.6.2.1).

L'Ae recommande de préciser les termes de l'articulation du SCoT avec le schéma régional climat air énergie des Pays de la Loire et les plans climat énergie territoriaux sur le département.

2.2.2 Cohérence avec les démarches des territoires limitrophes

La nécessité d'une cohérence avec les territoires limitrophes est évoquée en maints endroits du dossier, en particulier au regard des risques de développement excessif des déplacements pendulaires[18]. Ces considérations justifient notamment, selon le dossier, le rejet d'un scénario trop ambitieux de développement qui serait susceptible de déséquilibrer les territoires limitrophes.

L'engagement de discussions avec les intercommunalités porteuses des SCoT de ces territoires est cependant simplement mentionné, sans aucune précision sur leur contenu, ni sur la connaissance par le « Pôle » de l'état initial de l'environnement, des enjeux et des incidences potentielles, directes ou indirectes, de son propre projet sur ces territoires. Au regard de l'ambition de « locomotive interrégionale » affichée par le « Pôle », des précisions seraient pourtant logiquement attendues sur les thématiques méritant de tels dialogues de cohérence avec ces territoires limitrophes. En particulier le PADD affiche le besoin de renforcer les capacités de franchissement de la Loire « *au sein de l'intra-périphérique de Nantes Métropole* »[19], mais ne traite pas cette question au regard de l'accessibilité au futur aéroport du Grand Ouest.

L'Ae recommande de préciser les dialogues engagés et à prévoir avec les territoires limitrophes, en vue notamment de préciser les interactions avec ceux-ci.

2.3 État initial de l'environnement, enjeux environnementaux, et perspectives de son évolution

L'état initial de l'environnement a été abordé selon cinq grandes composantes : paysage, biodiversité, trame verte et bleue ; agriculture ; ressource en eau ; énergie, climat ; risques et nuisances.

Les points forts comme les points faibles pour chaque composante sont bien mis en évidence, assortis d'une appréciation des perspectives d'évolution au fil de l'eau. De cette analyse émerge, pour chaque thématique, une liste hiérarchisée[20] des enjeux retenus pour la révision du SCoT.

2.3.1 Paysages, biodiversité, trame verte et bleue

Les traits marquants de l'espace, des milieux et du patrimoine, leur perception par les habitants, les interrelations entre les facteurs naturels et les facteurs humains, et les actions de valorisation existantes sont décrits de manière approfondie.

---

[18] Déplacements quotidiens des personnes de leur domicile à leur lieu de travail et inversement.

[19] Le rapport rappelle les éléments d'appréciation du porter à connaissance de l'État, qui « *met en avant les études réalisés sur un 3e franchissement de Loire concluant à un impact très limité sur le trafic du périphérique* »

[20] La méthode de hiérarchisation, s'appuyant sur trois critères « *objectifs* » (transversalité de l'enjeu, importance vis-à-vis de la santé publique, importance des impacts sur la biodiversité et les habitats), est brièvement évoquée en annexe du tome trois du rapport de présentation. Cette évocation est cependant succincte (1/2 page, un seul exemple ébauché) et permet difficilement d'apprécier la pertinence de la méthode. Les résultats de certains tableaux peuvent surprendre par exemple en page 41 : l'identification en priorité 2 (mais figuré en « rouge » normalement attribuée à la priorité 1) de la restauration des continuités écologiques le long des infrastructures principales de déplacement, ou la priorité 3 attribuée à la limitation du développement de l'artificialisation des sols et des activités potentiellement polluantes dans les têtes de bassin versant.

Le territoire couvre la soixantaine de kilomètres de l'estuaire et les milieux attenants, maillon essentiel du complexe écologique de la basse Loire estuarienne qui figure au rang des grands estuaires européens. S'appuyant sur une nature « ordinaire » constituée par des massifs forestiers peu nombreux (10 % de la surface du territoire), un important réseau bocager, des zones humides et des landes relictuelles, le territoire métropolitain abrite une grande richesse d'écosystèmes et de nombreux sites remarquables. Un tiers du territoire est constitué d'espaces naturels inventoriés ou protégés au titre du patrimoine naturel parmi lesquels les espaces remarquables suivants :

- les marais de Brière et le nord du lac de Grandlieu, soit 15 000 ha de zones humides inscrits au titre de la convention RAMSAR[21],
- 15 sites Natura 2000[22] composés de zones maritimes, zones estuariennes et de zones de transition entre l'eau et la terre comme les prés-salés, les lagunes et les marais, qui recouvrent 37 265 ha soit 20 % du territoire,
- 29 959 ha de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)[23],
- 3 arrêtés préfectoraux de protection de biotope,
- 1 400 ha qui figurent dans le périmètre d'intervention du conservatoire du littoral et des rivages lacustres,
- 380 ha propriété du conseil départemental au titres des espaces naturels sensibles (ENS), et plus de 10 000 ha en zone de préemption.

Le dossier fait état d'un travail approfondi pour l'identification de la trame verte et bleue à l'échelle du ScoT, intégrant les contributions et options de trois documents de rang supérieurs : le schéma régional de cohérence écologique (SRCE)[24], le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire Bretagne, et la DTA de l'estuaire de la Loire. La trame verte et bleue distingue d'une part les réservoirs majeurs de biodiversité et la trame aquatique majeure, déjà identifiés par une réglementation et sur lesquels le projet de SCoT impose une protection ferme, et d'autre part les réservoirs de biodiversité complémentaires, la trame aquatique complémentaire, et les corridors écologiques, que les PLU devront délimiter plus finement et préserver.

L'Ae relève que l'évaluation environnementale ne se prononce pas sur la pertinence des choix opérés pour sélectionner les réservoirs de biodiversité majeurs :

- Le SCoT ne retient en réservoir de biodiversité majeurs, ni les périmètres des sites Natura 2000 désignés au titre de la directive Oiseaux (ZPS) lorsqu'ils ne recoupent pas les sites Natura 2000

[21] La Convention sur les zones humides d'importance internationale, appelée Convention de Ramsar, est un traité intergouvernemental qui sert de cadre à l'action nationale et à la coopération internationale pour la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides et de leurs ressources. Le traité a été adopté dans la ville iranienne de Ramsar, le 2 février 1971, et est entré en vigueur le 21 décembre 1975. La France l'a ratifié et en est devenue partie contractante le 1er décembre 1986.

[22] Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

[23] Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

[24] Adopté le 30/10/2015.

désignés au titre de la directive Habitat/faune/flore (ZSC)[25], ni les espaces naturels d'intérêt exceptionnel et à fort intérêt patrimonial de la DTA ;

- 40 000 hectares de zones humides sont identifiés en l'état actuel. Toutefois, ce chiffre n'intègre pas certaines zones humides que le DOO qualifie « *d'enjeu local* » portées par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE). Par ailleurs, l'évaluation environnementale n'identifie pas de réservoir de biodiversité dont l'enjeu soit à l'échelle du « Pôle » dans la sous-trame « aquatique et humide », dont elle considère qu'elle est recouverte « *de façon conséquente (…) par des réservoirs de biodiversité issus des périmètres d'inventaires (ZNIEFF de type 1) ou de gestion (directive NATURA 2000 habitat)* ». Le terme « de façon conséquente » n'est pas précisé.

L'Ae recommande de mieux justifier voire de repréciser l'identification des réservoirs de biodiversité majeurs qui relèvent d'objectifs de protection renforcée :

- ***à l'égard des zones humides identifiées par les SAGE mais non couvertes par des ZNIEFF de type 1 ou par une ZSC, dont certaines pourraient présenter des fonctionnalités écologiques ou hydrauliques d'intérêt majeur,***
- ***à l'égard des secteurs de la ZPS non ZSC qui sont susceptibles d'abriter des habitats vitaux pour la nidification et la reproduction des espèces communautaires,***
- ***par une analyse plus poussée de l'intérêt écologique des espaces naturels d'intérêt exceptionnel et à fort intérêt patrimonial de la DTA.***

L'Ae relève également que le SCoT n'a pas procédé à l'identification de corridors écologiques d'intérêt majeurs qui pourraient également faire l'objet d'un objectif de protection renforcé, ni identifié ceux qui seraient spécifiquement à conforter[26]. Le SCoT dispose pour cette réflexion notamment des continuités écologiques d'importance nationale intégrées par le SRCE[27], qui par ailleurs identifie les corridors à conforter.

L'Ae recommande d'identifier dans le SCoT, à l'instar des réservoirs majeurs de biodiversité, des « corridors écologiques majeurs » qui pourront relever d'une protection renforcée, et des corridors terrestres et aquatiques à conforter.

2.3.2 Agriculture

L'agriculture a connu sur la période récente une perte de surfaces agricoles importantes, la SAU ayant diminué de 12 % entre 1988 et 2010, date à laquelle elle représentait 85 396 ha. L'évaluation environnementale indique que les surfaces agricoles constituent 44 % de la surface du département et « *que ce chiffre atteint 80 % lorsqu'on y ajoute les espaces naturels et protégés, qui sont majoritairement valorisés par l'agriculture (prairies de Loire, etc.)* ». Au-delà de la formulation qui mériterait d'être mieux expliquée[28], l'évaluation environnementale relève l'importance du système bocager et les interactions fortes entre les milieux naturels et

---

[25] Pour une portion qualifiée de « *faible* » par l'évaluation environnementale. Outre le fait que cette appréciaton doit être précisée, l'Ae souligne qu'un argument fondé seulement sur un ratio de surface n'est pas valide dans un raisonnement Natura 2000.

[26] Des flèches indiquant des « continuités écologiques à préserver » apparaissent sur la carte « l'estuaire de la Loire, laboratoire de la transition énergétique et écologique » du DOO. Le dossier ne fournit aucune explication sur les critères d'identification de ces continuités, ni sur les liens avec les corridors écologiques de la trame verte et bleue.

[27] Les continuités écologiques d'intérêt national ne sont pas spécifiquement identifiées dans l'atlas cartographique du SRCE. Il conviendra de se référer aux documents-sources ou pour le lecteur, au rapport de présentation.

[28] Les prairies permanentes sont incluses dans la SAU qui comprend, selon la définition normalisée par la statistique agricole, les terres arables (y compris pâturages temporaires, jachères, cultures sous abri, jardins familiaux…), les surfaces toujours en herbe et les cultures permanentes (vignes, vergers…). La SAU n'inclut pas les bois et forêts, qui représentent une part faible sur le département, avec principalement la forêt domaniale du Gâvre, de 4 500 ha.

l'agriculture. Historiquement tournée vers l'élevage bovin, elle est plus diversifiée en secteurs périurbains (maraîchage, vignes). L'évaluation environnementale considère que l'agriculture est encore pour une large part « *gestionnaire de l'environnement* », tout en soulignant la difficulté de gestion des marais et des terres basses inondables, la tendance à l'enfrichement et à la suppression de portions du réseau bocager, la pression importante sur la qualité de l'eau, et des tensions sur la ressource par les activités maraîchères.

Sur la base du constat de la pression urbanistique, le SCoT de 2007 avait fixé à 69 000 ha la superficie agricole pérenne (pour un territoire de 170 000 ha). Aujourd'hui ce sont 71 000 ha de zones agricoles pérennes qui sont identifiées dans les documents d'urbanisme, pour un territoire porté à 190 000 ha. Deux périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PEAN) ont été créés en partenariat par le département de Loire-Atlantique et les communes volontaires, couvrant 20 180 ha : pour 880 ha sur le territoire de Saint-Nazaire nord, et pour 17 300 ha entre l'agglomération Nantaise et la future zone aéroportuaire pour « *permettre une vision d'avenir aux exploitants dans ce secteur, face aux pressions foncières qu'exerce l'agglomération nantaise dans ce secteur, augmentées par le projet d'aéroport* ».

2.3.3 Eau

Si l'eau constitue une ressource essentielle et un élément fédérateur sous des formes très diverses, tant pour le milieu rural que pour les espaces urbains et les activités économiques, le constat établi par l'évaluation environnementale constitue une alerte forte : qualité médiocre des cours d'eau, plans d'eau et de l'estuaire, à l'exception des masses d'eau littorales ; qualité insuffisante des eaux brutes de certains captages pour l'alimentation en eau potable ; stations d'assainissement globalement correctement dimensionnées, mais sensibles aux surcharges hydrauliques en lien avec une maîtrise insuffisante des eaux pluviales ; installations d'assainissement non collectif, logiquement nombreuses du fait de la dispersion de l'habitat mais avec un taux de non-conformité de plus de 60 %. En dépit de projets d'améliorations en cours, les perspectives d'évolution au fil de l'eau restent médiocres, dans un contexte de poursuite de l'augmentation des besoins[29] et d'aggravation possible des impacts en lien avec le changement climatique.

2.3.4 Énergie, climat

Après avoir rappelé le bilan en demi-teinte du territoire et les risques du scénario « au fil de l'eau » en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre[30], les consommations d'énergie et la part des énergies renouvelables, le rapport souligne, sans les évaluer avec précision, l'existence d'un potentiel d'amélioration important (rénovation énergétique de logements et construction de nouveaux logements, transport, structuration urbaine favorisant les déplacements actifs, nombreux gisements d'énergie renouvelables, …).

---

[29] Cette prévision d'augmentation n'est pas chiffrée. L'évaluation indique : « l*e Schéma Départemental de sécurisation de l'alimentation en Eau Potable (SDAEP) prévoit une augmentation des consommations d'eau potable globales (à l'échelle du département) moyenne de 17% d'ici 2020, bien que les consommations domestiques soient en baisse. Les infrastructures devront donc permettre de faire face à cette augmentation de la demande. La plus forte évolution des besoins en eau sur le territoire du Scot devrait se situer sur la communauté de communes Loire et Sillon (+ 30 à 40%) et la région de Nort-sur-Erdre (+20 à 30%).* » L'Ae relève toutefois que ce schéma date de 2005 et donc que cette référence est trompeuse.

[30] En augmentation du fait, notamment, de la croissance des émissions des industries de production d'énergie.

2.3.5 Risques et nuisances

En lien avec la forte présence de l'eau, les risques d'inondation, potentiellement aggravés par le changement climatique, sont élevés, et concernent les secteurs urbanisés mais également des infrastructures de transport sensibles. 17 des 38 communes concernées sont couvertes par trois plans de prévention des risques d'inondation (PPRI) et par un plan de prévention des risques littoraux (PPRL). L'évaluation environnementale note l'existence de programmes d'action et l'émergence d'une stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI), mais également la nécessité pour le SCoT de renforcer la maîtrise de l'urbanisation dans les secteurs non couverts par des PPR. Sont également à considérer un risque sismique modéré, un risque de mouvements de terrain présent ponctuellement, et des risques de feux de forêt limités.

Les installations industrielles présentant des risques majeurs sont répertoriées et principalement concentrés au niveau de l'estuaire (cinq installations classées « Seveso[31] seuil haut » et une installation classée « Seveso seuil bas »). Le territoire est exposé de façon plus diffuse aux risques liés aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE, soumises à autorisation)[32] ainsi qu'au transport de matières dangereuses (canalisations, transport routier, ferroviaire et par voie d'eau). Les principales nuisances signalées sont liées au bruit (trafic routier principalement), à la pollution de l'air (modérée, mais croissante) et aux déchets.

2.4 Zones susceptibles d'être touchées de manière notable

L'évaluation environnementale n'a pas identifié de zones plus spécifiquement susceptibles d'être touchées de manière notable qui auraient pu motiver une description plus approfondie, et traite globalement cette question, avec l'analyse des incidences notables sur les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement (cf. § 2.6.1 du présent avis), répondant ainsi simultanément aux alinéas 1° et 2° de l'article R. 141-2 du code de l'urbanisme.

Bien que cette approche ne présente pas de difficulté sur le fond, l'Ae relève le manque de zooms territoriaux pour préparer l'analyse des incidences, qui superposeraient à une échelle adaptée : les dispositions et projets portés par le SCoT, le cas échéant avec leurs variantes ; une présentation synthétique des enjeux environnementaux ; et une localisation des projets structurants connus, en l'état d'avancement à la date d'élaboration du SCoT[33].

La liste des projets structurants à intégrer devra comprendre l'aéroport du Grand Ouest et l'ensemble des projets associés (y compris leurs conséquences en termes de compensation) ainsi que les projets et dispositions du GPMN, dont la prise en compte apparaît bien, mais également d'autres projets pris en compte dans le dossier[34], mais actuellement plus difficilement traçables au fil du document, tels que les projets de transport et de mobilité (échanges multimodaux), les réseaux de communication, le marché d'intérêt national, le regroupement des structures

[31] Nom générique d'une série de directives européennes relatives à l'identification des sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. Les établissements industriels concernés sont classés en « Seveso seuil haut » ou en « Seveso seuil bas » selon leur aléa technologique, dépendant des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent.

[32] Deux cent quarante trois au total.

[33] Le dossier ne comporte pas de carte de localisation des grands projets structurants autres que le projet d'aéroport du Grand Ouest, les contours du périmètre objet de la DUP étant reportés sur de nombreuses cartes, et les projets du GPMNSN. L'Ae relève néanmoins l'existence d'une carte figurant dans l'état initial p. 20, et sur laquelle sont représentées les intentions de projets et de développement d'infrastructures, en superposition avec l'enveloppe des zones Natura 2000 ; bizarrement, le projet d'aéroport du Grand Ouest n'y figure pas. Cette carte ne fait néanmoins l'objet d'aucun commentaire.

[34] L'article L. 131-2-4° du code de l'urbanisme prévoit explicitement la prise en compte des « programmes d'équipement de l'État, des collectivités territoriales et des établissements et services publics » ; cette analyse n'est pas formellement effectuée dans le chapitre dédié du rapport de présentation.

hospitalières sur l'Île de Nantes, la gare de Nantes-État, etc. D'autres projets ayant déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) ou d'une déclaration de projet pourraient être à identifier. Il serait intéressant en particulier que cette analyse permette, à l'échelle du territoire considéré, l'appréciation de la consommation d'espaces par l'ensemble de ces projets, de nature à constituer le support de l'analyse de leurs effets cumulés avec les dispositions et projets spécifiques du SCoT.

L'Ae recommande :

- ***de récapituler les projets et infrastructures publics pris en compte par le SCoT, de les cartographier, et d'évaluer la consommation d'espace induite, afin de conduire à l'échelle du territoire affecté une analyse des impacts cumulés avec les dispositions et projets spécifiques du SCoT ;***
- ***d'indiquer si les consommations d'espace liées aux projets et infrastructures publics s'ajoutent intégralement aux consommations d'espace prévues au titre du développement économique et du logement – ou les recoupent en partie et, dans ce cas, de préciser dans quelle mesure.***

2.5 Exposé des raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement

Tout en s'inscrivant assez largement dans la continuité des orientations du SCoT de 2007, le projet de révision vise principalement à augmenter l'objectif de rythme de construction de logements et à réduire plus fortement les consommations d'espace et d'énergie ainsi que les émissions de gaz à effet de serre. Des projets alternatifs ont cependant été envisagés sur ces bases à partir de quatre grandes questions respectivement relatives :

- au mode d'organisation territoriale (concentré sur les deux grandes agglomérations ; polarisé autour des deux agglomérations principales et les cinq autre pôles structurants ; diffus) ;
- à l'intensité et à l'accompagnement de la réduction de la consommation d'espace ;
- à l'intensité du développement ;
- à l'effort de renforcement de la trame verte et bleue.

Les choix effectués sur la base des deux premières questions pourraient être plus argumentés, le cas échéant réévalués, sur certains points.

Un mode d'organisation territoriale diffus aurait eu de fortes conséquences environnementales et le modèle polarisé a notamment été choisi pour cette raison. Les objectifs recherchés pour les pôles structurants, d'une ambition certaine, restent cependant trop imprécis, notamment en termes quantitatifs et qualitatifs concernant l'emploi. Il serait en particulier souhaitable d'évaluer, en fonction des différents équilibres qu'il serait possible de viser, les conséquences, à terme, de cette organisation polarisée sur les déplacements pendulaires et les répartitions modales.

L'Ae recommande d'évaluer les conséquences sur les déplacements et les parts modales de l'organisation territoriale polarisée retenue par le SCoT, en fonction notamment de l'ampleur du développement et des types d'activité susceptibles d'être accueillies dans les pôles structurants.

2.6 Analyse des effets probables du projet de SCoT et mesures d'évitement, de réduction et de compensation

L'analyse des effets probables du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation passe successivement en revue :

- les incidences notables du SCoT sur les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement – dont les incidences sur le réseau Natura 2000 qui, dans le présent avis, sont reprises plus loin, au § 2.7 ;
- cinq thématiques : l'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ; le cadre de vie (paysages ainsi que mise en valeur des centralités – renouvellement urbain, développement des modes actifs, valorisation du patrimoine –) ; les risques, les nuisances et le réchauffement climatique ; la biodiversité, les milieux naturels et agricoles ; l'eau).

Ce chapitre fait l'objet d'une présentation détaillée mais certains passages apportent une plus-value relativement limitée par rapport à la lecture du PADD et du DOO, et de leurs orientations et dispositions : ils se contentent de les rappeler et les conclusions sur leurs effets positifs ne sont pas toujours suffisamment étayées. Certaines conclusions apparaissent par ailleurs difficiles à identifier par le manque de tableaux synthétiques présentant les conséquences attendues, assorties des prescriptions et recommandations du DOO pour réduire ou compenser les conséquences négatives. L'Ae souligne néanmoins l'effort de présentation réalisé pour l'évaluation des incidences Natura 2000.

L'Ae relève que l'évaluation n'apporte pas toujours les justifications nécessaires pour apprécier les impacts environnementaux du SCOT et la portée des mesures prises pour les éviter, les réduire et les compenser.

2.6.1 Zones revêtant une importance particulière pour l'environnement

L'évaluation environnementale procède à une analyse des incidences du SCoT selon un découpage en quatre secteurs : l'estuaire de la Loire et les marais, le littoral, la métropole nantaise, et le plateau bocager du Sillon de Bretagne.

Cette approche est pertinente en ce qu'elle permet de porter une appréciation globale pour chaque secteur sur la question des éventuels problèmes posés par l'adoption du SCoT sur la protection de celui-ci. Elle aborde donc tous les sujets concernant un même secteur, et se recoupe en conséquence assez souvent avec l'analyse par thème. Seuls sont présentés dans le présent paragraphe des points spécifiques à chaque secteur, les sujets communs étant traités ci-dessous dans l'analyse par thématique.

2.6.1.1 Estuaire de la Loire et marais

Le secteur présente de forts enjeux hydrauliques et écologiques liés à la très forte présence des milieux aquatiques, marquée par deux éléments majeurs de la trame aquatique, la Loire qui supporte tout particulièrement sur ce secteur un développement économique et industriel important, et le marais de Brière, largement protégé, et qu'il convient de préserver des effets indirects du développement du reste du territoire.

Le SCoT situe ses orientations au regard de celles du grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire (GPMNSN), dont la présence très structurante motive une analyse spécifique basée sur l'évaluation

environnementale de son projet stratégique[35], et inscrit les projets du GPMNSN d'aménagement dans son projet de territoire. L'évaluation environnementale du SCoT reste évasive sur l'aménagement du Grand Tourteau, qu'elle identifie à tort « *à proximité du site Natura 2000* » alors qu'il affecte directement la vasière de Méan sur le domaine public maritime, entièrement classé au titre de Natura 2000. Elle constate que le GPMNSN renvoie l'évaluation de ce projet à une phase ultérieure et que la question des effets résiduels reste en suspens : l'évaluation se contente de souligner que l'échéance du SCoT se situe largement au-delà de celle du projet stratégique du GPMNSN. En revanche, le SCoT prend acte du maintien de la réserve foncière de Locherais de 100 ha, mais souligne que celle-ci est pour partie comprise au sein d'un périmètre Natura 2000. Le SCoT adopte une posture forte et pertinente vis-à-vis du projet d'ouverture à l'urbanisation du site, en la soumettant, en application de l'article L. 141-9 du code de l'urbanisme, à une étude d'impact préalable. Elle souligne que le DOO « *impose qu'à l'avenir un éventuel projet soit imaginé en dehors du site Natura 2000* ».

L'évaluation environnementale rappelle que le GPMNSN dispose sur son domaine terrestre de 1 055 ha qui ont vocation à demeurer en espaces naturels, dont Donges-Est[36], mais n'en tire aucune conclusion quant à leur capacité à répondre aux besoins du port pour la mise en œuvre de mesures compensatoires.

L'Ae recommande[37] d'inclure l'ensemble des projets envisagés par le grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire, y compris le projet du Grand Tourteau tel qu'il est appréhendé à ce jour, dans l'évaluation des effets du SCoT et dans l'appréciation des mesures nécessaires pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser.

2.6.1.2 Littoral

Le secteur du littoral représente une petite partie à l'ouest du territoire du SCoT, non concernée par les projets du GPMNSN, mais relevant d'enjeux essentiellement touristiques et paysagers, de maintien d'une agriculture extensive, et de risque de submersion marine et d'érosion côtière.

L'évaluation reste qualitative dans son appréciation des dispositions génériques et spécifiques du SCoT. Elle souligne par exemple que le DOO « *prévoit la mise en place des éoliennes en tenant compte des sensibilités environnementales et paysagères* » mais ne procède à aucune explicitation ni analyse des critères retenus. Par ailleurs, en dépit de la reconnaissance de l'existence d'un risque d'impact environnemental, et à l'exception de la mention d'études de la ressource en eau prévues par le DOO, l'évaluation environnementale reste à un niveau d'appréciation très générique en mentionnant « *des orientations en faveur d'une conservation des sites de haute valeur paysagère de la façade maritime et d'intérêt écologique vis-à-vis du développement urbain du secteur* » et des mesures visant à « *limiter l'urbanisation tout en favorisant son intégration à son environnement* ». Le DOO présente une cartographie précise des espaces boisés significatifs, des espaces remarquables, et des coupures d'urbanisation établis en application de la loi littoral, ainsi

[35] Quatre projets d'aménagement sont spécifiquement identifiés : la création d'un terminal roulier sur le site du Grand Tourteau (actuellement vasière de Méan sur environ 50 ha) ; création au Carnet d'un parc d'activités de 110 ha associé à la restauration de 290 ha de milieux naturels ; réaménagement de la cour ferroviaire fret de la gare de Montoir de Bretagne ; extension de la zone industrialo-portuaire de Cheviré sur une vingtaine d'hectares. Par ailleurs, le SCoT intègre les objectifs du port en matière de desserte et sa politique en matière d'intermodalité.

[36] Projet d'extension portuaire situé en zone Natura 2000, non réinscrit au projet stratégique 2015-2020 du GPMNSN.

[37] Cette recommandation reprend ce qui a déjà été exprimé par l'Ae dans son avis n°2015 51 du 26/08/2015 sur le projet stratégique du GPMNSN : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150826_-_Projet_Strategique_GPMNSN_44_-_delibere_cle5b1ad5.pdf

que des conditions d'urbanisation des espaces proches du rivage des communes littorales maritimes. Néanmoins, l'évaluation environnementale ne commente pas ces documents[38].

L'Ae recommande de procéder à une analyse approfondie de la forte pression touristique sur le secteur, et de la capacité du SCoT à la contenir et à préserver les espaces littoraux fragiles et les paysages.

2.6.1.3 Métropole nantaise

Le secteur de la métropole nantaise est caractérisé par une urbanisation dense à partir de l'agglomération de Nantes autour de la Loire, qui se prolonge autour des vallées de l'Erdre et de la Sèvre nantaise présentant des sensibilités environnementales marquées, et où se maintient une agriculture diversifiée.

Avec la concentration des projets de développement à dominante économique et des trois quarts de la production de logements résidentiels, le secteur est confronté au double défi de la densification et de la limitation de la consommation de nouveaux espaces aux secteurs de moindres enjeux. Il bénéficiera en particulier de la levée de certaines des contraintes du plan d'exposition au bruit liées à la présence au sud-ouest de Nantes de l'aéroport actuel Nantes Atlantique[39]. Ces contraintes concernent « *un secteur déjà artificialisé et qui ne permet pas les échanges écologiques* », et dont l'évaluation souligne qu'elles feront l'objet d'actions de développement « *réservant une place pour la biodiversité* ». Les points de conflits routiers sont identifiés, les projets devant faire, ou ayant fait, l'objet d'études d'impact dans le cadre de leur déclaration d'utilité publique.

La présence du port est encore marquante sur ce secteur, avec notamment la zone de Cheviré dont l'extension mord, pour 1 ha, sur les 20 ha du projet d'extension, sur un site Natura 2000. L'évaluation rappelle l'obligation d'une concertation sur le périmètre pour une recherche d'évitement, et conclut que « *la mise en place de mesures de compensation permet d'éviter les incidences significatives du SCoT sur le site*. ».

L'Ae recommande[40] de rechercher des solutions raisonnables de substitution au projet d'extension de Cheviré porté par le Grand Port maritime de Nantes Saint-Nazaire, passant par l'optimisation de l'exploitation de secteurs déjà aménagés.

2.6.1.4 Plateau bocager du sillon de Bretagne

Ce secteur a vocation à accueillir, conformément à la synthèse environnementale[41] annexée au porter à connaissance de l'État (désignée ci-après par « la synthèse annexée au PAC »), le projet d'aménagement de l'aéroport du Grand Ouest, sa desserte routière et les rétablissements de voirie associés (projet principal), et des projets connexes[42]. L'évaluation environnementale utilise le

---

[38] La remarque concerne également les littoraux des communes de Bouaye et de Saint-Aignan-Grandlieu qui bordent le lac de Grandlieu, soumis aux mêmes dispositions.

[39] Selon la synthèse environnementale (cf § 2.5.1.4), libération de 5 500 ha, dont 1 180 ha en « zone C » où la densification et l'accueil de nouvelles populations sont interdits. Le potentiel libéré est estimé permettre la construction de 6 000 logements d'une capacité globale de 15 000 personnes, dans une zone déjà aménagée.

[40] Cette recommandation reprend ce qui a déjà été exprimé par l'Ae dans son avis n°2015 51 du 26/08/2015 sur le projet stratégique du GPMNSN : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150826_-_Projet_Strategique_GPMNSN_44_-_delibere_cle5b1ad5.pdf

[41] Synthèse environnementale portant sur le projet d'Aéroport du Grand Ouest, sa desserte routière et les projets connexes, sur le territoire de proximité, Ministère de l'Écologie du Développement durable et de l'Énergie, 2015

[42] Amélioration des voiries locales ; mise aux normes autoroutières de la RN 165 ; partie du projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL) ; projet de prolongement de la ligne de tram-train pour desservir notamment l'aérogare ; réserves foncières dédiées à la captation des activités liées à la dynamique aéronautique et aéroportuaire.

terme de « *projet global d'aménagement de l'aéroport du Grand Ouest* », pour qualifier l'ensemble de ces projets, cités dans le dossier, qui pourraient constituer selon l'Ae un « programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages », au sens de l'article L. 1221 II du code de l'environnement. Le présent avis retient cette dernière formulation. L'analyse des contours de l'unité fonctionnelle devra au demeurant périodiquement être révisée pour prendre en compte de nouveaux travaux, aménagements et ouvrages, non envisagés à ce stade par le SCoT et qui seraient susceptibles d'y être intégrés[43], y compris les éventuels aménagements fonciers agricoles et forestiers (AFAF).

Liens entre l'évaluation environnementale du SCoT et la synthèse environnementale annexée au Porter à connaissance de l'État (PAC)

L'évaluation environnementale du SCoT rappelle – pour les différentes thématiques de la trame verte et bleue, de la gestion de l'eau et des milieux aquatiques, de l'agriculture, des risques et nuisances, de l'énergie et du climat – les incidences potentielles du programme de travaux liés à l'aéroport sur l'environnement ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées. L'analyse s'appuie largement sur la synthèse annexée au PAC, et la lecture de cette dernière est parfois nécessaire à une bonne compréhension de certains enjeux et effets cumulés du programme, l'évaluation environnementale n'étant pas toujours suffisamment documentée. Par exemple, si l'évaluation environnementale rappelle bien les surfaces susceptibles d'être prélevées pour la réalisation du programme lié à l'aéroport, elle ne précise pas les surfaces susceptibles d'être nécessaires à la réalisation des autres projets, y compris pour leurs mesures compensatoires. L'annexion au SCoT de la synthèse annexée au PAC pourrait éventuellement permettre de surmonter cette difficulté, notamment dans la durée.

Par ailleurs l'évaluation environnementale ne précise pas explicitement pour chacune des incidences qu'elle examine (paysage, trame vert et bleue, agriculture, énergie/climat, …) si l'intégralité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de la synthèse annexée au PAC sont reprises[44] par le SCoT– ce qui semble être le cas. Afin d'éviter tout risque d'ambiguïté, il serait utile d'apporter cette précision.

L'Ae recommande d'améliorer les articulations et la cohérence des éléments apparaissant respectivement dans l'évaluation environnementale du SCoT et dans la synthèse environnementale annexée au Porter à connaissance de l'État, relative au projet d'aéroport du Grand Ouest.

Présentation et analyse des incidences

L'examen des incidences pressenties des différents projets, dont les incidences cumulées, est relativement lacunaire, par exemple sur l'émission de gaz à effet de serre notamment en phase de travaux, la faune et la flore, la qualité de l'eau, etc. La présentation de mesures de réduction et compensation, qui est plus développée, ne peut dispenser d'un exposé préalable de ces incidences. À cet égard, des éléments contenus dans la synthèse annexée au PAC, concernant notamment les incidences cumulées, auraient pu être mieux valorisés par l'évaluation environnementale.

---

[43] Comme un nouveau franchissement de Loire qui serait destiné à améliorer l'accessibilité de l'aéroport.

[44] Cette reprise est très explicite pour les incidences sur les paysages, la trame verte et bleue et la gestion des eaux. Outre une présentation de mesures retenues (reprise de l'ancienne voie ferrée pour l'aménagement du tram-train, choix d'une unique réserve foncière située en continuité de la zone existante d'Erette Grand'Haie, …) le rapport précise en effet que « *l'ensemble des mesures* » [de la synthèse annexée au PAC] sont intégrées au SCoT. Une même formulation n'apparaît pas pour tous les types d'incidences.

Concernant les incidences sur l'agriculture, il convient par ailleurs de clarifier une discordance entre l'évaluation environnementale et la synthèse annexée au PAC. La première précise en effet que « *parmi les 1650 hectares de la DUP, 537 ha pour la plate-forme, 186 ha pour la desserte routière et 20 ha pour les projets d'amélioration des circulations locales maximum pourront être aménagés à terme, conformément aux mesures retenues suite à la concertation menée dans le cadre du projet* ». La surface totale susceptible d'être aménagée à terme ressort donc, selon cette présentation, à 743 ha. Ce chiffre diffère sensiblement de celui mentionné dans la synthèse annexée au PAC, selon laquelle : « *sur ces 1650 hectares seuls 723 seront aménagés à la mise en service ; à terme, on estime qu'au plus 962 ha seront aménagés, en tenant compte des recommandations de la commission du dialogue et de la mission agricole* ». Une clarification est donc à prévoir.

L'Ae recommande, concernant la surface totale susceptible d'être aménagée à terme au titre du projet principal (projet d'aménagement de l'aéroport du Grand Ouest, sa desserte routière et les rétablissements de voirie associés), de clarifier la discordance apparente entre les chiffres de l'évaluation environnementale et ceux de la synthèse environnementale annexée au Porter à connaissance de l'État.

Présentation et analyse des mesures d'évitement, réduction et compensation

Cette présentation est un exercice complexe, mais essentiel, pour un ensemble de projets à des stades de définition différents et dont les réalisations sont échelonnées dans le temps. Il s'agit, sur la base d'une appréciation des incidences potentielles cumulées des projets, d'une part, de s'assurer de ce que l'ensemble des mesures nécessaires à la protection du territoire peuvent effectivement être définies et mises en œuvre, et d'autre part, d'apprécier les risques de défaut d'articulation[45] et les dispositions à prendre pour les éviter.

La carte de la page 53 du rapport de présentation (intitulée « Localisation des enveloppes compensatoires retenues et zones d'urbanisation existantes et futures ») est manifestement destinée à être le support d'une telle argumentation. Son format la rend cependant illisible. Un commentaire approprié serait à prévoir en appui montrant comment les différents objectifs cités au paragraphe précédent sont atteints.

Par ailleurs, le SCoT, qui s'est construit en intégrant le projet couvert par la DUP, a, pour les projets connexes, un rôle différent, du fait que la décision de leur réalisation pourra ultérieurement s'appuyer sur ses orientations et dispositions. L'évaluation environnementale du SCoT doit donc apporter, dans leur cas, des éléments d'appréciation du bien fondé de leur prise en compte. Il en va notamment ainsi du projet de tram-train, *a fortiori* dans un contexte où certains doutes ont été émis sur la pertinence de cette liaison[46].

L'Ae recommande :

- ***de préciser l'impact de tous les projets connexes au projet aéroportuaire, tels qu'ils sont appréhendés à ce jour et les éléments d'appréciation environnementale justifiant leur réalisation ;***
- ***de procéder à l'évaluation de l'impact de l'ensemble du programme, et à la détermination des mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires ;***

[45] Par exemple mettre en œuvre une mesure de compensation sans prendre en compte un projet ultérieur qui pourrait en ruiner les effets bénéfiques.

[46] Cf. notamment le rapport 010459-01 du Conseil général de l'environnement et du développement durable relatif « *Étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest* » (Mars 2016)

- ***d'améliorer l'analyse et la présentation, notamment cartographique, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation dont la mise en œuvre est prévue au titre des incidences cumulées des différents projets du programme.***

2.6.2 Analyse thématique

2.6.2.1 Énergie et émissions de gaz à effet de serre

Après avoir évoqué les incidences potentielles négatives susceptibles de résulter des orientations du SCoT (notamment construction de 100 000 logements[47], mise en œuvre du schéma routier départemental et fluidification des connexions routières), l'évaluation environnementale rappelle que « *le SCoT affiche au travers du PADD un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40 % d'ici 2030* »[48] et que le DOO fixe *« les outils concrets favorables à la réduction des pressions de développement sur les ressources énergétiques notamment au travers de l'introduction du chapitre 1 qui engage l'ensemble des intercommunalités à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de leur politique de l'Habitat* ». Le rapport ne présente cependant aucune quantification des réductions attendues la part des différents contributeurs et pour les différentes catégories de mesures (renforcement des pôles d'échanges et de l'offre de transport en commun, « maîtrise de l'urbanisation », rénovation énergétique des bâtiments, etc.).

Tout en privilégiant l'amélioration des transports collectifs, les objectifs du PADD prévoient de favoriser les usages « raisonnés de la voirie et limités de l'automobile » et de rechercher à ce titre « l'optimisation » des infrastructures routières. Le DOO énumère dans ce cadre un certain nombre de projets de création ou d'amélioration d'axes routiers et évoque différentes mesures de fluidification des connexions à l'échelle du territoire. Aucune évaluation environnementale n'est cependant faite des incidences de ces politiques routières, notamment en termes d'évolution des parts modales et d'émissions de gaz à effets de serre. Compte tenu des priorités affichées par le SCoT en matière de mobilité, une évaluation spécifique de ces effets, et une présentation des mesures d'évitement et de réduction correspondantes, a sa place dans l'évaluation environnementale.

De même, l'évaluation environnementale rappelle l'objectif ambitieux annoncé d'atteindre « un objectif de 32 % d'énergie renouvelable dans la consommation finale d'ici 2030 »[49] (dont le « Pôle » fait « *le second pilier de sa politique énergétique dans le PADD* ») et les solutions affichées dans le DOO, mais ne procède pas à une analyse de leur contribution effective à l'atteinte de cet objectif.

L'Ae recommande de procéder à des évaluations argumentées quantitatives des effets attendus des différentes catégories de mesures, tant pour les réductions de gaz à effet de serre que pour les économies d'énergie et les énergies renouvelables.

2.6.2.2 Cadre de vie

Sont examinées à ce titre les incidences négatives potentielles du développement de l'urbanisation sur l'évolution des paysages. Les évitements et réductions d'impacts sont attendus pour partie de

---

[47] Correspondant à la production de 7 800 logements par an d'ici 2030.

[48] De fait, le PADD et le DOO stipulent que leurs objectifs « *s'inscrivent, à l'horizon 2030, dans la perspective des objectifs nationaux de réduire d'au moins 40 % les émissions de gaz à effet de serre (par rapport à 1990) et de porter à 32 % de la consommation finale la part des énergies renouvelables.* ». Le rapport de présentation rappelle également la prise en compte des objectifs du plan climat énergie territorial (PCET) de Loire-Atlantique qui prévoit quant à lui une division par 3 des besoins en énergie et par 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 par rapport à 2010.

[49] Pour environ 3% en 2012, la moyenne nationale étant de 9% [« état initial de l'environnement », p. 82]

la politique de développement urbain du SCoT (priorité donnée au renouvellement urbain et au réinvestissement des centralités ; limitation des extensions d'urbanisation, voire interdiction de celles-ci dans les écarts, hameaux et la plupart des villages ; préservation de coupures d'urbanisation par leur identification dans les documents cartographiques du DOO, etc.). Des mesures plus spécifiques s'y ajoutent concernant certaines catégories d'activités (stricte localisation des projets commerciaux dans les centralités ou les zones d'aménagement cartographiées dans le SCoT ; dispositions relatives à l'intégration paysagère des projets d'exploitation des énergies renouvelables, …) et secteurs (en particulier la qualité des fronts urbains bâtis et les « entrées de ville » aux différentes échelles –les dispositions semblent dans ce dernier cas plus exhortatives que prescriptives –).

2.6.2.3 Risques, nuisances et réchauffement climatique

Les principales menaces résultent selon l'évaluation environnementale d'aggravation de risques déjà existants (arrivée de nouvelles populations dans des secteurs à risques – dont le risque de submersion avec l'augmentation de la population dans la frange littorale ; augmentation de l'artificialisation des sols augmentant les risques accrus de pollutions ; etc.). Les dispositions d'évitement et de réduction exposées visent principalement à l'information préventive, à la définition d'un périmètre d'éloignement des constructions par rapport aux digues, à la limitation de l'urbanisation et de l'installation d'activités notamment dans les secteurs à risque non couvert par un PPR. Elles conditionnent l'installation des commerces et activités dans les centralités de la métropole à la réduction des tensions sur la ressource et des nuisances incompatibles avec la fonction résidentielle. Il est conclu à une limitation du bruit et de la pollution de l'air en conséquence des résultats de la politique de mobilité mise en place, mais cette appréciation ne fait pas l'objet d'une évaluation objectivée. Le réchauffement climatique est considéré comme pris en compte du fait du maintien du socle végétal et aquatique lié à la protection des espaces naturels et agricoles et paysagers, au renforcement de la nature en ville et aux formes urbaines innovantes en matière de sensation de chaleur, du fait de l'amélioration de la gestion des eaux pluviales et de l'optimisation des réseaux d'alimentation en eau potable. Le rapport ne traite en revanche pas de l'évènement exceptionnel au sens du plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Loire-Bretagne 2016-2021 approuvé le 23/11/2015.

L'Ae recommande de procéder à l'évaluation de la prise en compte de l'évènement exceptionnel, notamment pour l'implantation de nouveaux établissements et installations sensibles, prescrite par le PGRI.

2.6.2.4 Biodiversité, milieux naturels et agricoles, zones humides

Pour faire face au risque d'érosion qui continue de menacer l'agriculture, le SCoT reprend une de ses dispositions phares de 2007, avec la fixation d'un minimum d'espaces agricoles pérennes destinés à conserver une vocation agricole sur une période d'au moins 20 ans, qu'il porte de 69 000 à 80 000 ha[50], chiffrés par intercommunalité. L'évaluation environnementale ne précise pas clairement l'évolution que représente cet objectif si l'on tient compte de l'intégration du territoire de la communauté de communes des Pays de Blain[51], il est en tout état de cause supérieur à la réalité actuelle de 71 000 ha. Il identifie en outre des espaces agricoles qui pourraient bénéficier de mesures de protection type PEAN ou zones agricoles protégées (ZAP),

[50] Pour une superficie agricole utile totale de 85 396 hectares (valeur 2010)

[51] Selon les calculs de l'Ae, l'ambition initiale de 69 000 ha d'agriculture pérenne portait sur un territoire de 168 000 ha soit 41 % ; elle est relevée aujourd'hui à 80 000 ha pour un territoire de 190 000 ha, soit 42 %.

correspondant plus particulièrement à des structures bocagères qui devraient permettre le maintien des fonctionnalités écologiques de ces milieux.

L'évaluation environnementale rappelle que la préservation des milieux s'appuie désormais sur le réseau écologique fonctionnel de la trame verte et bleue, dont certains secteurs font l'objet d'une protection renforcée. Elle indique globalement que la trame verte et bleue « *permet d'assurer la protection d'une importante superficie de milieux naturels et agricoles et notamment les plus fragiles* » alors même que tous les milieux ne font pas l'objet du même niveau de protection.

L'Ae relève que l'évaluation environnementale ne procède pas à une analyse des dispositions prises pour la trame verte et bleue complémentaire, ni de celles prévues pour les zones humides qui n'y seraient pas intégrées. Une telle évaluation devrait porter sur les termes d'évitement, de réduction et de compensation, celle-ci étant évoquée à plusieurs reprises, et globalement sur la capacité des dispositions compensatoires à satisfaire l'ambition de leur préservation.

L'Ae recommande de procéder à une évaluation plus poussée et différenciée de la capacité du SCoT à assurer la préservation de la trame verte et bleue et des zones humides.

L'Ae relève par ailleurs que la fixation des objectifs de conservation de 80 % d'espaces agricoles et naturels n'est rendue possible que par la consommation d'une important réserve foncière mobilisable « *4,5 % des espaces sont dédiés à l'urbanisation future (« dents creuses » du tissu urbain, mais aussi grandes réserves foncières inscrites dans les documents d'urbanisme en zones à urbaniser 1AU ou 2AU)* ».

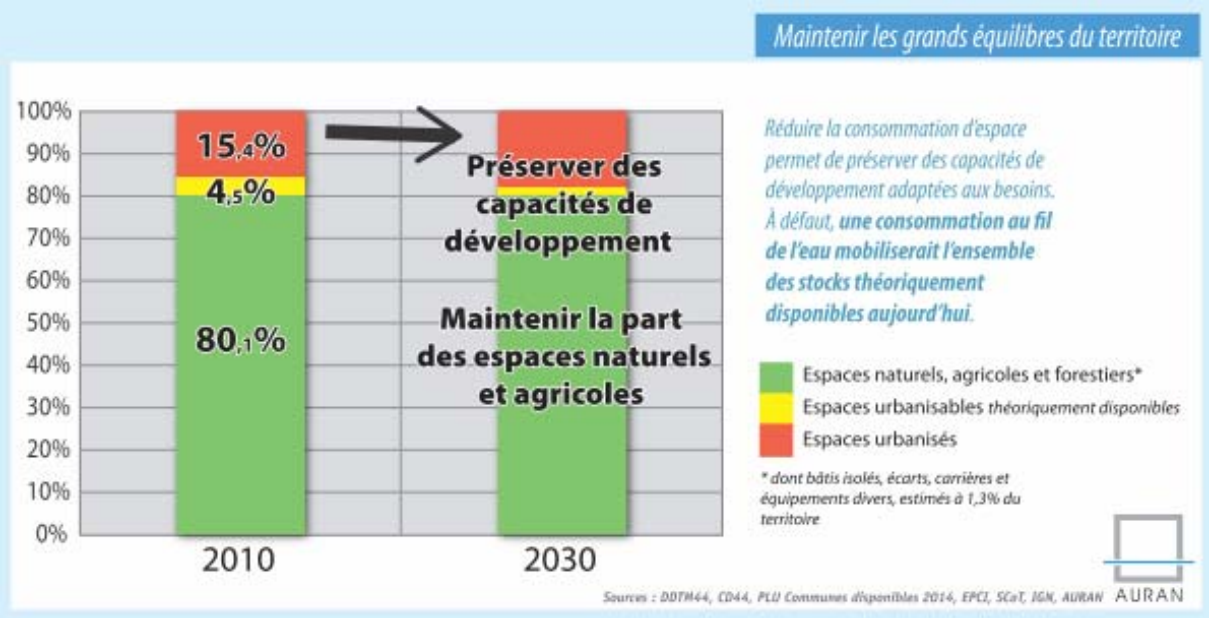


Figure 3 : Objectifs de consommation d'espace à l'horizon 2030 (source : dossier)

L'Ae relève que l'expression employée « espaces agricoles, naturels et forestiers » désigne parfois les espaces non urbanisables (comme sur le graphique ci-dessus), mais parfois également les milieux eux-mêmes (par exemple lorsque le DOO indique que l'objectif est de tendre vers « *une réduction de 50 % de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers* »).

On attendrait de l'évaluation environnementale, compte tenu de l'accent mis sur ces préoccupations, une analyse plus poussée des caractéristiques actuelles de ces zones dites « à urbaniser », mais qui *a priori* présentent aujourd'hui des fonctionnalités agricoles ou naturelles. Sauf cas particulier (à Locherais par exemple), l'évaluation environnementale laisse entendre que leur urbanisation serait sans effet : « l*es projets de développement économique et logistique*

inclus dans le secteur ne devraient pas entraîner la consommation d'espaces agricoles, puisque tous correspondent à des extensions de parcs d'activités existants pour lesquels des réserves foncières avaient déjà été anticipées », ou « *Les [zones d'activités commerciales] ZACom du secteur majoritairement de type 2 ne peuvent pas s'étendre en dehors de leur périmètre foncier et n'auront pas d'impact sur la Trame Verte et Bleue.* »

L'Ae recommande de procéder à une analyse des réserves foncières en vue d'apprécier leurs fonctionnalités actuelles vis-à-vis de la trame verte et bleue et des zones humides, et la pertinence du maintien de ces surfaces ou de leur déplacement vers des secteurs de moindre intérêt écologique, ainsi que l'incidence potentielle sur les surfaces aujourd'hui cultivées.

2.6.2.5 Eau

Dans le domaine de l'eau et des risques, le DOO énonce des dispositions pertinentes[52] qui devront être mise en œuvre à l'échelle des PLU(i). L'évaluation environnementale conclut que les mesures prises sont de nature à anticiper les besoins en eau potable à long terme et réduire les conflits d'usage, limiter les incidences du SCoT sur la pollution des milieux, garantir la conservation des milieux aquatiques et des zones humides, et participer à la mise en valeur de l'élément eau dans le paysage. Toutefois, du fait de l'absence de prévisions chiffrées, elle ne permet pas d'apprécier leur portée au regard de l'augmentation des pressions en lien avec l'accroissement de la population et le développement prévisible des activités.

L'Ae recommande de quantifier le niveau de pression supplémentaire sur la ressource en eau et sa qualité, et de mettre en regard le bénéfice attendu des mesures prévues par le SCoT.

2.7 Évaluation des incidences Natura 2000

Les préoccupations à l'égard des sites Natura 2000 et de leur préservation sont récurrentes au travers de l'ensemble du SCoT, et l'évaluation environnementale procède à des présentations de synthèse claires et précises pour chacun des quatre grands secteurs, qui permettent un premier niveau d'alerte sur les enjeux les plus importants à considérer par les projets susceptibles de concerner des sites Natura 2000. Outre les cas particulièrement sensibles du Grand Tourteau et de Locherais précédemment évoqués (cf. §0), l'évaluation procède à une analyse systématique des risques d'atteinte par des projets situés à proximité de sites. En dehors de considérations assez succinctes sur l'interface avec le domaine public maritime, qu'il conviendra de mieux expliciter[53], l'évaluation est menée avec précision, analyse les recherches d'évitement opérées, et conclut sur la capacité des projets à mener des démarches économes en foncier pour garantir un niveau d'incidences négligeable.

---

[52] Par exemple sur la nécessité de prise en compte par le développement de l'urbanisation des capacités existantes ou programmées des système d'alimentation en eau potable et de traitement des eaux usées, la limitation ou la suppression des rejets en mer, la limitation du ruissellement pluvial (rétentions à la source, limitation des débits de fuite, etc.), la préservation du fonctionnement hydraulique et écologique de certains secteurs de vallées identifiés, l'interdiction de nouvelles implantations dans les zones inondables en dehors de l'enveloppe urbaine, etc.,

[53] Concernant les risques d'incidences négatives sur les habitats d'intérêt communautaires présents sur le littoral l'évaluation les considère « *fortement réduites grâce à l'intégration des enjeux liés à la présence des sites Natura 2000 marins et terrestres à proximité immédiate du littoral* » et conclut de manière assez obscure que « *Les sites Natura 2000 étant exclusivement sur le Domaine public maritime, le SCoT n'interfère pas directement avec les projets du SCoT. Les orientations prévues dans le Schéma ne devraient pas avoir d'impact indirect non plus sur la conservation des habitats et espèces d'intérêt communautaire* »

L'Ae considère néanmoins que cette évaluation n'offre pas un cadre d'analyse totalement complet pour les études d'impacts et évaluations qui seront réalisées dans le cadre de ces futurs projets[54] :

- tous les effets susceptibles d'affecter un site Natura 2000 ne sont pas abordés : l'Ae relève en particulier l'absence d'analyse des éventuelles incidences du fait des prélèvements d'eau ou des rejets d'effluents, ou par des travaux en site Natura 2000 ou à proximité immédiate de ceux-ci entraînés de façon secondaire par les projets ;
- la question des effets indirects est peu développée. À titre d'illustration, l'évaluation environnementale sur le secteur estuaire conclut « *les sites Natura 2000 des marais de Brière sont exempts de tout projet porté par le SCoT, et les activités traditionnelles doivent s'y maintenir, ce qui garantit à la fois leur pérennité et leur conservation* », alors même qu'en page précédente, il est rappelé que l'évaluation environnementale du GPMNSN signalait que « *le projet sera accompagné d'une compensation surfacique et fonctionnelle. Elle devra en particulier tenir compte des impacts potentiels indirects sur les marais de la Grande Brière* ».
- de même, l'éventualité de projets situés sur une possible zone d'échange biologique (corridor) entre deux sites Natura 2000 n'est pas traitée.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000, notamment par une appréciation des effets indirects.

L'évaluation des incidences Natura 2000 renvoie également à la question relative à la méthode d'identification des réservoirs de biodiversité majeurs, exposée au § 2.3.1 .

2.8 Dispositif et indicateurs de suivi des mesures du SCoT et de leurs effets

L'évaluation environnementale propose une série de 35 indicateurs correspondant aux grands objectifs du PADD. La plupart sont signalés comme « *indicateurs de maîtrise des effets du SCoT sur l'environnement* ». L'Ae relève néanmoins que si le tableau indique une valeur « état de la donnée chiffrée », en revanche celle-ci n'est pas mise en regard d'un objectif chiffré, le cas échéant par intercommunalité.

De fait, certains éléments quantifiés et objectifs chiffrés peuvent être trouvés dans le PADD ou le DOO, de nature à alimenter ces indicateurs, et qui seraient à mieux exploiter. Peuvent être relevés à titre d'illustration :

- 7 200 à 7 900 logements par an,
- 920 000 à 950 000 habitants à l'horizon 2030,
- conservation de 80 % d'espaces agricoles, naturels et forestiers,
- pérennisation de 80 000 ha d'espaces agricoles,
- réduction de la consommation d'espace à vocation résidentielle et économique, de 50 % pour Nantes et de 35 % pour les intercommunalités (ce qui représenterait un objectif de 231 ha/an sur la période d'ici 2030),
- maintien de la superficie de zones humides à 40 000 ha,
- mobilisation des énergies renouvelables à hauteur de 32 % de la consommation 2030, de 23 % en 2020,
- réduction de 40 % de l'émission des gaz à effet de serre par rapport à 1990,
- etc.

[54] Le lecteur pourra utilement se référer à la note Ae n°2015-N-03 sur les évaluations des incidences Natura 2000, adoptée le 2 mars 2015 http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/160316_-_Note_de_l_Ae_sur_l_e_valuation_des_incidences_Natura_2000_-_delibere_cle2361de.pdf.

En ne produisant pas un travail abouti sur les indicateurs, le SCoT se prive d'un instrument majeur de pilotage, et d'une capacité de réorientation par exemple à mi-parcours.

L'Ae recommande de s'appuyer sur des éléments quantifiés pour consolider la grille d'indicateurs du SCoT, et d'indiquer chaque fois que nécessaire un rythme de progression attendu ou l'objectif à une échéance intermédiaire.

2.9 Résumé non technique

Court, mais bien écrit, le résumé non technique présente néanmoins les mêmes faiblesses que celles évoquées dans l'analyse détaillée ci-dessus.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de SCoT

3.1 Les objectifs

Le SCoT de Nantes Saint-Nazaire exprime, notamment au niveau environnemental, de très fortes ambitions concernant par exemple la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou des consommations d'énergie et d'espace, la préservation d'une « *agriculture gestionnaire* », ou le renforcement de la trame verte et bleue.

Comme exprimé dans les chapitres précédents, à quelques exceptions près cependant la contribution propre des différentes orientations politiques[55] à la réalisation des ambitions affirmées n'est cependant pas évaluée – notamment quantitativement, là où cela aurait fait sens, par exemple en ce qui concerne la réduction des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'eau, ou le développement des énergies renouvelables.

3.2 Les orientations et mesures, la carte

Les orientations et mesures sont pour certaines d'application directe, pour d'autres exprimées sous forme de cadrages à l'intention des intercommunalités qui auront à les préciser ou à les décliner aux échelles infra-communautaires (ainsi, le nombre de logements à construire est fixé par le SCoT pour chaque intercommunalité, à charge pour celle-ci de préciser la répartition entre communes).

Pour un certain nombre d'orientations et de mesures (qu'il s'agisse de mesures d'application directe ou à décliner par les communes ou intercommunalités), l'encadrement de cette subsidiarité par le SCoT apparaît cependant relativement peu contraignant – *a fortiori* dans le contexte des évolutions[56] induites par les lois portant engagement national pour l'environnement (Grenelle I et II) et pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) – ce qui risque de le vider largement de sa substance. Il en est ainsi par exemple de certaines dispositions relatives aux politiques du stationnement[57] (« *La généralisation de politiques de stationnement par les intercommunalités*

---

[55] Cf. liste citée au § 1.2 du présent avis

[56] « *Les évolutions réglementaires sont au cœur de la révision du SCoT : les lois Grenelle et ALUR invitent à imaginer un document d'urbanisation plus prescriptif sur des sujets cruciaux de la ville durable comme la consommation foncière, la biodiversité, les enjeux énergétiques, les déplacements etc.* » [rapport de présentation, tome 1, page 8]

[57] Domaine où l'article L.141-15 du code de l'urbanisme donne au SCoT certaines possibilités prescriptives précises.

liées aux logements, activités et équipements est encouragée sur le territoire du Pole métropolitain »), ou, comme déjà signalé, à la rénovation énergétique (« *Les intercommunalités pourront fixer un objectif de rénovation énergétique de l'habitat* »).

Afin d'améliorer la lisibilité du DOO, il serait utile que celui-ci présente les subsidiarités sur lesquelles il s'appuie et démontre leur caractère opératoire. Il serait également utile de distinguer formellement les mesures prescriptives du DOO des autres, à caractère seulement incitatif.

L'Ae recommande de distinguer les mesures prescriptives des mesures incitatives, et d'examiner, chaque fois qu'il y ait fait appel, les conditions d'efficience des mécanismes de subsidiarité.

L'Ae relève en particulier les points ci-après, sur lesquels la portée prescriptive du DOO pourrait être renforcée pour mieux répondre aux ambitions du PADD.

3.2.1 Performance économique et attractivité

En vue de renforcer la lisibilité des parcs d'activité industrielle, le DOO en fixe une typologie (parcs majeurs d'intérêt métropolitain, parcs d'activité structurants d'intérêt métropolitain, parcs d'activités de proximité[58]). Une cartographie annexée précise les localisations des deux premiers types de parcs, et fait apparaître trois réserves foncières pour les projets « majeurs » futurs - respectivement à proximité du futur aéroport du Grand Ouest, dans la circonscription du GPMNSN au Locherais et à Savenay (Communauté d'agglomération de Saint-Nazaire, dite « CARENE») - ainsi qu'une réserve pour un projet « structurant » au lieudit La Jacopière sur la commune de Saint-Mars-du-Désert (communauté de communes d'Erdre et Gesvres). L'Ae note que le dossier soumis à l'Ae, dans ses différentes composantes, ne fournit pas d'éléments d'évaluation de la création envisagée d'une zone d'activités à La Jacopière, hors pôle structurant, notamment au regard des incidences environnementales et des mesures d'évitement qui ont pu être recherchées.

L'Ae rappelle que la création de la ZAC de La Jacopière, telle qu'elle est appréhendée à ce jour, doit faire l'objet d'une évaluation de ses effets et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Les parcs d'activité de proximité n'apparaissent que partiellement sur la cartographie[59]. Le DOO n'encadre par ailleurs leurs conditions d'extension ou de création qu'en indiquant que ces parcs « *devront être proportionnés aux besoins préalablement identifiés et [localisés] de préférence en continuité de l'enveloppe urbaine de la centralité* ».

L'Ae recommande que le SCoT définisse plus précisément les caractéristiques des parcs d'activité de proximité.

En vue de répondre aux dispositions du PADD tendant à limiter le développement d'installations commerciales qui porteraient atteinte à la vitalité des centralités, le DOO classe les zones d'aménagement commercial (ZACom) [60] en quatre catégories, définies à partir d'une grille d'analyse de cinq critères[61], et fixe pour chacune des dispositions relatives à ses possibilités

---

[58] Les parcs majeurs sont notamment définis par une superficie de plus de 15 ha et 2000 emplois, les parcs structurants par une même superficie de 15 ha et 500 emplois. Les surfaces et le nombre d'emplois des parcs d'activités de proximité ne sont pas précisés. On pourrait considérer que la taille limite est implicitement de 15 ha, surface minimale des parcs « structurants ». Cependant, cette qualification de « structurant » suppose aussi un nombre d'emplois supérieur à 500.

[59] Seuls les sites d'activités isolés liés à des entreprises emblématiques sont mentionnés.

[60] Une annexe cartographique fait apparaître pour chaque ZACOM sa classification et les résultats de l'analyse par critères.

[61] Desserte en TC cadencés, en mode doux (actifs), positionnement dans le tissu urbain, effets sur l'animation du centre, effets sur l'animation du quartier.

d'extension (par élargissement du périmètre ou par densification), la nature des commerces pouvant y être implantés, l'accessibilité en voiture (organisation du stationnement, services de type « drive », etc. La création de nouvelles ZACom est interdite sauf pour les ZACom de type 4 si cette création permet « *d'améliorer le maillage à l'échelle du territoire Nantes Saint-Nazaire et de renforcer les pôles structurants* ». Si cette approche et les informations fournies sont substantielles – la cartographie permettant notamment de localiser les secteurs d'extension ou de création possibles –, il est difficile, voire impossible, de comprendre l'ensemble des logiques ayant présidé à tous les choix effectués. Certaines options de représentation graphique mériteraient aussi d'être mieux expliquées[62].

Il serait notamment utile, d'une part, de préciser les ordres de grandeur des surfaces de l'ensemble des différentes extensions et créations susceptibles d'être autorisées sur des espaces actuellement non urbanisés, et d'autre part, de procéder à une première évaluation des incidences potentielles des extensions et créations ainsi rendues possibles– notamment en termes de déplacements en véhicule individuel–.

L'Ae recommande de préciser les surfaces des nouvelles ZACOM et des extensions rendues possibles par le SCoT, telle qu'elles sont appréhendées à ce jour, et de procéder à une évaluation de leurs effets et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, tout particulièrement en ce qui concerne les parts modales des déplacements qu'elles génèrent.

3.2.2 Déplacements et transports

Le SCoT fixe les grandes orientations de la politique des transports et des déplacements, conformément au code de l'urbanisme. A cet égard, le PADD comme le DOO insistent largement sur les effets positifs, en termes d'incitation au développement des transports collectifs et des modes actifs, des grandes orientations d'urbanisation qu'il fixe par ailleurs (polarisation, densification, renforcement des centralités, etc.). Par ailleurs, le SCoT encourage les autorités de mobilité à renforcer le maillage du territoire et le cadencement de la desserte des pôles structurants. Pour autant, il ne mobilise pas la disposition du code de l'urbanisme permettant de subordonner l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation à leur desserte par les transports collectifs.

Par ailleurs, il ne détaille pas de mesures d'organisation de la logistique urbaine sur le territoire du SCOT.

L'Ae recommande de préciser :

- ***les secteurs où l'ouverture à l'urbanisation ou la densification de secteur déjà urbanisés nécessite la mise en place ou le renforcement d'une offre de transport collectif ;***
- ***les mesures d'organisation des circuits de logistique urbaine.***

[62] A titre d'exemple la ZACOM « Grand large » à Saint-Nazaire est représentée dans la cartographie (p. 15) par une pastille en forme d'ellipse de 75 ha environ, en partie non urbanisée. L'intérêt de cette délimitation large, couvrant des espaces non urbanisés, est difficile à comprendre s'agissant d'une ZACOM de type 2, c'est-à-dire pour laquelle une extension périmètrale est exclue.

3.2.3 Transition énergétique et écologique

Concernant la réduction des gaz à effet de serre, le DOO s'appuie peu, du moins dans la présentation du rapport[63], sur des mécanismes prescriptifs ou incitatifs précis, les formulations utilisées mentionnant simplement que le DOO « encourage » les EPCI, les communes ou d'autres acteurs (à fixer dans les PLU(i)/PLU et PLH un objectif chiffré de rénovation énergétique de l'habitat, à rechercher des expérimentations en matière de stockage de l'énergie, à la rénovation thermique des bâtiments d'activité économique, etc.). L'objectif ambitieux de part d'énergies renouvelables n'est pas d'avantage appuyé sur des mécanismes prescriptifs ou incitatifs précis, de même les ambitions de développement et de maîtrise des déchets ne sont pas accompagnés de critères permettant l'identification des sites de stockage et les normes environnementales à respecter.

L'Ae relève en outre que le SCoT n'a pas mis ses propres mesures en synergie avec celles des plans d'action des PCET, en particulier du PCET départemental, ce qui semble encore limiter sa capacité à s'inscrire dans la perspective des objectifs ambitieux affichés.

L'Ae recommande de renforcer son action en matière de réduction des gaz à effet de serre, d'augmentation des énergies renouvelables et de maîtrise des déchets à hauteur des ambitions affichées, en particulier en s'appuyant sur les objectifs opérationnels et les plans d'action des PCET.

Concernant la préservation de la biodiversité et des espaces naturels, la préservation des réservoirs de biodiversité et de la trame aquatique majeurs semble assurée par la fixation d'une liste positive restreinte d'exceptions. Toutefois, le DOO ne précise pas la nature (taille, type, etc.) des constructions et installations d'agrotourisme et d'écotourisme qui pourraient y être autorisées. Par ailleurs, l'Ae est dubitative quant au sens à donner à la mention « *doivent être préservés dans leur intégrité écologique en limitant l'artificialisation de ces espaces* ».

L'Ae recommande de confirmer la protection à un niveau élevé de la trame verte et bleue majeure, en précisant des critères stricts qui permettraient aux activités d'agrotourisme et d'écotourisme d'y être exceptionnellement autorisées, et en excluant toute autre artificialisation de ces espaces.

La protection de la trame complémentaire est largement renvoyée aux PLU(i), et à la capacité des projets à mettre en place des mesures de compensation. Un rappel plus affirmé des principes fondamentaux de la démarche « Éviter – Réduire – Compenser » permettrait d'éviter le recours trop systématique à une compensation qui ne doit être mise en œuvre que vis-à-vis d'impacts résiduels réduits.

3.2.4 Qualité de vie, urbanisation, construction

En matière de consommation d'espace, le taux objectif de 50 % de réduction de la consommation en extension apparaissant dans le PADD[64] est doublement atténué par le DOO : d'une part une mention « *avec un minimum de 40 %* » est ajoutée ; d'autre part, la différenciation des taux par intercommunalité conduit à ne maintenir celui de 50% que pour Nantes Métropole, toutes les autres se voyant fixer un taux de 35%. Par ailleurs ces objectifs sont fixés « à l'horizon 2030 », sans précision sur le rythme auquel ils doivent être atteints. Les dispositions du DOO risquent en conséquence d'être de faible portée à court terme.

---

[63] En matière de mobilité, le DOO utilise des expressions plus prescriptives, mais qui restent néanmoins, sauf exception, assez vagues ou d'interprétation délicate (*« Les agglomérations doivent conforter leur réseau de transports collectifs urbains par une offre cadencée et fiable »*).

[64] Texte de la page 34 et schéma de la page 35 du PADD.

L'Ae recommande de fixer des objectifs chiffrés de réduction des consommations d'espace avant l'horizon 2030, si possible dès 2020, au niveau de 50 %.

Le DOO prévoit que les logements construits en extension d'urbanisation devront respecter une densité minimale de 20 logements par hectare, appréciée en moyenne à l'échelle de l'intercommunalité. Une différenciation de ce taux suivant les intercommunalités, en particulier pour les deux grandes agglomérations de Nantes[65] et de Saint-Nazaire, permettrait une meilleure prise en compte de leurs caractéristiques.

L'Ae recommande de différencier les densités minimales de logement en cas d'extension d'urbanisation et de préciser notamment les intercommunalités où la densité moyenne devra être supérieure à 20 logements / ha.

[65] Concernant la seule agglomération nantaise, le DOO précise toutefois qu'en « *raison de ses enjeux spécifiques, [celle-ci] recherchera une densité supérieure* ».