



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA
LOIRE-ATLANTIQUE

Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole

NANTES SAINT-NAZAIRE

Porter à Connaissance



PORTER À CONNAISSANCE

relatif à la révision du Schéma de Cohérence Territorial Métropolitain

Sommaire

Table des matières

GLOSSAIRE.....	4
I- DISPOSITIONS SUPRA-COMMUNALES.....	6
A) Règles générales d'urbanisme.....	6
B) Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR).....	8
C) Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement (ENE).....	9
D) La Loi Littoral et la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Loire.....	10
La Loi Littoral.....	10
La directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire approuvée le 17 juillet 2006.....	10
E) Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne et les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Estuaire de la Loire et Vilaine.....	12
Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).....	12
Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).....	13
F) Les servitudes d'utilité publique.....	14
Aéronautique.....	14
Oléoduc Donges-Melun-Metz.....	14
Réseau de transport électrique.....	14
Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes-Atlantique.....	14
Réseau de transport de gaz.....	15
Bilan général des servitudes.....	15
G) La Charte du Parc naturel régional de Brière.....	16
H) La Charte agricole et son volet maraîchage.....	18
II - DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTENU DU SCOT.....	19
A) Le rapport de présentation.....	20
1 - Le rapport de présentation (partie législative).....	20
2 - Le rapport de présentation (partie réglementaire).....	20
B) L'évaluation environnementale.....	21
C) Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).....	22
D) Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).....	22
III – APPLICATIONS THEMATIQUE DES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES. 26	
A) Dispositions relatives à la maîtrise de l'urbanisation.....	27
L'analyse de l'artificialisation des sols.....	27
Aménagement des espaces autour de Nantes Atlantique.....	28
B) Dispositions relatives aux mobilités et aux réseaux de communications.....	29
Enjeux de l'État en matière de mobilité.....	29
Le rôle des déplacements et des transports pour le pôle métropolitain.....	29
Le périphérique nantais.....	30

Projets routiers de l'État.....	31
Projets ferroviaires.....	31
Transport multimodal du GPM (grand port maritime).....	32
Développement du transport collectif et réseaux alternatifs à la VL (circulations douces,...).....	32
Articulation entre urbanisation et déplacements.....	32
Circulations douces et Multi-modalité dans les agglomérations.....	32
Les enjeux logistiques.....	33
La sécurité des voyageurs sur la ligne ferroviaire Nantes-Le Croisic entre Savenay et St Nazaire.....	33
La sécurité des passages à niveau ferroviaires	33
Accessibilité.....	34
Aménagement numérique des territoires.....	34
C) Dispositions relatives aux milieux naturels et à la biodiversité.....	36
Trame verte et bleue et SRCE.....	36
Projet de Réserve Naturelle Nationale.....	37
Inventaires et arrêtés de biotope.....	37
D) Dispositions relatives aux grands projets.....	38
Aéroport du Grand Ouest.....	38
Estuaire de la Loire.....	39
Grand Port Maritime.....	40
Autres projets.....	40
E) Dispositions relatives à l'habitat.....	41
Le développement de l'offre locative sociale.....	41
Diversité du logement	41
Accessibilité de l'espace public et des logements.....	41
Rénovation des copropriétés.....	42
Habitat indigne et insalubre.....	42
Gens du voyage.....	42
Aires de grands passages.....	42
F) Dispositions relatives à l'eau et aux milieux aquatiques.....	44
Assainissement.....	44
Eaux pluviales.....	44
Eau potable.....	45
Les cours d'eau.....	45
Zones de loisir et usages sanitaires liés au littoral.....	45
G) Dispositions relatives au Littoral et au Domaine public maritime.....	46
Gestion du Domaine Public Maritime.....	46
Qualité du milieu sur le littoral.....	46
La Plaisance.....	46
H) Dispositions relatives aux risques naturels et technologiques.....	47
Grands principes de la gestion des risques.....	47
Risque inondation.....	47
Risque industriel	49
Feux de forêt.....	49
Risque sismique.....	49
Mouvements de terrains.....	50
Retrait-gonflement des sols argileux.....	50
Transport de matières dangereuses.....	50
Radon.....	50
I) Dispositions relatives aux nuisances et au bien-être des populations.....	52
Bruit.....	52
Sites et sols pollués.....	52
Autres nuisances et risques sanitaires.....	52
CET Savenay.....	53
Déchets.....	53
Qualité de l'air.....	53
Projet Régional de Santé et populations fragiles.....	53
Accès aux services et offre de soins.....	53
Équipements scolaires.....	54
J) Dispositions relatives aux paysages, au patrimoine architectural et culturel.....	55
Prise en compte des politiques de protection et de valorisation du paysage.....	55
Patrimoine.....	55

Archéologie.....	56
K) Dispositions relatives à l'énergie.....	57
Consommation énergétique et déplacements.....	57
Plan de rénovation énergétique de l'habitat.....	57
Énergies renouvelables.....	57
La valorisation des ressources naturelles du sous-sol.....	57
L) Dispositions relatives à la gestion de l'espace rural – agriculture-forêt.....	59
L'espace forestier.....	59
L'agriculture.....	59
M) La Gouvernance.....	61
Échanges et réflexions InterSCOT.....	61
Déclinaison en PLUI.....	61

PIECES COMPLEMENTAIRES EN DOCUMENT ANNEXE

GLOSSAIRE

Organismes - Commissions :

ANAH: Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat
ARS : Agence Régionale de Santé
BRGM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières
CARENE : Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CGDD : Commissariat Général au Développement Durable
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles
DREAL : Direction Régionale de l'Écologie, de l'Aménagement et de Logement
EPCI : Établissement Public de Compétence Intercommunale
GPM : Grand Port Maritime
RFF : Réseaux Ferrés de France
SMA : Syndicat Mixte Aéroportuaire
SRNT : Service Risques Naturels et Technologiques (DREAL)

CDPENAF : Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers
CDNPS : Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites
CDCEA : commission Départementale de Consommation des espaces Agricoles

Lois - Directives - Plans - Programmes :

(Loi) ALUR : Accès au Logement et Urbanisme Rénové
(Loi) ENE : Engagement National pour l'Environnement
LAAF : Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'alimentation et la Forêt
LEMA : Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques
(Loi) MOLLE : Mobilisation pour le Logement et la Lutte contre l'Exclusion
LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
(Loi) MAP : Modernisation de l'Agriculture et de la Pêche

CPER : Contrat de Plan État - Régions
DCE : Directive Cadre Européenne
PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
PDEMA : Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés
POPE : Programme fixant les Orientations de la Politique Énergétique
PRAD : Plan Régional d'Agriculture Durable
PRS(E) : Projet Régional de Santé (Environnement)

Risques :

PPI : Plan Particulier d'Intervention
PGRI : Plan de Gestion des Risques d'Inondation
TRI : Territoires à Risques importants d'Inondation
SLGRI : Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondation
PAPI : Programme d'Actions de Prévention contre les Inondations
AZI : Atlas des Zones Inondables
PSR : Plan Submersions Rapides
PPR (I-L-N-T) : Plan de Prévention des Risques (Inondation-Littoral-Naturel-Technologique)
DDRM : Dossier Départemental des Risques Majeurs
TMD : Transport de Matières Dangereuses

Documents de planification et protections :

DTA (DD) : Directive Territoriale d'Aménagement (et de Développement Durable)
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SAGE ; Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SRCE : Schéma Régional de Cohérence Écologique
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLU (I) : Plan Local d'Urbanisme (Intercommunal)
PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
DOO : Document d'Orientations et d'Objectifs
ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager
AVAP : Aires de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine
PIG : Projet d'Intérêt Général
ZACOM : Zone d'Aménagement Commercial
DAAC : Document d'Aménagement de l'Artisanat et du Commerce
SUP : Servitude d'Utilité Publique
PEB : Plan d'Exposition aux Bruits

Autres :

CET : Centre d'Enfouissement Technique
BASOL : BAsE de données sur les sites et SOLs pollués ou potentiellement pollués
BASIAS : Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service
BD MOS : Base de Données Mode d'Occupation du Sol
DPM : Domaine Public Maritime
ERP : Établissement Recevant du Public
ERU : Eaux Résiduaires Urbaines
GES : Gaz à Effet de Serre
LNOBPL : Ligne Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire
OPAH :Opération Programmée pour l'Amélioration de l'Habitat
SCORAN : Stratégie de Cohérence Régionale d'Aménagement Numérique
STEP : Station d'Épuration
TC : Transports en Commun
ZDE : Zone de Développement Éolien

A) Règles générales d'urbanisme

L'article L. 110 du code de l'urbanisme qui définit les règles générales d'utilisation du sol a été complété par la loi n°2009-967 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dite « Grenelle I » du 3 août 2009.

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la continuité écologique, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques, et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement.»

L'article L. 121-1 du code de l'urbanisme, modifié par la loi n°2014-366 du 24 mars 2014, attribue aux documents d'urbanisme la détermination des conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

- **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 des paysages naturels ; la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ; les besoins en matière de mobilité.

- **La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville.**

- **La diversité des fonctions urbaines et rurales et de mixité sociale dans l'habitat**, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

- **La réduction des émissions de gaz à effet de serre**, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Les articles L. 121-2 du code de l'urbanisme, modifié par ordonnance n°2012-11 du 05 janvier 2012 et **R. 121-1 du code de l'urbanisme**, modifié en dernier lieu par le décret n°2012-290 du 29 février 2012 définissent les modalités d'informations portées par l'État à la connaissance des communes ou de leur groupement :

Article L. 121-2

Dans les conditions précisées par le présent titre, l'État veille au respect des principes définis à l'article L. 121-1 et à la prise en compte des projets d'intérêt général ainsi que des opérations d'intérêt national.

Le préfet porte à la connaissance des communes ou de leurs groupements compétents le cadre législatif et réglementaire à respecter, ainsi que les projets des collectivités territoriales et de l'État en cours d'élaboration ou existants. Tout retard ou omission dans la transmission de ces informations est sans effet sur les procédures engagées par les communes ou leurs groupements.

Le préfet leur transmet à titre d'information l'ensemble des études techniques nécessaires à l'exercice de leur compétence en matière d'urbanisme dont il dispose.

Les porteurs à connaissance sont tenus à la disposition du public par les communes ou leurs groupements compétents. En outre, tout ou partie de ces pièces peut être annexé au dossier d'enquête publique.

Article R. 121-1

« Lorsqu'il reçoit la décision d'une commune, d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte d'élaborer ou de réviser un schéma de cohérence territoriale ou un plan local d'urbanisme, le préfet porte à la connaissance du maire ou du président de l'établissement public les dispositions particulières applicables au territoire concerné, notamment les directives territoriales d'aménagement, les dispositions relatives aux zones de montagne et au littoral figurant aux chapitres V et VI du titre IV du présent livre, les servitudes d'utilité publique, les projets d'intérêt général et les opérations d'intérêt national au sens des articles L. 121-9 et L. 121-9-1, le plan régional de l'agriculture durable ainsi que le plan pluriannuel régional de développement forestier.

Il fournit également les études techniques dont dispose l'État en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement.

Au cours de l'élaboration du document, le préfet communique au maire ou au président de l'établissement public tout élément nouveau. »

Consécutivement à la délibération du Pôle Métropolitain Nantes – Saint Nazaire en date du 23 mars 2013 prescrivant l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale, le présent document constitue le porter à connaissance de l'État.

B) Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR)

La loi ALUR dont l'essentiel des dispositions est d'application immédiate est entrée en vigueur le 27 mars 2014. Elle modifie le régime juridique des documents d'urbanisme en renforçant le rôle du SCOT et des PLUI comme échelles de réflexion des politiques d'aménagement.

L'enjeu premier de cette loi est de faciliter la construction de logements tout en luttant contre l'artificialisation des sols en proposant des mesures en matière d'urbanisme visant à accroître l'effort de construction de logements, en luttant contre l'étalement urbain et, enfin à en sécuriser juridiquement les projets.

Sur le champ de l'urbanisme, plusieurs enjeux directement liés aux SCOT, comme outil de planification stratégique, sont ainsi déclinables :

- Renforcer le rôle intégrateur du SCOT. Il devient l'unique document devant intégrer les dispositions de ceux de rang supérieur (Art L111-1-1 code urbanisme),
- Renforcer le dispositif de lutte contre l'étalement urbain (densification, encadrement du mitage, contrôle de l'ouverture à l'urbanisation, ...),
- Renforcer le principe d'urbanisation limitée en l'absence de SCOT,
- Conforter le rôle des SCOT dans la maîtrise de l'aménagement commercial (intégration des DAC (document d'aménagement artisanal et commercial) dans les DOO, renforcement de la maîtrise des conditions d'implantations commerciales, lutte contre l'apparition de friches commerciales, modification du principe des ZACOM),
- Intégrer les besoins en matière de mobilité (diminution des déplacements motorisés et développement des modes alternatifs),
- Réaffirmer les objectifs de mise en valeur et de préservation de la qualité paysagère,
- Améliorer la couverture territoriale des SCOT en renforçant le principe d'urbanisation limitée en l'absence de SCOT,
- Favoriser la réalisation des SCOT à l'échelle de grands bassins de vie, voire à l'échelle de parcs naturels régionaux,
- Gérer les évolutions de périmètres de SCOT,

La Loi ALUR, à travers son volet "urbanisme" oriente clairement la planification et l'aménagement du territoire vers une sobriété spatiale. Elle renforce les objectifs souhaités par les lois SRU et Grenelle dont les effets n'ont pas toujours été observés. Que ce soit sur la thématique de l'activité économique ou celle du logement, cette loi vise, par un encadrement plus précis voire plus contraignant, à proposer une réduction de l'étalement urbain tout en favorisant la construction.

Cet enjeu, au premier abord paradoxal, s'assoit sur le principe que les acteurs du territoire disposent d'outils nouveaux ou existants leur permettant de comprendre leur territoire et d'agir de manière plus interventionniste.

Le SCOT, comme document intégrateur, est l'instigateur de cette politique à décliner sur ses différents territoires. C'est par un travail d'appropriation de ces enjeux par les élus du SCOT, par une ambition forte de développement rationnel du territoire et par une politique affichée de cohérence générale qu'à travers ce schéma, les élus pourront créer une synergie commune entre social, environnement, économie et mobilités.

C) Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement (ENE)

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement dite « Grenelle 2 » est le complément du volet législatif du Grenelle de l'Environnement.

Elle est déclinée en 6 chantiers majeurs, secteur par secteur, et en permet l'application et la territorialisation.

1^{er} chantier : l'amélioration énergétique des bâtiments et l'harmonisation des outils de planification

L'objectif est de favoriser un mode d'urbanisme moins consommateur en ressources tant foncières qu'énergétiques. Dans le domaine du logement, l'accélération de la rénovation thermique du parc ancien devrait conduire à la réduction de sa consommation d'énergie d'ici à 2020.

2^{ème} chantier : un changement essentiel dans le domaine des transports

Le principal enjeu dans le domaine des infrastructures est de développer tous les modes alternatifs à la route que ce soit pour le transport de passagers ou de marchandises. La loi veille également à permettre l'évolution des pratiques (covoiturage, auto-partage, vélos en libre-service) ainsi qu'à l'adaptation des transports aux défis énergétiques et écologiques (véhicules électriques ou hybride).

3^{ème} chantier : réduire les consommations d'énergie et le contenu en carbone de la production

L'enjeu est de réduire de façon radicale les émissions de gaz à effet de serre ainsi que de maintenir la France au 1^{er} rang des pays européens producteurs d'énergies renouvelables.

4^{ème} chantier : préservation de la biodiversité

Les moyens nécessaires au bon fonctionnement des écosystèmes doivent être assurés notamment grâce au développement de l'agriculture durable, de la protection des espèces et des habitats, de l'assainissement et de la préservation des ressources en eau, de la protection de la mer et du littoral, en reconsidérant la biodiversité au niveau territorial.

5^{ème} chantier : risques, santé et déchets

Ce chantier concerne les enjeux en matière de maîtrise des risques, de traitement des déchets et de préservation de la santé.

6^{ème} chantier : la mise en œuvre d'une nouvelle gouvernance écologique

Dans le secteur privé comme public, les principes démocratiques doivent s'appliquer via des concertations en amont des projets et considérer les **collectivités territoriales** dans leurs particularités et leurs spécificités : responsabilité sociétale des entreprises, consommation durable, exemplarité de l'État.

D) La Loi Littoral et la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Loire

" Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur dans une coordination des actions de l'État et des collectivités locales ou de leurs groupements "

La Loi Littoral

Constitué notamment par la CARENE (façade maritime et estuaire) et Nantes Métropole (Lac de Grandlieu), le SCOT métropolitain entre dans le champ d'application de la **loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral et du décret n° 2004-311 du 29 mars 2004 fixant la liste des communes riveraines des estuaires et des deltas considérées comme littorales en application de l'article L. 321-2 du code de l'environnement**. Le SCOT doit être compatible avec les dispositions de ladite loi et de ses décrets d'application. Les principales notions à prendre en compte sont ainsi définies (Articles L.146-2 à L.146-5 CU) :

- L'extension de l'urbanisation réalisée, sauf exception particulière, soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement,
- La préservation des espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et des milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques,
- La protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes,
- Les conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.

La directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire approuvée par décret le 17 juillet 2006

La Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 dite « Grenelle » a redéfini le principe des DTA en introduisant des Directives Territoriales d'Aménagement et de Développement Durables (DTADD). Néanmoins, les DTA restent applicables jusqu'à leur révision en DTADD. Conformément à l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme (ancienne rédaction), les directives territoriales d'aménagement fixent « les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Ces directives peuvent également préciser pour les territoires concernés les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral ».

Au regard du diagnostic et des enjeux identifiés, l'État met en avant quatre grands objectifs :

- Affirmer le rôle du bi-pôle Nantes-Saint Nazaire comme métropole européenne au bénéfice du grand Ouest,
- Assurer le développement équilibré de toutes les composantes territoriales de l'estuaire,
- Protéger et valoriser les espaces naturels, les sites et les paysages de l'estuaire,
- Mettre en œuvre l'application de la Loi Littoral.

Dans sa partie IV sur les "politiques d'accompagnement", la DTA énonce un certain nombre de préconisations en matière de structuration et d'orientations pour le territoire. Il est notamment attendu une démarche de SCOT qui :

- vise à intégrer une démarche globale sur les mobilités tant exogènes que endogènes. Ainsi, les liaisons de toute nature en lien avec les grandes infrastructures existantes ou en projet et les choix d'urbanisation devront être analysées et justifiées au regard de la DTA et des enjeux de développement durable,
- intègre des principes d'aménagement urbains visant à densifier l'habitat et les activités dans les zones déjà urbanisées permettant ainsi une gestion économe de l'espace,
- renforce la fonction de centralité en tenant compte des axes de transports collectifs, des points d'échanges multimodaux et des modes doux,
- protège et valorise les espaces naturels et agricoles (périurbains), les sites, les paysages en considérant que ces espaces constituent une véritable trame verte du territoire.

A noter que les protections environnementales qui figurent dans la DTA de l'Estuaire de la Loire approuvée par décret n°2006-884 du 19 juillet 2006 sont composées à partir d'une agrégation des inventaires, mesures de conservation ou de protection identifiés sur le territoire. Ces protections dénommées "espaces naturels et paysages exceptionnels" et "espaces naturels et paysages à fort intérêt patrimonial" peuvent aider à la définition de la trame verte et bleue précitée.

Éléments à considérer :

→ Les cartes figurant en annexe "Directive Territoriale d'Aménagement" qui présentent le positionnement des différents espaces identifiés au titre de la Loi littoral par la DTA :

- Synthèse des enjeux,
- Espaces naturels exceptionnels ;
- Coupures d'urbanisation

→ Le classement des espaces boisés significatifs devra être soumis à l'avis par la Commission départementale de la nature des paysages et des sites (CDNPS), de préférence, avant arrêt du document d'urbanisme. Quand bien même l'avis de cette commission n'est pas réglementairement requis pour les SCOT, une validation à cette échelle permettra d'assurer une compatibilité entre ce document et les documents inférieurs pour lesquels l'avis de cette commission est requis

E) Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne et les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Estuaire de la Loire et Vilaine

L'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme fixe des règles de compatibilité entre SCOT et Schémas d'aménagement et de gestion des eaux.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)

Le SDAGE est un outil de planification réglementaire chargé d'assurer la gestion de la ressource et des écosystèmes aquatiques. Créé par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, il fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et définit les actions à mettre en œuvre pour en améliorer la qualité au niveau de chaque grand bassin hydrographique.

La présence de l'estuaire de la Loire mais également d'un réseau hydrographique dense sur l'ensemble de l'aire de la métropole Nantes St Nazaire, de marais, prairies humides, ... marque fortement le territoire du SCOT ainsi caractérisé par l'importance et la diversité de la présence de l'eau. Cette présence de l'eau est fondamentale dans la structuration du territoire.

Le territoire du SCOT Métropolitain se situe au sein du périmètre du SDAGE Loire-Bretagne approuvé le 18 novembre 2009. Le SDAGE 2010-2015 arrête pour une période de 6 ans la politique du bassin selon 15 grandes orientations fondamentales (OF) de préservation et de mise en valeur des milieux aquatiques :

- OF1 : Repenser les aménagements des cours d'eau pour restaurer les équilibres,
- OF2 : Réduire la pollution des eaux par les nitrates,
- OF3 : Réduire la pollution organique, le phosphore et l'eutrophisation,
- OF4 : Maîtriser la pollution des eaux par les pesticides,
- OF5 : Maîtriser les pollutions dues aux substances dangereuses,
- OF6 : Protéger la santé en protégeant l'environnement,
- OF7 : Maîtriser les prélèvements d'eau,
- OF8 : Préserver les zones humides et la biodiversité,
- OF9 : Rouvrir les rivières aux poissons migrateurs,
- OF10 : Préserver le littoral,
- OF11 : Préserver les têtes de bassins,
- OF12 : Réduire le risque d'inondations,
- OF13 : Renforcer la cohérence des territoires et des politiques publiques,
- OF 14 : Mettre en place des outils réglementaires et financiers,
- OF 15 : Informer, sensibiliser, favoriser les échanges.

Le SDAGE fixe des objectifs d'atteinte du bon état des eaux, conformément à la Directive cadre européenne sur l'eau (DCE) du 23 octobre 2000. L'objectif visé par le SDAGE Loire-Bretagne est d'atteindre 2/3 des masses d'eaux superficielles en bon état écologique d'ici à 2015, dont 61 % des cours d'eau et 98 % des masses d'eaux souterraines en équilibre quantitatif.

A noter que le comité de bassin en charge des travaux relatifs à la révision du SDAGE a d'ores et déjà identifié **plusieurs grandes questions importantes pour l'eau dans les 10 prochaines années** sur le bassin Loire-Bretagne.

La définition de ces questions constitue une des premières étapes pour l'élaboration du SDAGE et une piste de réflexion potentielle pour la construction du futur SCOT de la métropole Nantes St

Nazaire. Notamment celles relatives à la qualité des eaux, la préservation des milieux aquatiques, la gestion de la ressource et la gestion de la gouvernance.

Le SDAGE Loire-Bretagne et les informations concernant les masses d'eaux existantes sur le territoire du SCOT Métropolitain sont disponibles sur le site de l'Agence de l'eau Loire- Bretagne : www.eau-loire-bretagne.fr

Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)

Le SAGE fixe les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur et de protection quantitative et qualitative des ressources en eau superficielle et souterraine, des écosystèmes aquatiques ainsi que la préservation des milieux aquatiques à l'échelle des bassins versants de cours d'eau.

Le territoire du SCOT Métropolitain est concerné par trois SAGE :

- Le SAGE « Estuaire de la Loire » approuvé le 9 septembre 2009 qui concerne la majeure partie du territoire,
- Le SAGE « Vilaine » approuvé le 05 juin 2015 et qui inclut des communes de la CC de la Région de Blain, de la CC d'Erdre et Gesvres et marginalement de la CC Loire et Sillon.
- Le SAGE « Logne Boulogne Ognon et Lac de Grand Lieu » approuvé le 17 avril 2015

Ces documents sont accessibles sur les sites : www.sage-estuaire-loire.org/, www.sagevilaine.fr/ et www.sage-grandlieu.fr/.

Éléments à considérer :

→ L'ensemble des décisions administratives dans le domaine de l'eau, et notamment les règles nécessaires à la préservation, à la restauration et au maintien des zones humides d'intérêt environnemental particulier, doit être compatible avec le Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) et le règlement du SAGE.

→ Dans le cas où la mise en œuvre d'un projet conduit à la destruction d'une zone humide sans alternative avérée, le SCOT devra permettre la déclinaison des mesures compensatoires sur la base des règles édictées par le SAGE concerné.

I- DISPOSITIONS SUPRA-COMMUNALES

F) Les servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilité publique constituent des limitations administratives au droit de propriété instituées au bénéfice de personnes publiques (État, collectivités locales, établissements publics, concessionnaires de services ou travaux publics).

Elles imposent soit des restrictions à l'usage du sol (interdiction et/ou limitation du droit à construire) soit des obligations de travaux aux propriétaires (installation de certains ouvrages, entretien ou réparation).. Le SCOT devra respecter les servitudes désignées ci-après et celles précisées dans les annexes de PLU des communes du SCOT.

Aéronautique

Dans le domaine aéronautique, les communes de Pornichet, Saint Nazaire et Saint André des Eaux sont susceptibles d'être concernées par le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de La Baule Escoublac, en cours d'élaboration. De même, la commune de Besné est également susceptible d'être concernée par le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Saint Nazaire – Montoir-de-Bretagne, en cours de révision.

Concernant le futur aéroport du Grand Ouest, un plan de servitudes aéronautiques sera élaboré avant sa mise en œuvre.

Les servitudes aéronautiques de l'aéroport de Nantes-Atlantique concernant les communes de Bouaye, Bouguenais, Nantes, Rezé, Saint Aignan de Grandlieu, Saint Jean de Boiseau et Les Sorinières devront être prises en compte jusqu'au transfert de l'aéroport sur la commune de Notre Dame des Landes.

Vous trouverez également en annexes "servitudes" l'ensemble des servitudes aéronautiques concernées par le territoire du SCOT.

Oléoduc Donges-Melun-Metz

Cet oléoduc concerne les communes de Saint Joachim, Saint André des Eaux, Saint Nazaire, Trignac, Montoir de Bretagne, Donges, Prinquiau, La Chapelle Launay, Savenay, Malville, Fay de Bretagne, Notre Dame des Landes, Héric, Nort sur Erdre, Les Touches.

Pour respecter la réglementation d'août 2006 relative aux canalisations enterrées à risques, une étude de risques et des zones de danger significatifs graves et très graves a été réalisée. Vous trouverez ces contraintes ainsi que le tracé de l'oléoduc en annexe "servitudes".

Réseau de transport électrique

Vous trouverez en annexe "servitudes" l'ensemble des lignes à prendre en compte sur le territoire du SCOT ainsi qu'une cartographie récapitulative.

Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Le PEB de 2004 sera très fortement réduit à l'horizon du transfert, permettant une réflexion d'ensemble sur le foncier situé dans les différentes zones de bruit et dont la constructibilité est actuellement contrainte. Cette évolution devra être anticipée.

Les communes de Bouguenais, Saint Aignan de Grandlieu, Rezé et Nantes sont concernées par toutes ou certaines des zones A, B, C et D du PEB de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Dans la zone C du PEB, le principe général consiste à ne pas augmenter la population permanente exposée au bruit généré par l'infrastructure aéroportuaire.

On rappellera que les zones 2AU actuellement localisées dans cette zone C du PEB ne pourront être

ouvertes pour de l'urbanisation à usage d'habitat avant l'engagement du transfert de l'aéroport.

Réseau de transport de gaz

Vous trouverez en annexe "Servitudes-Gaz" l'ensemble des canalisations à prendre en compte sur le territoire du SCOT ainsi qu'une cartographie récapitulative.

Bilan général des servitudes

Vous trouverez en annexe "Servitudes" un tableau récapitulatif de l'ensemble des servitudes affectées à chaque commune du territoire du SCOT.

G) La Charte du Parc naturel régional de Brière

La révision de la charte du parc naturel régional de Brière est aujourd'hui dans sa dernière phase administrative. En application de l'article L.122-1-12 du code de l'urbanisme, le SCOT devra être compatible avec les orientations de la charte prochainement opposable, ce qu'il convient dès lors d'anticiper.

Faisant le constat d'un territoire confronté à la fois à la pression rétro-littorale, au développement du pôle urbain de St Nazaire et à l'influence de la métropole nantaise sur sa frange est, la charte 2014-2026 témoigne d'une approche plus volontariste et d'un niveau d'ambition relevé en matière de maîtrise des modes d'urbanisation.

Elle a été élaborée autour de 5 grandes ambitions pour 2025. Sa mise en œuvre s'oriente selon 3 axes, soit 11 orientations stratégiques et 39 mesures opérationnelles.

Axe 1 : Préserver les patrimoines naturels et paysagers et les atouts singuliers du territoire

- Maîtriser les modes d'urbanisation (préserver les espaces agricoles et naturels, construire de nouvelles formes d'habitat, soutenir les communes et intercommunalités) ;
- Préserver et valoriser les atouts paysagers du territoire (favoriser l'entretien du bocage, maîtriser l'affichage publicitaire, réaliser des aménagements intégrés) ;
- Gérer et préserver la biodiversité (renforcer les continuités écologiques, éviter les impacts des projets sur l'environnement, combattre les espèces invasives) ;
- Gérer l'eau à l'échelle du bassin versant et préserver les zones humides et leurs fonctions (mieux gérer les eaux pluviales, favoriser les techniques alternatives au désherbage chimique).

Axe 2 : Valoriser un héritage exceptionnel et favoriser un développement innovant et durable

- Valoriser durablement les ressources du territoire (développement des circuits de proximité, charte européenne du tourisme durable, rééquilibrer l'offre touristique, valoriser les produits du marais, développer les démarches de management environnemental) ;
- Gérer les mobilités et les échanges avec l'aire métropolitaine (favoriser les déplacements doux, développer la gestion des voiries en écolisière, favoriser l'accessibilité aux transports en commun) ;
- Faire face aux enjeux du changement climatique (développer les énergies renouvelables, collecter les données) ;

Axe 3 Être innovants ensemble

- Développer et transmettre une culture commune du territoire (élaborer des partenariats pour démultiplier l'information, favoriser l'accès à la connaissance du territoire, accompagner les lieux de visites culturelles) ;
- Formaliser une nouvelle gouvernance (s'appuyer sur les conseils de spécialistes reconnus) ;
- Valoriser l'ouverture et favoriser le lien social (se connecter pour un mieux « faire ensemble », explorer une vision nature-culture et accompagner les publics dans une démarche de créativité) ;
- Organiser la veille sur le territoire et le pilotage stratégique (suivi des démarches environnementales des exploitations agricoles, de l'évolution des milieux, des surfaces artificialisées).

Le Parc naturel régional dispose et développe de nombreux outils sur lesquels il est possible de s'appuyer, notamment sur la composition des haies, la plantation des espèces locales, l'utilisation des matériaux locaux dans les constructions et la définition de l'architecture traditionnelle.

Par ailleurs, il dispose de données qualitatives et quantitatives sur l'eau (état physico-chimique, suivi sur les hauteurs de vase, suivi sur les pesticides, données météorologiques, données

quantitatives : Brière, Boulaie, Brivet et Taillée). Le Parc a également réalisé en 1997 deux inventaires du patrimoine de chaumières et du petit patrimoine bâti.

L'ensemble de ces données sont disponibles à la demande.

Ainsi, le SCOT devra s'approprier et relayer les orientations de la charte, en veillant à l'articulation des deux niveaux envisagés :

- une stratégie territoriale globale, visant à préserver le territoire du parc, en organisant les développements urbain et économique sur les pôles périphériques au cœur du parc tels que recensés par la Charte ;
- un cadre pour l'urbanisation locale organisant le développement communal autour du confortement des centre-bourgs, en privilégiant densification et renouvellement urbain..

Documents de référence à disposition :

- Projet de charte 2014-2026,
- Charte paysagère du PNR de Brière (2005) et son étude préalable (2002),
- Étude et stratégie d'actions paysagères de la frange sud (2009),
- Étude sur les connexions loutrologiques : étude préliminaire 2010-2011,

H) La Charte agricole pour la prise en compte de l'agriculture dans l'aménagement du territoire et son volet maraîchage

La charte agricole pour la prise en compte de l'agriculture dans l'aménagement du territoire, signée le 13 février 2012 souligne l'importance du diagnostic agricole dans les documents de planification pour permettre d'assurer « une 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 ». Ce diagnostic agricole ne devra pas se limiter à une description, mais présenter la dynamique agricole du territoire, les enjeux et perspectives pour l'activité agricole. Il doit être suivi de décisions affichées dans le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et fonder les préconisations du document d'orientations et d'objectifs (DOO).

Le diagnostic agricole du SCOT devra :

- Donner le cadre général quant aux caractéristiques agricoles principales du territoire et les conditions d'exercice de l'activité agricole. Les problématiques ainsi définies dans le SCOT devront permettre une déclinaison à l'échelle communale ou intercommunale,
- Élaborer des cartes d'enjeux agricoles et de synthèses à l'échelle du SCOT, Analyser la consommation d'espace agricole, à partir de l'historique global de consommation d'espace sur 10 ans.

L'ensemble de ces éléments doit permettre de contribuer à l'élaboration d'une carte des espaces agricoles durables à plus de 20 ans.

Le volet viticole de la charte a été signé le 21 octobre 2005. Le volet spécifique au maraîchage a été signé le 6 septembre 2013.

Il vise principalement à proposer des recommandations spécifiques d'aménagement pouvant être reprises dans les documents locaux d'urbanisme en complément de la charte agricole proprement dite.

Éléments à considérer :

→ Le SCOT visera à orienter un développement urbain s'appuyant sur la trame existante en veillant à pérenniser l'agriculture viable en périphérie de cette trame urbaine.

→ Le document d'orientation du SCOT pourra localiser précisément des espaces agricoles et naturels à protéger, là où les enjeux de protection sont les plus forts, afin qu'ils soient repris dans les documents communaux.

II - DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTENU DU SCOT

Le schéma de cohérence territoriale, créé par la loi « solidarité et renouvellement urbain » (SRU) du 13 décembre 2000, est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification à l'échelle intercommunale. Il définit l'organisation spatiale et les grandes orientations d'un projet d'aménagement et de développement durable du territoire considéré.

Le schéma est ainsi destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles centrées notamment sur les questions d'habitat, de déplacement, de développement économique, touristique et culturel, d'environnement, d'organisation et de gestion économe de l'espace...

La loi Engagement National pour l'Environnement puis la Loi ALUR sont venues renforcer le rôle des SCOT. Il est ainsi prévu leur généralisation à tout le territoire national à la date du 1er janvier 2017 (article L.122-2 du code de l'urbanisme).

Par ailleurs, plusieurs objectifs du SCOT sont mis en avant (gestion économe de l'espace, liens entre transports collectifs et urbanisation, protection de l'environnement) tandis que de nouveaux objectifs sont apparus (réduction des émissions de gaz à effet de serres, amélioration des performances énergétiques, SCOT intégrateur, ré-organisation de l'aménagement commercial ...).

Enfin, de nouveaux outils sont proposés, notamment en vue d'assurer une gestion économe de l'espace (voir en particulier le contenu du document d'orientation et d'objectifs, ci-après).

Formellement, le schéma de cohérence territoriale comprend :

- un rapport de présentation,
- un projet d'aménagement et de développement durables,
- un document d'orientation et d'objectifs.

Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques.

Référence du code de l'urbanisme :

- Articles L.122-1-1 à L.122-19
- Articles R.122-1 à R.122-5

II - DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTENU DU SCOT

A) Le rapport de présentation

1 - Le rapport de présentation (partie législative)

1°- Il **explique les choix** retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un **diagnostic** établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

2°- Il identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L. 123-1-2.

3°- Il **présente une analyse** de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et **justifie les objectifs** chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs.

4°- Il **décrit l'articulation** du schéma avec les documents mentionnés aux I et II de l'article L. 111-1-1 et à l'article L. 122-1-13 , avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte.

2 - Le rapport de présentation (partie réglementaire)

1°- **Expose le diagnostic** prévu à l'article L. 122-1-2 et **présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix dernières années** précédant l'approbation du schéma et **justifie les objectifs chiffrés de limitation** de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs ;

2°- **Décrit l'articulation** du schéma avec les documents mentionnés aux articles L. 111-1-1, L. 122-1-12 et L. 122-1-13 et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

3°- **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 ;

4°- **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 telles que celles désignées conformément aux articles R. 414-3 à R. 414-7 du code de l'environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret n° 2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 ;

5°- **Explique** les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs. Le cas échéant, il explique les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;

6°- **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 ;

7°- **Précise** les critères, indicateurs et modalités retenues pour l'analyse des résultats de l'application du schéma prévue à l'article L. 122-14, notamment en ce qui concerne l'environnement ;

8°- **Comprend** un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée ;

9°- **Précise** le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées. Le rapport de présentation peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans et documents.

Référence du code de l'urbanisme :

- article L 122-1-2
- article R 122-2

II - DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTENU DU SCOT

B) L'évaluation environnementale

Selon les termes des décrets n°2012-616 du 2 mai 2012 et n°2012-995 du 23 août 2012 relatifs à l'évaluation des incidences des plans et programmes et des documents d'urbanisme sur l'environnement, le projet de SCOT, à travers le rapport de présentation, décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement. Il présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives. Il 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.

Matériellement, le Préfet sera consulté sur l'évaluation environnementale contenue dans le rapport de présentation et sur la prise en compte de l'environnement par le projet, trois mois au plus tard avant l'ouverture de l'enquête publique. Cet avis au titre de l'autorité environnementale sera réputé tacite sans observation s'il n'intervient pas dans un délai de trois mois. Cet avis sera joint au dossier d'enquête publique.

Référence du code de l'urbanisme :

- Article L121-10 et suivants
- Article R121-14 et suivants

II - DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTENU DU SCOT

C) Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le PADD définit, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme, les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.

Il arrête les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs retenues pour l'ensemble de la commune.

Il fixe des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Référence du code de l'urbanisme :

- Article L122-1-3
- Article R122-2-1

II - DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTENU DU SCOT

D) Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)

Il **détermine les orientations** générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers.

Il **définit les conditions** d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques

Le document d'orientation et d'objectifs comporte un contenu obligatoire et un contenu facultatif. Ce contenu facultatif, plus directement rattaché à des préoccupations opérationnelles, représente une véritable « boîte à outils » du SCOT.

Référence du code de l'urbanisme :

- Article L122-1-5 et suivants
- Article R122-3

**le contenu obligatoire du DOO
(partie législative)**

L. 122-1-5

Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement.

Il détermine les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.

Il détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger

Il transpose les dispositions pertinentes des chartes de parcs naturels régionaux et leurs délimitations cartographiques à une échelle appropriée, afin de permettre leur déclinaison dans les plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieu et les cartes communales.

Il précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques

Il arrête des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain,

Il précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.

Il définit les grands projets d'équipements et de services.

**le contenu facultatif du DOO
(partie législative)**

Il peut en définir la localisation ou la délimitation

qui peuvent être ventilés par secteur géographique.

Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.

Il peut étendre l'application de l'article L. 111-1-4 à d'autres routes que celles mentionnées au premier alinéa dudit article.

Pour la réalisation des objectifs définis à l'article L. 122-1-4, il peut, en fonction des circonstances locales, imposer préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau :

1° L'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 111-4 ;

2° La réalisation d'une étude d'impact prévue par l'article L. 122-1 du code de l'environnement ;

3° La réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées.

Il peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter :

1° Soit des performances énergétiques et environnementales renforcées ;

2° Soit des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.

Il peut également définir des objectifs à atteindre en matière de maintien ou de création d'espaces verts dans les zones faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation.

Dans des secteurs qu'il délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs, l'existence d'équipements collectifs et des protections environnementales ou agricoles, il peut déterminer la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles définies par le plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu.

Dans ces secteurs, les règles des plans locaux d'urbanisme et des documents d'urbanisme en tenant lieu qui seraient contraires aux normes minimales de hauteur, d'emprise au sol et d'occupation des sols fixées par le document d'orientation et d'objectifs cessent de s'appliquer passé un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication du schéma, de sa révision ou de sa modification. Passé ce délai, le permis de construire, d'aménager ou de démolir ne peut être refusé et les projets faisant l'objet d'une déclaration préalable ne peuvent faire l'objet d'une opposition sur le fondement d'une règle contraire aux normes minimales fixées par le schéma de cohérence territoriale ou le schéma de secteur. Le document d'orientation et d'objectifs peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction.

Le document d'orientation et d'objectifs peut préciser les objectifs de qualité paysagère

L. 122-1-6

Le document d'orientation et d'objectifs peut, par secteur, définir des normes de qualité urbaine, architecturale et paysagère applicables en l'absence de plan local d'urbanisme ou de document d'urbanisme en tenant lieu.

L. 122-1-7

Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs. Il précise :

1° Les objectifs d'offre de nouveaux logements,

répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune ;

2° Les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé.

L. 122-1-8

Le document d'orientation et d'objectifs définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements. Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs.

Il peut préciser, en fonction de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments :

1° Les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer

2° Les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer.

Les trois alinéas précédents ne sont pas applicables dans

L. 122-1-9

Le document d'orientation et d'objectifs précise les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal.

Il définit les localisations préférentielles des commerces en prenant en compte les objectifs de revitalisation des centres-villes, de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre, de cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises, de consommation économe de l'espace et de préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture.

Le document d'orientation et d'objectifs détermine les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire.

Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, l'utilisation prioritaire des surfaces commerciales vacantes et l'optimisation des surfaces dédiées au stationnement. Elles portent également sur la desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes ainsi que sur leur qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux.

III – APPLICATIONS THEMATIQUE DES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

Le SCOT doit déterminer les conditions permettant d'assurer les principes de l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme.

Au-delà du respect des principes exprimés ci-dessus et des dispositions législatives et réglementaires à prendre en compte, le SCOT s'inscrit dans une dynamique territoriale qui vise à concilier Social, Économie, Environnement, Mobilités et Gouvernance.

C'est dans cet objectif que le présent "Porter à Connaissance" s'organise en proposant, par une approche thématique attachée au territoire, une vision de l'État et les politiques publiques que celui-ci attend de voir retranscrites dans ce document.

Si les enjeux de maîtrise de l'étalement urbain, des mobilités, de l'environnement et des grands projets apparaissent particulièrement importants à l'échelle de ce territoire, il conviendra également de prendre en compte l'ensemble des thématiques portées par ce document.

A) Dispositions relatives à la maîtrise de l'urbanisation

L'objectif d'économiser le foncier est posé par la Loi SRU, les lois Grenelle et aujourd'hui la loi ALUR afin de lutter contre l'étalement urbain et la régression des surfaces agricoles et naturelles. Le rôle des documents d'urbanisme est renforcé par ces dernières lois ainsi que celle de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 13 juillet 2010.

L'analyse de l'artificialisation des sols

A toutes fins utiles, et sans se substituer au travail d'analyse réalisé dans le cadre du diagnostic du SCOT, il a paru intéressant de communiquer trois tableaux et trois cartes qui recensent par commune **l'évolution du foncier artificialisé entre 1999 et 2012** (voir annexe "Maîtrise de l'urbanisation").

Ces chiffres sont tirés de la BD MOS (Base de Données du Mode d'Occupation des Sols). Par foncier artificialisé, on entend les surfaces physiquement occupées par des secteurs à vocation d'habitat, d'activité économique, d'équipements, par les infrastructures ainsi que par les parcs et jardins (en milieu urbain).

Cet exercice comporte évidemment des marges d'erreur (travail initial de photo-interprétation) et, pris individuellement, les chiffres bruts qui figurent dans les tableaux sont donc à manier avec les précautions d'usage. Ces chiffres permettent cependant de dégager des tendances qui mériteront d'être confrontées à d'autres sources et aux propres analyses de la collectivité.

Sur 1999-2012, l'artificialisation du territoire du SCOT connaît une croissance inférieure à celle du département et du "département hors SCOT" (+,085%/an pour respectivement 1,08% et 1,27%). Les plus fortes augmentations en évolution étant marquées sur les territoires d'Erdre et Gesvres et Loire et Sillon même si, globalement, ce sont les communes de l'agglomération nantaise et Saint-Nazaire qui consomment le plus en valeur absolue.

Habitat :

En ce qui concerne l'habitat sur la période 1999-2012, le territoire du SCOT consomme moins par habitant que le reste du territoire (255m² par habitant pour 480m²). Mais globalement la rationalisation du foncier pour l'habitat est plus lente que pour le reste du territoire (passant de 306m² par hab. en 1999 à 301m² en 2012 (resp 828m² et 758m²).

Ainsi, si le territoire du SCOT s'est engagé de manière précoce dans une réduction de sa consommation d'espace, il conviendra, dans le futur SCOT de proposer des objectifs encore plus vertueux.

Économie : L'analyse des résultats de l'application du SCOT actuel met en évidence le poids des zones d'activités dans la consommation d'espace. Si globalement le SCOT semble avoir atteint son objectif, modérément ambitieux, d'une réduction de 10 % de la consommation d'espaces par l'urbanisation (réduction de 13 % pour la période 2004-2009 comparée à 1993-2004), la part spécifiquement consacrée aux sites d'activités a, dans le même temps, augmenté de manière préoccupante sur la période 1999-2012. En effet, avec une augmentation de +35% pour le SCOT (+45% « hors SCOT »), **ce territoire a été trop consommateur d'espaces dans la dernière décennie et plus particulièrement sur la période 2004-2009. Ainsi, le projet de SCOT devra réévaluer ses besoins en matière de foncier économique afin de proposer un développement soutenable et viable pour les espaces agricole et naturel en prenant en compte le parcours résidentiel des entreprises, en développant leur accompagnement ou en réinterrogeant la notion de polarité de la Ville notamment.**

Une analyse plus détaillée de l'ensemble des données présentées est proposée en annexe « maîtrise de l'urbanisation ».

Aménagement des espaces autour de Nantes Atlantique

Le trafic commercial de l'aéroport de Nantes-Atlantique a vocation, à moyen terme, à être transféré l'aéroport du grand ouest sur la commune de Notre Dame des Landes. Si la piste conservera, à priori, un usage restreint, le plan d'exposition au bruit (PEB) sera considérablement réduit et un foncier important ouvrira des possibilités de réaménagement dans les zones C et D situées sur les communes de St Aignan de Grandlieu, Rezé, Bouguenais et Bouaye. La situation particulière de ce foncier en première couronne nantaise nécessitera une réflexion approfondie sur sa reconfiguration en traitant particulièrement les enjeux en matières de mobilité et de densification sur ce secteur.

Documents de référence :

- la loi ALUR du 24 mars 2014
- la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement
- la loi n°2008-776 du 4 août 2008 de Modernisation de l'Économie (LME)
- la loi SRU du 13 décembre 2000
- la charte du Parc naturel régional de Brière adoptée le 21 août 2014
- Économie : ordonnance n°2014-811 du 17 juillet 2014

B) Dispositions relatives aux mobilités et aux réseaux de communications**Enjeux de l'État en matière de mobilité**

L'État sera attentif à l'articulation entre la politique d'aménagement et celle de la mobilité. Il s'agit bien ici de politique de mobilité et pas seulement de politique des transports. Outre l'enjeu énergétique et environnemental (diminution des gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique), la perspective d'une saturation des réseaux et le plafonnement des ressources publiques incitent à favoriser une évolution de la mobilité dans le sens d'une réduction des distances parcourues, et d'un plus grand usage des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela toutes les formes de mobilité doivent être mobilisées, sans focaliser sur le transport public qui ne pourra suffire à satisfaire la demande.

A cet égard, les thématiques suivantes devraient être développées dans le cadre du SCOT :

- la cohérence de la répartition des fonctions urbaines (habitat, emploi, établissements de santé et d'enseignement, équipements de loisirs, services, commerces..etc) qui influe sur les distances parcourues et sur la répartition modale avec le système de transport ; il s'agit de limiter la spécialisation des espaces qui conduit à une multiplication et un allongement des déplacements ;
- la densification des pôles bénéficiant d'un bon niveau d'offre de mobilité ;
- le lien entre densification en petite couronne de Nantes et développement des transports collectifs et de toutes les formes d'éco-mobilité (modes actifs, auto-partage...) ;
- le développement de l'intermodalité au niveau des gares et des principales stations de transport urbain ;
- l'organisation viaire tant en secteur rural qu'en milieu urbain, pour favoriser les modes doux dans les usages du quotidien aussi bien que touristiques.

De même, le SCOT devra veiller à la cohérence entre le système de transport et le développement ou la création des grands équipements que concentrent Nantes et St Nazaire. On citera :

- l'aéroport du grand ouest,
- le grand port maritime de Nantes-St Nazaire et les activités industrielles qu'il compte sur son domaine ; les enjeux logistiques font l'objet d'un développement ci-après ;
- les gares TGV ;
- les centres de congrès ;
- les grands centres hospitaliers ;
- les centres universitaires ou de recherche ;
- les grands pôles d'activité ayant un rayonnement au-delà du local (tels Technocampus, Aéronautique à Bouguenais ou Montoir) ;
- Certains centres commerciaux qui ont un rayonnement supra-départemental (ex : Ikea),
- Le périphérique de Nantes, qui n'est certes pas un pôle mais est un équipement dont la fonction de transit des flux routiers à longue distance et de distributeur des flux locaux est stratégique.

Le rôle des déplacements et des transports pour le pôle métropolitain

La qualité des services de transport entre les entités du pôle métropolitain est un enjeu tout comme celle des relations entre le pôle et les autres métropoles françaises, européennes, mondiales. Elle ne se résume pas à la qualité des infrastructures. Cependant l'État veillera à l'adaptation des infrastructures au niveau du trafic attendu.

L'aéroport du Grand Ouest constituera la plate-forme aéroportuaire internationale du grand ouest, relié au réseau routier 2x2 voies par le barreau de desserte qui sera réalisé par l'État. Le projet LNOBPL (Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire) évoqué plus bas, a, entre autres finalités, celle de desservir par fer la zone de chalandise du futur aéroport. Il constitue pour le

territoire du pôle, et donc pour le territoire du Scot, un enjeu majeur à prendre en considération, dès à présent, dans la vision à long terme du territoire, même si le projet est à un stade très amont.

Le périphérique nantais

La réduction de l'usage de l'automobile est l'un des objectifs premiers des PDU. Simultanément il importe de privilégier, dans les infrastructures routières, les fonctions qui ne peuvent être assurées par d'autres modes.

Aussi, en préalable, il est important de rappeler quelles sont les fonctions du périphérique, qu'empruntent 50 000 à 100 000 véhicules par jour, selon les sections :

- La desserte nationale et régionale,
- La desserte de grands équipements tels le grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire, l'aéroport international Nantes-Atlantique, et plus tard l'accès à l'aéroport de Notre Dame des Landes, des pôles hospitaliers majeurs, les pôles logistiques de l'agglomération,
- La distribution du trafic indispensable au fonctionnement de l'agglomération nantaise et l'accès aux fonctions métropolitaines.

A ce titre les enjeux suivants sont à prendre en compte dans l'élaboration du SCOT :

- **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,
- **Portes du périphérique et plan de modernisation des itinéraires**: La saturation de certaines portes, ainsi que leur inadéquation à certains modes de transport/déplacement devront être traitées afin de ne pas aggraver les remontées de queues sur le périphérique et l'insécurité routière. le projet d'aménagement du périphérique nord entre les portes d'Orvault et de Rennes est inscrit au CPER 2015-2020.

Cofiroute mène également les études sur le réaménagement de la porte de Gesvres.

Au delà du périphérique Nord, il convient de signaler que des études sont actuellement en cours sur le parti d'aménagement du périphérique. Ce dernier a vocation à définir les aménagements à court, moyen et long terme permettant d'améliorer le fonctionnement du périphérique sur la base de scénarios de requalification environnementale de la voie, d'optimisation de l'infrastructure à l'aide de moyens de gestion dynamique du trafic et d'aménagements structurels.

- **Vulnérabilité du périphérique** : le SCOT Métropolitain devra prendre en compte le caractère vulnérable du périphérique de Nantes, qui peut entraîner dans certaines circonstances et pour les raisons qui suivent, un risque de saturation importante du réseau routier de l'agglomération :
 - caractère inondable du boulevard Flemming (périphérique Est) et risques d'inondation liés à la digue de la Divatte (Basse-Goulaine) ;
 - fermeture du pont de Cheviré par grand vent ;
 - pas d'alternative de grande capacité possible en cas d'incidents ou d'accidents de la circulation ;

Il est à noter en outre le risque d'augmenter la vulnérabilité du périphérique par le développement de l'urbanisation dans des secteurs déjà critiques (secteur de la porte d'Armor à Saint-Herblain par exemple) avec le risque d'accroître la demande de mobilité au-delà de l'offre disponible.

- **Mobilité** : la congestion chronique du périphérique aux heures de pointe est principalement due aux déplacements domicile – travail. Les transferts modaux prévus par l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) ne suffisent pas à réguler la demande de mobilité qui s'exprime à une autre échelle sur le périphérique, celle de l'aire urbaine, en l'absence d'alternative de capacité aux franchissements de la Loire à Cheviré et Bellevue et

d'incitation plus efficace au report modal hors périmètre des transports urbains. L'élaboration du PADD du SCOT peut être une opportunité de repenser les leviers vers une nouvelle répartition habitat/emplois entre le sud et le nord de la Loire. La question de la localisation des parkings relais, pour l'instant majoritairement situés intra-périphérique, est également posée en lien avec les franchissements du périphérique par les lignes de transport en commun urbain et leur meilleure connexion avec les transports collectifs interurbains : réseau Lila, aires de covoiturage,...

La congestion du périphérique restant très concentrée sur quelques heures dans la journée, une réflexion reste à engager sur l'organisation des temps de l'agglomération : heures d'ouverture et fermeture des bureaux, des écoles, des services, ... pour favoriser des mobilités plus apaisées et une meilleure maîtrise des temps de l'agglomération ;

Les dysfonctionnements de certaines portes du périphérique (portes d'Armor, d'Anjou, du Vignoble, de Bouguenais, etc) invitent à anticiper des solutions d'aménagement ou de réaménagement des échangeurs. Parmi ces dysfonctionnements, l'enjeu de la sécurisation de l'usage des pénétrantes de l'agglomération aboutissant sur le périphérique (lutte contre les contre sens) mérite une attention toute particulière en coopération avec le gestionnaire du périphérique.

Projets routiers de l'État

Le SCOT doit aborder l'adaptation des infrastructures de transport pour tenir compte de l'évolution prévisible du trafic global et, dans ce cadre, évoquer les investissements routiers de l'État qui visent, à terme, à obtenir des caractéristiques autoroutières ou de route express pour l'ensemble de l'actuel réseau routier national avec, dans certains cas, augmentation de capacité de certaines sections (R.N. 165 et 844) ou à desservir le futur aéroport du Grand Ouest. Les Projets d'Intérêt Général (P.I.G.), listés sur le document en annexe « mobilité », doivent être cités. Le développement des activités du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire passe notamment par l'amélioration des infrastructures de desserte. Il est à noter que la déviation de Blain n'est pas inscrite au CPER 2015-2020 et ne fait pas partie du parti d'aménagement approuvé de la RN171. Néanmoins, une analyse de l'opportunité de réviser ce parti d'aménagement est actuellement en cours et devra faire l'objet d'une décision ministérielle.

Projets ferroviaires

Deux projets sont potentiellement impactant pour le territoire dans les années à venir :

– Le projet de LNOBPL a fait l'objet d'un débat public du 04/09/2014 au 03/01/2015. Il consiste en la réunion de deux projets structurants du territoire breton et de celui de la Loire-Atlantique : l'amélioration des liaisons ferroviaires empruntant les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, et l'amélioration de la liaison Nantes-Rennes intégrant la desserte de l'aéroport du grand ouest ; ces deux projets en synergie ayant fusionné. Vous retrouverez en annexe « mobilités » les différentes demandes et prescriptions de RFF sur le sujet,

– A court terme, l'amélioration de l'infrastructure entre Sainte Pazanne et Pornic et entre Sainte Pazanne et Saint Gilles-Croix-de-Vie en Vendée, programmée dès 2014, doit apporter une amélioration substantielle de la qualité de service, aujourd'hui très dégradée. Elle permettra par ailleurs à cette ligne de fiabiliser les temps de parcours principalement pour des trajets domicile-travail et domicile-études mais aussi pour des déplacements touristiques

D'autre part, en ce qui concerne l'axe Nantes-Angers, la recherche d'aménagements sur place a été relancée après le constat de l'impossibilité de créer une voie parallèle à la voie existante, en bord de Loire.

Ce recensement des projets ne serait pas complet sans signaler celui de desserte locale de l'aéroport du Grand Ouest par une branche à créer à partir de la ligne tram-train de Nantes-Châteaubriant, porté par le SMA (Syndicat Mixte Aéroportuaire). Ce projet a fait l'objet d'études de niveau préliminaire et pourrait faire l'objet prochainement d'une concertation dès que le maître d'ouvrage sera désigné.

Enfin, si l'on exclut la réouverture de la ligne Nantes - Châteaubriant, mise en service le 28 février 2014, des aménagements limités, réalisés dans les emprises ferroviaires sont en cours de réalisation sur le territoire du SCOT : en gare de Nantes, la séparation des flux allant vers Bordeaux de ceux desservant Sainte Pazanne et le nord Vendée et sur la section Sainte Luce - Ancenis, des travaux sur la signalisation qui vont permettre de desserrer partiellement les contraintes de capacité sur l'axe Nantes-Angers.

En complément, vous trouverez en Annexe "Mobilités", les remarques et demandes de RFF, (courrier au préfet du 07 février 2014).

Transport multimodal du GPM (grand port maritime)

Sans être en contradiction avec le nœud ferroviaire de Savenay, le site de la gare de Montoir de Bretagne est ciblé pour réaliser à court terme un chantier de transport combiné. Pour rappel, une convention portant ce projet en conservant les espaces a été signée entre RFF, la CARENE et le Port en 2013. Ce projet a, par ailleurs été retenu dans le CPER 2014-2020.

Sur l'amont, le site de Cheviré est bien pris en compte dans sa dimension multimodale (fer, fluvial).

Globalement, il convient de veiller au maintien des conditions de raccordement des sites portuaires actuellement embranchés (Cheviré, Roche Maurice, Cormerais, Donges et Saint Nazaire) tant en matière d'infrastructure que de capacité. Ce point concerne tant le réseau ferré portuaire que le réseau ferré national au niveau des lignes desservant les zones portuaires.

Sur l'aspect routier, il est important que soient traités à l'échelle du SCOT, les impacts des différents flux de fret et leur prise en compte dans les différentes connexions routières entre les pôles logistiques.

Les possibles nouveaux franchissements de la Loire devront préserver les trafics et espaces portuaires et permettre le développement du trafic fluvial.

Développement du transport collectif et réseaux alternatifs à la Voiture particulière (circulations douces,...)

Le développement du transport collectif nécessite une bonne structuration du réseau mais également une synergie entre les différentes structures du territoire. Si les régies de transports semblent bien fonctionner, le lien entre celles-ci n'apparaît pas et se ressent dans la gestion des horaires, le maillage géographique et les tarifs pour la circonscription de "Saint-Nazaire - Montoir". Une harmonisation territoriale serait nécessaire entre les différents gestionnaires.

Articulation entre urbanisation et déplacements

Tout projet de développement ou d'équipement doit être accompagné d'une évaluation des déplacements générés et d'une vérification de la compatibilité du projet avec la capacité des voies routières existantes, des transports en commun à proximité et des voies douces existantes et à créer.

De manière générale, les zones d'urbanisation future devront être aménagées de telle sorte qu'elles favorisent une gestion des déplacements alternative à la voiture particulière.

D'autre part, les aménagements nécessaires à ces projets devront être pensés de manière à assurer de bonnes conditions de sécurité tant pour les usagers de la route que pour les piétons et les cyclistes.

Ces messages devront clairement être portés par le SCOT pour que leur déclinaison à l'échelle des PLU(i) soit affichée.

Circulations douces et Multi-modalité dans les agglomérations

Depuis la seconde moitié du 20e siècle, l'extension des réseaux routiers et ferroviaires a répondu au besoin de mobilité individuelle pour transporter marchandises et voyageurs, qu'il s'agisse de déplacements liés au travail ou aux loisirs. Elle a fait de la voiture la composante essentielle des déplacements et l'élément structurant pour l'aménagement. Dès les années 70-80 l'augmentation de la population urbaine de plus en plus motorisée, les chocs pétroliers, l'engorgement des centres-villes, la pollution, le gaspillage énergétique ont conduit les pouvoirs publics à rechercher des solutions alternatives au "tout voiture".

Les bénéfices à en attendre en termes de santé mais également en termes économiques et sociaux se

traduisent par une attente pour des modes de transports individuels et collectifs prenant en compte l'amélioration de la qualité de l'air, la diminution des effets du bruit et du stress, la réduction de notre dépendance énergétique, la préservation de notre environnement.

Le SCOT visera à développer les modes alternatifs à l'automobile en s'organisant autour de 5 axes :

- Développer l'intermodalité « transports collectifs /modes actifs » (interconnexions voitures, TC, modes doux),
- Viser à partager l'espace public et sécuriser les modes actifs (démarche "code de la rue", voies partagées,...),
- Inciter à valoriser les enjeux économiques liés à la pratique du vélo (emploi local, économie sociale et solidaire,...),
- Prendre en compte les politiques de mobilité active dans l'urbanisme, le logement et notamment le logement social (aménagement de voirie, espaces publics, bâtiments, stationnements,...),
- Développer les itinéraires de loisir et le tourisme à vélo (développement des vélo-routes et voies vertes,...).

Les enjeux logistiques

L'étude d'un schéma de la logistique estuarienne a permis d'identifier les problématiques du territoire et de lister les leviers d'action à mettre en œuvre.

L'État privilégie quatre enjeux relatifs à la politique nationale :

- celui du développement du Grand Port Maritime de Nantes-St Nazaire à travers la mise en œuvre de son projet stratégique en cours de révision,
- celui du développement du fret ferroviaire, d'origine portuaire ou non, au niveau de l'agglomération nazairienne,
- celui de la préservation de fonctions de fret ferroviaire dans l'agglomération nantaise,
- celui de la logistique urbaine avec la nécessité d'organiser des zones logistiques sans les cantonner systématiquement dans les zones périphériques très éloignées des centres.

La sécurité des voyageurs sur la ligne ferroviaire Nantes-Le Croisic entre Savenay et St Nazaire

La question de la traversée de la raffinerie de Donges, établissement classé SEVESO seuil haut par une section de voie ferrée de plus en plus fréquentée est un enjeu majeur du territoire.

L'objectif poursuivi est de diminuer très fortement les risques encourus, en supprimant notamment l'exposition aux risques létaux à cinétique rapide. Concernant les risques à cinétique lente, ils sont d'ores et déjà traités dans le cadre du PPI (plan particulier d'intervention) consistant, en cas d'accident, à arrêter ou au contraire faire avancer le train en dehors du périmètre. Un projet de contournement de la raffinerie est en cours d'étude et le SCOT devra intégrer cette possibilité de contournement comme seule option possible.

A titre purement indicatif, les études préliminaires, seront suivies d'un avant projet prévu en 2016 avant la déclaration d'utilité publique qui pourrait intervenir en 2017.

Sécurité des passages à niveau ferroviaires

L'État conduit depuis de nombreuses années, avec l'appui des collectivités, une politique de diminution ou de sécurisation des passages à niveau (PN) : il a présenté en septembre 2013 un nouveau plan d'action. Est notamment poursuivie la politique de suppression ou d'aménagement des passages inscrits au programme national de sécurisation (dits prioritaires) ; le territoire du SCOT n'étant pas concerné par ce programme national.

Mais, d'une manière générale, l'État et RFF soutiennent les initiatives visant à sécuriser les PN qui pourraient être identifiés comme potentiellement dangereux, ou diminuer le nombre des PN existants, comme ceux qui ont été ciblés sur la ligne Nantes/Saint Gilles Croix de Vie/Pornic ou à Batz sur Mer (PN piétons)...

Cette politique curative doit aller de pair avec une politique préventive ; c'est ainsi qu'aucune voie ferrée nouvelle ne peut recréer des passages à niveau. Des autorisations exceptionnelles ont pu

cependant, et sous conditions, être accordées pour la réouverture de lignes existantes (Nantes-Châteaubriant).

Il conviendrait que le SCOT prenne en considération cette problématique, notamment dans le cas de densification de l'habitat ou de création de zones d'activité à proximité des voies ou desservies par des voiries traversant les voies ferrées, en intégrant des conditions de sécurisation ou mieux de suppression des PN dans les opérations futures.

Accessibilité

La politique d'accessibilité vise plusieurs objectifs :

- adapter progressivement le cadre de vie à l'ensemble de la population, y compris aux personnes handicapées ou à mobilité réduite,
- s'assurer que la chaîne de déplacements (c'est-à-dire le cadre bâti existant, la voirie, les espaces publics, les transports et leur inter-modalité) est accessible dans toute sa continuité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite,
- favoriser la mobilité, notamment l'usage de la marche des personnes âgées et des modes de déplacements actifs, pour des raisons de santé publique et de maintien de l'autonomie.

Pour cela, des outils de planification et de programmation ayant pour objectif la mise en accessibilité de la "Cité" doivent être élaborés par de nombreux acteurs :

- Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) par les communes (ou éventuellement les établissements publics de coopération intercommunale) ;
- les schémas directeurs d'accessibilité des services de transport collectif par les autorités organisatrices des transports ;
- Les diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public par les administrations ou les exploitants de ces établissements.

Le SCOT Métropolitain veillera à ce que cet enjeu de l'accessibilité soit intégré dans le projet et déclinable à l'échelle du territoire.

Aménagement numérique des territoires

L'accès aux technologies de l'information et de la communication est l'un des facteurs clés de l'attractivité et de la compétitivité des territoires.

Si aujourd'hui la couverture en haut débit (fixe et mobile) est globalement satisfaisante en Loire-Atlantique, il subsiste tout de même des zones où ce haut débit est insuffisant voire inaccessible et va donc nécessiter une action publique afin de résorber la fracture numérique.

L'enjeu majeur de l'aménagement numérique est à présent le déploiement du très haut débit sur l'ensemble des territoires, dans leur diversité. Ce déploiement du FttH (la fibre optique à l'abonné), est un chantier de long terme dont les enjeux sont considérables.

Le Programme National Très Haut Débit lancé en 2010 vise donc à favoriser et articuler les initiatives privées et publiques de déploiements de réseaux en fibres optiques.

En mars 2012, le Conseil général de Loire-Atlantique a adopté un schéma directeur d'aménagement numérique qui apporte les fondations pour une action ambitieuse et concertée des acteurs publics du territoire, en cohérence avec le Programme National Très Haut Débit et avec la Stratégie de cohérence régionale d'aménagement numérique (SCORAN) établie en 2010

Ce schéma comporte : un diagnostic numérique territorial approfondi, une analyse des scénarios technico-économiques, les orientations fixées au regard des ambitions partagées des collectivités.

Les priorités d'actions définies sont les suivantes :

- apporter des solutions de qualité et pérennes pour les foyers inéligibles au 2Mbit/s et les entreprises inéligibles au 8Mbit/s d'ici 2015 ;
- développer le Très Haut Débit dans les zones d'activités et les principaux équipements publics à moyen terme ;
- apporter le Très Haut Débit pour tous les foyers et entreprises du territoire à l'horizon 2025-2030.

La prise en compte des éléments du présent schéma directeur lors de l'élaboration ou de la révision du SCOT est désormais une condition d'un développement territorial cohérent.

Documents de référence :

- Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement
- Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE)
- Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- Loi n°2004-575 du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'Économie Numérique (LEN)
- Charte du Parc naturel régional de Brière en cours de finalisation
- Schéma Directeur d'aménagement numérique du territoire de Loire-Atlantique
- Possibilités de développement du fret fluvial sur la Loire aval (2009) : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/etude-des-possibilites-de-a1093.html>
- Relations entre desserte ferroviaire et développement des pôles d'équilibre de la DTA de l'estuaire de Loire (2011) : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/relations-entre-desserte-a1501.html>
- Accessibilité : élaboration du PAVE : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

C) Dispositions relatives aux milieux naturels et à la biodiversité

L'engagement national pour l'environnement, affirmé par la loi n°2010-788, et le développement de la planification stratégique, issu de la récente loi n°2014-366 doivent se décliner dans les SCOT au travers de la prise en compte de nouveaux objectifs, notamment en matière de préservation de la biodiversité et des écosystèmes et de maîtrise de l'énergie et du climat, pour lesquels le SCOT joue, de plus, un rôle intégrateur.

Trame verte et bleue et SRCE

Le SCOT doit participer à diminuer les menaces sur la biodiversité du territoire : la destruction et la fragmentation des milieux naturels, la surexploitation des ressources, la pollution des sols, de l'eau, de l'air, les espèces exotiques envahissantes, le changement climatique. Il peut également favoriser la biodiversité en préservant les espaces naturels qu'il va contribuer à maintenir en bon état écologique ou recréer.

Qu'il soit remarquable ou ordinaire, constitué de la nature exploitée par l'homme ou de la nature en ville, il appartient au SCOT de matérialiser et de protéger durablement un réseau écologique fonctionnel et cohérent composé d'espaces de nature (réservoirs de biodiversité), reliés par des connexions écologiques (corridors), et constituer ainsi une trame verte et bleue à son échelle.

Le SCOT doit prendre en compte les enjeux relatifs à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.

Il doit pour cela s'appuyer sur les orientations du SDAGE Loire Bretagne et les objectifs des SAGE, prendre en compte les Schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) (les orientations nationales en attente du SRCE), les classements des cours d'eau, les réservoirs biologiques, et assurer les connexions avec les trames des SCOT voisins.

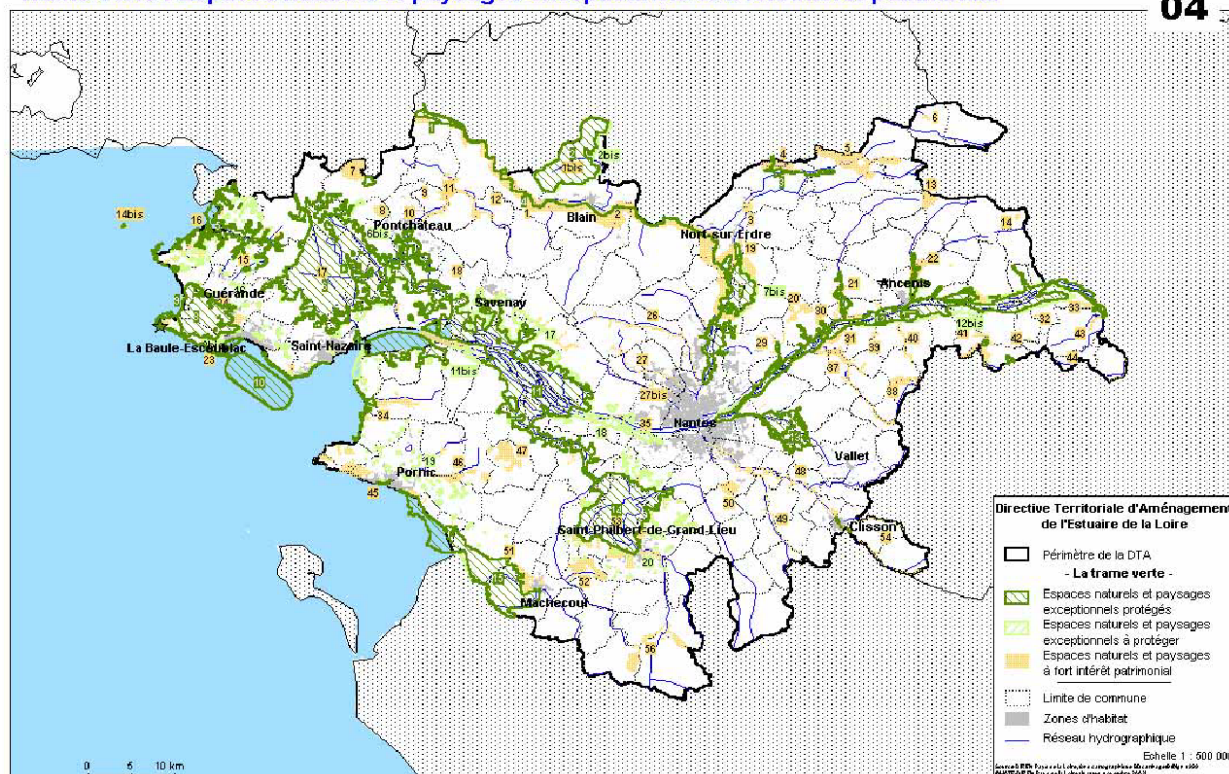
L'identification et la cartographie de la trame verte et bleue devront dépasser les zonages d'inventaire et réglementaires et être lisibles pour les documents inférieurs.

Le SCOT devra assurer la cohérence du réseau écologique aussi bien dans le secteur rural que dans le secteur urbain. Pour ce faire, il devra :

- effectuer des choix de trames à préserver à son échelle,
- définir des modes de préservation et de prise en compte,
- encadrer les choix d'aménagement urbain,
- utiliser les outils à sa disposition.

Enfin, la trame verte et bleue devra participer à la préservation de la ressource en eau, de l'agriculture et la forêt, du cadre de vie, à la mise en valeur des paysages et à l'atténuation et l'adaptation au changement climatique tout en faisant le lien avec l'urbanisation, les infrastructures et aménagements, afin d'aboutir à un projet de territoire cohérent.

A noter que les protections environnementales qui figurent dans la DTA de l'Estuaire de la Loire approuvée par décret n°2006-884 le 19 juillet 2006 sont composées à partir d'une agrégation des inventaires, mesures de conservation ou de protection identifiés sur le territoire. Ces protections dénommées "espaces naturels et paysages exceptionnels" et "espaces naturels et paysages à fort intérêt patrimonial" peuvent aider à la définition de la trame verte et bleue précitée.



Projet de Réserve Naturelle Nationale

L'estuaire de la Loire constitue un site écologique majeur sur le plan faunistique et floristique. Il constitue une escale essentielle pour de nombreux oiseaux migrateurs et la porte d'entrée du plus grand réseau hydrographique du territoire national pour plusieurs espèces de poissons migrateurs. Il héberge également des habitats naturels spécifiques au système estuarien.

Au titre de son patrimoine naturel exceptionnel et du maintien des activités économiques traditionnelles (pêche, élevage extensif, chasse), il pourrait être mis en place des mesures de protection et de gestion renforcée des espaces les plus sensibles de l'estuaire, situés au sein des sites Natura 2000, prenant en compte la dynamique estuarienne, afin de garantir leur conservation à long terme. Le projet de création d'une Réserve Naturelle Nationale contribue à cet objectif.

Inventaires et arrêtés de biotope

L'ensemble des données disponibles et téléchargeables sont accessibles sur le site de la DREAL : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/patrimoine-naturel-et-geologique-r510.html>

Documents de référence pour compatibilité :

- Loi n°92-3 du 3 janvier 1992 dite loi sur l'eau, modifiée par la loi n°06-1772 du 30 décembre 2006, dite loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA)
- le SDAGE Loire-Bretagne, en cours de révision
- le SAGE Estuaire de la Loire, approuvé le 9 septembre 2009
 - le SAGE Vilaine approuvé le 05 juin 2015
 - le SAGE Logne Boulogne Ognon Grandlieu approuvé le 17 avril 2015
- Charte du Parc naturel régional de Brière en cours de finalisation

Données environnementales disponibles :

http://www.donnees.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=fiche_commune&id_commune=

D) Dispositions relatives aux grands projets**Aéroport du Grand Ouest**

Le projet de transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur le site de Notre-Dame-des-Landes est retenu dans la DTA de l'Estuaire de la Loire comme grande infrastructure stratégique contribuant aux « orientations relatives à l'équilibre entre le développement économique, la protection et la mise en valeur du bipôle de Nantes – Saint-Nazaire ». Le rapport de la DTA mentionne aussi le principe d'une desserte du futur aéroport par un train-train et une ligne ferroviaire.

C'est dans ce contexte que le SCOT métropolitain en vigueur avait pris acte du projet de transfert de l'aéroport et avait veillé à la cohérence de son projet de territoire avec ce dernier en définissant des orientations nécessaires pour que :

- en terme d'équilibre des territoires, le développement urbain, résidentiel et économique soit privilégié dans les pôles existants aux alentours du site du projet, en particulier à l'échelle du SCOT, ceux de l'agglomération nantaise, Nort-sur-Erdre, Grandchamps des Fontaines / Treillières, Savenay et Saint Étienne de Montluc,
- en terme de développement, la croissance résidentielle et économique induite permette la répartition des richesses et des fonctions et ne se répercute pas sur les processus fonciers,
- en terme d'environnement, le projet, ses infrastructures de desserte, et les espaces d'activités liés bénéficient d'une intégration paysagère forte.

Depuis, 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'autorisations au titre de la loi sur l'eau, ainsi que d'autorisations de déroger à la réglementation relative à la protection des espèces, par arrêtés préfectoraux du 20 décembre 2013.

Dans la continuité des démarches conduites autour du futur aéroport pour en assurer la bonne insertion dans le territoire et lui permettre de jouer pleinement son rôle en matière de développement socio-économique, la révision du SCOT doit notamment être l'occasion de préciser les orientations arrêtés 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.

On peut en particulier citer :

- l'accord cadre territorial qui identifie des actions prioritaires devant permettre :
 - un développement durable pour l'économie, l'emploi, la formation professionnelle et l'insertion. Ce développement s'appuyant à la fois sur la phase réalisation des travaux mais aussi sur la phase exploitation et sur les retombées générées par cet équipement,
 - la garantie d'une qualité de vie et d'un aménagement durable du territoire en s'appuyant sur les mesures concrètes de réduction des effets du projet mais aussi sur les mesures d'accompagnement (renforcement des équipements, offres de service pour la population,...),
 - une politique de planification structurée de l'occupation du sol pour une gestion durable des espaces et milieux naturels et agricoles.
- les orientations en matière d'accessibilité du futur aéroport en transport collectif adopté en juin 2013 par les Collectivités locales réunies dans le cadre du Syndicat Mixte Aéroportuaire, qui prévoit la réalisation phasée d'une desserte multimodale de l'aéroport. A l'ouverture de l'aéroport, des navettes autocars relieront l'aéroport aux principaux pôles

urbains. Ce dispositif sera complété, au plus près possible de l'ouverture de l'aéroport, par une desserte en tram-train des secteurs périurbains concernés (Nantes, La Chapelle-sur-Erdre et Treillières) avec une fréquence de 2 trajets par heure. A plus long terme, la desserte de l'aéroport sera complétée dans le cadre du projet LNOBPL qui contribuera à l'irrigation des territoires ligériens et bretons et permettra un accès performant et rapide à l'aéroport pour l'ensemble des habitants du Grand Ouest.

- les mesures d'insertion environnementale 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, ou encore dans l'accord cadre territorial précédemment cité.

Afin de faciliter la prise en compte, à une échelle locale, des enjeux environnementaux liés au transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique, le présent porter-à-connaissance est complété par document de synthèse environnementale portant sur le futur d'aéroport du Grand Ouest, sa desserte routière et les projets qui lui sont connexes.

Ce document précise le dire de l'Etat en ce qui concerne les enjeux environnementaux que devra prendre en compte, notamment, l'évaluation stratégique environnementale du SCoT révisé. Il formule des recommandations dont vous tiendrez compte pour l'élaboration du SCoT révisé. Ces recommandations concernent la partie du territoire métropolitain voisine du site d'implantation du futur aéroport et visent à garantir, d'un point de vue environnemental, la mise en œuvre coordonnée et cohérente des projets prévus sur cette partie du territoire dont, notamment, le projet de prolongement de la ligne de tram-train, le programme viaire lié à la création de la plateforme aéroportuaire, le projet ferroviaire « Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire » et les réserves foncières visant à orienter la croissance économique liée à la dynamique aéronautique et aéroportuaire sur des parties de territoires choisies et délimitées .

Le document constituera un état de référence sur le territoire de proximité du futur aéroport pour mener à bien l'évaluation environnementale des projets et des orientations prévus par le SCoT. L'état initial de l'évaluation environnementale du SCoT devra ainsi être cohérent avec cet état de référence et les enjeux identifiés dans ce document devront être pris en compte dans la démarche d'évaluation des projets et des orientations du SCoT. En particulier, le SCoT ne devra pas remettre en cause la cohérence et la pérennité, à l'échelle du territoire de proximité, des mesures de réduction et de compensation environnementales attachées au futur aéroport, ni de celles attachées aux projets précédemment listés, en prévoyant notamment, à cette fin, des mesures conservatoires.

Les prescriptions du Document d'Objectif et d'Orientation du SCoT devront permettre que ces enjeux soient également pris en compte dans les documents de rangs inférieurs, en particulier le PLUI de la CCEG.

Je vous invite enfin, pour la bonne information et participation du public, à tenir ce document à sa disposition conformément aux modalités de concertation que vous avez arrêtées par délibération du 22 mars 2013 et à l'intégrer à l'évaluation stratégique environnementale du SCoT, dont il fera partie, et qui sera soumise à l'avis de l'autorité environnementale puis à enquête publique.

Estuaire de la Loire

L'estuaire de la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire est un territoire d'importance nationale et internationale qui concentre les enjeux environnementaux et de développement économique et urbains parmi les plus emblématiques tant au niveau local, que national. Cet espace spécifique précieux sur le plan environnemental est le lieu de nombreuses activités humaines (industrielles, portuaires, urbaines, agricoles, culturelles, récréatives, touristiques...). La conciliation des différents usages et la préservation des fonctionnalités écologiques constituent à l'évidence le principal enjeu

de cet espace.

Afin de répondre à cette exigence de développement équilibré, il apparaît essentiel de s'inscrire dans une vision partagée, globale et dynamique de ce territoire, reposant sur les grandes orientations suivantes :

- Maintenir l'équilibre du système estuarien lié aux activités socio-économiques traditionnelles telles que l'élevage extensif, la chasse et la pêche ;
- Se réappropriier l'estuaire au travers d'une urbanisation maîtrisée et d'une valorisation adaptée de cet espace comme site de loisirs, de tourisme et de culture ;
- Promouvoir l'emploi durable en soutenant la dynamique économique estuarienne et la diversification des activités, en particulier autour du Grand Port Maritime Nantes – Saint Nazaire ;
- Conforter les fonctions écologiques de la Loire estuarienne et de ses espaces naturels, par la préservation et la restauration des milieux qui y contribuent.

Le SCOT constitue un élément important de consolidation de cette vision globale et partagée d'un développement équilibré de l'estuaire de la Loire.

Grand Port Maritime

Le grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire participe de manière importante à la dynamique économique de la Loire-Atlantique en général et à celle du territoire du SCOT métropolitain en particulier.

Le projet stratégique de 2009 décrit le schéma spatial de développement des activités portuaires sur les court et moyen termes. La révision de ce projet stratégique est en cours, conformément à la loi portant réforme portuaire. En tout état de cause, le projet révisé devrait s'inscrire dans la continuité de celui de 2009.

Le SCoT devra prendre en compte les perspectives de développement de long terme prévu par ce schéma. Il devra également aborder la question des réserves foncière rétro-portuaires indispensables au développement industrialo-portuaire à l'horizon 2030. Ces zones pourraient notamment être localisées sur les sites de Donges Locherais au nord de la zone portuaire, sur le secteur de Savenay, sur les plate-formes potentielles du secteur amont à Cheviré, ainsi que sur Roche Maurice - Bas Chantenay, Ile de Nantes, Indre, Coueron et Blottereau.

Le développement de la desserte fluviale autour d'une offre multi-sites nécessite que les plate-formes potentielles fluviales de l'estuaire soient identifiées dans le SCOT. Vous trouverez en annexe "grands projets" une série de 3 cartographies permettant d'identifier les sites et les emprises globales sur cette thématique.

Autres projets

Le SCOT devra prendre en compte l'ensemble des autres grands projets connus sur son territoire. Il est notamment utile de citer le projet de réaménagement de la gare de Nantes, le Marché d'Intérêt National, le regroupement des structures hospitalières sur le futur site du CHU, la gare Nantes-Etat.

Ainsi, le SCOT devra être en mesure d'apporter un niveau d'évaluation des impacts et donc de l'acceptabilité environnementale des projets structurants suffisant, notamment :

- En terme d'affichage dans le SCOT de ces projets au regard de leur avancement,
- Sur leur caractère plus ou moins structurants à l'échelle métropolitaine face aux enjeux de déplacements, de densification, de maîtrise des nuisances, ...
- de potentiels conflits d'usages ou de nécessité d'arbitrages qu'ils soulèvent.

E) Dispositions relatives à l'habitat

Le développement de l'offre locative sociale

Le territoire du SCOT est globalement marqué par des besoins forts en matière de logement en général et de logement social en particulier avec un marché du logement particulièrement tendu sur ce secteur.

Cela est d'autant plus vrai sur les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire, dont une majorité de communes sont soumises aux obligations de la loi SRU, à savoir de disposer de 20 ou 25% de logements locatifs sociaux au sein des résidences principales (confer carte en annexes). Or, à ce jour, seules 5 communes respectent leurs obligations.

par ailleurs certains secteurs connaissent un déficit en logements sociaux particulièrement marqué et doivent poursuivre les efforts de rattrapage engagés à l'image de la CCEG.

La diversification de l'offre de logement, en particulier du logement locatif social comme de l'accession abordable, devra être un axe fort du futur SCOT métropolitain sur ces secteurs les plus à enjeux.

Diversité du logement

Considérant que le SCOT est hétérogène en matière de revenus entre les ménages, de typologie de logement, de proportion entre logement individuel et collectif, d'ancienneté du parc de logements, il conviendra de :

- définir le besoin en bas loyers (parc public ou conventionné ANAH),
- déterminer les actions en faveur d'une diversification de l'habitat : le vieillissement de la population conjugué aux disparités de revenus et à la tension du marché local de l'habitat laisse augurer un territoire qui génère des besoins dans les différents segments du marché immobilier. Ceci aura pour effet de satisfaire successivement les besoins des différents ménages (rotation régulière du parc locatif social et du parc privé, accompagnement du parcours résidentiel,...) et d'adapter les typologies de logements aux différentes structures de ménages,
- réfléchir aux causes de la fluidité du parc de logements publics du SCOT avant d'ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation,
- se positionner sur l'enjeu de la rénovation et de la restructuration de l'existant compte tenu de l'ancienneté du parc.

Accessibilité de l'espace public et des logements

La loi de 2005 sur l'accessibilité prévoit que tous les ERP et les transports collectifs soient rendus accessibles au 1er janvier 2015. Plus globalement, le vieillissement de la population nécessite de renforcer les efforts de mise en accessibilité de l'espace public et des logements, notamment pour permettre le maintien à domicile des personnes âgées.

La rénovation énergétique du parc existant

La rénovation énergétique de l'habitat constitue un enjeu majeur sur le territoire du SCOT.

Tout d'abord, le programme "Habiter mieux" de lutte contre la précarité énergétique cible particulièrement les territoires nantais et nazairiens, car ils concentrent une forte proportion de ménages modestes habitant des logements anciens, et donc potentiellement en situation de précarité énergétique.

Plus globalement, pour réduire la consommation d'énergie et les charges des ménages et éviter un décrochage qualitatif du parc ancien, un effort important de rénovation énergétique du parc est nécessaire.

Rénovation des copropriétés

La prévention de la dégradation des copropriétés et la rénovation des copropriétés dégradées devient un enjeu majeur sur les deux agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire.

Le nombre de copropriétés fragiles peut être estimé à 4 292 sur Nantes Métropole et 1 060 sur la CARENE.

De nouveaux outils peuvent être mobilisés par les collectivités avec la loi ALUR et les interventions renforcées de l'ANAH.

Habitat indigne et insalubre

Le diagnostic établi dans le Plan départemental de lutte contre l'habitat indigne 2011-2015 met en lumière que 3 EPCI du territoire métropolitain sont parmi les plus concernés dans le département du point de vue du nombre de logements potentiellement indignes (Nantes Métropole, CARENE, CCEG). La CC de la Région de Blain est, quant à elle, parmi les EPCI dont la part de logements potentiellement indignes est la plus importante au sein du parc de logements.

Le territoire du SCOT comprend donc plusieurs secteurs prioritaires pour la lutte contre l'habitat indigne. Les orientations du SCOT sur le parc ancien existant devront intégrer cette problématique et notamment :

- le renforcement du partenariat avec les collectivités territoriales,
- la mise en œuvre de moyens pour un repérage plus actif des situations d'habitat indigne,
- la formation des acteurs locaux à la lutte contre l'habitat indigne (intervenants à domicile, notamment les travailleurs sociaux et les associations d'aide à domicile),
- l'amélioration de la prise en compte des problématiques « santé-habitat » par les opérateurs (OPAH,...).

Gens du voyage

Le territoire du SCOT connaît un déficit en places offertes dans des aires d'accueil des gens du voyage, particulièrement sur l'agglomération nantaise (8 aires non réalisées, soit 144 places Nantes (24), La Montagne (8), Le Pellerin (12), Coueron (12), Sautron (12), Orvault (16), Carquefou (30), La Chapelle sur Erdre (30)). La mise en conformité par rapport au schéma départemental d'accueil des gens du voyage devra être une action du SCOT.

Outre ces capacités d'accueil spécifiques, la problématique de l'ancrage de ménages partiellement ou totalement sédentaires sur le territoire métropolitain est réelle, et particulièrement marquée sur les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire, ainsi que sur la CCEG. Le SCOT devra donc intégrer le développement d'une offre adaptée à ces ménages, dans le cadre du développement du logement social.

Aires de grands passages

La Loire-Atlantique, située au carrefour de deux courants migratoires (axe côtier et axe de la Loire), fait partie des départements les plus demandés par les missions évangéliques au niveau national. En effet, sa façade littorale et les nombreux marchés estivaux en font une destination privilégiée pour les gens du voyage ; le littoral et l'agglomération nantaise étant les deux secteurs les plus concernés par les demandes de stationnement.

Le choix de ces aires, d'une superficie minimale de 4ha et réservées aux rassemblements de 50 à 200 caravanes pour la période estivale, est redébatu chaque année à l'échelle du territoire de la Loire-Atlantique. Afin de proposer à plus long terme une position stabilisée sur cette thématique, le SCOT devra afficher les conditions favorables à une définition plus fine des sites favorables à cet accueil temporaire.

L'État jouant le rôle de coordonnateur de cette démarche, il sera nécessaire de l'associer dans la définition de ces sites afin de répondre aux besoins prévisibles d'emplacements pour accueillir ces rassemblements annuels.

Textes et documents de référence :

- Article 55 de la Loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU)
- Loi n°98-657 du 29 juillet 1998 relative à la lutte contre l'exclusion
- Loi n°200-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage
- Loi n°2006-872 du 13 juillet 2006 portant Engagement national pour le logement (ENL)
- Loi du 25 mars 2009 sur la Mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion (MOLLE)
- Loi 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR)
- le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage de Loire-Atlantique approuvé le 17 décembre 2011

Cartes et documents fournis en annexe :

- Carte des communes soumises à la loi SRU et taux correspondants (2013)
- Carte des tensions du marché du logement (DREAL 2011)
- Carte de l'état d'avancement des aires d'accueil des gens du voyage
- Cartes du parc privé potentiellement indigne (PDLHI 2011-2015)

F) Dispositions relatives à l'eau et aux milieux aquatiques**Les zones humides**

Quelle que soit leur taille, les zones humides ont une valeur soit patrimoniale, au regard de la biodiversité des paysages et des milieux naturels, soit hydrologique pour la régulation des débits et la diminution de la pollution des eaux. La préservation des zones humides, leur restauration et leur re-création, là où elles s'imposent, sont donc des enjeux identifiés comme majeurs. Dans ce cadre, tout projet d'aménagement doit intégrer le plus en amont possible la démarche « Éviter, Réduire, Compenser » dont les objectifs sont de :

- Concevoir des projets de moindre impact pour l'environnement,
- Ainsi, donner la priorité à l'évitement des zones humides,
- Dans le cas d'une impossibilité, :
 - réduire au maximum les impacts négatifs sur l'environnement,
 - assurer la cohérence et la complémentarité des mesures environnementales,
 - identifier et caractériser les impacts,
 - définir les mesures compensatoires,
 - pérenniser les effets des mesures aussi longtemps que les impacts sont présents, afficher les mesures à prendre, les objectifs de résultats et en suivre l'exécution et l'efficacité.

Le SCOT devra faire le point sur les démarches de réalisation des inventaires de zones humides et des cours d'eau (via les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux Vilaine, Sèvre Nantaise, Logne-Boulogne-Ognon-lac de Grand Lieu, et Estuaire de la Loire avec lesquels les documents d'urbanisme doivent être compatibles).

Par ailleurs, en matière de protection des zones humides, le SCOT veillera à une déclinaison opératoire des orientations et dispositions du SDAGE opposable, ainsi qu'aux déclinaisons qui figurent dans les SAGE précités.

Assainissement

Pour garantir la qualité des eaux, et conformément à la directive européenne du 21 mai 1991 relative aux eaux résiduaires urbaines et à sa transposition en droit français, le SCOT devra prendre en compte les conséquences du développement de l'urbanisation sur les capacités des dispositifs d'assainissements existants ainsi que les possibilités pour le milieu d'accepter de nouveaux rejets. Il pourra également indiquer les secteurs voués à être raccordés à des systèmes d'assainissement collectif et ceux où l'assainissement individuel pourra subsister ; et inciter à une actualisation des schémas d'assainissement communaux.

D'autre part, le SCOT devra inciter les communes et intercommunalités à programmer la mise à niveau ou le renforcement des STEP vétustes pour garantir l'atteinte à court terme de la conformité vis-à-vis des normes européennes. Il conviendra de rappeler que toute urbanisation nouvelle est subordonnée à la mise à niveau des dispositifs d'assainissement au regard de la directive relative aux eaux résiduaires urbaines (ERU). Sur l'ensemble du territoire, 16 stations d'épurations sont saturées hydrauliquement ou non conformes. Ainsi le SCOT doit mettre en regard les ambitions de développement qu'il porte avec le nécessaire rattrapage du territoire en matière d'équipements.

Eaux pluviales

La maîtrise de la gestion des eaux pluviales facteur de risque d'inondation et de pollution des cours d'eau, est aujourd'hui un enjeu pour les territoires. Le SCOT pourra sensibiliser les acteurs à l'intérêt de la mise en place de systèmes de rétention des eaux en surface et à la nécessité pour les documents d'urbanisme locaux de prévoir les emprises nécessaires.

Eau potable

En application du code de la santé publique, des **périmètres de protection** sont établis autour des **captages destinés à l'alimentation en eau potable** des collectivités humaines. Les périmètres de protection et les mesures de protection afférentes constituent des servitudes d'utilité publique devant figurer dans le document d'urbanisme.

S'agissant du SCOT Métropolitain, plusieurs communes sont concernées par des servitudes de protection de captage. La liste est disponible en annexe au chapitre afférent.

Les cours d'eau

Conformément à l'article L 214-17 du code de l'environnement, les cours d'eau sont classés en listes 1 et 2 par arrêté du préfet coordinateur de bassin en date du 10 juillet 2012.

Sont classés en liste 1 les cours d'eau ou parties de cours d'eau pour lesquels une protection complète des poissons migrateurs vivant alternativement en eau douce et en eau salée est nécessaire ; aucune autorisation ou concession ne peut être accordée pour la construction de nouveaux ouvrages s'ils constituent un obstacle à la continuité écologique.

Sont classés en liste 2, les cours d'eau ou parties de cours d'eau pour lesquels il est nécessaire d'assurer le transport suffisant des sédiments et la circulation des poissons migrateurs. Tout ouvrage doit y être géré, entretenu et équipé selon des règles définies par l'autorité administrative, en concertation avec le propriétaire ou, à défaut, l'exploitant.

Zones de loisir et usages sanitaires liés au littoral

Les outils réglementaires constitués par les **profils de baignades** (zones de baignades en mer et en eau douce) prescrivent, en identifiant les zones à enjeux sanitaires forts et les situations à risque, des travaux d'aménagements et de maîtrise des pollutions, principalement d'ordre bactériologique. Cette démarche pourrait être initiée sur les bassins versants des cours d'eau (principalement Erdre et Sèvre) (et du littoral) où différents loisirs nautiques sont pratiqués.

En ce qui concerne les données de suivis de qualité des eaux de baignade et des coquillages, des bilans de qualité sont réalisés annuellement par l'A.R.S. et adressés aux communes (ils sont aussi disponibles sur simple demande auprès de l'A.R.S.). Ils permettent de suivre les évolutions et de repérer les secteurs les plus fragiles.

De plus, un point sur l'**offre en équipements aquatiques** pourra être présenté (répartition, durée de vie des structures, gestion des équipements).

Documents de référence :

- Loi n°92-3 du 3 janvier 1992 dite loi sur l'eau, modifiée par la loi n°06-1772 du 30 décembre 2006, dite loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA)
- Directive n°91/271.CEE du 21 mai 1991 relative au traitement des eaux résiduaires urbaines (ERU),
- Loi du 30 novembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques,
- le SDAGE Loire-Bretagne, en cours de révision,
- le SAGE Estuaire de la Loire, approuvé le 9 septembre 2009
- le SAGE Vilaine approuvé le 05 juin 2015
- le SAGE Grandlieu approuvé le 17 avril 2015,
- La Charte du Parc naturel régional de Brière adoptée le 21 août 2014,
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Doctrine-eviter-reduire-et.28438.html>
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Lignes-directrices-nationales-sur.html>

G) Dispositions relatives au Littoral et au Domaine public maritime

Le Domaine public maritime doit être compris dans les zonages du PLU, qu'il s'agisse du DPM naturel ou artificiel (L.2111-4 et L2111-6 du code général de la propriété des personnes publiques).

Gestion du Domaine Public Maritime

Sur le territoire littoral du SCOT métropolitain, le domaine public maritime est géré par le Grand Port Maritime sur le territoire de la commune de Saint-Nazaire et par l'État sur la commune de Pornichet. Les enjeux d'accessibilité du littoral et de servitude piéton ont été pris en compte par les collectivités concernées dans le cadre des différents aménagements réalisés ces dernières années.

Qualité du milieu sur le littoral

Un des enjeux à souligner est la qualité des gisements naturels de coquillages et des eaux de baignade avec des risques de dégradation de qualité en lien avec les épisodes pluvieux. Afin de limiter les sources de pollutions bactériologiques, plusieurs outils sont à la disposition des collectivités concernées :

- le guide méthodologique pour la réduction des pollutions bactériologique sur les bassins versants littoraux édité par l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne synthétise dans différentes fiches actions thématiques les sources potentielles de pollutions et les solutions à mettre en œuvre pour les réduire,
- la réalisation et/ou la mise à jour des schémas directeurs de gestion des eaux pluviales avec notamment un volet qualité.

La plaisance

L'État est actuellement maître d'ouvrage d'une étude sur la caractérisation des besoins en matière d'équipements de plaisance en Loire-Atlantique. Cette étude est pilotée par le Sous-Préfet de Saint-Nazaire, dans le cadre d'un comité de pilotage associant les différents acteurs de la plaisance et les collectivités concernées. Elle doit permettre à partir d'un diagnostic le plus complet possible des pratiques et des équipements existants, la mise au point d'une "boite à outils" contenant un panel de solutions techniques envisageables en Loire-Atlantique permettant de répondre aux besoins des plaisanciers. Les résultats de ce travail seront disponibles en 2015.

Documents de référence :

- le PPR Littoral en cours d'élaboration
- le SDAGE Loire-Bretagne, en cours de révision

H) Dispositions relatives aux risques naturels et technologiques

Grands principes de la gestion des risques

La politique nationale de prévention des risques naturels et technologiques repose sur le principe d'une stratégie globale intégrant en son sein de nombreux champs d'actions (connaissance, information, surveillance, gestion de crise, etc.) parmi lesquels la maîtrise de l'urbanisation tient une place importante.

Placés au cœur de cette stratégie globale, les documents d'urbanisme doivent, en vertu des Règles Générales d'Aménagement et d'Urbanisme (Cf. article L 121.1 du code de l'urbanisme), déterminer les conditions permettant d'assurer la prévention des risques naturels et technologiques.

Dans le respect des objectifs de développement durable, ils doivent être définis dans une logique de moindre vulnérabilité des territoires face aux risques naturels prévisibles et face aux risques technologiques.

Outre l'établissement d'un diagnostic intégrant les éléments de connaissance disponibles en la matière, le SCOT devra expliciter les grands principes adoptés au regard de la politique de prévention des risques majeurs et afficher clairement les orientations que devront prendre les communes dans leur PLU au regard de cette politique. Les incidences du projet de SCOT en termes de résilience du territoire devront être précisées.

Risque inondation

Le risque inondation est le risque naturel le plus prégnant dans le département et sur le périmètre du SCOT (cf encadré supra et annexe risques).

S'appuyant sur les grands principes de la directive européenne 2007/60/CE, la stratégie nationale de gestion des risques d'inondation se définit autour d'une politique d'anticipation des inondations à venir. Cette stratégie prévoit trois grands chantiers :

1 - Pour chaque grand bassin hydrographique, la réalisation de Plans de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI). Ces plans, en cours d'élaboration, ont vocation à formaliser la politique de gestion des inondations, qu'elles soient issues des submersions marines, de débordements de cours d'eau ou de toute autre origine, et à identifier les priorités pour le bassin.

En application de l'article L 122-1-13 du code de l'urbanisme, les SCOT doivent être compatibles avec ces PGRI ou, à défaut, dans l'attente de ces derniers, être compatibles avec les orientations fondamentales relatives à la prévention des inondations des SDAGE.

Dans l'attente du PGRI du bassin Loire-Bretagne prévu au plus tard le 22 décembre 2015 (date butoir fixée au niveau national), le SCOT devra respecter les principes fondamentaux du SDAGE révisé le 18 novembre 2009 (Cf. chapitre 12) qui ont vocation à être repris dans le PGRI, en imposant, a minima :

- préserver les champs d'expansion des crues,
- interdire l'extension de l'urbanisation dans toutes les zones inondables,
- interdire toute nouvelle construction dans les zones d'aléas les plus forts,
- dans les autres zones d'aléas, constructions possibles à condition de ne pas accroître la vulnérabilité du territoire.

2 - Amélioration de la connaissance des risques d'inondation dans les territoires où les enjeux (notamment humains et économiques) potentiellement exposés aux inondations sont particulièrement importants. Dans ces territoires, il est prévu d'approfondir cette connaissance en réalisant une cartographie des risques pour les *scenarii* suivants :

- événements fréquents,
- événements d'occurrence moyenne,
- événements extrêmes.

Pour ce faire, l'État a identifié, fin 2012, 122 Territoires à Risques importants d'Inondations (TRI) dont 16 particulièrement sensibles, jugés « d'intérêt national ». Au total, le bassin Loire-Bretagne compte 22 TRI, dont 5 d'intérêt national. Le périmètre du SCOT Nantes-Saint-Nazaire est concerné par deux TRI :

- TRI de Saint-Nazaire/presqu'île de Guérande (submersion marine), la cartographie des risques a été transmise aux collectivités concernées le 4 juillet 2014,
- TRI de Nantes (débordement de la Loire, l'Erdre et la Sèvre nantaise), la cartographie des risques a été transmise aux collectivités concernées le 27 août 2014.

3 - Dans les TRI, élaboration d'une Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondation (SLGRI). Les stratégies locales définiront des actions de prévision des phénomènes, d'information, de préparation à la gestion de crise, de protection et de prévention et d'aménagement de l'espace.

Pour ce faire, une gouvernance locale associant l'ensemble des parties prenantes (État, collectivités, instances compétentes...) devra être mise en place, à l'initiative des préfets de département. En dehors des TRI, les orientations du PGRI s'appliquent directement.

Dans les TRI du SCOT Nantes-Saint-Nazaire, des mesures de maîtrise de l'urbanisation au regard d'un événement moyen (centennal) existent d'ores et déjà au travers des plans de prévention des risques (PPR) élaborés (ou en cours d'élaboration) par les services de l'Etat en association avec les collectivités. En leur qualité de Servitude d'Utilité Publique (SUP) ces documents ont vocation à être intégrés aux documents d'urbanisme. Dans la mesure du possible, les PPR en cours d'élaboration seront pris en compte dans le SCOT par anticipation.

Pour le TRI de Nantes, les PPRI suivant seront pris en compte en veillant, pour les plus anciens, à respecter les principes fondamentaux issus du SDAGE Loire-Bretagne (classes d'aléas et principes de prévention en particuliers) : PPRI de la Sèvre nantaise approuvé le 3 décembre 1998, PPRI Loire Amont approuvé le 12 mars 2001, PPRI Loire Aval approuvé le 31 mars 2014.

Pour le TRI de Saint-Nazaire/presqu'île de Guérande, les actions initiées à la suite des événements de 2010 (tempête Xynthia notamment) doivent se poursuivre et trouver une traduction dans le cadre des documents d'urbanisme.

Suite à Xynthia, l'État a engagé un plan d'actions prioritaires pour la sécurité des personnes exposées aux submersions rapides sous la forme du Plan Submersions Rapides (PSR), feuille de route qui s'articule autour de quatre axes :

- La maîtrise de l'urbanisation et l'adaptation du bâti (notamment par l'élaboration de PPRL sur toutes les zones basses vulnérables du littoral),
- L'amélioration de la connaissance, vigilance, alerte,
- La fiabilité des systèmes de protection,
- La résilience des populations, culture du risque et mesures de sauvegarde.

La démarche de gestion intégrée des risques d'inondation initiée en 2002 a, par ailleurs, été reconduite au moyen d'un nouvel appel à projet PAPI (Programme d'Actions de Prévention contre les Inondations). Outil de contractualisation entre État et collectivités, le dispositif PAPI permet la mise en œuvre d'une politique globale (études, travaux, information de la population...), pensée à l'échelle du bassin de risque. Suite à la tempête Xynthia, ces programmes complémentaires du PSR ont vu leur champ d'application s'élargir au domaine des risques de submersions marines. Ces plans et programmes ont vocation à être confortés et valorisés pour composer les stratégies locales de gestion des risques d'inondations qui seront à définir au sein des TRI.

La CARENE pilote actuellement l'élaboration d'un PAPI dont la labellisation devrait intervenir avant l'été. Cette démarche pourrait être explicitée dans le dossier de SCOT (problématique, objectifs).

Le PPRL de la Presqu'île Guérandaise/Saint-Nazaire a été prescrit le 14 février 2011. Son périmètre coïncide avec celui du TRI de Saint-Nazaire/Presqu'île de Guérande.

Dans le cadre de l'élaboration des PPRL de la Loire-Atlantique (quatre PPRL sont prévus dans le département) la DDTM a lancé la cartographie des aléas littoraux, qui portent sur les phénomènes de submersion marine et de recul du trait de côte, sur l'ensemble de la façade maritime.

S'agissant du risque de submersion marine, la tempête Xynthia dont la période de retour est supérieure à 100 ans sur le littoral de Loire Atlantique a été retenue comme événement de référence.

Après avoir fait l'objet de nombreux échanges avec les collectivités, les cartes des aléas littoraux relatives au PPRL de la Presqu'île Guérandaise/Saint-Nazaire ont été validées en COPIL du 6 novembre 2014. Dès lors, ces cartes remplacent les cartes des zones de vigilance annexées à la note du préfet du 3 août 2010 adressées, suite à Xynthia, aux communes du littoral de Loire-Atlantique pour l'application de l'article R 111.2 du code de l'urbanisme dans les zones exposées au risque de submersion marine.

En effet, la cartographie des aléas littoraux réalisée dans le cadre du PPRL permet de définir plus précisément les zones submersibles par rapport aux zones de vigilance qui ont été identifiées selon une approche strictement topographique.

Suite à leur validation en COPIL, ces cartes ont été notifiées le 22 décembre 2014, accompagnées d'une note du préfet remplaçant celle du 3 août 2010 et précisant les modalités d'application de l'article R111-2 du code de l'urbanisme dans les zones exposées au risque de submersion marine.

Il est à noter que l'article R111-2 du code de l'urbanisme ne va pas s'appliquer pour l'aléa érosion, phénomène irréversible mais qui se produit de manière progressive dans le temps.

Risque industriel

A l'échelle du SCOT, deux pôles industriels se distinguent du reste du territoire en raison d'un nombre significatif d'établissements à risques :

-**L'agglomération nantaise** qui regroupe notamment deux sites importants d'apportements, ainsi que les établissements SOGEBRAS à Nantes, AIR LIQUIDE et SYSTEME U à Carquefou, ARCELORMITTAL Packaging SA à Indre, MESSER France et BRENNITAG à Saint-Herblain. Ce dernier, classé SEVESO seuil haut ne fait pas l'objet, d'un PPRT.

- **Embouchure de l'estuaire de la Loire** : les communes de Donges et Montoir-de-Bretagne constituent un enjeu particulier pour le territoire départemental, au titre de la prévention des risques technologiques.

Le PPRT de Donges, prescrit le 12 janvier 2010 a été approuvé le 21 février 2014. Il couvre les sites industriels de ANTARGAZ, SFDM et TOTAL Raffinage Marketing. Parmi les enjeux de ce dossier, figure le projet d'un contournement ferroviaire (voie TGV Paris-Le Croisic) du site industriel. A partir de 2011, des études détaillées visant à définir un fuseau préférentiel de passage du futur contournement ont été lancées. Ces études se poursuivent aujourd'hui dans l'objectif d'une concrétisation du projet à l'horizon 2017/2018.

Le PPRT de Montoir-de-Bretagne, prescrit le 30 décembre 2010, couvre quant à lui, le site méthanier ELENGY l'usine de fabrication d'engrais de YARA France et le dépôt d'engrais et de céréales de la société IDEA Services Vrac.

Montoir-de-Bretagne accueille également la société AIR LIQUIDE, classée SEVESO seuil bas.

A proximité de ce bassin industriel, on note également la présence de deux sites de stockage de carburant du SEA (Service des Essences aux Armées), implantés précisément sur les communes de Donges et La Chapelle Launay. Ces deux sites ont vocation à être dotés d'un PPRT à moyen terme.

La société CARGILL, implantée dans le centre-ville de Saint-Nazaire, compte également parmi les principaux sites industriels à risques potentiels importants du département.

Entre les deux principaux pôles industriels décrits ci-dessus, la commune de Cordemais accueille un important site d'apportements ainsi que la centrale électrique d'ERDF, également répertoriée par la DREAL pour risques potentiels importants.

L'ensemble des informations précédentes, la liste pouvant évoluer, doit être intégré au diagnostic de territoire et à la définition des perspectives d'évolution de ce dernier qui devra en tout état de cause se faire dans une logique de maîtrise, voire de réduction, de la vulnérabilité des enjeux en présence.

Feux de forêt

Le département de la Loire-Atlantique est peu concerné par ce risque en raison notamment du faible taux de boisement et de la nature de ces derniers. Toutefois deux communes situées dans le périmètre du SCOT ont été recensées dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM), à la demande des services d'incendies. Il s'agit de la commune de Pornichet (boisements en partie imbriqués dans le tissu urbain) et de la commune du Gâvre (concernée par l'un des plus grands massifs boisés du département).

Risque sismique

Au regard du décret n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 portant délimitation des zones de sismicité du territoire français, la majorité des communes du SCOT sont classées en zone d'aléa modéré. Seules Le Gâvre, Quilly, Blain, La Chevallerais, Nort-sur-Erdre et Les Touches se situent en zone de sismicité faible.

Mouvements de terrains

Sept communes sont identifiées par le DDRM de 2008, au titre du risque d'éboulement ou de chutes de blocs. Il s'agit de Pornichet, Saint-Nazaire, Le Pellerin, La Montagne, Bouguenais et Mauves.

En ce qui concerne les communes de Pornichet et de Saint-Nazaire, il y a lieu de noter que les études menées dans le cadre du PPRL Presqu'île guérandaise-St-Nazaire apportent des précisions quant aux risques d'érosion côtière.

Le DDRM recense par ailleurs la commune de Nort-sur-Erdre au titre du risque lié à la présence de cavités souterraines.

En 2010, une étude (DREAL-SRNT) détaillée des aléas liés à la concession houillère des Touches a mis en évidence un risque de « mouvements de terrains » sur cette commune. Cette étude a été transmise à la commune, en 2010, sous la forme d'un Porter à connaissance.

Retrait-gonflement des sols argileux

Les phénomènes de retrait-gonflement de certaines formations géologiques argileuses affleurantes provoquent des tassements différentiels qui se manifestent par des désordres affectant principalement le bâti individuel (fissures sur bâti, ruptures de canalisation...).

La Loire-Atlantique fait partie des départements français touchés par ce phénomène. Une cartographie de cet aléa, réalisée par le BRGM, est consultable sur le site internet www.argiles.fr.

Transport de matières dangereuses

Le transport de matières dangereuses (TMD) est très présent sur le périmètre du SCOT, notamment au travers du trafic TMD routier et des canalisations de transport d'hydrocarbures (Donges-Melun-Metz et Donges- Vern sur Seiche), des canalisations de transport de gaz (Montoir de Bretagne-Grande Paroisse-ELF Donges) et de celles de transport d'azote (Donges-Cordemais-Chevire).

Suite à la réforme générale de 2006 sur la sécurité autour des canalisations de TMD, un recensement des équipements concernés par cette réglementation a été réalisé par la DREAL. Cette mise à jour a donné lieu à l'établissement de Porter à Connaissance communaux, notifiés le 4 décembre 2009, comprenant un plan de localisation et un tableau des distances génériques des zones des dangers.

Radon

Cette problématique mériterait d'être évoquée. Les secteurs prioritaires pour la prise en compte du risque radon sont en cours de définition, associés à une évolution de la réglementation. Sur le département de la Loire Atlantique, la zone concernée par le sillon de Bretagne était pressentie en première approche (*mais elle est susceptible de s'étendre sur une grande partie du département*). Des campagnes de mesures ont été réalisées dans les établissements recevant du public, plus particulièrement des enfants, dans les secteurs pressentis comme concernés par cette problématique. Certains établissements avaient alors présenté des valeurs élevées nécessitant une réhabilitation.

Documents de référence :

- Loi 2003-699 du 30 juillet 2003 - "risque industriel"
 - Arrêté ministériel du 06/11/2012 et Art L566-5-I CE – "TRI"
 - Note DDTM du 21/10/2013 relative au PLU(i) de Nantes-Métropole – "TRI"
 - Directive « SEVESO 3 » : en vigueur au 01/06/2015 (directive 2012/18/UE du 04/07/2012).
 - SDAGE 2010-2015 Loire-Bretagne (2009)
 - PPRI de la Sèvre Nantaise (approuvé le 3/12/1998)
 - PPRI de la Loire amont (approuvé le 12/03/2001)
 - PPRI de la Loire aval (approuvé le 31 mars 2014)
 - PPRL Presqu'île guérandaise – St-Nazaire (prescrit le 14 février 2011)
 - PPRT de Donges (approuvé le 21/02/ 2014)
 - PPRT de Montoir-de-bretagne (prescrit le 30 décembre 2010)
 - DDRM (publié 01/08/2008)
 - AZI du Brivet (notifié le 28/09/2005), AZI de l'Erdre (notifié le 01/06/2006), AZI du bassin versant des affluents de la Vilaine (notifié le 11/06/2008), AZI des affluents du lac de Grand Lieu (notifié le 23/01/2009), AZI de l'Estuaire de la Loire (notifié le 17 juin 2014)
 - PAC canalisations (notifié le 4/12/2009)
 - PAC risque sismique (notifié le 28/04/2011)
 - Courrier préfectoral du 22/12/2014 relatif à l'application de l'article R111-2 du code de l'urbanisme dans les zones de vigilance aux risques de submersion marine,
 - projet de PGRI Loire-Bretagne : en cours de consultation jusqu'au 18 juin 2015
- Données SIG :
- la plupart des données SIG des PPR et des AZI sont disponibles sur : www.sigloire.fr

I) Dispositions relatives aux nuisances et au bien-être des populations

Bruit

La loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et ses différents textes d'application ont pour objet de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation des bruits susceptibles de nuire aux personnes ou à l'environnement.

L'impact du bruit sur la santé doit être considéré comme un critère important dans les décisions relevant des politiques d'aménagement et de déplacement. Les effets sur la santé doivent être appréhendés le plus en amont possible afin d'éviter, par la suite, des travaux de résorption difficiles et coûteux.

Les objectifs du SCOT devront permettre de **prévenir, supprimer ou limiter les nuisances sonores** et de **préserver les zones de calme**.

Le diagnostic du territoire pourra dans ce domaine s'appuyer sur les **cartes stratégiques de bruit**, le recensement des points noirs déjà réalisés. A partir de l'identification des principales sources de bruit, les zones à enjeux pourront être hiérarchisées et territorialisées en première approche.

Le SCOT permettra également de **sensibiliser les collectivités** en charge des PLU et des projets d'aménagement à la prise en compte du bruit dans ces aménagements le plus en amont possible.

Dans son document d'orientation, le SCOT pourra par exemple, promouvoir la préservation des zones de calme, l'optimisation des zones urbaines afin de les protéger des nuisances (en particulier à proximité des voies bruyantes), la réalisation d'un diagnostic plus précis et d'une étude d'impact des nuisances sonores dans les secteurs à enjeux « bruit et santé ».

Une cartographie dynamique du classement sonore des voies bruyantes est consultable sur le site internet de la DDTM et sur celui du portail des services de l'État en Loire-Atlantique : <http://www.loire-atlantique.gouv.fr>

Sites et sols pollués

Deux bases de données sont disponibles concernant les sites et sols pollués :

- L'inventaire BASOL des sites pollués par les activités industrielles appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif. Cet inventaire permet d'appréhender les actions menées par l'administration et les responsables de ces sites pour prévenir les risques et les nuisances.

Il est consultable sur internet à partir du site du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : <http://basol.ecologie.gouv.fr>. BASOL est actualisé en continu.

- Les inventaires régionaux des anciens sites industriels et d'activités de service, réalisés essentiellement à partir des archives, sont engagés sous l'impulsion des DREAL. L'ensemble des données collectées est versé à la base de données BASIAS, gérée par le BRGM et disponible sur Internet à l'adresse : <http://basias.brgm.fr>. Ces inventaires contribuent à reconstituer l'histoire industrielle d'une région et doivent, à terme, permettre d'éviter de s'engager dans des modifications d'usage erronées, comme par exemple d'implanter une école sur un site pollué ou une ancienne décharge. BASIAS est actualisé en continu.

Autres nuisances et risques sanitaires

Afin de mieux prendre en compte la préservation des habitants vis-à-vis des nuisances et des risques sanitaires liés aux activités actuelles et passées, le SCOT préconisera des démarches de prévention au niveau des PLU (tenir compte de l'implantation des zones d'habitat et des ERP « sensibles » vis-à-vis des risques de nuisances liées aux activités et infrastructures, optimiser la prise en compte des sites et sols pollués,...).

Il conviendrait que le SCOT préconise pour chaque PLU un diagnostic préalable des sources de conflit et d'incompatibilité vis-à-vis de l'habitat (on peut considérer des voies d'exposition par l'air, l'eau, le sol,...) afin de définir les enjeux et les mesures d'accompagnement les plus appropriées

(recul, zones tampon, adaptation du règlement de la zone, nécessité d'une évaluation des risques sanitaires, maintien de secteurs protégés non constructibles..). Cette démarche pourrait utilement apparaître au niveau de l'évaluation environnementale.

CET Savenay

Dans le cadre du plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEMA), le SCOT métropolitain opposable définit la commune de Savenay comme secteur accueillant un centre d'enfouissement technique. Si la nécessité de disposer d'un tel équipement apparaît indispensable au regard du PDEMA, le site retenu est incompatible avec le positionnement de l'aéroport du grand ouest compte tenu de la proximité relative à celui-ci et du risque aviaire connexe. Il conviendra donc d'envisager une autre alternative pour répondre aux enjeux du PDEMA tout en respectant la nécessité d'un éloignement minimum de 13 kms par rapport à l'enceinte de cet aéroport.

Déchets

S'agissant de la gestion des déchets, on signalera le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés de Loire-Atlantique, approuvé le 22 juin 2009. Ce plan fixe notamment des objectifs à 2013 et 2018, territorialisés, en vue de la réduction de la production d'ordures ménagères, de l'amélioration de la collecte sélective, de la maîtrise des apports en déchetterie.

Également à disposition :

- Le plan départemental de gestion des déchets du bâtiment et des travaux publics (2006).
- Le plan départemental de prévention des déchets approuvé le 12 décembre 2011.

Qualité de l'air

Une étude **d'évaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique** dans l'agglomération nantaise a été réalisée dans le cadre du PRSE2. Cette évaluation confirme le gain sanitaire notable attendu en diminuant la pollution de fond, notamment particulaire. Cette étude focalise sur les effets sanitaires mesurables, et ne peut quantifier les maladies chroniques liées à la pollution atmosphérique, telle que l'asthme. Elle devrait conduire à favoriser la réduction des émissions, notamment liées aux véhicules à moteur thermique, à proximité des zones de concentration de population.

Il convient également que le SCOT prenne en compte les orientations du **Plan de Protection de l'Atmosphère** ; un des objectifs étant que l'impact sur la qualité de l'air des projets d'aménagement soit appréhendé le plus en amont possible et que les documents de planification intègrent mieux cette thématique.

Projet Régional de Santé et populations fragiles

La question de l'accompagnement des populations fragiles, et en particulier l'augmentation des personnes âgées dépendantes, du handicap et de l'isolement, doit faire l'objet d'une attention particulière en lien avec les partenaires concernés tant sur la prévention qu'au niveau des soins (répondre aux besoins des personnes âgées en lien avec les orientations du schéma gérontologique du Conseil Général, favoriser la réalisation de logements adaptés).

Le projet régional de santé des Pays de la Loire (PRS) préconise en effet la mise en œuvre d'actions de prévention pour lutter contre la perte d'autonomie et une sensibilisation de l'ensemble des décideurs publics pour adapter les espaces publics et privés au défi que pose le vieillissement.

Le SCOT devra identifier des orientations dans ce sens telles que le soutien du maintien à domicile des personnes en perte d'autonomie, le développement de l'offre de logements adaptés (accessibilité), le développement d'équipements collectifs et de services relatifs à la santé nécessaires pour assurer un maillage territorial suffisant. Ces orientations seront ainsi reprises et développées au niveau des PLH.

Accès aux services et offre de soins

Globalement, le territoire métropolitain présente une relativement bonne répartition de l'offre de soins de premier recours par rapport à la moyenne régionale. L'enjeu n'est donc pas la couverture territoriale des professionnels de santé mais bien **l'élaboration de véritables projets de santé** traduisant les objectifs et l'organisation de professionnels pour répondre à la demande de la

population d'un territoire donné (à ne pas confondre avec la construction de cabinets regroupant des professionnels de santé mais dépourvus de projet).

La maison de santé pluri-professionnelle implique la constitution d'une personne morale (constituée par des professionnels médicaux, des auxiliaires médicaux ou pharmaciens) pour assurer des activités de soins de premier recours et participer à des actions de santé publique, de prévention, d'éducation pour la santé et à des actions sociales dans le cadre du projet de santé dans le respect d'un cahier des charges national.

Actuellement il existe des maisons de santé répondant aux critères du cahier des charges et fonctionnant comme telles à BLAIN, SAINT NAZAIRE et SAVENAY et des projets en cours d'écriture sur le territoire Nord Carène (pour les communes de La Chapelle des Marais, Saint Joachim et Saint Malo de Guersac). Sur le territoire de Nantes Métropole, il existe deux projets en cours de réflexion ; un sur le territoire du Grand Bellevue, et un autre sur le nord-est de la ville. Il existe également un projet à Cordemais qu'il serait important de penser à minima sur le territoire de la communauté de communes, compte-tenu de l'âge des professionnels.

En effet, il est essentiel de penser **l'organisation de l'offre de soins de proximité par polarités** correspondant plutôt à l'échelle des EPCI (et non par commune).

Cet enjeu de la polarité renvoie à l'organisation territoriale et au découpage administratif actuel qui, parfois, semble inadapté. Pour exemple, Donges dépend du centre hospitalier de Saint-Nazaire et du centre de psychiatrie de Blain (éloigné) mais n'a pas accès au service de proximité proposé à Savenay qui est une antenne de Blain.

Vous trouverez en annexe "bien-être des populations" un certain nombre de données territorialisées concernant l'offre de soins et les projets d'établissements de santé.

Équipements scolaires

L'enjeu de l'appareil éducatif et des équipements sportifs nécessaires à son bon fonctionnement doit faire partie de la réflexion du SCOT en matière d'aménagement territorial.

Documents de référence :

- Projet Régional de Santé Environnement (PRSE) et informations diverses - www.ars.paysdelaloire.sante.fr.
- loi du 31/12/92 article 13 codifiée à l'article L 571-10 du code de l'environnement.

J) Dispositions relatives aux paysages, au patrimoine architectural et culturel**Prise en compte des politiques de protection et de valorisation du paysage**

La politique nationale des paysages concoure à l'ambition inscrite en ouverture du code de l'environnement : « les paysages font partie du patrimoine commun de la nation ».

Parce que les paysages ne sont pas statiques et qu'ils évoluent au quotidien, l'appropriation de leurs dynamiques contemporaines et des enjeux qui y sont associés doivent être une préoccupation forte du SCOT. La lecture paysagère est multidimensionnelle et devrait constituer un des points de départ de l'élaboration d'une démarche de conception et de mise en œuvre de la planification intercommunale d'un territoire et d'un projet d'aménagement et de développement tel que le SCOT.

Aborder le SCOT par l'entrée paysagère rejoint les objectifs et les principes affichés dans les lois qui traitent du paysage et de la planification :

- il est un bon révélateur de la cohérence des choix et des décisions pour le territoire,
- c'est une approche transversale qui intègre les différents thèmes portés par un SCOT,
- il peut favoriser la participation, la concertation et le dialogue avec les habitants du territoire,
- il intègre la prise en compte des données physiques du territoire et de l'environnement,
- il aide à se placer dans une perspective de projet, et traduire une aspiration commune.

Les éléments à prendre en compte dans l'analyse paysagère et urbaine (non-exhaustif) :

- La grande structure du paysage : les entités paysagères et leurs éléments constitutants
- Les éléments insolites, repères : monuments, formation géologique, château d'eau ...
- Les grandes vues, les perceptions depuis les axes routiers et les espaces fortement visibles : cônes de vue et points de vue, fenêtres paysagères ouvertes, espaces fortement perçus...
- La transition urbain / rural : entrées interminables, rupture nette, prédominance des traitements routiers, façades ou fronts bâtis perceptibles...
- Les grandes morphologies des espaces urbains : centre ancien et habitat regroupé, tissu collectif ou pavillonnaire, étirement le long des voies, mitage, zones d'activités, trame verte dans la ville...
- La grande fonctionnalité des agglomérations et villes : accessibilité, les quartiers, les polarités, les espaces en mutation... (sans rentrer dans le détail d'une analyse communale, relevant du PLU).

Lors du processus d'élaboration, il sera également opportun de s'exprimer sur la sensibilité ou fragilité des lieux, la compréhension et lisibilité du tissu urbain, la qualité des paysages ruraux ou urbains, ce qui est remarquable, les points noirs et sites ou éléments à recomposer.

Pour fiabiliser le travail évoqué dans les paragraphes précédents, à l'échelle du territoire du SCOT, l'atlas des paysages du département de Loire-Atlantique approuvé début 2012 constitue un outil de connaissance de l'état et de la dynamique des paysages et des enjeux qui en découlent.

Patrimoine

De manière générale, l'ensemble des éléments patrimoniaux protégés ou non protégés au titre des monuments historiques sont des marqueurs importants du paysage. Sur les 61 communes du SCOT, 37 sont concernées par la présence d'édifices inscrits ou classés au titre des monuments historiques, soit en totalité 55 édifices (annexe 1 "Patrimoine") ; les communes de Nantes et Saint-Nazaire étant particulièrement concernées (annexe 2 "Patrimoine").

Le patrimoine non protégé constitue également un enjeu majeur, car celui-ci est particulièrement exposé. Il se caractérise par un ensemble d'édifices civils et religieux abondant : un patrimoine architectural et urbain du XXe siècle riche, les vestiges du mur de l'Atlantique, un patrimoine industriel particulièrement riche (paysages, sites aménagés, bâtiments, logements ouvriers) et ce que

l'on appelle "le petit patrimoine" (lavoirs, fontaines, puits, petits édifices religieux). Vous trouverez en annexes 3 et 4 "Patrimoine" les différents éléments répertoriés à ce jour.

Ce patrimoine architectural et paysager est à la fois à prendre en compte comme vecteur promotionnel pour le territoire du SCOT mais aussi et surtout, doit faire faire l'objet de procédures d'identification et de préservation afin d'assurer une transmission en l'état aux générations futures.

Un ensemble d'ouvrages sur les éléments de patrimoine est consultable à la DRAC ou au centre de documentation du conseil régional.

Archéologie

Le SCOT métropolitain recèle quelques sites bien connus et particulièrement sensibles :

- Villes et agglomérations gallo-romaines : Nantes, Rezé, Bouguenais, Mauves et Blain,
- De très nombreux menhirs et autres mégalithes notamment sur l'emprise occidentale du SCOT autour du marais de la Brière,
- Un patrimoine lié à la seconde guerre mondiale encore mal étudié du point de vue archéologique.

Outre ces éléments plus ou moins connus, le territoire du SCOT semble prendre place dans un contexte archéologique peu dense en vestiges. Mais ceci s'explique essentiellement par un manque de recherches archéologiques et ne présage en rien d'une carence en sites (travaux de Lionel Visset sur la Brière).

Dans ce contexte aussi sensible que peu documenté, il convient au maximum d'anticiper les procédures d'archéologie préventive. Ainsi, la mise en place de zonages archéologiques est en cours sur l'ensemble du département. Au 1er février 2014, les arrêtés de zonages suivants existent déjà : Pornichet, Donges, Prinquiau, Quilly, Vigneux de Bretagne, Notre Dame des Landes, Orvault, Nantes, Bouguenais, Carquefou et Les Touches.

Vous trouverez en annexe "patrimoine" deux cartographies définissant les zonages archéologiques et les zones sensibles.

Documents de référence :

- Atlas des paysages de Loire-Atlantique : <http://www.paysages.loire-atlantique.gouv.fr/>
- Code du patrimoine Livre V et VI,
- Loi N° 2010-788 du 12 juillet 2010 dite Grenelle II instituant des aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) en remplacement des ZPPAUP,
- Décret n° 2011-1903 du 19 décembre 2011 et circulaire d'application du 2 mars 2012 ,
- Loi n° 99-179 du 28 février 1997 relative à l'instruction des autorisations de travaux dans le champ de visibilité des édifices classés ou inscrits et dans les secteurs sauvegardés,
- Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,
- Décret n° 2007-487 du 30 mars 2007 relatif aux monuments historiques et aux ZPPAUP,
- Décret n° 2007-18 du 5 janvier 2007 pris pour l'application de l'ordonnance 2005-1527 du 8 décembre 2005 relative aux permis de construire et aux autorisations de travaux,
- Décret n° 99-78 relatif à la CRPS et à l'instruction de certaines autorisations de travaux
- Label « Patrimoine du XXe siècle et vestiges du mur de l'Atlantique » - 2001,
- Profil environnemental régional (2012) : <http://profil-environnemental.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/>
- « Les parcs et jardins des châteaux dans l'ouest de la France » - Thèse de M. Riolland 2002,
- Fiches de recensement du patrimoine industriel par Annick Dubois (2003-2005) – DRAC,
- Décret n° 2007-490 du 3 juin 2004 modifié relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive,
- Atlas des patrimoines : <http://www.culturecommunication.gouv.fr/Regions/Drac-Pays-de-la-Loire/Actualites/Liste-des-monuments-historiques-dans-les-Pays-de-la-Loire>

K) Dispositions relatives à l'énergie**Consommation énergétique et déplacements**

En 2006, les transports et déplacements représentaient 33 % de l'énergie consommée et 23 % de la totalité des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la région des Pays de la Loire. Ce secteur est en forte croissance avec une dépendance au pétrole.

La consommation énergétique dans les déplacements est un enjeu transversal qui renvoie à la notion de Ville compacte et aux enjeux de déplacements alternatifs à l'automobile, d'intermodalité, de mixité fonctionnelle que le SCOT devra traiter et décliner territorialement.

Plan de rénovation énergétique de l'habitat

Conferchapitre « logement »

Énergies renouvelables

La directive européenne 2009/28 du 23 avril 2009 fixe l'objectif communautaire des 3 x 20 %, soit diminution de 20% des gaz à effets de serre (GES), amélioration de 20% de l'efficacité énergétique et apport d'au moins 20% d'énergies renouvelables (EnR) dans la consommation finale d'énergie au niveau européen.

Cette directive s'est traduit en droit français par les lois Grenelle : loi n° 2009-967 du 03 août 2009 (grenelle 1) et loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. La loi n°2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique s'est attachée à relancer le développement des énergies renouvelables afin de diversifier le bouquet énergétique de la France et de lutter contre l'effet de serre.

L'objectif fixé pour 2020 par la loi n°2009-967 du 03 août 2009 (grenelle 1) est désormais de couvrir 23% de la consommation d'énergie par des énergies renouvelables. Il se traduit en terme de puissances installées à l'horizon 2020 à 19 000 MW (méga-watts) pour l'éolien terrestre et à 6000 MW pour l'éolien en mer. Cet objectif conduit à poursuivre le développement de l'énergie éolienne tout en assurant de bonnes conditions de préservation de la qualité de vie des riverains notamment dans le cas d'installations terrestres.

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 modifiée portant engagement national pour l'environnement crée les schémas régionaux éoliens, facilite par une simplification administrative, le développement de l'éolien en mer et fait entrer les éoliennes terrestres dans le champ des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) à partir du 13 juillet 2011.

[La loi n° 2013-312 du 15 avril 2013](#) visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes supprime les zones de développement de l'éolien (ZDE) et la notion des 5 mâts minimum.

Le département de la Loire-Atlantique dispose d'intéressantes potentialités de développement des éoliennes terrestres et en mer. Ses zones favorables à l'éolien terrestre ont été identifiées au schéma régional éolien approuvé le 8 janvier 2013.

La valorisation des ressources naturelles du sous-sol

L'exploitation des ressources minérales du sous-sol, indispensable aux secteurs de la construction et de l'industrie, représente une consommation d'espaces, souvent agricoles, et est porteuse d'impacts potentiels tant sur l'environnement que sur le cadre de vie. La confrontation de ces différents enjeux bénéficiera d'une approche anticipée au niveau du SCOT, visant à éviter dans la mesure du possible la gestion au coup par coup des conflits d'usages.

La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové introduit le principe d'une prise en compte des futurs schémas régionaux des carrières par le SCOT, mais celui-ci gagnera dès à présent à appuyer son analyse sur le schéma départemental, dont la révision s'engage par ailleurs. Il s'agira

d'une part de diagnostiquer les besoins prévisibles et d'autre part d'identifier le potentiel de gisements de matières premières et de les qualifier (notamment au regard de leur éventuelle rareté), en tenant compte des exploitations déjà en activité (état d'avancement, perspectives autorisées) et des projets connus.

Documents de référence :

- la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement
- Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE)
- La loi de Programme fixant les Orientations de la Politique Énergétique (POPE) n° 2005-781 du 13 juillet 2005
- Charte du Parc naturel régional de Brière adopté le...2014
- Bilan énergétique transports et déplacements dans les Pays de la Loire 2010 et mise à jour 2012) - DREAL

L) Dispositions relatives à la gestion de l'espace rural – agriculture-forêt

L'espace forestier

Les dispositions du code forestier sont applicables aux bois et forêts indépendamment de leur régime de propriété. La mise en valeur et la protection des forêts ainsi que le reboisement sont reconnus d'intérêt général. La politique forestière relève de la compétence de l'État ; elle a pour objet d'assurer une gestion durable des bois et forêts qui prenne en compte les fonctions économique, écologique et sociale.

A travers cette politique générale, la directive territoriale d'aménagement a recensé certains parcs et ensembles boisés existants qui peuvent être considérés comme significatifs. Les boisements de Loire-Atlantique étant rares et menacés par l'évolution de l'urbanisation, leur protection représente un enjeu à l'échelle de l'estuaire de la Loire.

Ainsi, le SCOT métropolitain visera à recenser l'ensemble des boisements à préserver, conforter ou créer telles que les forêts urbaines pour assurer les fonctions économiques environnementales et sociales du territoire.

L'agriculture

Les lois n° 2010-788 du 12 juillet 2010 (Grenelle 2), n°2014-366 du 24 mars 2014 (ALUR), n° 2010-874 du 27 juillet 2010 pour la Modernisation de l'Agriculture et de la Pêche (MAP) et n°2014-1170 du 13 octobre 2014 d'Avenir pour l'Agriculture ; l'alimentation et la Forêt (LAAF) font de la réduction de la consommation d'espaces une priorité.

Les lois MAP et LAAF renforcent le principe de préservation et la réduction de la consommation des terres agricoles, l'objectif étant de réduire de moitié le rythme annuel de cette consommation d'ici 2020. Elles instaurent également un observatoire de la consommation des espaces agricoles qui élabore des outils pertinents pour mesurer le changement de destination de ces espaces et homologue des indicateurs d'évolution.

Elles créent dans chaque département une **Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers** (CDPENAF) qui remplace les CDCEA et qui associe collectivités territoriales, État, profession agricole, propriétaires fonciers, notaires et associations de protection de l'environnement, et qui peut être consultée sur toute question relative à la régression des surfaces agricoles et sur les moyens de contribuer à la limitation de la consommation de l'espace agricole. Le projet de SCOT sera soumis à l'avis de la CDPENAF au stade de son arrêté.

La saisine de la commission devra être accompagnée d'un dossier répondant aux principaux objectifs suivants : maintenir une agriculture durable, préserver le potentiel agronomique des terres, protéger les continuités écologiques, réduire le rythme de consommation des terres agricoles d'ici 2020, assurer le développement équilibré des territoires. L'avis de la CDPENAF est réputé favorable dans un délai de trois mois à compter de la saisine de la commission. Cet avis doit figurer parmi les pièces des dossiers soumis à l'enquête publique.

La loi « Grenelle 2 » impose que le rapport de présentation du SCOT présente une analyse de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix dernières années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs.

Dans ce contexte, le SCOT doit intégrer et assurer la protection des terres agricoles en raison de leur potentiel agronomique et biologique, donc économique, en les préservant de l'urbanisation et des pressions foncières, nuisibles à leur exploitation et à leur pérennité. Cette préservation est essentielle en raison de la très faible réversibilité des décisions portant sur les espaces agricoles. Les enjeux sont notamment de :

- donner aux agriculteurs une visibilité sur le long terme,
- assurer une gestion économe de l'espace et la préservation des terres agricoles,
- pérenniser le foncier nécessaire à l'agriculture et son accessibilité,
- limiter le mitage de l'espace et l'enclavement, ainsi que le morcellement des terres afin de permettre l'exploitation rationnelle.

Pour élaborer ce volet, le SCOT pourra s'appuyer sur les documents suivants :

- la charte agricole (13 février 2012) qui vise une gestion économe de l'espace agricole et un encadrement des constructions liées à cette activité,
- le volet viticole (21 octobre 2005) de la charte agricole dont les enjeux principaux sont la gestion économe du territoire, la préservation du potentiel viticole et de la qualité des paysages viticoles.
- le volet maraîcher (09 septembre 2013) de la charte agricole visant un triple objectif de connaissance du maraîchage nantais pour mieux le comprendre, promouvoir les différentes pratiques culturelles et les actions développées et proposer des recommandations en matière d'aménagement du territoire.
- le Plan régional d'agriculture durable de la région Pays de Loire (PRAD) approuvé par arrêté préfectoral du 18 avril 2012,
- le recensement agricole réalisé fin 2010-début 2011.

Documents de référence pour conformité :

- Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU)
- Loi d'orientation agricole n°99-574 du 9 juillet 1999, modifiée le 5 janvier 2006
- Loi d'orientation forestière n°2001-602 du 9 juillet 2001
- La loi n°2010-874 de Modernisation de l'Agriculture et de la Pêche du 27 juillet 2010 (MAP)
- le SDAGE Loire-Bretagne, approuvé le 18 novembre 2009
- le SAGE Estuaire de la Loire, approuvé le 9 septembre 2009
- le SAGE Vilaine approuvé le 05 juin 2015
- Charte du Parc naturel régional de Brière adopté le...2014
- La charte agricole pour la prise en compte de l'agriculture dans l'aménagement du territoire (Février 2012)
- site Agreste : <http://agreste.agriculture.gouv.fr/recensement-agricole-2010/>
- Le Plan régional d'agriculture durable de la région Pays de Loire (PRAD) - arrêté préfectoral du 18 avril 2012

M) La Gouvernance

Echanges et réflexions InterSCOT

Les activités humaines et leurs interdépendances s'étendent sur des territoires de plus en plus vastes. L'espace où se jouent les interdépendances entre les activités humaines, comme les liens entre le domicile et le travail, les parcours résidentiels, les loisirs, les aires de chalandise, de rayonnement... déborde de plus en plus les limites administratives des EPCI constitués.

Aux traditionnels découpages communaux et départementaux se sont ajoutés les intercommunalités, EPCI à fiscalité directe (CC ou CA) et à fiscalité indirecte (Syndicat Mixte..),

Ainsi, une coordination entre les différents SCOT apparaît indispensable pour un certain nombre de thématiques :

- **Organisation du territoire et polarités urbaines** : il s'agit d'identifier les contenus des polarités, les situations de « concurrence » et de « complémentarité » entre polarités et espaces ruraux, dans l'objectif d'une gestion plus économe de l'espace.
- **Déclinaison du Programme Départemental de l'Habitat** : interconnecter les SCOT pour proposer une déclinaison des objectifs du futur PDH de manière cohérente.
- **Analyse des franges** : les territoires localisés aux limites des SCOT voisins devront veiller à une bonne articulation avec les projets portés par ces SCOT.
- **Déplacements** : ceux-ci, par définition, dépassent le seul cadre métropolitain. Les relations à l'échelle du département, des régions et de la volonté d'une reconnaissance internationale notamment par l'aéroport du grand ouest impose une réflexion globalisée à plusieurs échelles qui dépassent le seul territoire du SCOT.
- **Développement économique et commercial** : les SCOT doivent travailler sur la mise en cohérence de leurs projets, et miser sur les complémentarités plus que les concurrences.
- **Enjeux paysagers** : le paysage, à l'instar des continuités écologiques, doit être évalué dans son ensemble avec des limites variables en fonction des thématiques abordées.

Déclinaison en PLUI

L'État, à travers la loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010 a promu les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi). La loi ALUR pose le principe de leur généralisation à l'horizon 2017.

Pour faire face aux questions d'étalement urbain, de préservation de la biodiversité, d'économie des ressources et de pénurie de logements, le niveau communal n'est plus aujourd'hui le plus approprié. Les enjeux actuels exigent que ces questions soient prises en compte sur un territoire plus vaste.

L'intercommunalité, territoire large, cohérent et équilibré, est l'échelle qui permet une mutualisation des moyens et des compétences et exprime la solidarité entre les territoires.

Le SCOT métropolitain veillera donc à analyser les opportunités permettant de coordonner les politiques d'urbanisation, d'habitat et de déplacements et visera à favoriser des réflexions intercommunales sur des territoires pertinents pour assurer une cohérence sur l'ensemble des thématiques que celui-ci porte.