

ENQUÊTE PUBLIQUE relative à la RÉVISION du SCOT de la MÉTROPOLE NANTES SAINT-NAZAIRE

Enquête n° 16000107/44

Du Lundi 19 Septembre 2016 au Vendredi 21 Octobre 2016

2 - CONCLUSIONS MOTIVÉES et AVIS de la Commission d'Enquête

Commission d'enquête :

Président :
Gilbert FOURNIER

Membres Titulaires :
Jean-Pierre HEMERY
Alain BOELS

Membres Suppléants :
Jean LE MOINE
Laurent KLEIN

Les membres de la Commission d'Enquête ont été désignés le 02 Mai 2016 par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nantes conformément à la liste départementale d'aptitude au titre de l'année 2016.

Enquête prescrite par l'arrêté n° 2016-01 du 26 Août 2016 de Madame la Présidente du Pôle métropolitain Nantes/Saint Nazaire.

Fait à Nantes le 21 Novembre 2016

SOMMAIRE

2 . 1 – RAPPEL du PROJET présenté à l' ENQUÊTE PUBLIQUE	3
2 . 2 – BILAN de l' ENQUÊTE PUBLIQUE	6
2 . 3 – CONCLUSIONS MOTIVÉES de la COMMISSION d' ENQUÊTE	8
2.3.1 - Sur l' information du public	9
2.3.2 - Sur la procédure de l' enquête.....	10
2.3.3 - Sur la qualité des dossiers d'enquête.....	10
2.3.4 - Sur la nécessité de révision du SCOT	11
2.3.5 - Sur l'impact de certains projets envisagés sur l'environnement.....	12
2.3.6 - Sur les questions écrites posées par le public et les réponses apportées par le maître d'ouvrage.....	12
2.3.7 - Sur les réponses apportées par le maître d'ouvrage, aux questions et remarques des services de l'État, AE et autres PPA et PPC	53
2.3.8 – Question de la Commission d'enquête.....	80
2 . 4 – AVIS de la COMMISSION d' ENQUÊTE	80

2.1 – RAPPEL du PROJET présenté à l' ENQUÊTE PUBLIQUE:

2.1.1- Préambule:

Créé par la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU), le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) doit permettre aux communes appartenant à un même bassin de vie, de mettre en cohérence leurs politiques dans les domaines de l'Urbanisme, de l'Habitat, des implantations commerciales, des déplacements et de l'environnement. Les lois Grenelle 1 et 2 ont institué le Schéma de Cohérence Territoriale comme le document unique de référence des communes pour l'élaboration de leur plan local d'urbanisme (PLU ou des PLUi, et PLUm).

2.1.2 - Historique

Faisant suite au bilan (réalisé conjointement par l'AURAN et l'ADDRN) de l'analyse des résultats du SCOT 1 approuvé en 2007, **la révision du SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire a été prescrite le 22 mars 2013.**

Les objectifs de la révision et les modalités de concertation ont été définis lors de cette délibération en comité syndical (**délibération 2013-12**).

Pour mener ce projet de révision, il a été ainsi constitué un atelier permanent composé d'une vingtaine d'élus, membres du comité syndical représentant les différentes intercommunalités, du Pôle métropolitain.

Les modalités de concertation ont été complétées par la délibération en date du 10 juillet 2015 (**2015-09**).

Le **débat sur le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)** s'est tenu le **3 novembre 2015** en comité syndical.

Les différentes phases (diagnostic, PADD et DOO et évaluation environnementale) ont ainsi été réalisées entre 2014 et janvier 2016. En mai 2014, les 5 conseils de développement ont été saisis (Nantes Métropole, Carene, Erdre et Gesvres, Loire et Sillon, Pays de Blain). De surcroît, 2 conférences-débats ouvertes à l'ensemble des élus du Pôle métropolitain et aux différents partenaires (Etat, Régions, Départements, Chambres Consulaires, SCOT voisins, Conseils de développement ...) ont été organisées le 5 décembre 2014 et le 20 mars 2015.

La délibération **2015-14** a pris acte de ce débat.

Le **projet de SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire a été arrêté** par délibération en comité syndical le **9 mars 2016**, puis transmis aux personnes publiques associées fin avril 2016.

L'autorité environnementale a été saisie le 19 mai 2016.

L'enquête publique, dirigée par une commission dont les membres ont été nommés par le Tribunal Administratif, s'est déroulée du 19 Septembre 2016 au 21 Octobre 2016.

Le dossier de SCOT, éventuellement modifié pour tenir compte des avis des PPA (Personnes Publiques Associées) et des observations et remarques du public pendant l'enquête, doit être approuvé par délibération en conseil syndical en début d'année 2017.

2.1.3 - Localisation

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la métropole Nantes Saint-Nazaire, porté par le Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, concerne **six intercommunalités**: Nantes Métropole, la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne (Carene), les Communautés de communes d'Erdre et Gesvres, de Loire et Sillon, de Coeur d'Estuaire, du Pays de Blain, soit **61 communes** sur un périmètre de 1 894 km².



Ci dessous quelques données globales sur l'ensemble du territoire du SCOT:

- 6 intercommunalités
- 61 communes
- Superficie : 1894 km²
- Population : 839763 habitants
- Densité moyenne : 443 habitants / km²(recensement INSEE de 2013)
- Emploi : 414881 emplois (INSEE 2012)
- Logement : 413611 logements, dont 52% de résidences secondaires ou occasionnels (INSEE 2012)

2.1.4 - Objectifs :

Les objectifs de la révision sont:

- à la fois de se conformer aux nouvelles exigences réglementaires, et notamment les Lois Grenelle avant le 1er janvier 2017.
- d'intégrer de façon pleine et entière le Pays de Blain qui a rejoint le périmètre du SCOT en 2010.
- de définir le projet de territoire pour l'ensemble de la métropole Nantes Saint-Nazaire.
- de fixer des objectifs qui doivent être mis en œuvre au niveau des six intercommunalités et au niveau des communes dans les Plans Locaux d'Urbanisme.
- confirmer ou infléchir les orientations définies dans le SCOT 1, suite à l'analyse de ces résultats.

Le projet de schéma de cohérence territoriale révisé affirme les engagements pour le développement du territoire à l'horizon 2030 afin de garantir son positionnement juste, dans un contexte de métropolisation, de compétition entre territoires et de changements sociétaux nombreux.

Ces engagements sont portés par plusieurs ambitions :

- L'ambition de la solidarité et de la cohésion et de la mixité sociale.
- L'ambition de l'emploi et de l'attractivité.
- L'ambition d'un territoire durable.
- L'ambition de préserver une forme urbaine originale.
- L'ambition d'une métropole mobile organisée pour faciliter l'accessibilité.

Ces ambitions sont abordées dans les dossiers d'enquête sous **5 chapitres thématiques** listés ci-après:

Chapitre 1 : Des valeurs de cohésion sociale et territoriale pour accompagner la dynamique démographique.

Chapitre 2 : La performance économique et l'attractivité au niveau de l'emploi.

Chapitre 3 : L'estuaire de la Loire, un laboratoire de la transition énergétique et écologique

Chapitre 4 : Un éco-métropole garante de la qualité de vie pour tous ses habitants

Chapitre 5 : Une organisation des mobilités favorisant l'ouverture à l'international, les connexions entre les territoires et la proximité au quotidien.

Pour chacun de ces chapitres, après un **Diagnostic** de l'état actuel, de l'identification des besoins, et des enjeux propres au territoire Nantes- Saint Nazaire, le **PADD** (Plan d'Actions et de Développement Durable) fixe le projet de territoire pour les 15 prochaines années et définit des objectifs de politiques publiques formalisées dans le **DOO** (Document d' Orientations et d'Objectifs) et qui devront s'appliquer aux documents d'urbanisme et de planification de rang inférieur (PLU, PLH...).

2.1.5 - L' évaluation environnementale:

L'évaluation environnementale du SCOT du Pôle Métropolitain est réglementée par le code de l'urbanisme (R 141-2) et par le code de l'environnement (L122-4 à L122-12).

En application de l'article L.131-2 du code de l'urbanisme, le SCOT doit prendre en compte les programmes d'équipement de l'État. A ce titre, le SCOT intègre les éléments du projet d'aéroport du Grand Ouest, connus à la date d'arrêt et fournis par le maître d'ouvrage.

Cette évaluation dresse un constat de l' Etat initial de l'environnement et identifie les nombreux enjeux environnementaux pour inscrire le développement du territoire dans une dynamique de Développement Durable, en adéquation avec son statut d' éco-métropole du Grand Ouest.

Pour ce projet de révision du SCOT Nantes Saint-Nazaire , 10 enjeux environnementaux prioritaires ont été identifiés:

- 1 - Affirmation de la présence de l'eau.
- 2 - Sauvegarde de la grande richesse et de la diversité écologique locale.
- 3 - Anticipation des effets du réchauffement climatique.
- 4 - Garantie d'un environnement sain, plus particulièrement dans l'Estuaire et l'agglomération de Saint-Nazaire.
- 5 - Diminution de la consommation énergétique principalement liée aux secteurs des transports et du bâtiment.

- 6 - Adaptation de la production énergétique aux ressources locales et renouvelables.
- 7 - Mise en valeur du capital paysager, culturel et patrimonial d'exception.
- 8 - Pérennisation d'une activité agricole gestionnaire des milieux naturels.
- 9 - Diminution de la production de déchets dans les territoires et anticipation des conséquences.
- 10 - Affirmation de la qualité de vie dans le Pôle Métropolitain et renforcement de l'unité territoriale.

Le dossier dresse également l'évaluation des incidences dans les zones revêtant une incidence particulière pour l'environnement et liste des mesures de protection pour assurer leur conservation (projet de Trame Verte et Bleue: cartographie DOO)).

Le dossier mentionne également l'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000.

C'est ce projet de révision du SCOT qui a fait l'objet de la présente enquête publique , organisée conformément aux dispositions du code de l'urbanisme:

- livre 1er, le titre IV et le chapitre III, et notamment les articles L.143-29 à L.143-31.

L'enquête publique de la révision du SCOT est régie quant à elle, par les articles :

- L 143-22 du code de l'urbanisme.

- Le chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement.

2 . 2 – BILAN de l' ENQUÊTE PUBLIQUE:

L'enquête publique s'est déroulée du Lundi 19 Septembre 2016 au 21 Octobre 2016, soit 33 jours consécutifs, conformément à l'arrêté n° 2016-01 de Madame la Présidente du Pôle métropolitain Nantes-Saint Nazaire du 26 Août 2016.

Durant cette période, les pièces du dossier ont été tenues à la disposition du public aux heures d'ouverture des 9 lieux (locaux des communautés de communes ou mairies) où les membres de la commission d'enquête ont assuré des permanences.

Toutes ces mêmes pièces du dossier étaient également consultables sur le site internet de Nantes Métropole: <http://www.nantessaintnazaire.fr/> et une adresse dédiée permettait au public de déposer ses observations par mail.

La commission d'enquête a assuré 20 permanences réparties dans ces 9 lieux, dont 3 le samedi matin, et 3 en soirée afin de permettre au public travaillant en journée de se déplacer plus aisément pour rencontrer la commission d'enquête :

Nantes Métropole (siège de l'enquête):	4 permanences:	Lundi 19 Septembre de 8h30 à 12h30 Mercredi 28 Septembre de 16h00 à 20h00 Samedi 08 Octobre de 8h30 à 12h30 Vendredi 21 Octobre de 14h00à 18h00
Pôle Erdre et Loire Nantes Métropole:	1 permanence:	Mardi 27 Septembre de 14h30 à 17h30
Pôle Sud Ouest Nantes Métropole:	2 permanences:	Mercredi 28 Septembre de 8h30 à 12h30 Jeudi 20 Octobre de 14h30 à 17h30
Carene (Saint Nazaire):	4 permanences:	Mardi 20 Septembre de 16h00 à 20h00 Samedi 1 ^{er} Octobre de 8h30 à 12h30 Mercredi 5 Octobre de 13h30 à 17h30 Jeudi 20 Octobre de 8h30 à 12h30

Mairie de Montoir	1 permanence: Mercredi 5 Octobre de 8h30 à 12h00
CCEG (Grandchamp des Fontaines)	2 permanences: Samedi 24 Septembre de 8h30 à 12h30 Mercredi 12 Octobre de 8h30 à 12h00
CCRB (Blain):	2 permanences: Vendredi 23 Septembre de 8h45 à 12h00 Mardi 11 Octobre de 13h30 à 17h00
CCCE (Saint Etienne de Montluc)	2 permanences: Jeudi 29 Septembre de 13h30 à 17h30 Vendredi 14 Octobre de 9h00 à 12h30
CCLS (Savenay)	2 permanences: Mardi 27 Septembre de 9h00 à 12h00 Lundi 17 Octobre de 16h00 à 20h00

Durant l'enquête, contrairement à ce que l'on aurait pu penser au vu de l'étendue du Pôle de la métropole Nantes Saint-Nazaire (61 communes) et de l'importance d'un dossier qui fixe les règles d'évolution du territoire pour les 15 prochaines années, peu de personnes se sont déplacées dans ces 9 lieux de permanences.

Le tableau ci-dessous recense par lieu de permanences, le nombre de personnes reçues par les CE, les dépositions sur registres, les dépositions par courriers ou notes écrites .

Lieux des permanences et de consultation des dossiers d'enquête	Nombre de Personnes reçues	Dépositions sur registre	Dépositions courriers ou notes écrites
Nantes Métropole (siège de l'enquête)	9	16	120
Nantes Métropole, Pôle de proximité Erdre et Loire	0	3	1
Pole Sud Ouest Bouguenais	22	18	13
CARENE, Saint-Nazaire	5	6	0
Mairie de Montoir de Bretagne	0	0	0
Com.Com Erdre et Gesvres à Grandchamp des Fontaines	5	14	7
Com.Com Pays de Blain à Blain	4	7	2
Com.Com Cœur d'Estuaire à Saint Etienne de Montluc	2	3	1
Com.Com Loire et Sillon à Savenay	9	6	3
Total	56	73	147

Les **56** personnes reçues lors des permanences étaient pour plus de la moitié d'entre elles des représentants d'associations.

73 observations écrites ont été enregistrées sur les 9 registres d'enquête.

147 courriers ou notes écrites ont été déposés par le public dont **120** au siège de l'enquête à Nantes-Métropole.

Pour chaque lieu d'enquête:

- les observations notifiées sur registres ont été identifiées de **1 à.....dernier numéro** du registre.
 - les observations par courriers ou notes écrites ont été identifiées de **L1 à ...dernier numéro L** du registre
- La commission d'enquête précise que la date de fin d'enquête publique fixée par l'arrêté d'organisation était le **21 Octobre 2016**. A cette date, **32 courriers ou notes écrites** avaient été adressés ou déposés par le public au siège de l'enquête .

Il est à noter que les 88 courriers numérotés de L33 à L120, postés avant la fin de l'enquête, ont été réceptionnés au siège de l'enquête (Nantes Métropole) à une date comprise entre le 24 et 27 Octobre 2016, soit après la date de clôture de l'enquête fixée par l'arrêté au 21 Octobre 2016.

Cependant, ces courriers déposés au bureau de poste jusqu'au 21 Octobre 2016 (le cachet de la poste faisant foi) ont été enregistrés, leurs observations analysées par la Commission d'enquête, les remarques portées étant souvent identiques à celles contenues dans les courriers reçus avant la clôture.

Certains courriers ont fait l'objet d'un doublage par un envoi mail.

4 courriers postés au-delà du 21 Octobre n'ont pas été pris en compte par la commission d'enquête.

S'agissant de l'adresse Mail réservée à l'enquête, **805 courriels** ont été comptabilisés ainsi que **3426** dépositions par cyberacteurs.

Après analyse de l'ensemble des observations enregistrées, il ressort que peu d'observations concernent les 5 grands principes transversaux ayant guidé l'élaboration du PADD ainsi que les engagements du projet de SCOT.

Une grande majorité des observations reçues, aussi bien sur les registres d'enquête que par courriers ou mails, font très souvent référence au projet d'aéroport du grand ouest de NDDL, ce qui a, de **l'avis de la commission d'enquête**, faussé considérablement la consultation du public sur la révision du SCOT de 2007.

Cette partie consacrée aux observations du public est développée ci-après en chapitre 2.3.6 des conclusions.

2 . 3 – CONCLUSIONS MOTIVÉES de la COMMISSION d' ENQUÊTE:

Conformément à l' article R.123-18 du code de l'environnement, les membres de la Commission d'enquête ont remis, le **28** Octobre 2016 (dans les locaux du pôle, 2 cours du champ de Mars à Nantes), au Directeur du pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire, porteur du projet, les observations orales et écrites du public consignées dans un **Procès Verbal de synthèse**, ainsi que les questions de la Commission. (cf annexe 2 du rapport d'enquête).

Le **Mémoire en réponse** aux avis des services de l'État et des PPA ou PPC , ainsi qu'aux observations du public et aux questions de la Commission a été remis et présenté aux membres de la Commission le 14 Novembre 2016. (cf annexe 3 du rapport d'enquête).

Méthodologie:

Toutes les observations inscrites dans les registres à la disposition du public, les lettres reçues, ainsi que les mails envoyés, ont été répertoriées et analysées par la Commission d'Enquête.

Dans les chapitres ci-après 2.3.1 à 2.3.5, la Commission d'Enquête formule ses conclusions motivées et émet son avis, sur l'information du public, la procédure de l'enquête, sur la qualité des dossiers, sur la nécessité de révision du SCOT, sur l'impact de certains projets envisagés sur l'environnement.

Dans le chapitre 2.3.6 la Commission d'Enquête formule ses conclusions motivées et émet son avis sur les questions écrites posées par le public et les réponses apportées par le porteur de projet.

Dans le chapitre 2.3.7 la Commission d'Enquête formule ses conclusions motivées et émet son avis sur les réponses apportées par le porteur de projet aux questions et remarques des services de l'État, Autorité environnementale et autres Personnes Publiques Associées et Personnes Publiques Consultés.

Dans le chapitre 2.4 la Commission d' Enquête donne son avis personnel sur le projet présenté à l'enquête publique.

2.3.1. - Sur l' information du public:

Des réunions de concertation ont été ouvertes au public permettant ainsi aux habitants et aux acteurs du territoire du Pôle métropolitain de participer à la révision du SCOT. Quatre soirées contributives "diagnostic-enjeux ", ouvertes à tous, ont été organisées (29 septembre 2015 à Couëron, 30 septembre à Besné, 6 octobre à Savenay et 7 octobre à Nort sur Erdre). Peu après, quatre réunions publiques " projet-orientations ", également ouvertes à tous, ont été organisées (1^{er} février 2016 à La Chapelle sur Erdre, 2 février à Blain, 3 février à Saint-Nazaire et 5 février à Saint Etienne de Montluc). Il est également à noter qu'un espace de contribution a été mis en ligne sur le site internet du Pôle métropolitain sous forme de "cahier d'acteur " ou de contribution libre dès l'été 2015. Il s'agissait ainsi de proposer aux habitants et acteurs du territoire un lieu d'expression complémentaire du registre de concertation.

L'information du public a été réalisée dans les délais réglementaires soit 15 jours au moins avant le début d'enquête par les mesures suivantes:

- Dans les 2 journaux régionaux: Ouest-France et Presse-Océan , en rubrique Avis Administratifs, les **1^{er} et 21 Septembre** 2016 (cf. photocopies de ces articles en annexe 1 du présent rapport).
- L'affichage de l'avis d'enquête a été effectif également
 - Au siège du Pôle métropolitain Nantes -Saint Nazaire, siège de l'enquête (2 cours du champ de Mars – 44000 Nantes).
 - Dans les sièges des 6 établissements publics de coopération intercommunales (EPCI) composant le Pôle métropolitain.
 - Dans les mairies des 61 communes composant le Pôle métropolitain.
 - Dans les 7 Pôles de proximité de Nantes – Saint Nazaire, dans les 11 mairies annexes de Nantes et les 3 mairies annexes de Saint Nazaire.
 - dans la Préfecture de Nantes et la sous-préfecture de Saint-Nazaire.

Soit **91** lieux d'affichage sur la surface du SCOT (cf.annexe 1).

D'autre part l'avis d'enquête a été mis en ligne, 15 jours avant le début d'enquête (le **29 Août** 2016) et pendant toute la durée de l'enquête sur le site Internet du Pôle métropolitain:
<http://www.nantessaintnazaire.fr/>.

Il faut noter que les documents du dossier d'enquête comprenant: le rapport de présentation, le PADD, le DOO, les cartographies ont été mis en ligne le **4 Mai** 2016 sur ce même site.

L'avis de l'Autorité Environnementale a été mis en ligne sur le site du CGEDD le **20 Juillet** 2016.

Par ailleurs des mesures de publicité complémentaires sont venues s'ajouter aux mesures réglementaires:

- 150 affiches (25 par intercommunalités).
- 6000 flyers (1000 par intercommunalité).
- 1 bandeau Web pour les intercommunalités.

Tous ces documents étaient disponibles et à la portée du public dans chaque lieu d'accueil des EPCI.

Des encarts presse sont parus dans les éditions de Ouest-France et Presse Océan les **19 Septembre**,

29 Septembre et 10 Octobre 2016.(cf.annexe 1).

Un article de Ouest France est paru le 20 Septembre 2016 expliquant la définition et les objectifs d'un SCOT, les modalités de l'enquête publique.

La Commission d'enquête estime que le public a été dûment informé du projet de révision de SCOT et de ses objectifs, et que la réglementation a été respectée.
La commission constate le faible taux de participation qui peut peut-être trouver une explication dans la méconnaissance des SCOT dans le rang des documents d'Urbanisme par une grande partie de la population.

2.3.2 - Sur la procédure de l' enquête:

L'enquête publique s'est déroulée en conformité avec les textes en vigueur dans l'arrêté du 26 Août 2016 de Madame la Présidente du Pôle métropolitain Nantes/Saint Nazaire et des réglementations du code de l'environnement applicables à cette enquête au chapitre III du titre II du livre 1^{er} (enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement).

Concernant une demande de prolongation d'enquête exprimée dans de nombreuses observations reçues surtout par mail, la commission d'enquête a estimé qu'elle n'était pas nécessaire et à maintenu la fin de l'enquête publique comme prescrit par l'arrêté d'organisation au 21 octobre 2016.

En effet la commission d'enquête a estimé, comme il est indiqué dans le chapitre précédent 2.3.1, que le public a été largement informé bien au-delà du début d'enquête et qu'il avait pu prendre connaissance des dossiers.

Les contributions et observations apportées par le public, notamment les associations, ont montré une bonne appropriation des dossiers.

Les moyens complémentaires à la réglementation, notamment la possibilité de déposer ses propres observations via une adresse mail dédiée, et la consultation des dossiers en ligne ont été largement utilisés.

Il faut noter que la demande de prolongation de l'enquête était une consigne relevée sur beaucoup d' associations environnementales à destination de leurs adhérents ou sympathisants, observation systématiquement reprise par ceux-ci, très souvent d'ailleurs par " copier/coller " mélangé aux diverses autres remarques.

2.3.3 - Sur la qualité des dossiers d'enquête:

Le dossier de révision du SCOT n'appelle pas de remarques particulières de la commission d'enquête et comporte l'ensemble des pièces imposées par la législation (cf les visas de l'arrêté).

Bien que comparable à d'autres révisions de SCOT de moindre superficie, la totalité des documents représente près de 1300 pages et son appropriation peut être difficile et complexe pour un simple citoyen non habitué à la logique de ces documents.

Dans son ensemble, la commission d'enquête estime, après étude approfondie du dossier de révision du SCOT, que ce document permet d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1. L'équilibre entre :

- Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux.
- L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels.

2. La qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville.

3. La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de constructions et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques et d'intérêt général ainsi que des équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographique équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs.

4. La réduction des GES, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Le dossier de révision du SCOT présenté à l'enquête publique vise à répondre aux besoins d'un développement maîtrisé, et manifeste une ambition certaine sur le plan environnemental, une volonté pour structurer le développement autour de ses centralités, ralentir la consommation d'espace, maintenir et valoriser une agriculture pérenne.

Cela étant, la révision du SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire prend également en compte plusieurs projets prévus pour renforcer l'accessibilité du territoire, notamment le projet d'aéroport de NDDL et sa desserte routière, le projet ferroviaire LNOBPL, les projets d'aménagement portés par le GPMNSN.

La consultation de l'Autorité environnementale et les avis des PPA ont fait ressortir plusieurs remarques et recommandations. Plusieurs points soulevés méritent des justifications et précisions complémentaires de la part du porteur du projet qui a été invité à compléter ces éléments, dans le cadre de son mémoire en réponse faisant suite au P.V de synthèse des observations remis le 28 octobre 2016. Ces réponses sont commentées par la commission d'enquête dans la suite de nos conclusions en chapitre 2.3.7.

2.3.4 - Sur la nécessité de révision du SCOT:

Ce dossier de mise en révision du SCOT a été constitué par le porteur de projet, le Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, représenté par sa Présidente.

Faisant suite à l'analyse des résultats du SCOT approuvé en 2007, le comité syndical de la métropole Nantes Saint-Nazaire a donc décidé la révision du SCOT actuellement en vigueur.

Cette mise en révision du SCOT de 2007 s'est notamment appuyée sur le bilan de l'analyse de ses résultats, réalisée conjointement par l'AURAN et l'ADDRN et présenté au comité syndical en mars 2013. Il est rappelé que le SCOT est un document de planification qui détermine les orientations stratégiques à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes d'un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux, dans un environnement préservé et valorisé.

La commission d'enquête note que cette révision est conduite conformément à la législation en vigueur.

2.3.5 - Sur l'impact de certains projets envisagés sur l'environnement :

Le projet ayant suscité le plus de questions de la part du public est indéniablement le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes et son impact sur l'environnement (questions reprises dans le PV de synthèse établi par la Commission d'Enquête).

La Commission d'Enquête constate que :

ce projet d'aéroport du Grand Ouest et sa desserte routière ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat du 9 février 2008 et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, ainsi que d'autorisation de déroger à la réglementation relative à la protection des espèces, par arrêtés préfectoraux du 20 décembre 2013. Le porter à connaissance de l'Etat précise que la révision du SCOT doit notamment être l'occasion de préciser les orientations arrêtées en 2007 au regard de l'évolution observée des territoires, d'une part, et des éléments désormais connus ou envisagés sur l'insertion du futur aéroport dans son environnement d'autre part, entre autre, les mesures d'insertion environnementales du projet figurant notamment dans le dossier des engagements de l'Etat, dans le contrat de concession, dans les dossiers de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et de demande de dérogation au titre de la réglementation relative aux espèces protégées. Pour ce faire, un document de synthèse environnementale portant sur le futur aéroport du Grand Ouest, sa desserte routière et les projets qui lui sont connexes a été établi et joint au dossier d'enquête.

Le chapitre suivant 2.3.6 relate les réponses apportées dans son mémoire par le maître d'ouvrage, et la commission y émet son avis.

2.3.6 - Sur les questions écrites posées par le public et les réponses apportées par le porteur de projet.

Le public s'est déplacé en nombre restreint aux permanences dans les 9 lieux d'enquête(**56 personnes reçues** par les Commissaires Enquêteurs) et seulement **73 observations écrites** ont été enregistrées sur les registres d'enquête pour les 61 communes concernées.

Corrélativement, **147 courriers ou notes écrites** ont été adressés au siège de l'enquête ainsi que **805** courriels, et **3426** mails par cyberacteurs.

Beaucoup des observations formulées se recoupent, sont parfois identiques et dupliquées notamment dans les mails.

Les observations argumentées ayant un rapport direct avec les objectifs du SCOT sont peu nombreuses par rapport à la totalité .

La majeure partie des observations déposées sont liées au projet d'aéroport de NDDL et ont été déposées par des personnes ou associations **opposées** à ce projet. De surcroît, après avoir consulté les divers sites de plusieurs associations environnementales, il a été constaté que celles-ci avaient publié sur leur site, à l'intention de leurs adhérents ou sympathisants, une liste de questions à écrire sur les registres d'enquête. Ces questions se retrouvent en doublure sur divers sites d'associations environnementales, ce qui explique pourquoi la commission d'enquête a été inondée de remarques similaires, parfois de simples " copier/coller " reproduisant les mêmes interrogations du public.

Aussi la commission d'enquête, après analyse de chacune de toutes les observations, qu'elles aient été déposées sur registre, par courrier ou par mail, a effectué **une synthèse** en regroupant **celles traitant du SCOT dans sa globalité, et celles spécifiques au projet du futur aéroport de Notre Dame des Landes.**

Cette **synthèse** transmise au travers du Procès Verbal trouve des réponses apportées par le maître d'ouvrage dans son mémoire , comme suit:

I - OBSERVATIONS SPÉCIFIQUES ET ARGUMENTÉES CONCERNANT LE SCOT EN GENERAL : **(numérotées de 1 à 41).**

La commission d'enquête note que la plupart des réponses apportées ci-après par la maîtrise d'ouvrage permettent de mieux comprendre certains éléments du dossier et n'appellent pas de complément dans le SCOT. La commission en prend acte.

Cela étant, certaines de ces 41 remarques ou observations suivantes, font l'objet d'un complément d'information, notamment:

n°17 : courrier RTE (L3) :

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

RTE a fourni dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées des recommandations et cartographies.

Le SCOT pourra être modifié pour intégrer notamment les éléments suivants : compléments au diagnostic en ajoutant une page sur les infrastructures d'énergie électriques (lignes existantes et en projet dont le projet EMR). Par ailleurs le DOO du SCOT pourra intégrer les éléments suivants :

Page 54 : « Dans les communes littorales, 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. »

P.46 : « Les PLU/PLUi devront intégrer les règles d'implantation des ouvrages du réseau public d'électricité. »

Avis de la commission :

La demande de RTE est prise en compte par le maître d'ouvrage et les ajouts proposés sont validés par la commission d'enquête.

n° 22 - les gens du voyage et aires d'accueils:

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Concernant l'accueil des gens du voyage, le SCOT prend en compte le schéma départemental d'accueil des gens du voyage (2010). Celui-ci est en cours de révision.

Les précisions suivantes pourront être apportées dans le SCOT :

DOO page 14

« Assurer l'accueil des gens du voyage

Nantes Saint-Nazaire est un territoire d'étape, d'accueil ou de vie de la communauté des gens du voyage. Des solutions diversifiées de stationnement et de sédentarisation doivent être développées en identifiant les emprises foncières nécessaires afin de réaliser le nombre de places d'accueil, dans le respect du schéma départemental d'accueil des gens du voyage en vigueur et suivant les tailles de communes de l'armature urbaine. Outre, l'ensemble des pôles structurants qui doivent réglementairement disposer d'un terrain d'accueil des gens du voyage, il est demandé d'ores et déjà que les communes de plus de 5000 habitants ou susceptibles d'atteindre ce seuil dans les 10 ans à venir engagent une réflexion visant à identifier des sites potentiels. À Nantes métropole, 78 emplacements (156 places) et à la CARENE 14 emplacements (28 places) restent à créer. La communauté de communes Erdre et Gesvres doit créer environ 10 emplacements (20 places) Enfin, la commune de Saint Etienne de Montluc doit créer 8 emplacements de 2 places (16 places). Ces objectifs s'entendent sous réserve des orientations finales qui seront validées dans le cadre du futur Schéma départemental d'accueil des gens du voyage devant être arrêté en 2017.

Le rôle des agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire doit être affirmé en matière d'aires de grand passage.

Par ailleurs, la création de terrains familiaux ou de logements adaptés doit être recherchée afin de proposer des solutions alternatives permettant la sédentarisation. »

Avis de la commission :

L'accueil des gens du voyage est prévu dans le schéma départemental qui doit être arrêté en 2017. Les mesures préconisées par la maîtrise d'ouvrage semblent cohérentes avec les besoins de cette population.

n° 24- Demande de précision sur les carrières :

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le DOO p.28 prévoit des dispositions pour économiser les ressources naturelles, notamment minérales et encadrer les conditions d'exploitation des sites d'extractions.

Le document pourra être précisé sur ce sujet particulier :

« Ressources minérales et conditions d'exploitation des sites d'extraction

L'exploitation des ressources minérales locales, nécessaires à l'économie notamment de la construction,

favorise les circuits courts en matière de matériaux. Elle doit intégrer la prise en compte des caractéristiques environnementales des sites. Il s'agit :

- de porter une attention particulière à ce que ces sites ne génèrent pas de conflit d'usage et fassent l'objet d'une intégration **environnementale et paysagère** ;
- de s'assurer des dispositions prévues localement concernant l'implantation des installations et la vocation des projets de remise en état des sites en fin d'exploitation.
- **De veiller à la pérennité d'exploitation des sites existants, notamment lors de la définition des espaces agricoles pérennes.** »

Ecologie industrielle et territoriale

Il s'agit de favoriser localement le développement de projets d'Écologie Industrielle et Territoriale, consistant à mutualiser la récupération d'énergie **ou de matériaux** issus de process industriels pour alimenter d'autres besoins industriels, résidentiels et/ou tertiaires. »

Avis de la commission :

Ce complément n'appelle pas de commentaire particulier de la part de la commission.

n° 25 - Demande de réalisation d'une station TER à Sainte Luce (77- L1 - déposé à Blain) :

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Au regard de la proposition effectuée par la commune de Sainte-Luce et compte tenu que cette station était déjà présentée dans le SCOT de 2007, cette erreur pourra être corrigée et la station pourra être indiquée sur la carte du PADD page 45.

Avis de la commission :

En réalité il ne s'agit pas de la création d'une gare TER, mais d'une halte TER à Sainte Luce sur Loire.
Cette demande est à prendre en considération dans le cadre du PDU.

La commission prend acte que la demande de la mairie de Sainte Luce a été prise en considération par la maîtrise d'ouvrage.

n°26 - Questions diverses sur le SCOT :

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les cartes trop petites notamment dans l'évaluation environnementale pourront être agrandies pour une meilleure lisibilité.

- environnement, zones humides, gaz à effet de serre

Le scot prévoit en priorité la conservation, voire la restauration des zones humides essentielles pour la biodiversité et à fort intérêt hydraulique, et oblige à des mesures de compensation suffisantes pour toute atteinte à ces milieux. Que sont ces mesures « suffisantes » ? A partir de quoi considère-t-on qu'il y a atteinte au milieu ?

RP2 p.35 pourquoi sur les documents cartographiques des têtes de bassins versants le projet d'aéroport ne figure-t-il pas ?

La préservation de ces milieux est-elle compatible avec tous les projets de zones d'activité, de routes...et d'aéroport ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Concernant les mesures de compensation, un SCOT n'a pas les compétences pour juger de leur suffisance. La doctrine nationale est disponible sur le site du Ministère de l'environnement et est cadrée par le code de l'environnement.

Il s'agit notamment :

« Les mesures compensatoires doivent être [...] au moins équivalentes : elles doivent permettre le rétablissement de la qualité environnementale du milieu naturel impacté, à un niveau au moins équivalent de l'état initial et si possible d'obtenir un gain net, en particulier pour les milieux dégradés, compte tenu de leur sensibilité et des objectifs généraux d'atteinte du bon état des milieux. Il revient au maître d'ouvrage de s'inscrire dans la logique de gain net. Les mesures compensatoires sont définies à l'échelle territoriale pertinente et en tenant compte du temps de récupération des milieux naturels. Si l'impact négatif est lié à un projet d'intérêt général approuvé dans les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), la stricte équivalence écologique entre les impacts résiduels du projet sur les masses d'eau concernées et les mesures compensatoires qui sont demandées peut ne pas être exigée.

En dehors des cas où leurs minimums sont prévus au niveau de textes ou de documents cadre (SAGE, SDAGE, etc.), les ratios ou coefficients d'ajustement ne sont pas utilisés de manière systématique et ne constituent pas une donnée d'entrée. Lorsqu'ils sont utilisés pour dimensionner une mesure compensatoire, ils doivent être le résultat d'une démarche analytique visant à atteindre les objectifs recherchés et intègrent :

- la proportionnalité de la compensation par rapport à l'intensité des impacts ;
- les conditions de fonctionnement des espaces susceptibles d'être le support des mesures ;
- les risques associés à l'incertitude relative à l'efficacité des mesures ;
- le décalage temporel ou spatial entre les impacts du projet et les effets des mesures. » (source : Site du Ministère de l'environnement, fiche n°15 « Définir une mesure compensatoire équivalente aux impacts résiduels SIGNIFICATIFS du projet)

Les documents cartographiques page 35 du rapport de présentation volume 2 : il s'agit du volet diagnostic et donc de l'état actuel au jour d'aujourd'hui de la trame verte et bleue. De ce fait les éléments fragmentants présentés sont ceux existants aujourd'hui. Le projet d'aéroport du grand ouest n'apparaît donc pas dans cette partie, mais dans le DOO qui édicte des orientations pour les projets futurs. Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

- agriculture

RP2 l'activité agricole basée sur la polyculture et l'élevage sur des petites parcelles est présentée comme le facteur important de la préservation des espaces agricoles et naturels : il convient d'insister sur les moyens à mettre en œuvre pour que ces systèmes puissent persister en ne mettant pas les espaces agricoles sous pression de nouvelles infrastructures.

Il est par ailleurs prévu de planter 100 000 arbres : sur quels espaces les plante-t-on ? il ne s'agit pas de réduire l'espace agricole ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette demande ne relève pas des compétences d'un SCOT.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

- consommation d'espaces

Dans le PADD p.34 on note la définition d'objectifs différenciés selon les territoires. Ce n'est pas assez précis : l'objectif sera-t-il imposé ? Ceux qui auront les premiers présenté leur projet seront-ils avantagés et les autres devront-ils s'adapter ? Quelle est la règle précise en la matière ?

Quand est indiqué un objectif de réduction de consommation d'espaces de 50% globalement, et qu'il est précisé 50% pour Nantes et 35% pour les autres collectivités, comment peut-on arriver à 50% en moyenne ?

*il faudrait aussi être plus précis sur la répartition par nature de prélèvement d'espaces, en particulier pour les grands projets que sont aéroport, parcs d'activité, tram-train, LNOBPL
Pourquoi le tracé LNOBPL empiète-t-il sur les compensations liées au projet d'aéroport?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Concernant les objectifs de réduction de la consommation d'espaces, ceux-ci sont déjà territorialisés par EPCI dans le DOO page 44. Ils s'imposent donc selon le principe de compatibilité aux PLU/PLUi. La cohérence globale à l'échelle du SCOT sera assurée par le Pôle métropolitain notamment lors de son association en tant que personne publique associée aux élaborations de PLU/PLUi mais aussi dans les avis formalisés lors de l'arrêt de ces documents. Par ailleurs, le suivi de la consommation d'espace est assuré par l'observatoire du foncier mis en place à l'AURAN et lors du bilan tous les 6 ans de l'application du SCOT (obligation réglementaire).

La différenciation des objectifs tient compte des volumes consommés sur la période de référence (1999-2012): en effet on ne peut appliquer de manière linéaire l'objectif de réduction de consommation d'espaces. Les bilans des consommations par EPCI sont présents dans le rapport de présentation volume 1 page 80. La différenciation par intercommunalité permet de remplir l'objectif général à l'échelle du SCOT. Le PADD fixe un objectif à atteindre à l'échelle du pôle et le DOO détermine, pour chaque EPCI, des objectifs planchers en tenant compte de l'importance des volumes consommés pendant la période de référence. Concernant les objectifs de réduction de consommation d'espace, ceux-ci concernent l'habitat et l'activité économique tels qu'indiqué dans le DOO page 44.

Concernant le tracé de LNOBPL, en l'état actuel des connaissances aucun faisceau n'a été choisi, le tracé n'est donc pas défini mais le principe de liaison est uniquement présenté sur la carte du PADD.
Cf question n°56.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

- logements transports au quotidien

A l'objectif de 100 000 nouveaux habitants, quelle est la réponse du SCOT en matière d'équipements publics ? Quelle part des 100 000 logements sera réalisée en renouvellement urbain ?

Le coût du foncier est un élément déterminant du lieu d'habitation : de quelle manière le projet de nouveau SCOT prend-t-il cela en compte ?

PADD « il est déterminant que l'ensemble des pôles structurants bénéficie d'une desserte performante en transports collectifs. » oui mais les autres communes doivent-elles se contenter de liaisons restreintes en nombre, plages horaires et en « transversal » (est-ouest) ? la part de la voiture est considérée – à juste titre comme trop importante- mais peut elle être réduite si des transports performants ne permettent pas les déplacements aller ET retour au quotidien ? Dans le même ordre d'idée, quel rabattement pourrait être envisagé vers la gare de St Etienne de Montluc ce qui permettrait de rejoindre le centre de Nantes directement ? on peut aussi se questionner sur la « liaison performante en TC vers Blain » alors même que la ligne régulière Lila a failli fermer il y a peu ? Plus généralement, comment le SCOT propose-t-il de mettre en œuvre cet objectif, les transports étant à la charge des collectivités de rang supérieur (Département, région), du fait de l'emprise géographique plus large que le seul SCOT ?

La diminution de la fracture numérique ne peut-elle pas constituer un élément de solution à la saturation des transports en agissant sur la localisation possible des emplois, et en permettant ponctuellement ou plus généralement une augmentation du télétravail ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Concernant la programmation des équipements publics cela relève des compétences des intercommunalités et non d'un SCOT.

Concernant la part de production de logement en renouvellement urbain, les PLU/PLUi indiquent cette part à leur échelle mais le SCOT pourra également être modifié comme suit (DOO page 44) : « A l'horizon 2030

et à l'échelle du SCOT, la consommation d'espace se fera à 59% dans l'enveloppe urbaine et à 41% en extension afin d'inverser le rapport constaté lors de la période précédente (1999-2012) »

Concernant le coût du foncier, ce paramètre a été pris en compte dans les réflexions préalables mais le SCOT n'a aucun moyen d'action.

Concernant les mobilités, il faut rappeler que le SCOT fixe les grands objectifs de cette politique publique qui sera déclinée plus précisément dans le cadre des Plans de déplacements urbains (PDU).

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

- économie-emploi

Quel moyen est préconisé par le scot pour définir l'entreprise qui sera choisie sur le parc d'activité Erette GrandHaie pour accompagner le projet d'aéroport – sur quels critères ? comment peut-on imposer un nombre d'emplois créés ?

L'implantation de l'aéroport, et le développement d'activités aux alentours ne risque t il pas d'accentuer le déséquilibre nord-sud en matière d'emplois et d'augmenter les flux de circulation : en quoi le SCOT a-t-il pris en compte cette problématique ?

Précision à apporter sur ce que le porteur de projet entend par « coordonner et maîtriser les zones d'activité à l'ouest du site aéroportuaire, le long de la N165 » (padd p.19)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Concernant le site d'Erette GrandHaie, le SCOT indique déjà page 21 : « Le site localisé dans la continuité du parc d'activités d'Erette Grand'haie constitue une réserve foncière liée prioritairement à la dynamique aéroportuaire. L'aménagement de ce site futur doit être réalisé en cohérence avec le développement du projet d'aéroport du Grand Ouest en maîtrisant ses impacts sur l'activité agricole. »

Le SCOT ne peut imposer un nombre d'emploi à créer. Pour le déséquilibre Nord/Sud, cf question n°46. Concernant les équilibres de développement économique et la coordination des sites d'activités, le Pôle métropolitain assurera le dialogue et la cohérence dans le cadre de son programme d'actions.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

- énergie

Quid d'une gestion rigoureuse du bois bocager ? On a l'impression qu'il est utilisé en une fois à travers la valorisation des arbres détruits par les emprises aéroportuaires

Comment peut-on parler d'un bilan carbone neutre à propos du projet d'aéroport ? (construction / fonctionnement / carburants consommés ?)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La gestion des espaces ne relève pas des compétences d'un SCOT

Bilan carbone: Cf. question n°49

- le projet d'aéroport

A partir de quel seuil les effets résiduels sont-ils « significatifs » ? Le porteur de projet peut-il expliquer où en sont les mesures compensatoires à la date de validation du projet de SCOT 2, un certain nombre d'entre elles devant être mises en œuvre avant la réalisation du projet lui-même ?

Concernant le bruit, il faudrait établir quelle est la date des informations figurant sur les cartographies. Le PEB de Nantes Atlantique prend-t-il en compte les évolutions techniques des avions et les aménagements possibles des procédures d'approche ? Le bruit émis par le périphérique est-il pris en compte au même titre que celui de l'aéroport lui-même ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les mesures compensatoires ne relèvent pas de la responsabilité d'un SCOT. Elles sont définies dans les autorisations de projets obtenues par le maître d'ouvrage. En l'occurrence, elles sont présentées dans la synthèse environnementale du projet d'aéroport du Grand Ouest.

- les projets connexes

Les projets connexes ont-ils été pris en compte au même niveau ? Tram-train, LNOBPL, zones d'activité, établissement de voirie, desserte routière, passage au statut routier de la N165 ? Les impacts cumulés de l'ensemble ont-ils été calculés et présentés dans le dossier, sous la forme contrainte du « éviter-réduire-compenser » global ?

Pour le projet LNOBPL, il doit être possible de donner une estimation de la superficie nécessaire et donc un ordre de grandeur des compensations à prévoir (sans empiéter sur celles déjà mentionnées pour le projet d'aéroport !)

Il est écrit que le tram-train doit être mis en service « impérativement » à l'ouverture de l'aéroport : l'étude complète des effets de ce projet et des effets cumulés doit figurer dans le dossier soumis à l'enquête publique. Emprise existante regagnée par la nature.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cf. question n°42

Avis de la commission d'enquête :

Les compléments ont été apportés par le maître d'ouvrage ; la commission prend acte de ces compléments et n'a pas de commentaire particulier à ajouter.

n°29 - Mieux définir l'enveloppe urbaine :

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Afin de préciser et compléter la définition commune du SCOT de l'enveloppe urbaine, il est proposé d'annexer au DOO une méthodologie partagée.

Avis de la commission d'enquête :

Cette question a souvent été évoquée dans certaines dépositions : **un document annexe sera joint au DOO.**

Liste des autres observations de 1 à 41 dont la Commission d'enquête a pris acte des réponses apportées par le maître d'ouvrage :

1- Quelles sont les mesures envisagées par la Métropole pour améliorer la qualité de l'eau si l'on artificialise en amont (ex bassins versants pour l'Erdre)(page 33, rapport 3).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La qualité de la ressource en eau constitue un objectif fondamental dans le SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire. C'est une composante majeure des stratégies et projets de développement de l'éco-métropole Nantes Saint-Nazaire.

Le SCOT intègre déjà les orientations du SDAGE Loire Bretagne et a notamment annexé au DOO les objectifs de qualité des eaux à atteindre.

Par ailleurs, il précise page 36 du DOO :

« Préserver la qualité des eaux souterraines et superficielles

Les dispositions destinées à préserver la qualité des eaux souterraines et superficielles doivent être prises en compte dans l'ensemble des stratégies et projets.

Les objectifs de qualité des cours d'eau, plans d'eau, eaux côtières et littorales sont définis précisément en annexe du présent document (*annexe 1*) conformément aux objectifs du SDAGE.

La qualité des rejets dans les milieux récepteurs doit être améliorée, notamment par :

- la poursuite de la mise aux normes des stations d'épuration sur le territoire et la résorption des problématiques de surcharge hydraulique des stations ;
- l'amélioration des installations d'assainissement non collectif.

L'analyse de la capacité de mutation et de densification des espaces bâtis ainsi que les projets d'ouverture à l'urbanisation en extension de l'enveloppe urbaine tiendront compte des capacités réelles ou programmées de traitement des eaux usées domestiques et industrielles, et de l'acceptabilité de réception des milieux naturels.

Sur les secteurs non équipés en assainissement collectif, il s'agira de prévoir des dispositions permettant de contraindre les possibilités de nouvelles constructions (*en les conditionnant à l'implantation d'un assainissement non collectif répondant aux besoins de la construction*) et limiter les possibilités d'évolution des constructions existantes.

Des zones inconstructibles perméables de part et d'autre des cours d'eau inventoriés sur les documents cartographiques du DOO « Trame verte et bleue » pourront être développées en dehors des zones urbanisées afin de limiter les pollutions diffuses.

Les pollutions diffuses pouvant perturber la qualité des cours d'eau et des nappes d'eaux souterraines doivent être évitées, notamment par la prise en compte du ruissellement et de la pollution des eaux pluviales dans le cadre des constructions et aménagements. La lutte contre les pesticides et les produits phytosanitaires doit être encouragée.

Dans le cadre du projet d'aéroport du Grand Ouest et de ses projets connexes, des mesures permettant de maîtriser les pressions sur la ressource en eau doivent être mises en place (*ouvrages hydrauliques, réaménagement écologique des écoulements, dispositifs de rétention et traitement des eaux pluviales*). Le projet principal devra intégrer au sein de son emprise foncière une station d'épuration suffisamment dimensionnée pour absorber les eaux usées et alimentée par un réseau séparatif.

Les réflexions stratégiques sur l'assainissement notamment des eaux pluviales à l'échelle communale voire intercommunale sont à généraliser et à développer et articuler avec celles des documents d'urbanisme de rang inférieur.

Une gestion différenciée des espaces verts et des espaces publics est encouragée dans l'objectif de limiter fortement, voire supprimer, le recours aux produits phytosanitaires susceptibles de se retrouver dans le milieu naturel.

La qualité des eaux littorales doit être a minima préservée voire améliorée, notamment sur les secteurs de baignade et de pêche à pied. Il s'agit notamment de limiter ou supprimer les rejets en mer (*en créant des espaces de récupération ou de stockage*). »

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

2- Périmètre du SCOT non adapté (découpage territorial)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le périmètre du SCOT correspond à un périmètre institutionnel dépendant des choix des élus de s'associer pour travailler ensemble à l'avenir du territoire. Les périmètres des SCOT correspondent rarement aux bassins de vie réels, vécus par les habitants. Cependant le périmètre du SCOT Nantes Saint-Nazaire est relativement proche des périmètres des aires urbaines de Nantes et Saint-Nazaire. Par ailleurs des coopérations inter-SCOT sont engagées pour échanger et coopérer sur certains thèmes avec les SCOT voisins. Ces coopérations seront affichées dans le SCOT approuvé et feront partie du programme de travail du Pôle métropolitain.

La périmètre du SCOT Nantes Saint-Nazaire a été arrêté en 2003 et a été élargi à la communauté de communes de Blain en 2010.

Depuis la loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 Urbanisme et Habitat, le périmètre du SCOT n'est plus arrêté par le préfet mais publié par celui-ci. Le préfet doit au préalable « avoir vérifié, en tenant compte des situations locales et éventuellement des autres périmètres arrêtés ou proposés, que le périmètre retenu permet la mise en cohérence des questions d'urbanisme, d'habitat, de développement économique, de déplacements et d'environnement ». Ainsi, le choix d'un périmètre résulte non pas d'une simple consultation des communes et des EPCI intéressés, mais d'une proposition de leur part.

Le SCOT couvre 74,4% de la population des aires urbaines de Nantes et Saint-Nazaire.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

3- Augmentation de trafic sur périphérique.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Pour faire face au développement des déplacements automobiles, le SCOT encourage le développement des modes actifs (marche à pied et vélo) et des transports en commun. Il s'agit d'encourager le report modal.

Le périphérique est de compétence de l'Etat et qui a fait l'objet d'une stratégie à travers un parti d'aménagement du périphérique nantais (dont une concertation spécifique s'est tenue à l'été 2016) qui fixe les évolutions à l'horizon 2030. Le SCOT est cohérent avec ce document. Le SCOT sera complété pour indiquer l'existence de ce document.

Par ailleurs, le DOO indique déjà page 66 : « Le périphérique nantais est une infrastructure majeure de desserte routière régionale et départementale, de connexion aux pôles d'emplois, logistiques et d'accès à la centralité métropolitaine nantaise. A ce titre, il convient de :

- Privilégier l'optimisation de la capacité et des usages de l'infrastructure en travaillant sur des solutions de gestion des trafics en temps réel, de limitation des vitesses selon les périodes de la journée et de la semaine, d'information aux usagers...
- Travailler sur les portes d'entrées du périphérique dans un objectif de régulation des accès, d'une meilleure adéquation à certains modes de transports, d'un traitement paysager et urbain qualitatif...

4 - Comment a été estimé l'arrivée de 100000 nouveaux habitants, quels services prévus pour l'accueil de cette population complémentaire (écoles, halte-garderies, équipements sportifs et culturels). Le SCOT n'apporte pas d'élément.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le SCOT doit définir ses objectifs et ses orientations « en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, notamment au regard du vieillissement de la population... » (L141-3 du code de l'urbanisme).

Pour ce faire, Les projections démographiques à l'horizon 2030 sur le territoire du Pôle métropolitain ont été réalisées par l'INSEE et l'AURAN, grâce à l'outil Omphale. Omphale (Outil Méthodologique de Projection d'Habitants, d'Actifs, de Logements et d'Élèves) est une application de l'Insee qui comprend un modèle théorique de projection de la population, des bases de données démographiques, des techniques d'analyse démographique et des outils de construction de scénarios pour le futur. Cet outil de modélisation fait évoluer la pyramide des âges de la population à partir de trois composantes, depuis une date donnée : la natalité, la mortalité et les migrations. Les projections sont estimées par âge et sexe. Ces hypothèses sont élaborées à partir de l'analyse des évolutions démographiques passées. Le principe de construction des projections consiste à déduire la population par sexe et par âge d'une année en fonction des effectifs de l'année précédente, en la faisant vieillir, mourir ou migrer et en intégrant les nouvelles naissances. Une

projection ne peut être assimilée à une prévision car les événements extérieurs (politiques, climatiques, sanitaires...) peuvent venir influencer sur l'évolution démographique.

Les projections de population sur le territoire du Pôle métropolitain à l'horizon 2030 poursuivent les grandes tendances démographiques observées entre 2008 et 2012. Elles montrent que la population pourrait se situer dans une fourchette de 920 000 à 950 000 habitants à l'horizon 2030.

D'après ces projections, la croissance de la population entre 2012 et 2030, autour de +0,7 % par an, devrait être près de 2 fois plus rapide qu'en France métropolitaine (+0,4 % par an). Cette croissance démographique jusqu'en 2030 devrait par ailleurs être portée au trois-quarts par le solde naturel (*différence entre les naissances et les décès*) et à un quart par le solde migratoire (*différence entre les arrivées et les départs*). Deux scénarios de projections démographiques ont été élaborés. À titre de repère, ces deux scénarios de projections ont été complétés d'un scénario sans migration dans lequel tous les quotients migratoires sont mis à zéro. Il constitue une variante intéressante pour appréhender l'impact des migrations sur les projections de population. Pour l'ensemble des projections, le solde naturel est stable : la fécondité est maintenue à son niveau de 2007. La mortalité baisse au même rythme qu'en France métropolitaine où l'espérance de vie atteindrait 83,1 ans pour les hommes et 88,8 ans pour les femmes en 2040.

Pour les deux hypothèses, seul le solde migratoire varie :

- **Scénario central** : mêmes migrations résidentielles qu'au cours des années 2000. Les quotients migratoires, calculés entre 2000 et 2008, sont maintenus constants sur toute la période de projection. Ils reflètent les échanges de population entre une zone d'étude et chacune des autres. En ce qui concerne les échanges avec l'étranger, l'hypothèse du SCoT (*solde migratoire de + 100 000 personnes par an*) est ventilée au prorata du nombre d'immigrants. Ces projections sont ensuite calées sur la nouvelle projection de population du SCoT publiée par l'Insee en octobre 2010.

- **Scénario à façon (scénario du SCOT)** : moins d'étalement urbain issu des agglomérations moins de départs des étudiants et des jeunes actifs des territoires péri-urbains. Ce scénario prend par ailleurs en compte le maintien de l'attractivité du Pôle métropolitain à l'horizon 2030 ainsi que les politiques publiques à l'oeuvre et notamment les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH). Le scénario intègre une ventilation locale de l'hypothèse d'un solde avec l'étranger de 100 000 personnes par an. Les quotients migratoires, calculés entre 2000 et 2008, sont maintenus constants sur toute la période de projection sauf pour les territoires suivants :

- Réduction d'un tiers du départ des personnes de 25 à 39 ans et des enfants de 5 à 14 ans de Nantes Métropole et des communes de Saint-Nazaire, Trignac, Montoir-de-Bretagne et Donges ;
- Réduction du départ des jeunes actifs de 18 à 24 ans attirés par l'offre en logements du bassin nantais au profit des communautés de communes d'Erdre et Gesvres, de la région de Blain, de Loire et Sillon et de Coeur d'Estuaire ;
- Attractivité renforcée du littoral de la CARENE pour les seniors au détriment des territoires littoraux proches (*Presqu'île de Guérande*).

Ces projections pourraient toutefois s'infléchir ou au contraire s'accélérer en fonction de la capacité du territoire à rester attractif : dynamisme économique, capacité des grands pôles urbains à limiter l'étalement urbain, stratégie résidentielle des seniors à l'échelle nationale...

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

5- Aucun renseignement de localisation ou de scénario de franchissement de la Loire :

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Concernant le franchissement de Loire, le Porter à connaissance de l'Etat indique page 30 :

« Franchissement de la Loire : les deux franchissements existants (pont de Cheviré et pont de Bellevue) connaissent des problèmes de saturation aux heures de pointes. Les études déjà réalisées sur un éventuel 3ème franchissement en aval, montrent un impact très limité sur le périphérique. L'amélioration du fonctionnement actuel doit donc passer par une optimisation de l'infrastructure actuelle (gestion dynamique, régulation...) et par l'amélioration des franchissements de Loire à l'intérieur de l'agglomération » Il ne fait pas mention d'un nouveau franchissement.

Le SCOT intègre déjà cet élément dans le PADD page 44 : « Renforcer les capacités de *franchissement de la Loire au sein de l'intra-périphérique de Nantes Métropole.* » et dans le DOO page 66 : « L'amélioration des capacités de franchissements de Loire sera étudiée en relation avec les différents maîtres d'ouvrage en complémentarité avec la recherche d'une optimisation des infrastructures existantes et l'amélioration des franchissements de Loire à l'intérieur de l'agglomération. Les traversées par bac (*Le Pellerin/Couëron et Indre/Indret*) doivent également être optimisées en tant que franchissements ouest. ». Comme indiqué dans son avis, la Région engage pour le moment une réflexion sur ce sujet. Elle doit par ailleurs élaborer un Schéma Régional d'Aménagement du territoire. A ce stade, il n'est pas possible de positionner cette infrastructure.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

6- Possibilité de plusieurs lignes de bus sur le pont de Bellevue et de Cheviré pour améliorer les conditions de circulation (le matin et le soir).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Concernant le développement des transports en commun sur l'agglomération nantaise, le SCOT indique déjà page 63 du DOO :

« Réseaux urbains structurants des agglomérations

Les agglomérations doivent conforter leur réseau de transports collectifs urbain structurant par une offre cadencée et fiable permettant de desservir notamment la centralité métropolitaine nantaise et le cœur d'agglomération nazairien.

Dans l'agglomération nantaise, il s'agit de conforter l'offre urbaine structurante existante et de compléter ce réseau par le développement d'un maillage structurant au sein de la centralité métropolitaine. La réalisation de lignes de transports en commun urbains performantes de rocade doit être visée pour permettre de desservir les zones d'emplois et les sites universitaires périphériques de l'agglomération nantaise

La réalisation de lignes de transports en commun urbains performantes en rocade doit permettre de desservir les zones d'emplois et les sites universitaires de l'agglomération nantaise. L'identification de centralités bien desservies, de pôles d'échanges et des corridors de transports pertinents doit permettre de privilégier les nouveaux programmes d'habitat et d'activités à proximité des arrêts de transports collectifs structurants ou à vocation structurante.

Dans l'objectif d'accentuer la transition énergétique, il s'agit d'organiser la mutation d'une partie du parc de véhicules vers des matériels roulants moins polluants, en particulier vers les énergies électrique et gaz naturel. Cette stratégie doit aussi s'appuyer sur le développement de filières de production d'électricité et de gaz propres. »

Cette demande devra être renouvelée dans le cadre du PDU de Nantes métropole.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

7 - Prolongation de la ligne de tram vers Nantes Atlantique :

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le SCOT intègre le transfert de l'aéroport sur le site de la CCEG.

Cette question n'appelle donc pas de complément dans le SCOT.

8 - Cadencement des trains entre Nantes et Saint-Nazaire :

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Concernant le cadencement des trains entre Nantes et Saint-Nazaire, le SCOT soutient déjà le développement ferroviaire dans le DOO page 62 : « 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. »

Le SCOT est un document d'urbanisme qui produit ses effets sur les documents d'urbanisme inférieur et les autorisations et opérations citées au L141-2 du code de l'urbanisme. De ce fait, il n'agit pas directement sur la politique d'investissement des infrastructures de transports qui dépendent d'autorités organisatrices régionale voire nationale. Il permet cependant de positionner le territoire dans le dialogue avec les partenaires.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

9 - Mairie du Pellerin: demande de modification du tracé de corridor écologique (L1- Nantes Métropole).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Au regard de la proposition effectuée par la commune du Pellerin et des études plus précises menées dans le cadre de l'élaboration du PLUm de Nantes métropole, le tracé du corridor écologique pourra être adapté.

10 - Souhaite un ajout dans le risque aérien (L2 - Nantes Métropole).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Il n'appartient pas au Scot d'évaluer ce type de risque. En revanche, Le il doit traiter la question des nuisances sonores et, à ce titre, il invite à respecter, en complément du respect des Plans d'Exposition aux Bruits (PEB) et plans de Gêne Sonore, un principe d'urbanisation privilégiant les zones éloignées des points de nuisance sonore (p.41 du DOO). Concernant l'aéroport de Nantes Atlantique, différentes mesures sont prises dans le cadre des plans cités pour limiter les nuisances liées à l'aéroport.

Le risque est déjà présent dans la synthèse environnementale du projet d'aéroport du Grand Ouest notamment sur l'évolution probable de la situation environnementale du territoire de proximité en l'absence des projets ; il s'agit notamment des populations survolées.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

11- Prise en compte insuffisante du vélo (L 9 et L30 - Nantes Métropole).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les modes actifs (marche à pied et vélo) sont déjà présents dans les orientations du SCOT et constituent une priorité car c'est sur ce mode de transport que les potentialités de gains de part modale sont les plus importantes. Il s'agit du 1^{er} objectif du PADD sur les mobilités (avant les transports en commun et la route) page 44 : « *Diminuer les distances de déplacements en intensifiant les centralités pour renforcer la proximité : inciter aux changements de comportements en faveur des modes actifs (marche / vélo) et favoriser les alternatives à la voiture par la poursuite du développement de la ville des courtes distances (urbanisation prioritaire dans les centralités et liaisons entre le bourg et les villages et hameaux), un espace public partagé et apaisé, une communication ciblée (tarifs, santé, temps, aménagements...).* » et du DOO page 60 qui encourage les aménagements à destination des modes actifs.

Ces orientations prioritaires devront être reprises par les plans de déplacements urbains des EPCI.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

12 - Personnes mal voyantes: documents inadaptés (L21 - Nantes Métropole).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le document n'est de fait pas disponible pour une lecture par les personnes mal voyantes.

Durant la phase d'enquête publique, la commission d'enquête a tenu 20 permanences dans des lieux accessibles aux personnes mal voyantes afin de répondre aux questions du public.

De manière générale, les services du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire responsables du suivi du SCOT sont disponibles et joignables par mail, téléphone, courrier ou sur rendez-vous pour répondre aux questions des citoyens.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

13 - Insuffisance de logements sociaux par rapport à la prévision excessive de logements (L31 - Nantes Métropole).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Concernant les logements sociaux, la loi Solidarité et Renouvellement urbain n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 et la loi du 18 janvier 2013 cadrent les obligations des communes en termes de réalisation de logements sociaux. Certaines sur le territoire dépassent ces objectifs, d'autres ne les ont pas atteints. Les logements sociaux représentent en 2011 16,7% du parc de logements sur le territoire du SCOT. L'objectif est d'atteindre plus de 20% à l'horizon 2030. Pour ce faire, le scot fixe un objectif global de 32% de logements sociaux dans la production neuve répartis par EPCI (DOO, page 11).

Le respect de la Loi par les communes concernées prévaut sur les orientations du SCOT. Cependant, les élus du territoire ont souhaité afficher des objectifs qui vont au-delà des obligations légales notamment pour les communes non assujetties à ces obligations. Ainsi le DOO page 11 indique déjà : « le parc de chaque commune (non soumises à l'application de l'article 55 de la loi SRU et la loi du 18 janvier 2013) doit augmenter d'au moins 10 logements locatifs sociaux d'ici 2030. » Chaque commune doit participer à l'effort collectif.

Cf. courrier L31 ci-dessous n°69.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

14 - Prise en compte de la réserve foncière de Donges-Locherais (L32 - Nantes Métropole).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le courrier du Grand port Maritime pointe deux éléments :

- Le classement du secteur de Donges-Locherais en espaces naturel et agricole à préserver alors qu'il s'agit d'un espace à enjeu industriel fort.

La cartographie du DOO volume 1 page 9 pourra effectivement être modifiée en conséquence pour rectifier cette erreur.

- Le projet de SCOT fixe la réalisation du projet Donges-Locherais hors Natura 2000

Le DOO indique déjà page 21 : « Le site de Donges-Locherais constitue une réserve foncière liée à la dynamique portuaire bénéficiant d'atouts en termes d'accessibilité ferroviaire et de la proximité des infrastructures portuaires existantes. Son aménagement futur doit être réalisé en cohérence avec les besoins industrialo-logistiques portuaires avérés (optimisation préalable des zones existantes et absence de développement suffisant sur ces zones). L'aménagement de ce secteur doit être conditionné à la réalisation d'une étude d'impact préalablement à son ouverture à l'urbanisation (article L 141-9 du Code de

l'Urbanisme) et devra être situé hors Natura 2000. » Cette disposition satisfait l'autorité environnementale dans son avis.

Le SCOT considère le secteur du Locherais comme une réserve foncière à la date d'approbation du SCOT. Dans le cadre du projet stratégique du Grand Port Maritime, ce site ne présente pas les caractéristiques d'une opération d'aménagement. L'absence de projet connu sur ce site ne permet pas de réaliser une étude d'incidence Natura 2000 sur ce site. Ce site doit encore faire l'objet d'études et d'autorisations ultérieures. Compte tenu des enjeux écologiques de préservation des espaces, le SCOT affiche la nécessité de situer le projet hors zone Natura 2000.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

15 - Demande que la ZACom de type 2 (Forum d'ORVAULT) soit intégrer soit intégrée à la ZAC du forum d'Orvault (L1 – Bouguenais).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Concernant la localisation de la ZACom Forum d'Orvault, celle-ci concerne le secteur que les élus ont souhaité définir comme pouvant accueillir le développement futur du commerce.

La limite constituée par le périphérique est une limite forte induisant une rupture de continuité entre le forum d'Orvault et le Croisy. Par ailleurs, ce secteur est fortement spécialisé sur le pôle automobile et non soumis aux autorisations commerciales.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

16 - Demande de rectification de 2 corridors écologiques (L2 – Bouguenais)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Au regard de la proposition effectuée par la commune de Bouaye et des études plus précises menées dans le cadre de l'élaboration du PLUM de Nantes métropole, le tracé du corridor écologique pourra être adapté.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

18 - Dans le cadre du volet Énergie Climat : quels sont les axes de développement concernant les énergies renouvelables du territoire métropolitain (L7 – Bouguenais)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le SCOT intègre déjà l'objectif de développement des énergies renouvelables afin de répondre à l'objectif fixé par le PADD pour la stratégie énergétique page 24 : « Représentant moins de 3 % de la consommation énergétique finale, le développement des énergies renouvelables constitue un second objectif stratégique pour l'éco-métropole Nantes Saint-Nazaire. » Il s'agit en effet d'être en capacité de participer aux objectifs nationaux avec d'ici 2030 une réduction de 40% des émissions de GES par rapport à 1990 et une mobilisation des énergies renouvelables à hauteur de 32% de la consommation finale.

Concernant la politique de réhabilitation du parc de logements ancien, le DOO page 12 indique déjà : « Les politiques de rénovation et d'amélioration thermique du parc de logements doivent être poursuivies et facilitées tant dans le parc privé que public. Il s'agit de préserver les ménages de la précarité énergétique et plus globalement de répondre aux objectifs de réduction de la consommation d'énergie. Le recours aux énergies renouvelables doit être déployé dans le parc ancien et le neuf. »

Page 28 le DOO indique déjà que le développement des énergies renouvelables constitue un levier pour répondre à la stratégie énergétique de la métropole Nantes Saint-Nazaire : « Chaque territoire doit participer activement à développer les énergies renouvelables avec des réponses adaptées à son potentiel, en tenant compte de son contexte environnemental (*études disponibles en matière de gisement de déchets méthanisables et des zones de développement de l'éolien*), notamment de sa sensibilité paysagère et du contexte agricole. Il s'agit :

- de valoriser le potentiel d'injection de biométhane dans les réseaux gaz en développant l'utilisation de la biomasse méthanisable issue de l'activité agricole et de l'activité industrielle ;
- de développer la filière bois énergie, notamment par une exploitation de la ressource du bocage et des roselières, garante de la préservation et de l'entretien de ces sites ;
- de participer au développement de parc éolien terrestre et off-shore ;
- de développer la géothermie basse énergie voire très basse énergie ;
- d'exploiter les énergies marines renouvelables : houlomotrice, hydrolienne ;
- de valoriser les énergies de récupération ;
- de favoriser la production d'énergie solaire photovoltaïque et thermique. »

Le SCOT favorise par ailleurs leur implantation, par exemple en autorisant leur réalisation dans les réservoirs de biodiversité complémentaires s'ils ne remettent pas en cause les fonctionnalités écologiques des cours d'eau et des milieux associés.

Cette question n'appelle à ce stade pas de complément dans le SCOT.

19 - Demande la mise en œuvre du nouveau plan régional de prévention et de gestion des déchets.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Aujourd'hui, il n'existe pas de plan régional de prévention et de gestion des déchets. Le décret relatif au plan régional de prévention et de gestion des déchets n°2016-811 est paru le 17 juin 2016. Ce décret adapte notamment la partie réglementaire du code de l'environnement relative à la planification des déchets, aux dispositions nouvelles issues de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant organisation territoriale de la République. Ce plan remplacera les trois types de plans préexistants, c'est-à-dire : le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux, le plan départemental de prévention et de gestion des déchets issus du bâtiment et des travaux publics, et le plan régional de prévention et de gestion des déchets dangereux.

Le SCOT prend en compte le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés existant (2009) qui prévoit : la réduction à la source et la prévention des déchets ; la non délocalisation du traitement des déchets produits sur le territoire du plan ; l'amélioration des performances des collectes séparatives et de la valorisation des déchets ; la maîtrise des coûts et des impacts sur l'environnement.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

20 - Multiples interrogations sur le SCOT (L12 – Bouguenais).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cf. courrier L12 ci-dessous (question n°76)

21 - Un projet de prévention du risque de montée des eaux salés est-il prévu ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Concernant les risques liés au changement climatique, le SCOT intègre déjà notamment les objectifs des documents réglementaires supra-territoriaux. Dans le DOO page 39 « Risques : développer des réponses adaptées ». cf réponse à la question n°27

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

23 - Demande de précision de la ligne ferroviaire Nantes-Bordeaux (L7 - Bouguenais).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le SCOT est un document d'urbanisme qui concerne un périmètre donné et qui produit ses effets sur les documents d'urbanisme inférieurs et les autorisations et opérations citées au L141-2 du code de l'urbanisme. De ce fait, il n'agit pas directement sur la politique d'investissement des infrastructures de

transports qui dépendent d'autorités organisatrices départementale, régionale voire nationale. Il permet cependant de positionner le territoire dans le dialogue avec les partenaires. De ce fait, le SCOT identifie comme objectif de renforcer l'accessibilité du territoire Nantes Saint-Nazaire à toutes les échelles et notamment à l'international. Dans le DOO page 69 il est déjà indiqué : « La métropole Nantes St Nazaire a besoin d'améliorer son accessibilité et ses connexions en particulier par l'amélioration du maillage du Grand ouest et les connexions aux liaisons rapides nationales et européennes. Certains projets font actuellement l'objet d'études comme : (...) l'amélioration de l'axe Nantes Bordeaux. »

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

27 - Risque d'inondation par la cuvette de la Brière et du Brivet insuffisamment pris en compte du fait du réchauffement climatique.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le risque d'inondation dans le SCOT est pris en compte notamment du fait de la nécessaire intégration des documents supra-territoriaux réglementaires, selon le principe de compatibilité, que sont : SDAGE Loire Bretagne, SAGEs Estuaire de la Loire, Vilaine, Sèvre Nantaise, Logne-Boulogne-Ognon-Grand Lieu, le Plan de prévention des risques d'inondation du bassin Loire-Bretagne 2016-2021, les Plans de prévention des risques inondations Loire Amont, Loire Aval, Sèvre nantaise, et le plan de prévention des risques littoraux de la Presqu'île guérandaise Saint-Nazaire.

Le SCOT précise déjà dans le DOO page 39 l'objectif majeur de réduction de l'exposition des personnes et des biens aux risques liés à l'eau dans un souci d'adaptation au changement climatique. Il indique qu'il faut prévoir les aménagements susceptibles de ralentir la progression de l'inondation. Les territoires doivent procéder à l'identification des secteurs inondables et prendre en compte le risque dans les stratégies de développement (notamment pour la Brière). En fonction du risque, il s'agira d'interdire les nouvelles constructions en dehors de l'enveloppe urbaine.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

28 - Intermodalité pour l'Ouest atlantique (L1- Savenay)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cf. courrier L1 ci-dessous

30 - Demande que le DOO soit plus clair sur les orientations adaptées au rayonnement intercommunal de ces communes en prenant en compte notamment, le rayonnement à l'extérieur du propre territoire du SCOT Nantes Saint-Nazaire. (- Mairie de Campbon).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le SCOT définit les conditions d'identification de communes à rayonnement dépassant le cadre communal p.50 du DOO et p.31 du PADD.

« Le développement de leur centralité peut être intensifié, à condition de ne pas bouleverser les équilibres de l'armature existante, au regard d'au moins une des conditions suivantes :

- la présence d'un équipement structurant la vie intercommunale ;
- la présence de commerces de proximité rayonnants et attractifs pour l'intercommunalité ;
- la desserte par un transport collectif structurant ou performant (*train, tram-train, tramway, bus à haut niveau de service*) actuel et projeté ;
- du poids démographique ou du nombre d'emplois significatifs de la commune, évalués à l'échelle

- de l'intercommunalité. » (DOO)

« Les centralités des autres communes sont appelées à être confortées dans leur fonction de pôles de proximité. Celles qui bénéficient d'un transport collectif performant, et d'un niveau structurant en emplois, commerces, services et équipements ont une responsabilité particulière dans l'accueil de population, la diversification du parc de logements, le maintien de l'artisanat et du commerce de proximité.

Ces communes s'inscrivent en relais des pôles structurants. Leur développement sera précisé à l'échelle de chaque intercommunalité en s'inscrivant dans le respect des objectifs d'armature urbaine affirmés par le SCOT. » (PADD)

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

31 - Demande d'extension de la ligne chrono bus C7 jusqu'à Mauves

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette demande ne relève pas du SCOT mais devra être renouvelée dans le cadre du PDU de Nantes métropole.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

32 - Tram-Train:coût, tracé,calendrier.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Concernant le tram-train permettant de desservir la plate-forme de l'aéroport du grand ouest, le SCOT intègre les éléments connus à ce jour. A la date d'arrêt du SCOT, ce projet a fait l'objet d'études préliminaires. En l'état actuel des connaissances, le tracé définitif n'est pas précisément déterminé, ni le calendrier de réalisation. Le SCOT n'est pas compétent pour répondre aux questions liées à son financement.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

33 - Prise en compte du vieillissement de la population : structures,logement.....

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Dans le cadre des prévisions démographiques établies pour la révision du SCOT (cf. réponse question n°4), le vieillissement de la population a été intégré de la manière suivante : Les projections démographiques montrent que le Pôle métropolitain n'échappera pas, à l'instar de l'ensemble du territoire français, au phénomène de vieillissement de sa population qui commence à se faire ressentir dans certains territoires où les 60 ans et plus progressent très fortement. Le nombre de 60 ans et plus devrait représenter 26 % à 30 % de la population à l'horizon 2030 en fonction des scénarios contre 19 % aujourd'hui. Ainsi, le territoire du Pôle métropolitain va connaître un bouleversement structurel de sa population. D'ici 2030, les plus de 60 ans vont devenir plus nombreux que les moins de 20 ans. Cette nouvelle donne générationnelle va modifier les besoins en logements sur le territoire, et notamment les besoins en logements adaptés aux personnes âgées, mais également les besoins en services à la personne liés au maintien des personnes âgées à domicile.

Le DOO intègre déjà ce paramètre notamment dans les orientations suivantes page 13. Les Programmes locaux de l'habitat des EPCI devront être compatibles avec celles-ci :

« offrir des logements adaptés ou adaptables au vieillissement de la population et plus généralement aux personnes en perte d'autonomie et de mobilité. L'offre doit être développée dans les centralités au plus près des services et des équipements (*programme de logements neufs adaptés, réhabilitation de logements, structures spécialisées...*). Il s'agit de permettre aux personnes âgées de vivre chez elles en poursuivant la politique d'adaptation du parc de logements existant à la perte d'autonomie, de structurer une offre complémentaire d'équipements spécialisés (*Établissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes...*) et de proposer des formules d'habitat intermédiaire (*foyers logements, logements avec services...*). »

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

34 - Pourquoi la statistique sur le nombre d'agriculteurs date de 2010 ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les chiffres se basent sur le recensement agricole de 2010 du Ministère de l'agriculture. Des données plus récentes ne sont pas disponibles.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

35- Insuffisance de données concernant les besoins en matériaux de constructions et de la localisation des ressources minérales (215).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cf. question n°24

36- le SCOT devrait recommander un zonage Nf pour la sylviculture dans les PLU (284)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le SCOT fixe les orientations et objectifs avec lesquels les PLU/PLUi devront être compatibles. Concernant la sylviculture, le SCOT prévoit déjà page 28 : « Ressources forestières et bocagères

La préservation de la ressource forestière et bocagère de la métropole Nantes Saint-Nazaire doit intégrer une valorisation, sur les sites les plus adaptés, du potentiel forestier exploitable. Il s'agit de la forêt domaniale du Gâvre exploitée par l'Office National des Forêts (ONF), des forêts urbaines de Saint-Herblain/Couëron, Saint-Aignan-de-Grand Lieu/Bouguenais et de Vertou sur l'agglomération nantaise mais aussi de certaines roselières ou espaces agricoles bocagers ou forêts privées dont il faut assurer l'entretien, pouvant constituer une ressource en biomasse intéressante. »

Un SCOT ne peut imposer les moyens à utiliser par les PLU/PLUi pour respecter la règle édictée par le SCOT (il ne peut obliger un PLU/PLUi à établir une Orientation d'aménagement et de programmation ou un zonage spécifique).

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

37-Où en est le contournement de St Etienne de Montluc ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le projet de contournement de Saint-Etienne de Montluc (RD17) est une opération sous maîtrise d'ouvrage départementale, donc non maîtrisée par les EPCI du Pôle métropolitain. En l'état actuel des connaissances, le projet fait l'objet d'une DUP et les études sont en cours. Le SCOT intègre ce projet dans le DOO.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

38 -Identification des plates formes fluviales(507).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Au regard de la proposition effectuée par la CARENE, le texte pourra être modifié selon la proposition.

39-le DOO ne fait pas apparaître la vasière de Méan en espace naturel.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La vasière de Méan est identifiée notamment dans les cartes de trame verte et bleue (réservoir de biodiversité majeur) mais est figuré sur les cartes comme hors du périmètre administratif du SCOT (l'espace appartient à l'estuaire et au lit de la Loire).

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

40- Demande de prise en compte de plusieurs points dans le SCOT (646) de la part d'un PPA.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cf. remarque CCI ci-dessous

41- Évoque le site de déminage de la Gicquelais : pas assez protégé (787)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette demande ne relève pas des compétences d'un SCOT.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

II - OBSERVATIONS SPÉCIFIQUES ET ARGUMENTÉES PORTANT SUR LE PROJET D' AÉROPORT NDDL (numérotées de 42 à 66) :

En application de l'article L.131-2 du code de l'urbanisme, le SCOT prend en compte les programmes d'équipement de l'État.

Concernant le SCOT de la métropole Nantes Saint Nazaire, il s'agit plus particulièrement du projet d'aéroport du Grand Ouest et ses projets connexes, du projet stratégique du grand port maritime Nantes Saint Nazaire, la ligne LNOBPL, le contournement ferroviaire de la raffinerie de Donges, etc....

Ces projets sont intégrés dans le SCOT tels qu'ils sont prévus dans le Porter à connaissance de l'État.

La commission d'enquête rappelle, comme elle l'a développé dans le chapitre précédent 2.3.5 que le projet d'aéroport du Grand Ouest et sa desserte routière ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat du 9 février 2008 et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau le 20 décembre 2013.

Cela étant la commission d'enquête confirme en tout point la position de la maîtrise d'ouvrage selon laquelle le SCOT n'a pas vocation à réaliser l'évaluation environnementale des dits projets, et que celle-ci est du ressort exclusif de leur maître d'ouvrage.

Observations listées de 42 à 66 :

42- Impact sur la zone humide NDDL, de sa biodiversité et sur l'eau en général

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Pour répondre à cette interrogation, il faut rappeler ce que doit faire un SCOT en matière d'évaluation environnementale :

L'évaluation environnementale d'un SCOT est réalisée en application du code de l'urbanisme aux articles L104-1 et suivants. Les articles L 104-4 et L104-5 du code de l'urbanisme précisent le contenu de l'évaluation environnementale :

« Le rapport de présentation des documents d'urbanisme mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 :

1° Décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;

2° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;

3° Expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu. »

« Le rapport de présentation contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le document, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur. »

L'article R141-2 du même code ajoute :

« Le rapport de présentation expose le diagnostic prévu à l'article L. 141-3 et précise, le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées.

Au titre de l'évaluation environnementale, le rapport de présentation :

1° Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma ;

2° Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

3° Explique les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du schéma au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national ;

4° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement ;

5° Définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du schéma prévue à l'article L. 143-28. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du schéma sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

6° Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »

L'article R141-3- du code de l'urbanisme précise :

« Le rapport de présentation est proportionné à l'importance du schéma de cohérence territoriale, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. »

Par ailleurs, en application de l'article L131-2 du code de l'urbanisme, le SCOT prend en compte les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics connus à la date d'approbation du SCOT et dans leur état d'avancement et s'assure de la cohérence de ses

orientations avec ceux-ci. Le Porter à Connaissance (PAC) de l'Etat, reçu en juillet 2015, a ainsi informé le Pôle métropolitain des grands projets que le SCOT devait prendre en compte. Ces précisions étant faites, il est à souligner que le SCOT prend effectivement en compte ces programmes d'équipement, dont notamment le projet stratégique du Grand Port Maritime NANTES – SAINT-NAZAIRE, le projet d'aéroport du Grand Ouest et ses projets connexes, etc. Toutefois, le SCOT n'a pas vocation à réaliser l'évaluation environnementale de ces projets en lieu et place de leurs maîtres d'ouvrage. Le SCOT prend ainsi en compte ces différents projets, notamment en s'appuyant sur les études spécifiques réalisées par les maîtres d'ouvrages (notamment le document de synthèse environnementale de l'aéroport annexé au PAC de l'Etat). Le niveau de précision et de détail de l'évaluation environnementale d'un Scot au sujet de des projets qu'il intègre ne relève toutefois en aucun cas d'une démarche d'étude d'impact d'un projet.

Par ailleurs, afin de mesurer les effets cumulés de ces projets et des orientations du SCOT, l'évaluation environnementale a fait le choix de procéder à un découpage du territoire métropolitain en 4 secteurs d'analyse avec un souci de cohérence vis-à-vis des enjeux et des projets identifiés. Ces secteurs permettent ainsi d'étudier plus précisément et de façon pertinente les effets du SCOT et leur compatibilité avec les grands projets et les mesures qui leurs sont associées (y compris sur l'approche cumulative). L'évaluation environnementale du SCOT a ainsi régulièrement pris en compte ces projets et s'est assurée de l'absence d'effets cumulés des orientations du SCOT avec les dits projets.

Cette approche est conforme à l'esprit et au niveau de précision des orientations d'un SCOT. Elle permet aussi de garantir la faisabilité et le niveau d'efficacité des mesures « ERC » (Eviter Réduire Compenser) auxquelles se sont engagées les différents maîtres d'ouvrage des projets structurants (Grand Port Maritime NANTES – SAINT-NAZAIRE, le projet d'aéroport du Grand Ouest et ses projets connexes, etc.).

A cet égard, le SCOT s'attache à définir dans le Document d'Orientations et d'Objectifs les règles qui permettent de garantir, en matière de réglementation d'urbanisme, la destination des espaces dévolus aux mesures compensatoires, à fixer des prescriptions complémentaires pour assurer la meilleure insertion environnementale possible et à évaluer les impacts environnementaux cumulés autour du projet AGO en faisant référence à la synthèse environnementale du projet d'Aéroport du Grand Ouest. Il faut également rappeler que certains projets ont déjà fait l'objet d'une évaluation environnementale et d'un avis de l'autorité environnementale : c'est par exemple le cas du projet stratégique du Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire (disponible en ligne sur : www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr / N°dossier Ae : 2015-51 / Séance du 26 août 2015).

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'Enquête

La commission confirme que le SCOT n'a pas vocation à réaliser l'évaluation environnementale des grands projets portés par l'Etat.

Cependant, il est rappelé que le SCOT a réalisé une analyse différenciée sur 4 grands secteurs selon les spécificités de chacun de ces secteurs, et permet ainsi une présentation précise des grands projets et plus particulièrement du futur aéroport NDDL.

L'évaluation environnementale du SCOT s'est ainsi assurée de l'absence d'effets cumulés des orientations du SCOT avec ces différents projets.

La protection des espaces destinés aux mesures compensatoires des grands projets est reprise dans le DOO en pages 30 et 31.

43- Mesures compensatoires contestées .

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La définition des mesures compensatoires à l'échelle du projet et dans le cadre de l'évaluation effectuée n'est pas du ressort d'un SCOT.

Le SCOT s'attache à permettre la réalisation des mesures compensatoires définies dans les autorisations des projets et s'attache à étudier leur articulation avec les projets qu'il porte (cf. réponse à la question n°56).

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'enquête

Elle renvoie à la réponse de la question précédente et **confirme** que les mesures compensatoires du projet d'aéroport ne sont pas de la compétence du SCOT mais du maître d'ouvrage concerné.

44- Consommation des terres agricoles et naturels pour le projet NDDL et autres projets(superficie totale retirées en les différenciant) .

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Il est proposé de compléter le rapport de présentation volume 1 (justification des objectifs de réduction de la consommation d'espaces) et le volume 3 (évaluation environnementale) afin d'indiquer les superficies des projets et infrastructures publics supra-territoriaux prévus par différentes maîtrises d'ouvrages.

Pour le projet d'aéroport du grand Ouest, il est prévu de se conformer au Porter à connaissance de l'Etat et ses annexes qui indiquent :

AGO : plate-forme 723 hectares et voirie (dont RN 183) 186 hectares

Projets connexes : voirie locale 20 hectares; prolongement tram-train (aménagement sur emprise existante sauf à l'arrivée sur AGO et contournement de Treillières), mise aux normes RN 165, desserte AGO par LNOBPL (projet dont la réalisation est postérieure à l'horizon du SCOT et pour lequel le SCOT ne dispose pas d'éléments chiffrés fournis par la maîtrise d'ouvrage).

Avis de la Commission d'enquête

La commission **prend acte que des précisions complémentaires** qui vont être apporté par le maître d'ouvrage .

45 -Cartographies peu lisibles (échelle trop petite).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette interrogation concerne certainement les cartes du volume 3 du rapport de présentation (évaluation environnementale). Les cartes du SCOT et celles produites par le maître d'ouvrage du projet aéroportuaire pourront être agrandies pour une meilleure lisibilité.

Avis de la Commission d'enquête

Le maître d'ouvrage **s'engage à modifier** l'échelle des documents pour une meilleure lecture.

46 -Déséquilibre Sud Nord de l'activité économique.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Ce constat dépend de l'échelle d'analyse (intercommunale, départementale, régionale). Historiquement le développement des entreprises s'est effectué à l'échelle de la métropole nantaise plutôt sur le nord Loire, le sud Loire dépendant plus des polarités économiques vendéennes.

Dans le projet de SCOT plusieurs sites d'activités d'activité majeurs d'intérêt métropolitain et intercommunal sont identifiés comme participant à la dynamique économique du territoire.

Par ailleurs les grands projets que sont les déplacements du Marché d'Intérêt National ou le développement autour de l'IRT Jules Verne en Sud Loire assureront un développement de l'emploi sur le Sud Loire.

Le Pôle métropolitain s'engage dans la coopération et le dialogue territoriales avec les SCOT voisins sur le développement économique, à travers son programme d'actions.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'enquête

La commission juge cette coopération nécessaire et indispensable.

47- Emprise totale de tous les projets NDDL+ projets connexes (ex:LNOBPL) + infrastructures et leurs conséquences environnementales.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cf. question n°44

Avis de la Commission d'enquête

Pas de commentaire particulier.

48 Lieux d'implantations des 100 000 arbres et restauration des haies.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette demande relève des mesures de réduction d'impact du projet aéroportuaire telles que présentées dans la synthèse environnementale et relèvent donc de la responsabilité du maître d'ouvrage du projet. Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'enquête

Pas de commentaire particulier.

49 -Comment est évalué le bilan carbone neutre.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette demande concerne l'annexe au Porter à connaissance de l'État (synthèse environnementale du projet d'aéroport du grand ouest et ses projets connexes) sur lequel le SCOT n'est pas maître d'ouvrage. La Synthèse environnementale indique page 72 :

« Dans le cadre du contrat de concession de l'aéroport, on soulignera qu'un engagement a été pris entre l'État et son concessionnaire en termes de bilan énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre. Ainsi : Il est retenu un bilan carbone neutre qui prévoit de compenser les émissions optimisées (évaluées à 380 000 Teq CO2 à la mise en service) par des plantations (100 000 arbres) et par des productions d'énergie propre renouvelable (démarche de traitement des déchets de l'aéroport par incinération productrice d'énergie et panneaux photovoltaïques). »

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'enquête

La commission confirme la réponse du maître d'ouvrage

50 -Le projet d'implantation de NDDL ne figure pas sur les documents cartographiques 3 (pages 10 et 11) : aurait dû figurer en tant qu'espace réservé.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Il n'a pas été trouvé la référence indiquée dans la question car le volume 3 des documents graphiques pages 10 et 11 indique bien le projet d'aéroport.

Il faut préciser que le projet d'aéroport est indiqué sur toutes les cartes du DOO.

Il n'apparaît pas sur les cartes de diagnostic ou de l'état initial de l'environnement car il s'agit de carte présentant le territoire aujourd'hui où l'aéroport n'existe pas.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'enquête

Si la question fait référence au dossier d'état initial, l'aéroport n'a pas lieu de figurer sur la cartographie ; Par contre il figure sur la cartographie du DOO.

51- Précision sur les réserves foncières liées à la dynamique aéronautique (L 18).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La question concerne les déménagements probables de sociétés (fret ou hôtelières) induits par le transfert de la plate-forme aéroportuaire. Certaines nécessitant la proximité immédiate de la plate-forme prendront place sur le site de l'aéroport. Pour les autres, le SCOT indique la réserve foncière d'Erette GrandHaie comme prioritairement liée à la dynamique aéroportuaire. Il s'agit d'une réserve qui pourra effectivement accueillir ces activités. Il s'agit en effet de « flécher » l'accueil des entreprises directement liées à cette dynamique pour éviter une dispersion de la consommation foncière économique sur le territoire du SCOT. Il faut noter l'évolution entre le SCOT de 2007 et le projet de SCOT arrêté car une réserve du même type était prévue également sur le secteur de la Gazette. Dans un souci d'économie du foncier et de priorisation des enveloppes compensatoires conformément au DOG du SCOT 1 p.16 « l'implantation de ces zones est à définir en cohérence avec les mesures environnementales liées au projet d'aéroport ». Partant, cette réserve a été supprimée et seule Erette-GrandHaie a été maintenue.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'enquête

La commission confirme que ces réserves foncières sont liées à la dynamique aéroportuaire, afin de regrouper sur un même secteur les différentes entreprises.

52 -Pas d'information GES prenant en compte le trafic aérien (L 22).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La Direction Générale de l'aviation civile, responsable de l'organisation du trafic aérien, publie chaque année un rapport relatif aux « émissions gazeuses liées au trafic aérien commercial en France ». En 2015, ce rapport indique que les émissions de CO2 liées à ce trafic pour Nantes Atlantique s'élèvent à 252,2 milliers de tonnes. Le volet prévisionnel à l'horizon 2030 des émissions de gaz à effet de serre sera complété dans le SCOT, notamment concernant les facteurs sur lesquels le SCOT peut agir directement (qui ne sont pas majoritaires dans le volume de GES).

Bilan émissions CO2	Unité	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Emissions LTO		25,1	25,4	30,7	31,6	34,7	35,4	36,4	37,6
Emissions croisière (au départ)	milliers de tonnes	149,2	142,4	209,7	191,9	194,2	200,6	209,6	214,7
Emissions totales		174,3	167,8	240,4	223,5	228,9	235,8	246,1	252,2
Part des émissions totales dues au trafic long-courrier	%	24,1	13,7	18,3	10,5	4,8	5,0	4,1	3,4
Part des passagers équivalents long-courriers dans le trafic de l'aéroport		5,7	4,3	4,0	2,7	1,5	1,3	1,1	0,9
Passagers équivalents (au départ)	millions	1,08	1,15	1,59	1,71	1,90	2,05	2,16	2,29
Distance moyenne équivalente	km	1 164	1 189	1 320	1 162	1 048	1 008	1 009	975
Passagers équivalents-kilomètres-transportés (au départ)	milliards	1,26	1,36	2,10	1,98	1,99	2,07	2,18	2,23
Emport moyen	PAXeq/mvt	50	65	80	75	79	88	90	93
Emissions moyennes par passager équivalent (LTO+croisière)	kg	161,0	148,2	150,9	130,9	120,4	114,9	113,8	110,1
Emissions moyennes par 100 PKT équivalent (LTO+croisière)		13,83	12,30	11,43	11,27	11,49	11,39	11,27	11,29

Source : DGAC- DTA-SDE – TARMAAC et données DGAC

Avis de la Commission d'enquête

La commission note que le maître d'ouvrage s'engage à compléter cette partie du document dans le domaine du trafic aérien, mais les moyens du SCOT sont limités sur le volet des émissions des GES.

53 - Devenir de l'actuel aéroport de Nantes Atlantique (L24).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le SCOT indique déjà dans le DOO page 7 : « La perspective de levée des contraintes réglementaires dans la centralité métropolitaine nantaise liées à la proximité de l'aéroport de Nantes Atlantique dans le cadre du projet de transfert constitue également une opportunité d'intensification urbaine qui devra être étudiée. » puis page 25 « Le fret aérien lié aux activités industrielles s'appuie prioritairement sur les installations existantes (Gron-Montoir et Nantes Atlantique). Dans le cadre du transfert de l'activité commerciale, le fonctionnement aéronautique du site de Nantes Atlantique est à garantir au regard des besoins logistiques du pôle aéronautique. »

Il s'agit en effet de garantir le fonctionnement pour les activités des entreprises aéronautiques du secteur. Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'enquête

La commission appuie la réponse du maître d'ouvrage sur la nécessité de préserver un équilibre économique sur le site de Nantes Atlantique, dont l'activité pourrait être éventuellement affectée selon la suite donnée au transfert de l'aéroport.

54 - Incompatibilité avec le projet NDDL et les objectifs du SCOT (L26).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La liste des normes et documents de portée supérieure avec lesquels le SCOT doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte est limitativement définie aux articles L 131-1 et L 131-2 du code de l'urbanisme. Le SCOT doit prendre en compte les programmes d'équipement de l'Etat et à ce titre, il intègre les éléments du projet d'aéroport du Grand Ouest, connus à la date d'arrêt du SCOT et fournis par la maîtrise d'ouvrage. Ce projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en février 2008.

Le SCOT répond par ailleurs, à son échelle, aux articles L101-1 et 101-3 du code de l'urbanisme. Il ne se substitue pas aux Plans Locaux d'Urbanisme, ni aux responsabilités des maîtrises d'ouvrage des projets. Concernant le niveau de détail attendu sur l'évaluation environnementale : cf question n°42.

Avis de la Commission d'enquête

La réponse est la même qu'à la question n°42 précédente.

55- Absence d'évaluation globale telle que demandée par l'Europe (L26).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cf. question n°42

Avis de la Commission d'enquête

La réponse est la même qu'à la question n°42 précédente.

56 - Risque de chevauchement des enveloppes compensatoires entre les différents projets liés à NDDL.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le SCOT a pris en compte ce risque et indique déjà clairement dans le DOO les éléments suivants qui permettent la réalisation des mesures compensatoires des projets :

Page 30 : « La mise en œuvre des mesures compensatoires prévues dans le cadre de projets en cours ou déjà réalisés ne devra pas être obérée par un nouveau projet. »

Page 31 : « Les enveloppes, dans lesquelles la compensation environnementale liée au projet d'aéroport du Grand Ouest et sa desserte routière sera réalisée, ont été identifiées (cf. *Évaluation environnementale*). Les projets d'infrastructures ou de développement situés dans ces enveloppes ne devront pas compromettre la mise en œuvre et la pérennité de cette compensation. Les éventuelles compensations environnementales liées à ces autres projets devront être cohérentes avec celle relative au projet d'aéroport et sa desserte routière. »

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'enquête :

La réponse se trouve dans le DOO en pages 30 et 31.

57 -Pas d'étude environnementale pour la zone Erette GrandHaie, identifiée comme zone liée à l'aéroport.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La réserve foncière identifiée au SCOT Erette GrandHaie comme secteur principalement lié à la dynamique aéroportuaire a été intégrée à l'évaluation environnementale globale du SCOT et ses effets cumulés (cf. rapport de présentation volume 3 pages 43 à 59).

La définition de sa localisation et son dimensionnement devront s'effectuer en compatibilité avec les réglementations supra-territoriales et toutes les orientations du SCOT, notamment celles liées au respect de la trame verte et bleue et à la protection des zones humides. Il faut rappeler que les orientations du SCOT sont cumulatives. Ce principe pourra être rappelé dans le préambule du DOO. Elle devra également être étudiée dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLUi de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres et, dans le cadre du projet, être soumise à étude d'impact liée au titre du code de l'environnement, chapitre 2 Evaluation environnementale, section 1 Etudes d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

Avis de la Commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage s'est engagé à amender le DOO pour que les documents de rang inférieurs prennent en compte cette évaluation environnementale lors de l'établissement de leurs documents d'urbanisme.

58- Comment l'État qui a rendu son avis sur le SCOT en Août 2016, après la sortie du rapport du CGEDD, et après l'avis de l'AE extrêmement critique, peut-il ne pas en dire un mot ? (L26).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette remarque ne relève pas de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage du SCOT.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'enquête :

La synthèse environnementale pour l'aéroport date de Juin 2015 et le résumé qui paraît dans le SCOT est daté du 9 mars 2016.

Le rapport du CGEDD qui n'est pas évoqué dans le dossier de SCOT date de mars 2016.

Le porter à connaissance de l'état indique les différents projets devant être pris en compte par le SCOT (entre autre l'aéroport du grand ouest) et y est joint la synthèse environnementale portant sur le projet d'aéroport et ses projets connexes.

La maîtrise d'ouvrage n'a pas la possibilité d'en modifier le contenu, le PAC et la synthèse environnementale jointe étant de la compétence de l'État. Ceci explique pourquoi le rapport du CGEDD ne figure pas dans le dossier de SCOT.

La réponse du Préfet de la Région Pays de la Loire Atlantique, consulté dans le cadre des avis PPA ne prend pas en compte ce document (avis du 3 Août 2016).

59 - Demande de précisions sur le PEB actualisé.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Concernant le PEB, le SCOT prend en compte les documents supra-territoriaux compte tenu de leur existence à la date d'approbation du SCOT. En l'absence de PEB réactualisé, le PEB de septembre 2004 est le document en vigueur.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'enquête :

La commission n'a rien à ajouter.

60 - L'aéroport de Nantes Atlantique peut être modernisé pour faire face à l'accroissement du trafic aérien

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette demande ne relève pas des compétences du maître d'ouvrage du SCOT. Le projet de transfert de l'aéroport a fait l'objet d'un débat Public puis d'une Déclaration d'Utilité Publique en 2008. Le SCOT respecte les principes de l'article L131-2 du code de l'urbanisme, le SCOT prend en compte les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics connus à la date d'approbation du SCOT et dans leur état d'avancement et s'assure de la cohérence de ses orientations avec ceux-ci. Le Porter à Connaissance (PAC) de l'Etat, reçu en juillet 2015, a ainsi informé le Pôle métropolitain des grands projets que le SCOT devait prendre en compte.

Avis de la Commission d'enquête :

Les alternatives ont été étudiées dans le cadre de l'enquête publique sur la DUP en 2008 et de surcroît n'entre pas dans les compétences de la maîtrise d'ouvrage du SCOT

61 - Document cartographique : manque implantation projet NDDL (pages 10 et 11 du document3).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cf. question 50

Avis de la Commission d'enquête :

même réponse que pour la question n°50

62 - Comment sera organisé le comité de suivi des mesures compensatoires.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette demande ne relève pas des compétences du maître d'ouvrage du SCOT.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'enquête :

Hors compétence du SCOT

63 -Le SCOT semble ne pas prendre en compte le projet de réserve nationale de l'estuaire de la Loire ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

En l'état actuel des connaissances, le projet de réserve nationale de l'estuaire de la Loire est à l'étude en concertation avec les partenaires. La mise à l'étude du projet de réserve naturelle nationale sur l'estuaire de la Loire a été annoncée en juin 2009, et ajournée notamment dans l'attente des résultats du pacte pour l'estuaire. Celui-ci n'a pas pu être conclusif. Des études ont été relancées en 2016. Pour mémoire, les espaces concernés sont déjà protégés par le Scot au titre de Natura 2000.

Il a semblé prématuré de l'intégrer dans le SCOT à la date d'arrêt de mars 2016.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'enquête :

La commission n'a pas de remarque particulière.

64 -Manque de précision sur l'emplacement des mesures compensatoires de l'AGO (389)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La localisation des mesures compensatoires liées à l'implantation de l'aéroport du Grand Ouest est faite par le Scot. La carte page 53 du rapport de présentation volume 3 (évaluation environnementale), qui sera agrandie, présente la cartographie précise de ces mesures. Le Scot en permet la réalisation : cf. question 56

Avis de la Commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage s'engage à compléter la cartographie concernée

65 - Pourquoi le parc de la Jacopierre est-il classé parc d'intérêt métropolitain (trop proche de l'Erdre) ?..

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Ce parc d'activités fait partie de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres. Il est identifié comme parc d'activité structurant d'intérêt métropolitain en devenir. Il est considéré comme devant accueillir une ou plusieurs entités économiques emblématiques et bénéficie d'une bonne connexion aux infrastructures. Il est destiné à accueillir des entreprises industrielles, de production, de stockage, de logistique, des pôles de recherche et d'innovation, des pôles de services.

Sa localisation et son calibrage devront se conformer aux orientations relatives à la protection de la trame verte et bleue et des zones humides préconisées dans le SCOT.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Avis de la Commission d'enquête :

Pas de remarque particulière suite à la réponse de la maîtrise d'ouvrage.

66- Le porter à connaissance date de Juin 2015 soit antérieur à la nouvelle codification de l'urbanisme (426).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette remarque n'appelle pas de réponse particulière. La nouvelle codification du code de l'urbanisme est intervenue à la fin de l'année 2015 et a été intégrée au SCOT arrêté.

Cette question n'appelle pas de complément dans le SCOT

Avis de la Commission d'enquête :

Pas de remarque particulière suite à la réponse de la maîtrise d'ouvrage.

III – Précision de réponses sur certains COURRIERS

67- L26 – Nantes

CéDpa (collectif d'élus doutant de la pertinence de l'aéroport de NDDL

- *Dénonce le dossier de SCOT sur la forme et sur le fond*
- *Diverses questions (Tram-Train, LNOBPL, mesures compensatoires de plusieurs projets, absence d'étude environnementale pour la zone Erette-Grand'haie, absence d'évaluation globale pour l'ensemble des projets connexes à l'aéroport, objectifs du SCOT incompatibles avec le projet d'aéroport, l'urbanisation, le climat, etc.*

Ce courrier est identique à celui déposé à la Com.Com Erdre et Gesvres et enregistré sous le n° L.1

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cf. question 54

Avis de la commission

Cette question renvoi au projet d'aéroport : voir réponse n° 54

68.L 29 – Nantes

Ensemble 44

- *Projet d'aéroport incompatible avec les objectifs du SCOT.*
- *Non-respect des mesures E.R.C*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cf. question n°43 et 54.

Avis de la commission :

Cette question renvoi au projet d'aéroport : voir réponse n°43 et 54

Concernant le courrier L29, plusieurs points sont soulevés :

- *la dérogation possible à la compensation 200% des zones humides*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

L'écriture du SCOT dans le DOO page 38 indique déjà :

« (...) — de préserver de toute destruction les zones humides présentant un intérêt environnemental particulier ou dites zones stratégiques pour la gestion de l'eau, à l'exception de projets bénéficiant de DUP, sous réserve qu'il n'existe pas de solution alternative constituant une meilleure option environnementale,

ou dont les atteintes aux zones Natura 2000 sont justifiées pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, dans les conditions définies aux alinéas VII et VIII de l'article L.414-4 du code de l'environnement.

- d'éviter de dégrader ;
- de restaurer les zones humides notamment sur les secteurs de forte pression foncière ou certains secteurs en déprise agricole ;
- en cas de dégradation ou de destruction de zone humide, qui doivent rester exceptionnelles, les mesures compensatoires proposées lorsque toutes les autres solutions alternatives ont été étudiées, doivent cumulativement présenter une restauration dans le même bassin versant, équivalente sur le plan fonctionnel et sur le plan de la qualité de la biodiversité. Sinon la compensation doit être sur une surface égale à au moins 200 %, conformément aux objectifs du SDAGE en vigueur ; (...) »

Cette écriture reprend les orientations et objectifs du SDAGE Loire Bretagne qui autorise cette dérogation. En tant que SCOT intégrateur et dans un principe de compatibilité, le SCOT se doit de reprendre cette orientation.

- *les objectifs de réduction de consommation d'espace : permettent d'urbaniser les 50% restant*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Il y a confusion sur les objectifs de réduction de consommation d'espace. Il ne s'agit pas d'un droit à consommer sur les 50% restant d'espaces agricoles et naturels. Il s'agit de réduire de 50% la consommation d'espace en extension par rapport à la consommation passée constatée entre 1999 et 2012.

Avis de la commission :

La commission constate que le SCOT va dans le sens des nouvelles réglementations en vigueur.

- *des projets routiers trop nombreux*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Dans le respect de l'article L131-2 du code de l'urbanisme, le SCOT prend en compte les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics connus à la date d'approbation du SCOT et dans leur état d'avancement et s'assure de la cohérence de ses orientations avec ceux-ci. Le Porter à Connaissance (PAC) de l'Etat, reçu en juillet 2015, a ainsi informé le Pôle métropolitain des grands projets que le SCOT devait prendre en compte. C'est donc le cas pour les projets routiers dont le SCOT indique déjà d'ailleurs dans le DOO page 66 : La création de nouvelles infrastructures routières majeures doit être limitée à un objectif de desserte des grands équipements et à l'insertion dans les réseaux départementaux et nationaux. Il s'agit notamment de prendre en compte la création ou l'amélioration d'axes d'intérêt régionaux et interrégionaux inscrits au schéma routier départemental, dont les contournements des bourgs prévus »

- *des remarques sur le contenu de la synthèse environnementale du projet AGO*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

La synthèse environnementale du projet d'aéroport du grand ouest et des projets connexes est un document sous la responsabilité de l'Etat.

Avis de la commission :

Cette remarque n'est pas de la compétence du SCOT :

69 . L 31 – Nantes

*Rezé à Gauche Du relief à la Montagne Bouguenais Agir Solidaires
Plusieurs remarques concernant la démographie, le logement*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Concernant le courrier L31, plusieurs points sont soulevés :

L'objectif d'augmentation de la population est fixé de manière opaque, on ne sait pas s'il correspond à une hypothèse haute, basse ou médiane. (...) chiffres trompeurs +150 000hab est en réalité +80 000 à +110 000 à partir du chiffre INSEE de 2013.

L'objectif d'augmentation de population global n'est pas décliné par EPCI ce qui est très dommageable pour appréhender l'évolution différenciée du territoire qui conditionne les futures politiques d'aménagement.

Les objectifs d'attractivité ne semblent pas fondés au regard des besoins de l'ensemble de la population mais pour attirer une certaine frange –la plus aisée- de population.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : Cf. question n°4

Le SCOT prévoit de construire 17 000 logements en trop (calculs détaillés) en 17 ans. Faillite majeure du projet de SCOT2 qui justifie la modification à la baisse des objectifs de production de logements. Le SCOT 2 ne peut être approuvé en l'état. Les logements excédentaires consommeraient entre 380 et 930 ha urbanisés inutilement.

Une caractérisation de l'impact du vieillissement de la population sur la structure de l'habitat et la taille des ménages, une estimation du potentiel d'économie foncière (et au passage d'autres impacts sociaux bénéfiques) réalisable par des mesures adaptées sur le logement des personnes âgées, et la fixation d'objectifs chiffrés pour ces mesures manquent cruellement dans le projet de SCOT 2.

Objectif mensonger à NM de taux de logements sociaux qui n'atteindra pas 25% mais 23,6% (calcul

détaillé)

Demande de révision à la hausse des objectifs de logements sociaux

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Il faut rappeler que les objectifs de construction de logements sont proposés sous forme de fourchettes, au total entre 7270 logements / an et 8310 logements / an qui permet notamment à la fois d'intégrer les objectifs déjà définis et négociés à l'échelle des PLH des EPCI à l'horizon 2020/2021, et de laisser la latitude d'application liée au principe de compatibilité du SCOT. La différence entre la fourchette basse et la fourchette haute est de l'ordre de 13 000 logements.

La consommation d'espace indiquée (dans l'observation) est extrêmement défavorable puisque d'environ 18 logements / hectares, soit inférieurs aux objectifs minimums fixés en extension (20 logements/ha minimum) et inférieurs à ce qui a été constatés à l'échelle du SCOT sur la période récente (rapport de présentation volume 1 page 80) : 47 logements / hectare consommés entre 2009 et 2012.

Les objectifs précis de mesures liées à habitat sont à décliner à l'échelle des programmes locaux de l'habitat.

Ces éléments sont détaillés dans le rapport de présentation volume 1 p.63.

Avis de la commission :

La commission d'enquête prend acte des réponses du maître d'ouvrage et n'a pas d'éléments complémentaires à y apporter

70.L39 – Nantes

ACIPA

- *Dénonce les insuffisances de la synthèse environnementale (analyse des solutions de substitutions, cohérence du SCOT avec le SRCE, analyse des effets cumulés)*
 - *Incohérence entre le projet d'aéroport et le SCOT*
 - *Avis de l'Ae non pris en compte*
 - *Devenir de Nantes-Atlantique*
 - *Franchissement de la Loire*
- (Courrier identique à la lettre L.5 déposée par M. DURAND à la Com.Com Erdre et Gesvres)*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le courrier a été reçu postérieurement à la clôture de l'enquête publique. Cependant il a également été déposé au lieu d'enquête de la CCEG.

Les questions portent sur la synthèse environnementale qui est une annexe au Porter à connaissance de l'Etat. Plus particulièrement sur la cohérence du SCOT avec le SRCE, le SCOT a démontré la bonne prise en compte de ce document (cf rapport de présentation volume 1 page 105). L'analyse des effets cumulés pointée n'est pas celle de l'évaluation environnementale du SCOT mais celle de la synthèse environnementale.

Sur l'incohérence entre le projet d'aéroport et le SCOT : la protection des zones humides dans le SCOT reprend les orientations du SDAGE Loire Bretagne (cf question 1).

Sur l'avis de l'autorité environnementale, le projet de SCOT présenté à l'enquête publique ne peut avoir d'ores et déjà intégré les recommandations de l'autorité environnementale. En effet, le SCOT arrêté en mars 2016 ne peut subir de modifications avant la mise à l'enquête publique.
Concernant l'utilisation de la piste Nantes Atlantique, il n'est pas posé de question précise.
Concernant le franchissement de la Loire, cf. question n°5.

Avis de la commission :

Il semble qu'il y a confusion entre les documents de la synthèse environnementale de l'aéroport de NDDL et l'évaluation environnementale du SCOT.

71 .L 92 – Nantes

Gilles Denigot (reçu le 25.10)

- *Nombreuses réflexions critiques sur le SCOT*
- *Analyse sur le projet d'aéroport de NDDL*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le courrier a été reçu postérieurement à la clôture de l'enquête publique.
De nombreuses remarques ou questions sont traitées par ailleurs dans ce document.

72 .L99 – Nantes

Confédération paysanne (reçu le 25.10)

*Interrogations sur la consommation d'espaces agricoles, 100000 nouveaux habitants, retard de logements sociaux, vieillissement de la population, gens du voyage, cartographie peu lisible, vide sur la zone NDDL pour les corridors écologiques
(courrier reprenant les mêmes termes que de nombreux autres courriers)*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le courrier a été reçu postérieurement à la clôture de l'enquête publique.
De nombreuses remarques ou questions sont traitées par ailleurs dans ce document.

73. L115 – Nantes

Nicolas ELISSALDE (reçu le 26.10)

- *Comment le SCOT justifie-t-il les calculs de surface libérée en lien direct avec la réduction d'activité de l'aéroport de Nantes-Atlantique au seul fret Airbus ?*
- *Dans le cas où ces calculs s'appuieraient sur le PEB, comment le SCOT justifie-t-il d'utiliser un PEB datant de 2003 dont les prévisions ne sont pas confirmées par les mesures de bruit réalisées par Nantes Métropole en 2015 et sans tenir compte d'autres études contradictoires ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le courrier a été reçu postérieurement à la clôture de l'enquête publique. (Cf. question n°59).

74. L 1 –Savenay

Association NEXUS Bernard FOURAGE

Document de 140 pages avec plans et annexes présentant les projets affectant le SCOT

Proposition d'une liste de projets pouvant aboutir pour l'intermodalité rail/air/route et optimisation des structures existantes :

- *optimisation de l'aéroport Nantes Atlantique et sa desserte*
- *optimisation liaison Rennes-Nantes avec un lien direct entre aéroports Rennes Bretagne et Nantes Atlantique*

- axe ferroviaire saturé Sablé-Angers-Nantes, son dédoublement par un tracé Sud Loire
- potentiel aéroport Angers-Marcé par le dédoublement ferroviaire Sud Loire avec desserte de Cholet et accessibilité à la Vendée
- failles notoires dossier maître d'ouvrage NDDL
- projet gare de Nantes et accès à Nantes Atlantique
- l'option intermodale Rail/maritime à Nantes, franchissement rail de la Loire + mise aux normes tunnel de Chantenay + station Petite Hollande / médiathèque
- enveloppe financière
- conclusions/préconisations : Le projet NDDL est superflu

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les préconisations proposées, très précises et détaillées doivent être adressées aux maîtrises d'ouvrages des projets d'infrastructures.

Avis de la commission :

Le document de l'association NEXUS concerne une étude alternative sur plusieurs moyens de transport qui devront être transmis aux divers maîtres d'ouvrage compétents

75 . L7 – Bouguenais

FNE – FNE Pays de la Loire Bretagne Vivante – LPO – Eau et Rivières

- les ambitions du SCOT ne sont pas suffisamment affirmées et ne préparent pas d'une manière satisfaisante l'avenir du territoire
- Plusieurs réflexions et interrogations sur l'enveloppe urbaine et l'étalement urbain, le logement et l'augmentation de la population, les objectifs propres aux espaces à vocation économiques, commerciale et aux infrastructures, l'urbanisation et les transports collectifs, position des associations sur un nouveau franchissement de la Loire, le transport des marchandises, le volet énergie-climat et les énergies nouvelles, la forêt, l'air, le bruit, les déchets, le ferroviaire, l'eau, la question paysagère, la trame verte et bleue, la prévention des inondations
- Liste des propositions des associations déposantes

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les questions abordées dans ce courrier ont été traitées dans le cadre des questions du présent mémoire.

76 - L-12 Bouguenais

Association Solidarités Ecologie

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Plusieurs questions sont posées dans ce courrier :

- manque d'analyse des relations entre le SCOT et les intercommunalités proches en lien avec l'habitat, l'emploi et les déplacements induits

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les coopérations interterritoriales ne sont pas l'objet d'un SCOT qui reste un document d'urbanisme. Elles sont cependant au cœur des actions du Pôle métropolitain puisque certains sujets sont déjà identifiés et font l'objet d'un dialogue avec tout ou partie des SCOT voisins.

- effets du projet d'aéroport du Grand ouest sous-estimés en termes de consommation d'espace, d'impacts sur l'environnement et de qualité de vie des habitants / dissymétrie nord-sud

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

La consommation d'espace du projet d'aéroport du Grand Ouest est indiquée par la maîtrise d'ouvrage dans la synthèse environnementale annexée au Porter à Connaissance de l'État. Les impacts du projet sur l'environnement sont évalués dans le cadre de l'étude d'impact du projet et au titre des effets cumulés dans le cadre du SCOT. Par ailleurs, le SCOT prévoit des orientations permettant de maîtriser la consommation foncière en matière de zones d'activités ou résidentielles induite par le transfert du projet d'aéroport (coupures vertes, ...).

Projections démographiques :

- expliciter les hypothèses de projection démographique*
- préciser la méthode utilisée dans le rapport de présentation (tome 1 p62) : pourquoi retenir la période 2008/2012 comme période de référence ?*
- comment expliquer ces différences entre la période 2007 à 2009, nettement déficitaire et la période 2010 à 2013, largement excédentaire ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cf. question n°4

La période 2008-2012 est intéressante car elle correspond à la période d'application du SCOT 1 (approuvé en 2007). Il faut rappeler qu'il s'agit d'une révision et non d'une élaboration. Cette révision s'appuie sur le bilan des effets du premier SCOT afin d'évaluer si les orientations ont produit leurs effets ou non.

- Construction de logements : comment justifier un besoin de 7800 logements nouveaux par an alors que les prévisions de croissance de la population ne sont que de 6100 habitants par an ? (détail de calculs >> « les prévisions de logements dépassent le double des besoins liés à l'hypothèse de croissance de la population annoncée dans les documents)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les estimations de production de logements tiennent compte de nombreux paramètres. La méthode utilisée pour le SCOT combine projections démographiques et évolution du parc de logements, afin de déterminer le volume de logements nécessaire pour accueillir les ménages supplémentaires. Cette démarche est fondée sur l'étude des flux, de la demande potentielle. La déclinaison territoriale (pour chaque EPCI) est indispensable pour tenir compte des évolutions démographiques spécifiques de chacun (vieillesse de la population plus forte par exemple sur le littoral, et accueil de familles important dans le péri-urbain).

Il faut également prendre en compte que même pour maintenir au même niveau la population d'un territoire, il faut continuer à construire des logements. Il faut pour cela prendre en compte le desserrement (un ménage = un logement), le renouvellement (logements détruits) et la variation (vacance).

Dans le SCOT, les estimations des besoins en logement ont été élaborées à partir des deux scénarios de projections de population, validées par chacune des intercommunalités du pôle métropolitain. Pour déterminer le volume de logements à construire chaque année, la méthode consiste à estimer la progression du parc de logements dans chacun des EPCI jusqu'à 2030.

Il s'agit, dans un premier temps, d'estimer le parc de logement à l'horizon 2030 à partir de différentes hypothèses territorialisées : estimation de la taille moyenne des ménages et estimation des taux de résidences principales, de résidences secondaires et de logements vacants.

Il est ensuite déduit l'augmentation nette du parc de logements sur la période de projection. Pour déterminer les objectifs annuels de construction, il est ajouté à cette augmentation nette, le renouvellement du parc de logement (qui correspond aux démolitions potentielles sur le territoire, et/ou les transformations de logements...).

- Emploi : le territoire a une capacité d'accueil limitée par le nombre d'emplois nouveaux produits ; question de l'adéquation des emplois nouveaux créés avec les besoins du territoire. Quelles mesures le SCOT prévoit-il pour permettre l'accès à l'emploi des personnes dont le profil n'entre pas dans le cadre des objectifs prioritaires de développement de l'activité économique (nouvelles technologies, économie numérique...) ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

La question de l'estimation du nombre d'emplois à l'horizon 2030 est beaucoup plus difficile à évaluer car dépendante fortement du contexte économique et politique national, européen et mondial. Le SCOT identifie les espaces dans lesquels le développement économique doit prendre place (en centralité et en site d'activités) et cadre les conditions d'accueil (foncier, accessibilité, environnement...).

Dans le SCOT les projections d'emplois sont fondées sur les projections d'actifs croisées avec des hypothèses d'évolution du rapport Emplois par actifs (E/A) en fonction de ce qui a été observé sur la dernière période intercensitaire. La métropole Nantes Saint-Nazaire fait le choix de préserver la diversité de son tissu économique et notamment la part du productif dans ses sources de richesses. Il s'agit donc pour elle de conserver les grands donneurs d'ordre, chefs de file de ses filières stratégiques, sur son territoire mais aussi de permettre à de nouvelles entreprises de s'implanter et de se développer. Les efforts se concentrent donc sur l'accompagnement des entreprises dans leurs transitions numériques, écologiques, créatives et collaboratives notamment celles des filières stratégiques traditionnelles du territoire (économie maritime, technologies avancées de production, agroalimentaire). Cela permet de développer une économie compétitive qui soutient la croissance de l'emploi. Le SCOT ne met pas de côté les emplois liés aux filières traditionnelles et industrielles, au contraire il s'agit d'un socle important pour le territoire.

Concernant la formation, le SCOT affirme la nécessité de mettre en adéquation les formations du territoire et les besoins des entreprises. Il ne peut aller au-delà de ces préconisations car cela dépasse les compétences d'un SCOT.

- Logements sociaux : pourquoi le SCOT ne prévoit-il pas la probable application de la loi SRU à la CCEG au cours de la période 2017-2030 (objectifs modestes de 20% de logements sociaux parmi les nouveaux logements pas de nature à résorber le retard très important) ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le SCOT est élaboré en l'état actuel du droit à la date d'approbation. Si certaines communes deviennent éligibles à l'application de la Loi SRU, celle-ci s'appliquera de fait à ces communes. Le SCOT pourra alors être adapté en conséquence.

- Qualité de vie : quelles dispositions concrètes le SCOT préconise-t-il pour garantir la qualité de vie des habitants actuels et futurs et favoriser le lien social (végétalisation ? prise en compte des impacts des constructions sur le voisinage ...) ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le SCOT se place à une échelle inter-territoriale et pose les grands principes permettant de garantir la qualité de vie des habitants. C'est un document d'urbanisme qui s'adresse directement aux PLU/PLUi qui devront être compatibles avec ses orientations. Par ailleurs il fixe les objectifs d'autres politiques publiques

participant à l'amélioration de la qualité de vie. Le SCOT ne règle cependant pas toutes les questions. Il a certaines limites.

- Consommation d'espaces : contradiction entre l'affirmation du maintien de la part des espaces agricoles (PADD p.35) et des surfaces consommées en extension par l'urbanisation (PADD p.35).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le PADD du SCOT affiche : « Maintenir les grands équilibres du territoire, soit 80 % d'espaces agricoles, naturels et forestiers, et préserver 80 000 hectares d'espaces agricoles pérennes. » Cet objectif n'est pas contradictoire avec l'estimation de la consommation d'espace en respectant la réduction de 50%. Ces espaces sont en très grande majorité comptabilisés dans les zones à urbaniser des PLU (qui ne sont pas comptabilisés dans les 80%)

- L'affirmation de l'économie dans la consommation d'espaces par an (passer de 328 à 231ha soit une économie 97Ha/an soit 1261ha sur 13 ans entre 2017-2030) est biaisée est ne peut pas être admise en l'état : emprises des voiries induites par le développement des territoires non intégrées dans les calculs / le projet NDDL consommera plus de surface que les 1261ha potentiellement économisés.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les objectifs définis par le SCOT sont ceux sur lesquels les EPCI du territoire ont des leviers pour agir. La consommation d'espace par les projets d'infrastructures d'échelle supra-territoriale portés par d'autres maîtres d'ouvrage s'imposent à eux par le biais de DUP (déclaration d'utilité publique). Il apparaît délicat d'édicter des orientations sur lesquels aucun levier ne serait possible.

De ce fait les objectifs de réduction de la consommation d'espaces concernent les espaces résidentiels et l'activité économique (donc hors infrastructures). Cette consommation intègre les voiries nécessaires aux projets de zones d'activités ou de lotissement par exemple.

La consommation d'espace par les grands projets ne peut cependant s'imputer sur les objectifs définis par le SCOT.

- Agriculture : quels leviers le SCOT prévoit-il d'actionner pour mettre en œuvre les objectifs de valorisation d'une agriculture de proximité, respectueuse de la biodiversité, de l'environnement et créatrice d'emplois ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le SCOT est un document d'urbanisme et de planification spatiale, il ne régit pas les pratiques agricoles. Le Pôle métropolitain s'engage cependant dans le cadre de son programme d'actions à la conduite d'une action relative à la définition d'un projet agricole de territoire est inscrite dans le programme d'actions du PM 2017-2020. Elle s'articulera aux actions conduites par les autres collectivités du territoire en la matière.

- Développement commercial : quels leviers le SCOT prévoit-il d'actionner pour conforter les commerces de centre-ville et limiter réellement les extensions des immenses zones commerciales sources de déplacements en voiture ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Un sous chapitre complet du DOO (page 23 et suivantes) est consacré à la question commerciale, reprenant le Document d'aménagement commercial élaboré en 2013. Les orientations sont fortes : elles visent à privilégier en priorité les centralités pour toutes les implantations commerciales ; lorsque ce n'est pas possible, polariser le commerce dans les zones d'aménagement commercial identifiées. Elles s'imposent aux CDAC (projet de plus de 1000m²) sous le principe de compatibilité. En deçà de ce seuil, le SCOT ne dispose pas des moyens pour agir.

- *Développement touristique et qualité des espaces* : quelles dispositions le SCOT peut-il prendre pour favoriser l'ouverture des espaces pour la randonnée pédestre ou balade dans les espaces naturels et agricoles aux citoyens ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cette demande ne relève pas des compétences d'un SCOT. Cependant des aménagements sont programmés dans le cadre du programme d'actions du Pôle métropolitain.

- *Grands projets d'infrastructures* :

Quelles perspectives de développement des échanges de productions locales justifient l'extension des équipements portuaires ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le projet du Grand Port Maritime n'est pas défini par le SCOT mais par le Grand Port Maritime à travers son projet stratégique. Le SCOT intègre les projets d'extension du port qu'il doit obligatoirement prendre en compte en tant que programme d'équipement de l'État.

En quoi l'aéroport actuel Nantes Atlantique constitue-t-il un frein au développement économique de la métropole Nantes Saint-Nazaire ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le SCOT intègre les grands projets d'équipement au titre du L L131-2 du code de l'urbanisme. Il ne traite pas de la justification de ce projet établie dans sa déclaration d'utilité publique.

Pourquoi est-il prévu de réaliser une ligne ferroviaire à grande vitesse vers la Bretagne au lieu d'améliorer les liaisons TER ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le SCOT intègre les grands projets d'équipement au titre du L L131-2 du code de l'urbanisme en l'état actuel de leur avancement à la date d'approbation du SCOT. Ce projet fait encore l'objet de concertation par la maîtrise d'ouvrage.

Quelles perspectives pour le développement du fret ferroviaire au bénéfice du territoire métropolitain ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le SCOT affiche la volonté de soutenir le développement du fret ferroviaire pour le transport des marchandises (DOO page 68). Cependant le développement du fret ferroviaire dépend de la politique nationale des transports et des investissements sur les infrastructures à l'échelle nationale.

Quelles sont les surfaces prévues pour la réalisation de ces grands équipements d'infrastructure (et les voies de desserte induites) ? il semble qu'elles ne soient pas comptabilisées dans les objectifs de réduction des surfaces mentionnés au PADD.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cf. question 44

- *Biodiversité* :

Est-il cohérent avec les objectifs affirmés de détruire plus de 1000ha de bocage préservé à haute valeur écologique et hydrologique sur le site de NDDL.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Pour rappel, Le SCOT intègre les grands projets d'équipement au titre du L L131-2 du code de l'urbanisme. Il prend donc en compte le projet d'aéroport du Grand Ouest et les conséquences en termes de consommation d'espaces qui en découlent. Par ailleurs, le SCOT affirme la nécessité de préserver la biodiversité à travers la trame verte et bleue, ce qui ne signifie pas de figer le développement du territoire. Les projets peuvent s'implanter en respectant le principe ERC (éviter-réduire-compenser).

Quelle place laisse-t-on à une agriculture de proximité, peu consommatrice d'espace et respectueuse de l'environnement face à l'appétit des grandes exploitations pour le foncier disponible ? Doit-on accepter que la commune de Treillières ne soit pas intégrée dans le périmètre de PEAN ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le SCOT affiche le souhait de développer l'agriculture de proximité en préservant l'agriculture péri-urbaine (DOO page 3). En tant que document d'urbanisme, il protège 80 000 ha de zones agricoles pérennes mais il ne peut intervenir sur la taille et la nature des exploitations. Les PEAN sont instaurés par le département avec l'accord de la ou les communes concernées et sur avis de la chambre d'agriculture ; en l'occurrence la commune de Treillières n'a pas souhaité intégrer le PEAN.

Quelles mesures sont proposées pour favoriser la gestion des espaces naturels par des agriculteurs en appoint de leur activité de production ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cette demande ne relève pas des compétences d'un SCOT. Le SCOT n'agit pas sur la gestion des espaces.

Quels plans de gestion intégrant l'ensemble des objectifs environnementaux, la protection de la biodiversité et le développement de certains usages compatibles dans les espaces naturels ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cette demande ne relève pas des compétences d'un SCOT. Le SCOT n'agit pas sur la gestion des espaces.

- Ressource en eau :

Quelles mesures concrètes sont proposées sur le périmètre de captage de Nort-sur-Erdre pour cesser de rendre les eaux impropres à la consommation en raison de leur teneur en nitrates (et pesticides), ne plus épuiser les ressources fossiles profondes qui sont progressivement polluées par les nappes supérieures et développer un modèle d'agriculture compatible avec ces exigences ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cette demande ne relève pas des compétences d'un SCOT. Le SCOT n'agit pas sur les pratiques agricoles. Cependant, le SCOT intègre les orientations du SDAGE Loire Bretagne sur la protection des périmètres de captage qui devront être reportés dans les PLU/PLUi.

Quelle cohérence entre les objectifs affichés dans le DOO et le désengagement du département dans le financement de l'EDENN ? Question de la solidarité des territoires sur la thématique de l'eau.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cette demande ne relève pas des compétences d'un SCOT.

- *Préservation des zones humides : les commentaires du DOO p.38 ressemblent à un canular tellement ils sont en contradiction avec ce projet d'aéroport « préserver de toute destruction les zones humides... » >> saturation de Nantes Atlantique pas démontrée ; solution alternative pas étudiée (évolution de Nantes Atlantique)*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Concernant la destruction des zones humides, le SCOT pose le principe ERC (éviter-réduire-compenser) dans la préservation de ces zones. Les projets y sont soumis.

- *projet d'implantation d'un nouvel aéroport pas mentionné dans les cases de rupture des continuités des corridors biologiques dans le rapport de présentation vol.2 p.25*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Concernant la trame verte et bleue dans le rapport de présentation volume 2, il s'agit du volet diagnostic et donc de l'état actuel au jour d'aujourd'hui de la trame verte et bleue. De ce fait les éléments fragmentants présentés sont ceux existants aujourd'hui. Le projet d'aéroport du grand ouest n'apparaît donc pas dans cette partie, mais dans le DOO qui édicte des orientations pour les projets futurs.

- interrogation sur les mesures de compensation du projet AGO :

Planter des haies dans un secteur différent ne reconstitue pas la trame bocagère perdue ;

Mettre en œuvre le PEAN n'est pas une mesure compensatoire. De plus la commune de Treillières directement impactée par le projet n'est pas intégrée dans le périmètre du PEAN. Pourquoi le SCOT ne fait-il pas mention de ce fait hormis dans la partie cartographique ?

Transférer les espèces impactées dans quels milieux favorables à leur survie et leur développement ? sur quels sites ?

Quels sont les sites précis prévus pour ces mesures compensatrices ? Combien de contrats sont effectivement signés avec des agriculteurs ? Que se passera-t-il à l'issue de ces contrats (10 ans) ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

La majorité des interrogations liées aux mesures compensatoires relèvent de la maîtrise d'ouvrage du projet d'aéroport. La définition des mesures compensatoires à l'échelle du projet et dans le cadre de l'évaluation effectuée n'est pas du ressort du SCOT. Le SCOT s'attache à permettre la réalisation de celles-ci (cf. réponse à la question n°56).

Les secteurs concernés par les mesures compensatoires sont sur la carte du rapport de présentation volume 3 (évaluation environnementale) page 53. Celle-ci n'étant pas assez lisible, elle sera agrandie.

- transition énergétique :

Comment réduit-on les émissions de GES avec des dispositifs à combustion et sans plan de gestion de la ressource en bois ?

Quels plans de gestion de la ressource bois énergie à l'échelle des territoires ? quels impacts sur le paysage et la biodiversité liés à la mécanisation de la récolte ?

Quelles contraintes sur l'organisation des zones d'activités pour implanter des éoliennes de puissance adaptée et du photovoltaïque ?

Le projet éolien offshore au large de St Nazaire (80 éoliennes) n'est pas cité. Sa réalisation est-elle certaine à l'échéance du SCOT ?

Quels développements concrets sont envisagés pour la méthanisation ? (l'utilisation des déchets organiques ménagers ou des industries agro-alimentaires est une solution positive par rapport à leur incinération)

Quelles dispositions concrètes et ambitieuses pour faire de la rénovation énergétique des logements (et des locaux d'activités économiques) un levier majeur des économies d'énergie ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Concernant les questions relatives à la transition énergétique, les questions posées sur les modes de gestion ne relèvent pas des compétences d'un SCOT. L'implantation de systèmes d'énergie renouvelable n'est pas interdite par le SCOT.

Le projet éolien offshore est présent dans le SCOT Nantes Saint-Nazaire à plusieurs reprises sous la dénomination « énergies marines renouvelables - EMR » : PADD page 5 ; page 13-14-15-17-18 ; carte page 27 ; DOO page 29.

La dernière question relève des actions des collectivités territoriales : un programme est déjà mis en place dans l'agglomération nantaise sur les grandes copropriétés et un programme sur le centre-ville de St Nazaire.

Transports : quelles solutions concrètes et précises pour répondre aux besoins de déplacements des habitants des EPCI voisines de l'agglomération nantaise ?

Quelles dispositions le SCOT peut-il prévoir pour améliorer la connaissance fine des besoins de déplacements au sein du territoire ?

Quelles réponses concrètes peuvent être élaborées pour diminuer réellement la part de la voiture dans les déplacements ? nota : répondre à cette question par la seule concentration urbaine n'est pas acceptable compte tenu des réalités actuelles.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Concernant les déplacements qui dépassent largement le périmètre administratif du SCOT, les accès à l'agglomération nantaise constituent un enjeu fort identifié par le SCOT.

La proposition de solutions concrètes se situe dans le dialogue entre les territoires, et leurs AOT (autorités organisatrices de transport). L'agence d'urbanisme de Nantes (AURAN) dispose d'un observatoire des mobilités traitant des différentes échelles de la Loire Atlantique.

La réduction de la voiture individuelle dans les déplacements est un défi majeur identifié par le SCOT. L'objectif est d'augmenter la part modale des modes actifs (piétons et vélo) et des transports en commun, ainsi que de la voiture à plusieurs passagers. La réalisation de celui-ci passe par des investissements des collectivités pour promouvoir les modes actifs et les transports en commun, mais aussi et surtout par un changement des comportements, notamment sur les petits trajets effectués en voiture individuelle (qui pourraient être remplacés par la marche à pied ou le vélo). Les réponses concrètes à ces objectifs seront traduites dans le cadre des PDU (plans de déplacements urbains).

Avis de la commission :

Les réponses du maître d'ouvrage reçoivent l'approbation de la commission d'enquête qui n'a pas de remarque complémentaire à formuler

77. L-1 Blain

Mairie de Ste Luçe sur Loire sollicite l'inscription dans le SCOT et en particulier dans le DOO, d'une station/arrêt T.E.R dans la commune de Ste Luce sur Loire.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cf. question 25

Avis de la commission :

La demande de la municipalité de Ste Luçe peut recevoir une suite favorable, cette inscription figurait déjà dans le SCOT de 2007.

2.3.7 - Sur les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux questions et remarques des services de l'État, AE et autres PPA et PPC

2.3.7.1 - L'avis de l'Autorité environnementale

L'autorité environnementale, tout en lui reconnaissant " une ambition certaine sur le plan environnemental ", 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 (en particulier pour la consommation d'espace en tenant compte des projets et infrastructures publiques, pour les émissions de gaz à effet de serre et pour la protection des espaces naturels et des zones humides)".

L'Autorité environnementale recommande " d'intégrer tous les projets portés par le grand port maritime ou ceux associés au projet d'aéroport du Grand Ouest, pour l'appréciation de leur impact environnemental et de leur justification" et de " reprendre dans le SCOT, les dispositions nécessaires à la réalisation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires ".

Elle estime que le document d'orientation et d'objectifs reste d'un niveau d'encadrement relativement peu contraignant pour certaines dispositions et devrait mieux distinguer les mesures prescriptives et les mesures incitatives, au regard notamment de la consommation d'espace et de l'organisation des transports. Par ailleurs, l'Autorité environnementale recommande que l'ensemble du SCOT reprenne de façon cohérente les objectifs chiffrés de consommation d'espace (réduction de 50 %) affichés par le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et renforce son action en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

A cet effet, 33 recommandations ont été émises par l'A.E et intégrées au P.V de synthèse de la commission d'enquête pour éléments de réponse.

1. 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT :

RP vol.1 diagnostics et enjeux	Intégration d'un l'histogramme ville centre/agglos/pôles/reste sur les dynamiques démographique et d'emplois et une iconographie sur la répartition des déplacements domicile-travail entre centres, périphéries, reste du territoire.
--------------------------------------	--

Avis de la commission d'enquête :

La commission prend acte des outils qui seront mis en place par la maîtrise d'ouvrage.

2. 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Un complément à la justification des choix, en lien avec les PLH, pourra être intégré dans le volume 1 du rapport de présentation.

Avis de la commission d'enquête :

La commission souhaite que soit intégré ce complément au rapport de présentation.

3. 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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT :

RP vol.2 EIE p.75 <i>La production d'énergie et le transport, secteurs responsables de plus de trois quarts des émissions de GES</i>	Trois secteurs sur le pôle métropolitain présente des taux élevés d'émissions de GES. Il s'agit des pôles urbains de Nantes et Saint- Nazaire dus à la densité des transports routiers et à la présence de centres pétroliers et gaziers et de Cordemais, du fait de l'implantation de la centrale thermique de charbon. La majorité des émissions de GES sont directement liées au secteur énergétique (62 %), mais la part issue des transports (personnes et marchandises) constitue le deuxième poste d'émissions avec 18%. A eux deux ils représentent ainsi plus de trois quart des émissions de GES. Alors que l'on peut observer une diminution à l'échelle régionale de 5% des émissions globales de GES entre 2008 et 2012, celles du territoire du Scot ont
--	--

	<p>cru de 5% sur la même période, sous l'influence notamment de la croissance du secteur de la production d'énergie. Ainsi, hors secteurs de production et de distribution d'énergie qui représentent près des deux tiers de la part totale d'émission de GES, les émissions du territoire apparaissent toutefois inférieures à la moyenne nationale avec 5,7 teqCO₂/hab/an, contre 6,3 teqCO₂/hab/an</p> <p>A l'échelle départementale, les émissions dues au transport routier ont augmenté de plus de 30 % depuis 1990, impulsées par une dynamique de forte progression des distances parcourues, en lien avec la périurbanisation. Entre 2008 et 2012, celles-ci ont toutefois diminuées de 3,25%, faisant écho aux tendances nationales récentes de baisse des consommations unitaires des véhicules et de stabilisation des distances parcourues. On observe cependant en parallèle une progression du trafic de 10% sur les axes routiers structurants du Scot-entre 2006 et 2011 mais également un taux d'équipement en voiture individuelle croissant qui laissent entendre une augmentation de l'utilisation de la voiture individuelle au sein du territoire et donc une augmentation du nombre de sources d'émissions. La diminution départementale des émissions liées au transport reste donc fragile dans un contexte d'augmentation démographique et d'utilisation de la voiture individuelle accru en périphérie des centres urbains. Les émissions dues au transport de marchandises sont également dominées par le transport routier, beaucoup plus émetteur que le mode maritime par tonne-kilomètre. L'importation de grandes quantités de produits pétroliers par voie maritime pèse également sur le bilan : 28% des émissions du fret sont imputables aux produits pétroliers.</p>
--	--

Avis de la commission d'enquête :

Les précisions et compléments apportés par le maître d'ouvrage à la demande de l'Ae n'appelle pas de remarques particulières de la commission d'enquête.

4. 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT : cf. question n°47 des avis PPA

Avis de la commission d'enquête :

Certains éléments de réponses figurent dans le DOO page 45. Des précisions et des renseignements complémentaires sont apportées par la maîtrise d'ouvrage dans sa réponse faisant suite à l'avis du parc naturel de Brière (n° 47 des réponses PPA).

5. 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le lien avec le SRCAE est précisé dans le rapport de présentation volume 1 pages 107-108 ; il pourra être complété. En revanche, les PCET doivent être compatibles avec le SCOT et non l'inverse.

Avis de la commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage prend en compte la recommandation de l' Ae , et s'engage à apporter des précisions complémentaires si besoin est.

6. 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Il est proposé d'ajouter un encart dans le DOO pour détailler les sujets devant faire l'objet de coopérations avec les territoires voisins et préciser le rôle du Pôle métropolitain (programme d'actions) et des agences d'urbanisme (évaluation) pour assurer la mise en œuvre et le suivi du SCOT.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête estime d'une coopération est nécessaire aux territoires limitrophes du Scot.

7. L'Ae recommande de mieux justifier voir de repreciser l'identification des réservoirs de biodiversité majeurs qui relèvent d'objectifs de protection renforcée :

- à l'égard des zones humides identifiées par le s 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT :

RP vol. 2 EIE p.114	<p>« Les SAGE imposent l'identification de zones humides à l'échelle parcellaire pour les PLU du territoire du SCoT Nantes Saint Nazaire. Ces zones humides ont servi à la définition des corridors écologiques humides sur l'ensemble du territoire. De plus les zones humides identifiées le sont pour des enjeux hydrauliques autant qu'écologiques, mais cette dualité n'est pas précisée dans les données.</p> <p>Enfin, l'ensemble des zones humides identifiées sont globalement intégrées dans les différentes composantes écologiques du SCoT. Sauf deux :</p> <ul style="list-style-type: none">• Un ensemble de zones humides situées entre l'aéroport de Saint-Nazaire et l'installation pétrochimique de Donges. Ces secteurs ne présentent pas un intérêt écologique majeur à l'échelle du SCoT• Un ensemble situé sur les communes de PRINQUIAU et de LA CHAPPELLE-LAUNAY. Ce grand ensemble humide est traduit à l'échelle du SCoT par deux grands corridors humides. »
---------------------	--

	<p>« Concernant l'intégration des ZPS en tant que réservoirs de biodiversité majeurs, la trame verte et bleue du SCOT a repris les périmètres identifiés dans le cadre du SRCE. Seul le site NATURA 2000 directive oiseaux de la Forêt de Gâvre n'est pas intégré en tant que réservoir majeur. Néanmoins ce secteur boisé, unique sur le territoire du fait de sa composition d'essences, et de sa superficie remarquable est classé en réservoir de biodiversité complémentaire. »</p> <p>« Concernant les espaces DTA Estuaire de la Loire, l'ensemble des périmètres des espaces d'intérêt exceptionnel et à fort intérêt patrimonial sont intégrés en réservoirs majeurs ou complémentaires. Ces périmètres recoupent d'autres périmètres réglementaires. Seuls deux secteurs ne recouvrent pas exactement les périmètres des espaces à fort intérêt patrimonial :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La vallée de l'Erdre, qui est classée en tant que réservoir de biodiversité complémentaire et en tant que trame aquatique mais qui présente une superficie moins importante que le site à fort intérêt patrimonial de la DTA. Le périmètre complet devra être pris en compte dans le travail du PLUm de Nantes Métropole. • Le canal de Nantes à Brest, est représenté dans la trame verte et bleue à la fois sous la forme de réservoirs de biodiversité, de corridors écologiques et de trame aquatique. L'objectif du SCoT est de préciser le fonctionnement écologique de ce secteur pour en proposer une lecture plus fine. »
<p>RP vol.1 p.74 orientations du DOO >> après § TVB(...fonctionnalité écologique)</p>	<p>Idem que ci dessus</p>

Avis de la commission d'enquête :

L'état initial de l'environnement a été réalisé par le maître d'ouvrage et inscrit dans le dossier d'enquête. La commission d'enquête prend acte des compléments d'informations qui viendront compléter les documents du Scot afin de mieux identifier les réservoirs de biodiversité.

8, 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'objectif du Scot est bien de proposer un schéma fonctionnel, sans hiérarchisation afin de ne pas laisser de côté les corridors moins importants.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête n'a pas d'éléments suffisant pour déterminer une possible hiérarchisation concernant les corridors écologiques.

9, 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 recouper en partie et, dans ce cas, de préciser dans quelle mesure.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT :

Une cartographie sera produite sur les grands projets.

RP vol.1 p.104	Compléter la liste des grands projets. Préciser la justification sur les 4 secteurs d'analyse La liste des projets majeurs du Schéma Routier Départemental, de l'Etat (AGO et projets connexes), du GPM, voire même les projets de développement économique localisés sur les cartes du DOO du SCoT et donc pris en compte ou soutenus par ce dernier, figure dans l'évaluation environnementale pour chacun des 4 grands secteurs. Grâce à la reprise des études d'impacts ou évaluations environnementales de ces projets, l'analyse des effets cumulés est réalisée dans ce volet de l'évaluation environnementale du SCoT, particulièrement les incidences sur la TVB.
----------------	--

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des décisions de la maîtrise d'ouvrage de compléter ses documents notamment par la cartographie. Cela étant elle estime que les renseignements complémentaires concernant plus particulièrement l'analyse des impacts cumulés des différents projets n'apparaissent pas clairement.

10 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT :

RP vol.1 p.92	Actualisation avec les chiffres 2015 et estimation d'une projection 2030 et les effets escomptés du Scot en tendance. (méthode Ademe - évaluation PDE)
---------------	--

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des décisions qui vont être apportées

11, L'Ae recommande 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'évaluation environnementale sera complétée pour prendre en compte cette recommandation.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des décisions qui vont être apportées .

12 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'évaluation environnementale sera complétée pour prendre en compte cette recommandation.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des décisions qui vont être apportées .

13 L'Ae recommande 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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La recherche de solutions de substitution relève de la maîtrise d'ouvrage du projet.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête remarque cependant que l'extension de la zone de Cheviré empiète sur une superficie d'un hectare sur un site Natura 2000 : le GPM devra s'efforcer de trouver les mesures d'évitement ou de compensation, qui ne relèvent pas de la compétence du Scot.

14, 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La cohérence sera améliorée entre les deux documents. Cf. question n°42, 43 et 56 des contributions de l'enquête publique.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête renvoie aux réponses aux questions précédentes : 42,43, et 56.

15 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La discordance de chiffre porte sur 20 hectares correspondant au réaménagement de voiries locales. Cf. question n°44 des contributions de l'enquête publique

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête renvoie aux réponses à la question 44.

16, 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 ;
- 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette remarque est en cours d'analyse par le Pôle métropolitain. Des précisions seront apportées à l'évaluation environnementale du SCOT dans le respect des principes juridiques en vigueur. Cf. question n°42 des contributions de l'enquête publique.

Avis de la commission d'enquête :

La commission prend acte de l'analyse actuellement en cours des précisions demandées par l'Ae.

17- 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Il sera proposé de compléter notamment sur le volet mobilités, principale source d'émission de GES, et de développer le volet qualitatif : schéma pédagogique sur la base des émissions moyennes évitées en fonction des solutions mentionnées dans le DOO.

Avis de la commission d'enquête :

La commission prend acte de l'analyse actuellement en cours des précisions demandées par l'Ae.

18, 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Il sera proposé de modifier le DOO pour intégrer cet élément.

Avis de la commission d'enquête :

La commission prend acte de l'analyse actuellement en cours des précisions demandées par l'Ae.

19, 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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette remarque est en cours d'analyse par le Pôle métropolitain. Elle sera intégrée dans l'évaluation environnementale.

Avis de la commission d'enquête :

La commission prend acte de l'analyse actuellement en cours des précisions demandées par l'Ae.

20 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette remarque n'appelle pas de complément dans le SCOT. Une évaluation environnementale des projets spatialisés a été proposée par grand secteur, permettant de vérifier la cohérence du DOO (incluant des mesures) avec les objectifs de protection de la trame verte et bleue et des milieux humides. En outre, la TVB permet de protéger strictement le réseau écologique local, et d'éviter que les futures réserves foncières ne prennent place dans les secteurs les plus fonctionnels. Les PLU/PLUi préciseront à leur échelle la délimitation des continuités écologiques. Et, il préciseront également la localisation des réserves foncières en compatibilité avec les principes de protection de la TVB et des zones humides fixés par le ScoT.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête précise que cette évaluation a bien été faite au niveau du ScoT pour préserver la TVB et que les PLU/PLUi devront préciser l'implantation de ces zones.

21 - 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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette remarque est en cours d'analyse par le Pôle métropolitain.

Avis de la commission d'enquête :

La commission prend acte que ce point particulier est en cours

22-L'Ae recommande de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000, notamment par une appréciation des effets indirects.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette remarque est en cours d'analyse par le Pôle métropolitain.

Avis de la commission d'enquête :

La commission prend acte que ce point particulier est en cours.

23-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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette remarque est en cours d'analyse par le Pôle métropolitain pour évaluer si des compléments sont possibles (cf. rapport de présentation volume 3 évaluation environnementale p 104 à 108).

Avis de la commission d'enquête :

La commission prend acte que cette analyse est en cours est. Elle pourrait permettre à un moment donné d'ajuster des objectifs n'ayant pas donnés satisfactions.

24 - L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le résumé non technique sera actualisé en conséquence.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réactualisation.

25- 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le préambule du DOO du SCOT pourra être complété pour préciser le guide de lecture des orientations et notamment le fait qu'elles sont cumulatives et s'imposent toutes aux documents d'urbanisme inférieurs.

Avis de la commission d'enquête :

Le SCOT est un document d'urbanisme supérieur s'impose aux documents de rang inférieurs (PLU, PLUi, ...)

26- 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'évaluation du Scot pourra être complétée par une analyse à son échelle. Cf question n°42 des contributions de l'enquête publique

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête confirme qu'une réserve foncière pour un projet « structurant » existe au lieu dit la Jacopierre sur la commune de Saint Mars du Désert et à ce titre il est classé d'intérêt métropolitain.

Sa localisation et sa surface devront se conformer aux orientations relatives à la protection de la trame vert et bleue et des zones humides.

27 - L'Ae recommande que le SCOT définisse plus précisément les caractéristiques des parcs d'activité de proximité.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La définition est déjà présente, de manière indirecte, dans le DOO p.21 : un seuil a été fixé (1ère colonne) et leur destination : les parcs structurants >500 emplois, 15 ha. Donc a contrario, les parcs de proximité <15 ha et 500 emplois.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête confirme la réponse du maître d'ouvrage.

28 - 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le Scot révisé ne prévoit pas de nouvelles ZACOM. Il permet des extensions limitées des ZACOM des pôles structurants pour limiter les obligations de déplacements vers les agglomérations. L'évaluation du scot fera l'objet de compléments mais l'analyse détaillée relève plutôt d'une approche PLU/PLUi

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête confirme la réponse du maître d'ouvrage.

29 - 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

- Le premier point est présent dans le DDO p 65 : « Relier urbanisme et transports : Le développement urbain sera priorisé autour des gares, des points de connexions, des lignes de transports collectifs structurants dans les agglomérations (corridors), en lien avec les centralités et dans le respect de l'armature urbaine (cf. chapitre 4.3) »
- Un ajout sera effectué dans le DDO à destination des PDU sur les circuits de logistique urbaine.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête confirme que le premier point est pris en compte dans le DDO.

S'agissant des circuits de logistiques urbains, la commission d'enquête note qu'un complément d'informations sera apporté dans le DDO par le maître d'ouvrage

30. 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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Des compléments ponctuels pourront être apportés dans la limite des moyens d'actions d'un SCOT. Cf question n°18 des contributions de l'enquête publique et n°5 de l'avis de l'AE

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête renvoie à la réponse faite par le maître d'ouvrage à la question n°18.

31 - 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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le niveau de protection élevé des continuités écologiques majeures est déjà présent p.30 du DOO notamment la nécessaire intégration des enjeux écologiques pour autoriser de manière exceptionnelle les installations agricoles, touristiques ou de loisirs.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête précise que les éléments de réponses existe dans le DOO en page 30

32. 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 %.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le Scot sera exécutoire en 2017, les PLU disposent d'un délai réglementaire de 3 ans pour effectuer leur mise en compatibilité, soit en 2020. Il semble donc difficile de mettre un objectif à 2020 alors que les PLUi seront tous justes exécutoires.

Avis de la commission d'enquête :

La commission ne possède pas d'éléments supplémentaires que ceux indiqués par le maître d'ouvrage.

33. 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.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT : cf. question n°48 des avis PPA

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête renvoie aux éléments de réponses fournis par le maître d'ouvrage à la question 48

En conclusion , l'Autorité environnementale a soulevé diverses remarques pour lesquelles le maître d'ouvrage s'engage à apporter les compléments et modifications nécessaires.

Néanmoins, la commission d'enquête estime que la recommandation n°16 relative aux incidences potentielles cumulées de l'ensemble des projets connexes au projet aéroportuaire mérite une attention particulière. En effet cette remarque est également émise par le public et les associations environnementales à de nombreuses reprises. De l'avis de la commission d'enquête il semble indispensable que les incidences environnementales de ces projets soient regroupées d'un manière lisible et explicitées clairement pour une saine compréhension du public.

2.3.7.2 - Remarques et questions des PPA et PPC :

Avis de la Région des Pays de Loire

34. La Région insiste sur la nécessité d'anticiper les évolutions des communications (numérique -fibre optique-etc) dont le développement des infrastructures est indispensable aux échanges.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT :

<p>DOO p.22 <i>Améliorer l'accessibilité numérique pour favoriser la numérisation des entreprises</i></p>	<p>« Tous les travaux, constructions, installations, aménagement, infrastructures et réseaux réalisés doivent favoriser le déploiement, par voie terrestre ou aérienne, des réseaux de communications électroniques très haut débit (notamment de type fibre optique) selon les modalités prévues par les opérateurs et/ou les collectivités publiques. Il s'agit d'assurer la connectivité numérique des parcs-d'activités sites économiques au très haut débit et particulièrement les centralités, les parcs d'activités majeurs et structurants d'intérêt métropolitain. »</p>
<p>PADD p.17 <i>Communications électroniques : améliorer la connexion numérique du territoire</i></p>	<p>« En lien avec le SDTAN et le SCORAN, la coordination des déploiements numériques entre opérateurs et privés est souhaitée, afin que tous les territoires connaissent un développement cohérent. »</p>
<p>RP vol.1 p.60 <i>la couverture numérique du département de Loire-Atlantique</i></p>	<p>« Toutefois, de nombreuses zones du territoire de la Loire-Atlantique restent éloignées aujourd'hui des réseaux très haut débit faisant peser un risque de fracture numérique entre les zones urbaines denses couvertes par des réseaux numériques performants publics ou privés et les zones péri-urbaines ou rurales non couvertes par des réseaux très haut débit voire pour certains concernés par un risque d'absence persistante de desserte par les réseaux en haut débit de base. La coordination des déploiements des réseaux publics et privés représente un enjeu pour un développement équilibré du territoire, en lien avec le SDTAN et le SCORAN. »</p>
<p>RP vol.1 p.70 <i>... en matière de transports d'équipements et de services</i></p>	<p>« Au regard de ces éléments de constat, les principaux besoins identifiés, à l'horizon 2030, sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assurer l'accessibilité du territoire à tous les profils de populations, la cohésion sociale et la mixité : jeunes, familles, personnes âgées... • Permettre la cohérence de l'accession au logement, aux services et à l'emploi. • Développer l'accessibilité interne aux grandes infrastructures de transports. • Intégrer le développement de grandes infrastructures du territoire : port, aéroports, lignes ferroviaires • Favoriser le développement des transports en commun et des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. • Anticiper l'évolution des modes de vie, du numérique et des besoins. • Développer l'accessibilité numérique • Accompagner des changements de comportements. »

35. Dans le secteur des transports, il faut poursuivre la structuration d'une desserte ferroviaire notamment l'axe Nantes / Saint-Nazaire mais aussi la desserte des pôles structurants.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT :

<p>DOO p.62 <i>Soutenir le développement de l'offre ferroviaire</i></p>	<p>La structuration d'une desserte ferroviaire cadencée sur toutes les branches ferroviaires constitue un objectif majeur à l'horizon 2030, et plus particulièrement dans la continuité du cadencement prévu en 2017 sur 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. Outre l'amélioration de la lisibilité de la desserte 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 commun.</p>
<p>DOO p.62 <i>Faciliter l'utilisation des TC pour tous les usagers</i></p>	<p>Les offres existantes de transports collectifs et plus largement l'ensemble des offres alternatives à la voiture individuelle sur le territoire du Pôle métropolitain doivent être valorisées (information sur les dessertes, leurs niveaux de services associés, les lieux de rabattements et connexions ; sensibilisation ; communication).</p>
<p>DOO p.64 <i>Réseaux interurbains performants des pôles structurants</i></p>	<p>En complémentarité, des lignes transversales interurbaines sont appelées à être confortées. Il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de la liaison Redon / Ancenis, desservant Blain et Nort-sur-Erdre ; - de la liaison Châteaubriant/Saint-Nazaire, desservant Blain et Savenay. <p>Les liaisons avec les pôles structurants et pôles multimodaux des territoires voisins, non desservis par le réseau ferroviaire, pourront également être améliorées (cadencement fréquence, temps de parcours...), en particulier vers le Pays de Retz et le Vignoble nantais.</p>
<p>DOO p.64 <i>Poursuivre le déploiement de PEM</i></p>	<p>- prévoir des aménagements spécifiques et des services à destination des usagers (accessibilité PMR, mise à disposition de places de stationnement réservées aux usagers des transports collectifs lorsque cela est possible, de covoiturage, de places de stationnement vélos sécurisées, places taxis, ...)</p> <p>- Du projet de gare de Donges, permettant la desserte des zones d'emplois proches,</p> <p>- Du pôle d'échange multimodal de Savenay, pour développer l'accessibilité à la gare notamment au sud, en lien avec le projet urbain du pôle structurant.</p>

36 .Ces liaisons seront confortées par la réalisation de trois PEM jumelés avec les gares les plus fréquentées du SCOT, Nantes Saint-Nazaire et Savenay.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cf question n° 35 avis PPA.

37 . Une nouvelle offre ferroviaire doit être proposée en s'appuyant sur l'amélioration de l'accessibilité de l'ensemble du territoire du Grand-Ouest.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

cf question n° 35 avis PPA

38. Enfin la région décide d'engager une réflexion spécifique sur un nouveau franchissement de la Loire, extérieur au périphérique, en aval de Cheviré. Cet ouvrage est indispensable pour faire face aux échanges Nord-Sud du territoire.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cf. question n°5 des contributions de l'enquête publique

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage prend en compte les remarques de la région sur les évolutions numériques, les transports en communs et ferroviaires.

Avis de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer

39 . En ce qui concerne les grands projets : l'Aéroport NDDL et sa desserte-le Grand port maritime Nantes Saint-Nazaire-le contournement de Donges, la DDTM aurait souhaité mieux voir affichés les espaces dédiés à ces ouvrages pour en apprécier leur portée.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT : Une cartographie des grands projets sera ajoutée au rapport de présentation.

Avis de la commission d'enquête :

La cartographie est une réponse partielle à la remarque de la DDTM, reprise d' autre part l'Ae et le public. Un affichage plus détaillé de ces grands projets est souhaitable pour une meilleure compréhension.

Avis de la C.D.P.E.N.A.F

40 C'est un avis globalement défavorable qu'émet cette commission.

La C.D.P.E.N.A.F a formulé plusieurs demandes :

- demande de précision des éléments relatifs à la protection des espaces agricoles et naturels
- demande de précision sur le volet forestier
- demande de prendre en compte l'aire parcellaire délimitée du Vignoble
- demande de précision sur l'enveloppe urbaine et d'ajout d'une méthodologie et cartographie dans le document.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT

Ajout dans le DOO	Annexer la méthodologie de définition de l'enveloppe urbaine
DOO p.30 Préserver	« Les constructions et installations agricoles, touristiques ou de loisirs (agrotourisme et écotourisme) sont

<p>les réservoirs de biodiversité majeurs</p>	<p>possibles exceptionnellement sous condition d'intégration des enjeux écologiques, notamment de perméabilité et en respectant les dispositions propres aux périmètres réglementaires qui les concernent. Il s'agira de justifier de l'intégration des composantes du réservoir de biodiversité dans les projets d'aménagement en s'appuyant sur les différentes trames représentées dans les documents cartographiques du DOO « Trame verte et bleue » (bocagère, boisée, aquatique). »</p>
<p>DOO p.33 Maintenir les grands équilibres du territoire et assurer la pérennité des espaces agricoles</p>	<p>« Au sein de ces 80 % d'espaces agricoles, naturels et forestiers, à l'échelle du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, un minimum de 80 000 hectares d'espaces agricoles est à pérenniser parmi les secteurs présentant un potentiel agronomique, biologique ou économique du territoire. Ces espaces agricoles pérennes doivent porter sur des entités foncières cohérentes, en permettant un usage agricole fonctionnel, adapté aux besoins des activités agricoles (circulation...) et peuvent permettre de préserver des secteurs concernés par les labellisations IGP/AOP/AOC. Les espaces agricoles considérés comme pérennes au titre du SCOT sont destinés à conserver une vocation agricole sur une période d'au moins 20 ans dans l'objectif de garantir aux exploitants agricoles une lisibilité suffisante du devenir de leur outil de travail et assurer la pérennité des conditions économiques de leur exploitation. »</p>
<p>DOO p.35 Valoriser les espaces agricoles comme supports de projet</p>	<p>« Dans la continuité des outils existants déployés sur le territoire, le déploiement des Périmètres de Protection des Espaces Agricoles et Naturels (PEAN) et des Zones Agricoles Protégées (ZAP) est encouragé, dans l'objectif de garantir une préservation et une valorisation des pratiques agricoles à long terme. Les possibilités de mise en place de ces outils complémentaires de préservation et de valorisation d'espaces agricoles doivent en particulier être préservées sur les secteurs ci-après : — les secteurs à usage agricole et viticoles situés au Sud-Ouest de l'agglomération nantaise ; — les secteurs à usage agricole situés aux franges Sud du marais de la Grand Brière ; — les secteurs à usage agricole au sein du territoire de proximité du projet d'aéroport du Grand Ouest »</p>
<p>Ajout dans le DOO</p>	<p>Annexe : méthodologie de définition de l'enveloppe urbaine</p>
<p>RP vol.2 EIE p.47 remplacement du § « une économie sylvicole non anecdotique. » par un chapitre B du même nom</p>	<p>B. Une économie sylvicole non anecdotique <u>Un territoire faiblement boisé, dominé par des forêts privées morcelées</u> Du fait d'un paysage principalement bocager en continuité des bocages bretons et vendéens et au contact de l'estuaire de la Loire marécageux, le pôle métropolitain offre relativement peu d'espaces forestiers. Ceux-ci représentent 11 773 ha au total soit un taux de boisement moyen d'environ 14,5%, bien plus faible que le taux national moyen de 30 %. Le territoire s'étend sur plusieurs régions naturelles, avec différents type de boisements associés dont notamment les dunes littorales (paysage côtier constitué d'une bande de pins maritimes et chênes verts sinueux), le val de Loire (forêt linéaire, alluviale ou de bas de pente liés aux sols humides), le bocage vendéen, les Mauges ou encore les plateaux boisés nantais (forte présence de l'arbre, avec des massifs forestiers morcelés à base de chêne rouvre et pin maritime). La forêt domaniale du Gâvre, en limite du bassin de Blain, est la forêt la plus importante en superficie avec 4 490 hectares, et composée d'une grande diversité de peuplements</p>

de conifères et de feuillus, d'essences et âges variés. Les autres boisements d'importance (forêt de Bretesche, Parc Naturel Régional de Brière ...), principalement de gestion privée, se situent le long des vallées ou sur les accidents géologiques dont le Sillon de Bretagne.

Sur le reste de son emprise, le territoire recèle plutôt de petits boisements dispersés, en très grande majorité privés. En dehors de la forêt domaniale du Gâvre, les 7 510 hectares de forêt restant ne sont qu'à 7% publiques, les 93% restant étant ainsi détenus et gérés par des privés, avec 11 386 propriétaires différents au total. Ce fort morcellement, avec 50% des surfaces privées disséminées en boisements de moins de 4 ha pour 11 159 propriétaires, pose des difficultés pour la gestion durable de la ressource, tant d'un point de vue économique qu'environnemental.

Sur ces boisements privés, environ 34% font aujourd'hui l'objet d'un document de gestion durable (Plan simple de gestion obligatoire pour les forêts de plus de 25ha ; Plan simple de gestion / Code de bonnes pratiques sylvicoles / Règlement type de gestion volontaires pour les forêts de moins de 25ha). Ces documents permettent de définir des objectifs de gestion et un programme de travaux respectueux des enjeux économiques, environnementaux et sociaux, dans le respect du Schéma Régional de Gestion Sylvicole est sont agréés par le Centre Régional de la Propriété Forestière. L'incitation à la réalisation de documents de gestion durable (notamment des Plans Simples de Gestion Volontaire) constitue ainsi un enjeu au sein du territoire.

Une filière économique dynamique liée à l'exploitation forestière

Bien que peu boisé, les activités portuaires du Pôle Métropolitain ont contribué au développement d'une importante filière économique de transformation du bois (sciage et travail du bois, industrie du papier et du carton, fabrication de meubles, construction en bois) comme la Vendée et l'agglomération choletaise. En 2015, plus de la moitié de la récolte de bois régionale était constituée de bois d'œuvre. Ce sont environ 250 000 tonnes de produits forestiers qui ont transité par le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire en 2007 confirmant le poids économique de la sylviculture et de sa transformation dans le territoire.

En 2013, le territoire du SCOT dénombrait 1679 emplois et 278 entreprises relevant de la filière sylvicole/transformation du bois (*source INSEE : sylviculture, gestion agricole, travail du bois, industrie du papier, fabrication de meubles*), preuve de l'importance du secteur lié à la gestion durable et la valorisation de la ressource forestière. L'industrie du bois est particulièrement dynamique dans la région des Pays de la Loire, qui constitue la première région française pour la transformation du bois, mais aussi pour l'ameublement et la menuiserie, avec une concentration de 15% des emplois français de l'ameublement dans un rayon de 150 kilomètres autour de Nantes.

Des évolutions récentes et perspectives à intégrer dans l'aménagement du territoire

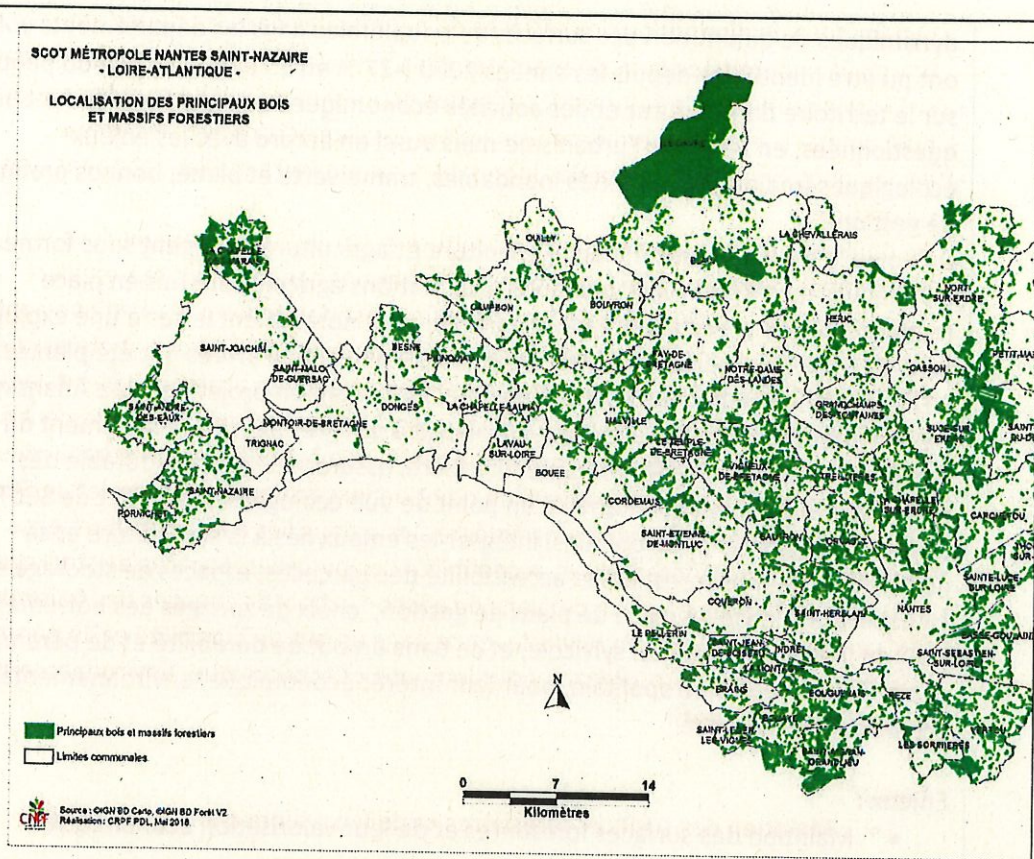
Porteur d'enjeux environnementaux, le bois énergie constitue un secteur en plein essor, avec un doublement de la récolte entre 2012 et 2014 en Pays de la Loire (+73% entre 2012 et 2013 et +25% entre 2013 et 2014). Cette hausse soutenue qui a lieu depuis 2009 avec la montée en puissance des énergies renouvelables est particulièrement forte en région par rapport à la moyenne nationale (+4% entre 2013 et 2014). Le bois énergie en tant que ressource renouvelable et de proximité représente ainsi plus du quart de la récolte régionale. Du fait de la ressource en bois limitée au niveau régional, les conflits d'usage entre le bois matière première et le bois énergie représenteront toutefois un enjeu important dans le futur, face à une demande croissante. Bien que le Pôle Métropolitain ne soit pas un important bassin populicole, des

dynamiques de diminution des surfaces de peupleraies dans les départements voisins ont pu être identifiées depuis les années 2000 (-27 % en 10 ans). La place du peuplier sur le territoire dans le futur et des activités économiques qui lui sont liées sont ainsi questionnées, en lien avec l'urbanisme mais aussi en accord avec les enjeux écologiques (maintien de prairies inondables, trame verte et bleue, bonnes pratiques de gestion).

De nouvelles dynamiques mêlant sylviculture et agriculture émergent sous forme d'initiatives localisées. Ainsi, quelques exploitations agricoles ont mis en place l'agroforesterie sur certaines de leur parcelle, c'est notamment le cas d'une exploitation de Petit Mars sur une parcelle de 12,5ha dans laquelle 426 arbres ont été plantés. En 2013, la plantation d'une cinquantaine d'hectares était en projet en Loire Atlantique. De manière plus globale, l'activité sylvicole est à intégrer dans l'aménagement du territoire, pour conforter l'économie forestière, assurer une gestion durable des ressources, mais aussi qualitative d'un point de vue écologique. Le projet de SCOT et les documents associés pourront ainsi intégrer les enjeux liés à la sylviculture et sa durabilité : chemins forestiers et accessibilité des parcelles, espaces de stockage et tri, incitations à la mise en place de plans de gestion, choix de zonages des boisements (N, EBC) en lien avec la gestion sylvicole, et ce dans un but de durabilité et de pérennité des forêts du Pôle Métropolitain, pour leur intérêt économique, environnemental, écologique et récréatif.

Enjeux :

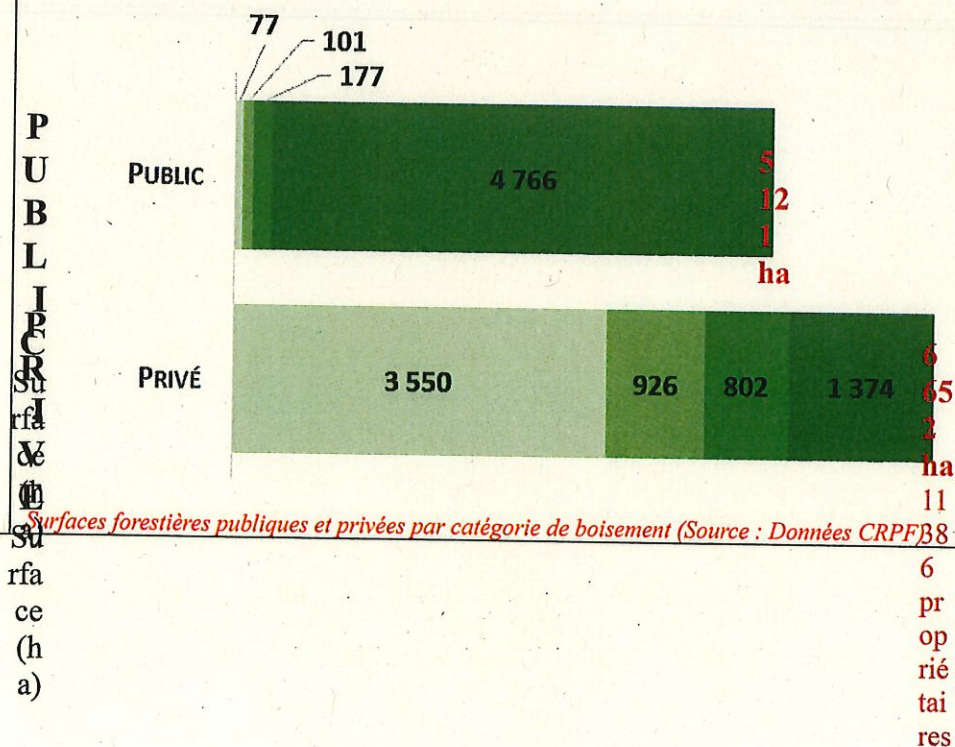
- Maintien des surfaces forestières et de leur valorisation économique
- Permettre une exploitation des forêts : chemins forestiers et accessibilité des parcelles aux engins, espaces de stockage et tri, zonage intégrant une gestion sylvicole appropriée.
- Promouvoir une gestion durable et écologique des forêts privées (Plan de gestion ...)



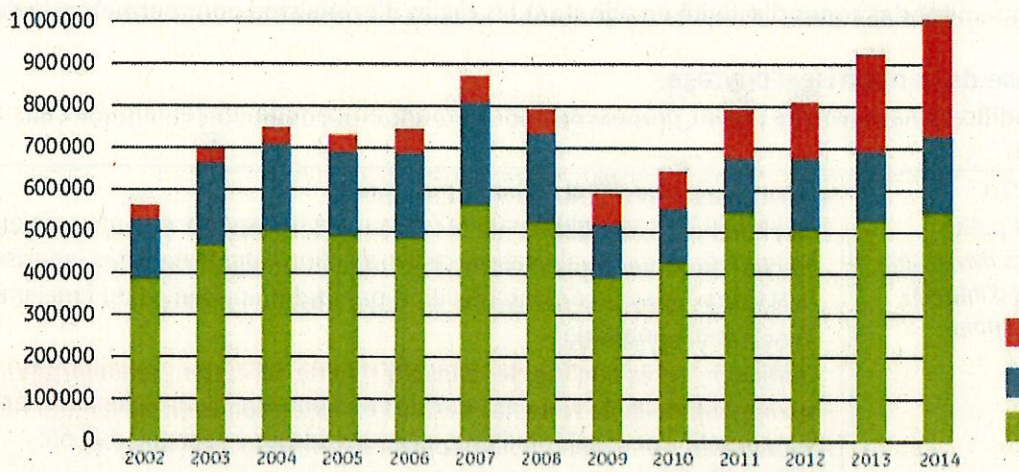
Localisation des principaux bois et massifs forestiers (Source : CRPF)

Surfaces forestières par catégories de boisements

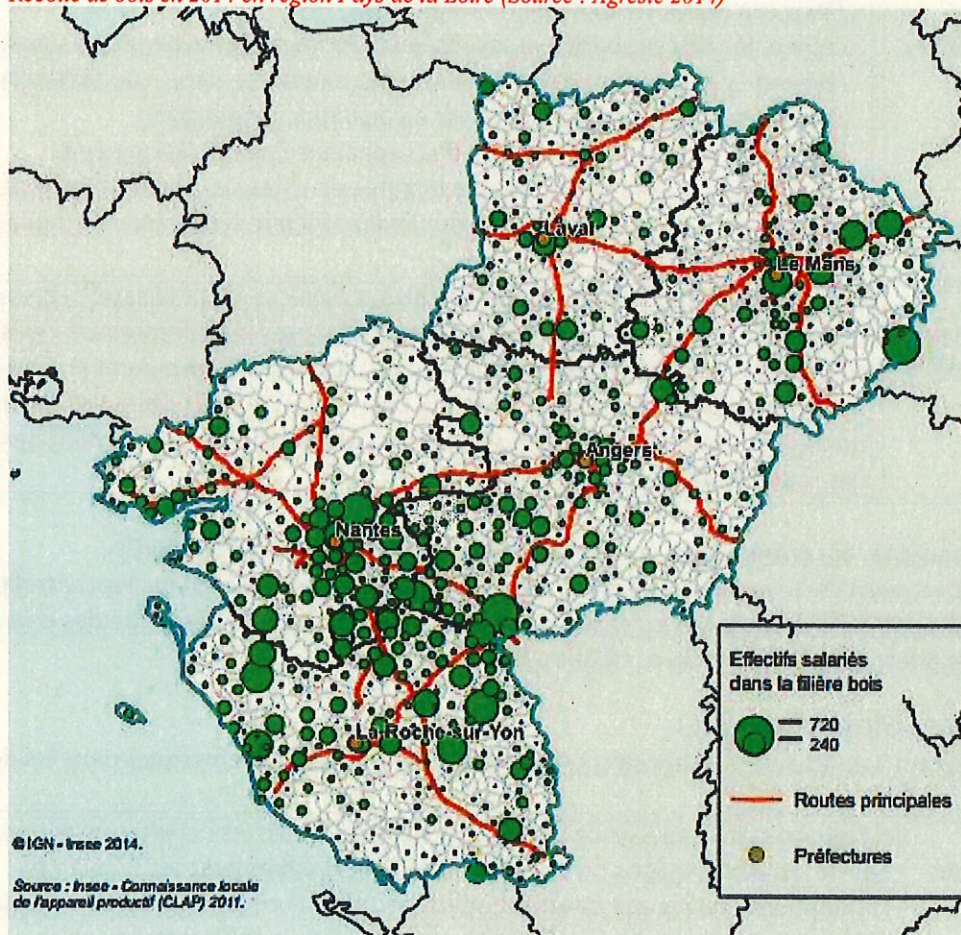
■ 0-4 ha ■ 4-10 ha ■ 10-25 ha ■ ≥ 25 ha



Répartition de la récolte de bois en m³



Récolte de bois en 2014 en région Pays de la Loire (Source : Agreste 2014)



Effectifs salariés de la filière bois par commune dans les Pays de la Loire en 2011

Avis de la commission d'enquête :

Des ajouts conséquents vont être ajoutés par le maître d'ouvrage afin de répondre aux nombreuses interrogations de la CDPENAF.

Avis de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nantes-Saint-Nazaire

41. Demande néanmoins que quelques aménagements spécifiques soient inscrits dans les modalités de développement des zones d'activité en adoptant les règles d'urbanisme pour permettre la densification

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT :

<p>DOO p.20 (+ DOO p.45) <i>Les parcs d'activités majeurs d'intérêt métropolitain</i></p>	<p>« Pour ces parcs d'activités, il s'agit de : - rechercher l'accessibilité par les réseaux de transport existant ou à venir ; - rechercher une requalification/recomposition significative des emprises existantes dans une démarche de rationalisation préalable du foncier à vocation économique ; - anticiper, après analyse des capacités de densification, requalification et recomposition de la zone, les besoins en extension éventuellement nécessaires pour garantir une disponibilité foncière suffisante à l'échelle du Pôle métropolitain »</p>
<p>DOO p.21 <i>Les parcs d'activités structurants d'intérêt métropolitain</i></p>	<p>« Pour ces parcs d'activités, il s'agit de : - rechercher l'accessibilité par les réseaux de transport existant ou à venir, - rechercher une optimisation des emprises existantes dans une démarche de rationalisation préalable du foncier à vocation économique. - conserver, au regard de l'analyse des capacités d'optimisation et de rationalisation de la zone, des possibilités en extension éventuellement nécessaires pour garantir une disponibilité foncière suffisante à l'échelle de l'intercommunalité ».</p>
<p>DOO p.22 <i>Franchir un palier sur l'utilisation économe et durable de l'espace</i></p>	<p>« Les parcs d'activités économiques doivent participer à l'utilisation économe des espaces, tout en tenant compte des contraintes réglementaires et des conditions d'exercice liées à certains types d'activités, notamment industrielles, de la mutabilité et de la modularité du bâti, ainsi que des différents besoins en matière d'immobilier économique en fonction du parcours de développement des entreprises. »</p>

42. En ce qui concerne les centres- ville, la CCI demande que les documents du SCOT ;

La CCI demande à clarifier la nature des activités susceptibles d'être accueillies dans les centralités afin de favoriser la mixité pour l'ensemble des activités, ne pas remettre en cause la pérennité des entreprises soumises à des phénomènes d'éviction et développer l'emploi en ville.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT .

<p>DOO p.19 <i>favoriser la mixité fonctionnelle</i></p>	<p>« Elles doivent accueillir de manière privilégiée toutes les activités ne générant pas de conflits d'usages ou de nuisances incompatibles avec leur fonction résidentielle, et ne pas remettre en cause a priori la pérennité des entreprises existantes. Les mesures favorisant le développement de l'emploi en ville (accessibilité, mutualisation du stationnement, ...) sont encouragées. »</p>
<p>DOO p.19. <i>conforter l'armature urbaine par l'économie</i></p>	<p>« Les activités et emplois liés à l'économie présentielle doivent être localisés en priorité au sein des centralités, quel que soit le niveau d'armature urbaine, de manière à en faire un vecteur de dynamisation urbaine, pour bénéficier d'un niveau de services et d'équipements satisfaisant. Il s'agit par exemple des artisans, des services administratifs, financiers et juridiques, des services aux personnes et aux entreprises, des équipements et professionnels de santé, des</p>

commerces... **[qui répondent à une fonction de proximité].-»**

Avis de la commission d'enquête :

Les remarques de la CCI sont prises en compte par le maître d'ouvrage qui apporte les ajouts nécessaire dans le DDO sur les points soulevés.

Avis de l' I.N.A.O

43 . Cet institut demande que le vignoble nantais soit intégré au P.E.A.N dans le chapitre agriculture du D.O.O.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cf question n°40 des avis PPA.

44. Il regrette qu'un diagnostic agricole plus abouti ne soit pas présent dans les documents ;

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT

<p>RP vol.1 p.49 <i>Des labels de qualité valorisant la production et le terroir</i></p>	<p>La viticulture bénéficie des Appellation d'Origine Protégée (AOP) et Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) suivantes, localisées principalement au sud et à l'est :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les AOC/AOP Muscadet et Gros Plant à 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 sur les communes de Bouaye, Bouguenais, Brains, Saint-Aignan-de-Grandlieu, Saint-Léger-les-Vignes • L'AOC/AOP Muscadet-Sèvre-et-Maine à Basse-Goulaine et Vertou • Les AOC/AOP Muscadet-Coteaux-de-la-Loire et Coteaux d'Ancenis à Carquefou, Mauves-sur-Loire et Thouaré-sur-Loire <p>Pour les viandes bovines et autres produits, le territoire comporte l'AOC Maine Anjou présent dans la commune des Touches et de nombreuses Indications Géographiques Protégées (IGP) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les IGP Vin du Val de Loire, Volailles d'Ancenis et Farine de blé noir de Bretagne sur l'intégralité du territoire des 61 communes du SCoT • Les IGP Cidre de Bretagne et Whisky de Bretagne sur les 48 communes du SCoT situées au nord de la Loire • L'IGP Sel de Guérande concerne l'intégralité du territoire de la CARENE et Loire-Sillon • L'IGP Mâche nantaise sur l'intégralité du territoire excepté le Pays de Blain, Fay-de-Bretagne et Notre-Dame-des-Landes • L'IGP Bœuf du Maine sur l'intégralité du territoire excepté la CARENE et
--	---

	<p style="text-align: center;">Loire-Sillon</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'IGP Bœuf de Vendée, Jambon de Vendée, Gâche vendéenne, Brioche Vendéenne concernent les communes au sud de la Loire <p>Par ailleurs, le Parc Naturel Régional de Brière, partiellement situé sur la CARENE, a développé une « Marque Parc » concernant la viande bovine élevée sur son territoire. Menés en barque sur les prairies émergées au printemps, les animaux paissent le reste de l'année sur les coteaux et plateaux bocagers entourant la Brière. Les producteurs s'engagent à respecter un cahier des charges approuvé au plan national.</p>
--	--

Avis de la commission d'enquête :

Les remarques de l'I.N.A.O sont prises en compte par le maître d'ouvrage qui complète les documents du SCOT.

Avis du Pays de RETZ

45 .Traduit la déception des élus du Pays de Retz de ne pas être associés à certaines orientations du SCOT métropolitain comme le franchissement de la Loire considéré comme un axe majeur permettant de conforter l'accès du Pays de Retz au territoire métropolitain.

46.Souhaite donc qu'une réelle coopération s'instaure entre les territoires afin d'établir une stratégie économique commune sur des actions concrètes comme le tourisme, la mobilité, etc.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT : En réponse aux questions n°45 et n°46 des avis PPA ci dessus, le DOO est modifié en conséquence avec l'ajout d'un encart pour détailler les sujets devant faire l'objet de coopérations avec les territoires voisins et préciser le rôle du Pôle métropolitain (programme d'actions) et des agences d'urbanisme (évaluation) pour assurer la mise en œuvre et le suivi du SCOT.

Par nature, l'organisation des mobilités est un sujet de coopération territoriale, les déplacements ne s'arrêtant pas aux frontières institutionnelles des collectivités. Les axes d'intervention et les projets prioritaires listés dans le DOO seront développés en concertation avec les partenaires et voisins de la métropole Nantes Saint-Nazaire.

Avis de la commission d'enquête :

Un ajout doit être apporté par le maître d'ouvrage ; **mais la commission d'enquête insiste sur la coopération indispensable avec les territoires voisins.**

Avis du Parc Naturel de Brière

47 . Émet une réserve en ce qui concerne un aspect du règlement sur la constructibilité (dans les hameaux et villages) qu'il souhaite voir exclu car il contrevient aux dispositions de la Charte en matière d'urbanisme.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT

DOO p.45	Les hameaux, formes traditionnelles de l'espace rural, doivent
----------	---

<p>Contenir les hameaux dans leur enveloppe urbaine</p>	<p>peuvent continuer à participer à la diversité des formes urbaines de la métropole Nantes Saint-Nazaire. Ils peuvent être considérés comme étant des secteurs urbanisés et où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter, ou exceptionnellement comme des secteurs de taille et de capacité limitée au titre du code de l'urbanisme.</p> <p>Certains hameaux, dont le PLU/ PLUi ne retiendrait pas de capacité de développement au titre des critères ci-avant, se voient appliquer les orientations relatives aux écarts et bâtis isolés où aucune nouvelle construction d'habitation n'est autorisée mais où seuls les bâtiments existants peuvent faire l'objet d'extensions ou d'annexes.</p> <p>Leur structure bâtie doit pouvoir peut être étoffée au sein de l'enveloppe urbaine existante, dans le respect des principes de confortement des centralités, de réduction de la consommation d'espaces, et de prise en compte de la sensibilité environnementale par ailleurs affirmés par le SCOT, ainsi que des dispositions du PNR de Brière pour les hameaux et villages concernés.</p> <p>Le tissu bâti peut y évoluer au-travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'extension du bâti existant et de la construction d'annexes ; - d'implantation de nouvelles constructions, en comblement des dents creuses et en densification de manière organisée et limitée au regard du projet établi dans le PLU/ PLUi <p>Concernant l'implantation de nouvelles constructions au sein de l'enveloppe urbaine, ces possibilités doivent toutefois être limitées et pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - tenir compte de la présence ou non d'un siège d'exploitation agricole ; - être proportionnées à la taille du hameau ; - ne pas conduire à modifier l'organisation spatiale du hameau ; - s'inscrire dans le respect des volumétries du bâti existant, des interfaces paysagères et des usages du sol ; <p>tenir compte de la capacité d'accueil en matière de desserte par la voirie et les réseaux quand ils existent</p>
	<p>Dans le cas précis et dans ce cas seulement, dans lequel une commune, hors du PNR de Brière, n'aurait pas la capacité suffisante pour développer sa centralité en raison de contraintes environnementales fortes et avérées sur son territoire, elle peut être exceptionnellement autorisée à étendre de manière raisonnée le hameau le mieux connecté à une centralité et aux réseaux de transports collectifs. Le cas échéant, l'implantation de nouvelles constructions doit faire l'objet d'une stratégie coordonnée de développement répondant aux mêmes critères que ceux définis dans le projet de village défini ci-dessous.</p>

48 . Souhaite par ailleurs que le DOO fixe des objectifs différenciés d'optimisation du développement urbain en fonction des spécificités locales des territoires.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT

<p>DOO p.45 <i>Infléchir la dynamique d'extension de l'urbanisation</i></p>	<p>« A l'horizon 2030 et à l'échelle du SCOT, la consommation d'espace se fera à 59% dans l'enveloppe urbaine et à 41% en extension afin d'inverser le rapport constaté lors de la période précédente (1999-2012) »</p> <p>« Afin d'accompagner le développement urbain, à l'échelle de l'intercommunalité, la densité moyenne minimale est de 20 logements par hectare au sein de zones ouvertes à l'urbanisation en extension de l'enveloppe urbaine (cet objectif peut être décliné par l'intercommunalité en respectant les spécificités du territoire). Les pôles structurants, à l'échelle de la commune, devront fixer une densité moyenne minimale de 25 logements par hectare au sein de zones ouvertes à l'urbanisation en extension de l'enveloppe urbaine.</p> <p>Les agglomérations participeront également à cet objectif, au sein de zones ouvertes à l'urbanisation en extension de l'enveloppe urbaine, en fixant le seuil moyen minimum à :</p> <ul style="list-style-type: none">• 40 logements par hectare à Saint-Nazaire• XX logements par hectare à l'intérieur du périphérique nantais et les XX de la production de logements seront réalisés à l'intérieur du périphérique nantais et dans les centralités extra-périphérique. »<p>En raison de ses enjeux spécifiques (pression urbaine, nécessité d'accueil de logements, préservation de l'agriculture périurbaine, du tissu économique industriel, ...), l'agglomération nantaise recherchera une densité supérieure. »</p>
---	--

49. Demande que plusieurs orientations et objectifs soient mieux explicités pour lever toute ambiguïté sur la lecture des documents.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cf. question n°47 et 48 des avis PPA (ci-dessus)

Avis de la commission d'enquête :

Les modifications sont **apportées dans le DDO pour prendre en compte** les remarques émises par le Parc Naturel de Brière.

Avis de CAP Atlantique

50. Souhaite que la coopération entre les 2 territoires se développe.

51. Mentionne que sur le volet économique, toute extension de la zone d'activité de Brais devra faire l'objet d'une concertation.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cf. question n°45 et 46 des avis PPA

Avis de la commission d'enquête :

Les remarques apportées sont **similaires** à celles apportées aux remarques du Pays de Retz.

Avis de R.T.E

52. Demande que les documents graphiques du SCOT mentionnent bien l'existence de tous les ouvrages existants ou en projet nécessaires au transport de l'électricité dont les éléments ont été portés à connaissance.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT : Une carte localisant les infrastructures d'énergie électrique existantes et en projet (notamment EMR) pourra être ajoutée au rapport de présentation volume 1, page 60.

53 .En ce qui concerne la conformité des pièces écrites du règlement de zonage, il conviendra d'autoriser l'implantation des ouvrages. Les documents d'urbanisme devront également inclure les dispositions spécifiques autorisant l'atterrage des ouvrages du réseau public (R.T.E) en espace remarquable sans oublier le cas particulier des espaces boisés (E.B.C).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT

DOO p 46 Formes de la ville : renforcer les centralités à toutes les échelles	« Les PLU/PLUi devront intégrer les règles d'implantation des ouvrages du réseau public d'électricité. »
--	---

Avis de la commission d'enquête :

Les remarques de RTE sont prises en compte dans les documents du SCOT .

Avis de la Chambre d'Agriculture

54. Cet organisme constate qu'un des objectifs prioritaires est la diminution de la consommation de l'espace agricole et s'en félicite.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Il s'agit effectivement d'un objectif majeur du SCOT 2.

DOO p.44 « 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. »

55. Cependant, il regrette que les critères détaillés permettant la définition des enveloppes urbaines ne soit pas portée sur les documents.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cf question n°40 des avis PPA (méthodologie de définition des enveloppes urbaines annexée au DOO).

56. La Chambre d'agriculture demande que l'intégration du volet agricole dans le SCOT le positionne sur la performance économique et pas seulement environnementale.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

La dimension économique de l'activité agricole est déjà mentionnée page 18 du DOO : « Le territoire de Nantes Saint-Nazaire doit encourager un écosystème économique favorable au développement de l'emploi et au bénéfice de tous les territoires, en s'appuyant sur le développement des filières existantes ou en devenir : économie maritime, aéronautique, tertiaire supérieur, tourisme, agriculture, économie sociale et solidaire... »

Cette remarque n'appelle pas de complément dans le SCOT.

57. En outre, la Chambre dénonce les objectifs agricoles présents sur les documents cartographiques.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les modifications suivantes seront proposées pour prendre en compte les remarques dans les documents du SCOT : La carte « agriculture – valoriser une activité essentielle » du DOO – document cartographique. Vol.1 p.3 est modifiée pour répondre à cette remarque.

58. Elle demande que les corridors et les réservoirs écologiques soient aussi le lieu d'activité agricole.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le SCOT n'empêche pas l'activité agricole sur les réservoirs et corridors écologiques.

Cette remarque n'appelle pas de complément dans le SCOT.

59. S'interroge également sur la consommation du foncier économique au détriment de l'espace agricole.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cette remarque n'appelle pas de complément dans le SCOT. C'est l'objet du chapitre « Une éco-métropole garante de la qualité de vie pour tous ses habitants » du PADD et du DOO.

Avis de la commission d'enquête :

La commission **note les ajouts apportés** dans les différents documents du SCOT pour **répondre** aux remarques faite par la Chambre d'Agriculture.

Avis de la Communauté de MAUGES

60. Pour la route, Mauges plaide pour un nouveau franchissement de la Loire au niveau d'Ancenis qui contribuerait à l'amélioration de la connexion du territoire avec la métropole nantaise.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Cette remarque n'appelle pas de complément dans le SCOT.

Ce projet concerne le Vignoble nantais.

Avis de la commission d'enquête :

La commission **confirme** que ce projet ne concerne pas le SCOT.

S'agissant de l'ensemble des remarques PPA, la commission d'enquête estime qu'elles sont bien prises

en compte par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse . Il s'engage à apporter les corrections et modifications nécessaires aux documents du SCOT

2.3.8 – QUESTION DE LA COMMISSION :

Le dossier n'aborde pas l'organisation des structures de santé sur le périmètre du SCOT.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le SCOT propose un diagnostic sur les enjeux en matière de santé (rapport de présentation volume 1 page 50) au regard notamment du vieillissement de la population. Le DOO indique déjà page 19 la nécessité de respecter l'armature urbaine pour l'implantation des emplois ayant une fonction de proximité (dont équipements et professionnels de santé). Le SCOT pourra éventuellement être complété.

2 . 4 – AVIS de la COMMISSION d' ENQUÊTE :

Vu :

Le dossier mis à l'enquête,
Le résultat de l'enquête et des avis émis,
Les réponses apportées par le maître d'ouvrage,
Le rapport d'enquête,
L'intérêt général du projet.

La Commission d'Enquête estime que :

- L'information du public avant ouverture de l'enquête a été réglementairement bien respectée.
- La concertation préalable a été bien menée sur tout le territoire et a mis en évidence des points capitaux constituant autant d'objectifs dont le SCOT a tenu compte.
- L'enquête s'est déroulée de manière réglementaire et sans incident.
- Le dossier de révision du SCOT présenté à l'enquête publique vise à répondre aux besoins d'un développement maîtrisé (armature urbaine, hiérarchie des zones d'activités), et manifeste une ambition certaine sur le plan environnemental (trame verte et bleue, réduction des GES), une volonté pour structurer le développement autour de ses centralités (densité, renouvellement urbain, pôles structurants), ralentir la consommation d'espace, maintenir et valoriser une agriculture pérenne. Le projet de SCOT propose des objectifs et des orientations cohérents à son échelle.
- Cela étant, la révision du SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire prend également en compte plusieurs projets d'équipement de l'Etat prévus pour renforcer l'accessibilité du territoire, notamment le projet d'aéroport de NDDL et sa desserte routière, le projet ferroviaire LNOBPL, les projets d'aménagement portés par le GPMNSN, sans qu'il relève du SCOT de se prononcer sur l'opportunité de ceux-ci.

- Des réponses satisfaisantes ont été apportées par le Porteur de projet dans son mémoire en réponse à beaucoup de questions souvent pertinentes et qu'elles constituent autant d'engagements.
- Le projet de révision affirme des objectifs cohérents.

Se référant aux différents chapitres précédemment analysés dans les conclusions et les précisions apportées par le porteur de projet dans ses réponses :

La COMMISSION d' ENQUÊTE exprime un AVIS FAVORABLE au projet de révision du SCOT de la métropole Nantes / Saint NAZAIRE

Assorti de la réserve suivante:

- **D' établir un document récapitulatif tous les projets connexes au projet aéroportuaire, ainsi que les éléments d'appréciation environnementale justifiant leur réalisation.**
- **De procéder à l'évaluation de l'impact de l'ensemble.**
- **D'améliorer l'analyse et la présentation, notamment cartographique des mesures d'évitement de réduction et de compensation.**

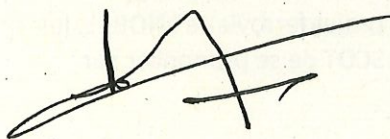
Fait à Nantes le 21 Novembre 2016

La Commission d'Enquête

Gilbert FOURNIER



Jean Pierre HEMERY



Alain BOELS

