



Pièce n°1

Note de présentation

Révision du Schéma de Cohérence Territoriale

de la métropole Nantes Saint-Nazaire

Enquête publique

du lundi 19 septembre au vendredi 21 octobre 2016 inclus

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

Maitrise d'ouvrage :

Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, représenté par la Présidente, Madame Johanna Rolland

Siège : 2 cours du champ de Mars 44000 NANTES

02.51.16.47.09

contactpm@nantessaintnazaire.fr

www.nantessaintnazaire.fr

Objet :

L'enquête publique porte sur la révision du SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire.

Textes réglementaires de la révision du SCOT

La révision du SCOT est régie par le livre 1^{er}, le titre IV et le chapitre III du code de l'urbanisme, et notamment les articles L 143-29 à L 143-31.

L'enquête publique de la révision du SCOT est régie par les articles :

- L 143-22 du code de l'urbanisme
- Le chapitre III du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement

La procédure de révision du SCOT : les étapes

La *révision du SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire* a été *prescrite le 22 mars 2013*, suite à l'analyse des résultats du SCOT approuvé en 2007. Les objectifs de la révision et les modalités de concertation ont été définis lors de cette délibération en comité syndical (délibération 2013-12). Les modalités de concertation ont été complétées par la délibération en date du 10 juillet 2015 (2015-09).

Le *débat sur le projet d'aménagement et de développement durable* s'est tenu le *3 novembre 2015* en comité syndical. La délibération 2015-14 a pris acte de ce débat.

Le *projet de SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire a été arrêté* par délibération en comité syndical le *9 mars 2016*, puis transmis aux personnes publiques associées fin avril 2016. L'autorité environnementale a été saisie le 19 mai 2016.

L'enquête publique se déroule du 19 septembre au 21 octobre 2016. La commission d'enquête a un mois pour établir son rapport.

Le SCOT, éventuellement modifié pour tenir compte des avis des personnes publiques associées et de l'enquête publique, *sera approuvé par délibération en comité syndical en janvier 2017* (calendrier prévisionnel).



Synthèse du Schéma de Cohérence Territoriale de la métropole Nantes Saint-Nazaire

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



	Nombre de communes	Surface en ha	Population 2013	Logements 2012	Emplois 2012	Espaces naturels et agricoles en %
CC Coeur d'Estuaire	3	9 680	11 931	4 694	3 957	89 %
CC d'Erdre et Gesvres	12	50 980	57 776	22 483	13 653	90 %
CC Loire et Sillon	8	21 670	24 553	9 843	6 796	92 %
CC de la région de Blain	4	21 420	15 787	6 722	5 041	95 %
CARENE	10	32 290	120 518	67 345	57 062	76 %
Nantes Métropole	24	53 410	609 198	302 524	328 372	61 %
Pôle métropolitain	61	189 450	839 763	413 611	414 881	80 %

Source : Insee - AURAN

Le périmètre du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire

Organisé autour de l'estuaire de la Loire s'étendant sur une soixantaine de kilomètres et large de trois kilomètres à son embouchure, le territoire métropolitain compte 80% d'espaces naturels et agricoles et 40 000 hectares de marais et rivières, importants réservoirs de biodiversité. Il est caractérisé par un système urbain polycentrique avec 2 pôles majeurs concentrant 90% de la population (agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire) et 5 pôles structurants articulés en réseau (Savenay, Saint-Etienne-de-Montluc, Treillières/Grandchamp-des-Fontaines, Nort-sur-Erdre, Blain). Nantes et Saint-Nazaire, reliées par un fleuve, la Loire, constituent un grand territoire à la forme originale, tributaire du rapport à son environnement naturel et particulièrement à l'eau.

Le SCOT de la métropole Nantes Saint Nazaire définit le projet de territoire pour l'ensemble de la métropole Nantes Saint-Nazaire. Il fixe des objectifs qui doivent être mis en œuvre au niveau des six intercommunalités et au niveau des communes dans les Plans Locaux d'Urbanisme.

Le SCOT est composé d'un rapport de présentation qui établit le diagnostic du territoire, d'un état initial de l'environnement, d'une évaluation environnementale, d'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD), d'un document d'orientations et d'objectifs (DOO) assortis de documents graphiques.

Le SCOT de 2007

Le premier Schéma de Cohérence Territoriale de la métropole Nantes Saint-Nazaire a été approuvé à l'unanimité le 26 mars 2007 et s'est donné pour ambition de poursuivre le développement de la métropole en se fixant un objectif exigeant : "Penser, respecter les besoins des générations futures à disposer d'un espace de vie préservé".

Le SCOT s'appuyait sur trois piliers fondamentaux :

- Favoriser le bien être de la population, en permettant à chacun de se loger selon son choix et ses revenus, en propriété ou en locatif, en améliorant des conditions de déplacement, l'amélioration des équipements, et d'une manière générale l'amélioration du cadre de vie quotidien et des paysages
- Garantir le fonctionnement de l'espace économique et le développement de l'emploi, en recherchant un cadre favorable aux entreprises, à la formation, à la recherche, tout en assurant une solidarité territoriale par un développement équilibré sur l'ensemble de l'espace du SCOT
- Protéger l'environnement, encore aujourd'hui particulièrement riche, sa biodiversité notamment celles du littoral, des zones humides de l'estuaire, de la Brière ou de l'Erdre et des espaces de bocage, et prendre toutes nos responsabilités dans la réduction de la production des gaz à effet de serre et la maîtrise des dérèglements climatiques de la planète.

Un Document d'aménagement commercial (DAC), adopté en 2013, est venu compléter le SCOT. Le DAC a été élaboré en vertu des articles du Code de l'urbanisme et du Code du commerce modifiés suite à l'adoption de la Loi de Modernisation de l'Économie du 4 août 2008.

L'analyse des résultats du SCOT de 2007 et la mise en révision

La révision du SCOT a été engagée le 22 mars 2013 par le comité syndical du Pôle métropolitain, par la délibération n°2013-12, suite à l'analyse des résultats du SCOT approuvé en 2007.

Les objectifs de la révision sont à la fois de se conformer aux nouvelles exigences réglementaires, et notamment les Loi Grenelle avant le 1^{er} janvier 2017, d'intégrer de façon pleine et entière le Pays de Blain qui a rejoint le périmètre du SCOT en 2010, et confirmer ou infléchir les orientations définies dans le SCOT 1, suite à l'analyse de ses résultats.

L'analyse des résultats du premier SCOT menée en 2013, par grande thématique a révélé les éléments ci-dessous.

Evolution socio-démographique :

La **croissance démographique s'est poursuivie**, conformément aux prévisions démographiques établies lors de l'élaboration du SCOT 1, malgré **une baisse de croissance au profit des territoires limitrophes** notamment et une diminution du solde migratoire.

Le **vieillessement** de la population et **l'augmentation des personnes seules** ont été des phénomènes marquants qui ont différencié les territoires du SCOT (par exemple une proportion

plus forte de petits ménages dans les centres urbains et de couples avec enfants dans le périurbain).

Dynamiques résidentielles :

La construction de logements a progressé sur la métropole Nantes Saint-Nazaire, dépassant les objectifs de construction fixés dans le SCOT 1 sans atténuer les disparités sociales et spatiales (part importante des logements à Nantes et Saint-Nazaire, mouvements de populations hors du SCOT). De même, les **objectifs de production de logements sociaux ont globalement été atteints** mais ne permettent pas de répondre à la demande croissante.

Equilibres et dynamiques territoriales / forme de la métropole

Les équilibres définis dans le SCOT ont été préservés entre espaces naturels et agricoles et espaces urbanisés ou urbanisables. L'objectif de réduction de la consommation d'espaces a été atteint du fait des efforts de moindre consommation d'espaces pour l'habitat. La consommation d'espace pour les activités (sauf commerce) est au contraire en hausse. Les stocks théoriquement disponibles à l'urbanisation ont diminué mais constituent la possibilité d'étendre d'un tiers la tache urbaine actuelle du SCOT. Le tissu urbain reste peu dense.

Le SCOT 1 prévoyait de renforcer le développement des agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire et des pôles structurants de Savenay, Nort-sur-Erdre, Saint-Étienne-de-Montluc et Treillières/Grandchamp-des-Fontaines.

L'analyse des dynamiques récentes montre que la part de la croissance démographique du département de la Loire-Atlantique entre 2007 et 2012 est portée à 35 % par les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire, 15 % par les autres intercommunalités du Pôle et 50 % par le reste du département. Par ailleurs, les pôles structurants n'ont pas polarisé davantage le développement de la population et des emplois que le reste des communes de leur intercommunalité.

Dynamiques économiques et développement commercial

Si la plupart des emplois reste concentrée à Nantes Métropole et la CARENE, **un rééquilibrage entre territoires est amorcé avec l'émergence de pôles secondaires d'emplois** dans les communautés de communes et particulièrement à Erdre et Gesvres, et **le nombre d'emplois a augmenté.** L'objectif de rationalisation d'utilisation de l'espace pour les activités économiques n'est par contre pas atteint avec une augmentation de la consommation d'espace pour les sites d'activités, notamment en extension.

Maîtrise des déplacements

L'utilisation de la voiture individuelle est restée très prédominante, particulièrement en milieu périurbain, et le nombre de ménages possédant deux voitures ou plus a augmenté. Les logements ont été construits plus proches des transports collectifs qu'auparavant mais les activités s'en sont éloignées. **Les cœurs des deux agglomérations ont développé leur réseau de transports en commun** (Hélyce à Saint-Nazaire, Chronobus à Nantes). La forte volonté de développement des quartiers autour des gares du SCOT constitue un enjeu fort pour le futur, nécessitant d'organiser l'urbanisation sur les espaces disponibles situés le long des lignes de transports collectifs ou à proximité des gares.

Préservation des espaces agricoles

Les objectifs d'espaces agricoles pérennes ont été atteints et même dépassés. La diminution des surfaces agricoles a été fortement ralentie. Par ailleurs, le nombre d'agriculteurs continue à diminuer.

Préservation et valorisation de l'environnement et du patrimoine

Les objectifs du SCOT en matière de préservation des espaces naturels ont été atteints puisque les espaces réservés n'ont pas été urbanisés et différentes actions en faveur de l'environnement ont été menées dans les intercommunalités (constitution de Plans climats énergie territoriaux, agenda 21...).

Synthèse du projet de SCOT révisé mis à l'enquête publique

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

Ces engagements sont portés par plusieurs ambitions :

- **L'ambition de la solidarité et de la cohésion et de la mixité sociale** pour faire de la construction métropolitaine un projet au service de ses habitants. La croissance démographique du territoire implique de fortes responsabilités sociétales : personnes âgées, gens du voyage, publics précaires, familles, actifs... en 2030, il s'agira d'avoir répondu aux besoins en logements de tous les habitants, résidents et accueillis sur le territoire.

- **L'ambition de l'emploi et de l'attractivité.** La métropole doit rester attractive pour les entreprises, elle doit organiser son développement économique avec le souci de la solidarité des ressources entre les territoires. Le développement des énergies marines renouvelables, dynamisme industriel et portuaire, industries culturelles et créatives, développement numérique...en 2030, le territoire de la métropole Nantes Saint-Nazaire sera identifié dans le jeu des métropoles européennes pour ses initiatives innovantes, ses filières d'excellence et sa capacité à accueillir des entreprises pourvoyeuses d'emplois pour ses habitants.

- **L'ambition d'un territoire durable** qui permette, à l'échelle de Nantes Saint-Nazaire, de contribuer pleinement à relever les défis environnementaux de la préservation de la biodiversité, du réchauffement climatique, de la préservation des terres agricoles, d'un développement urbain économe en espace et en énergie, de développement des énergies renouvelables.

La ligne du « SCOT 1 » est confirmée : la stratégie du territoire est fondée sur la conciliation entre développement urbain et économique et préservation des espaces agricoles et naturels. En 2030, les efforts pour limiter l'impact écologique induit par la construction de la ville permettront de préserver et valoriser la grande qualité environnementale et du cadre de vie de notre territoire.

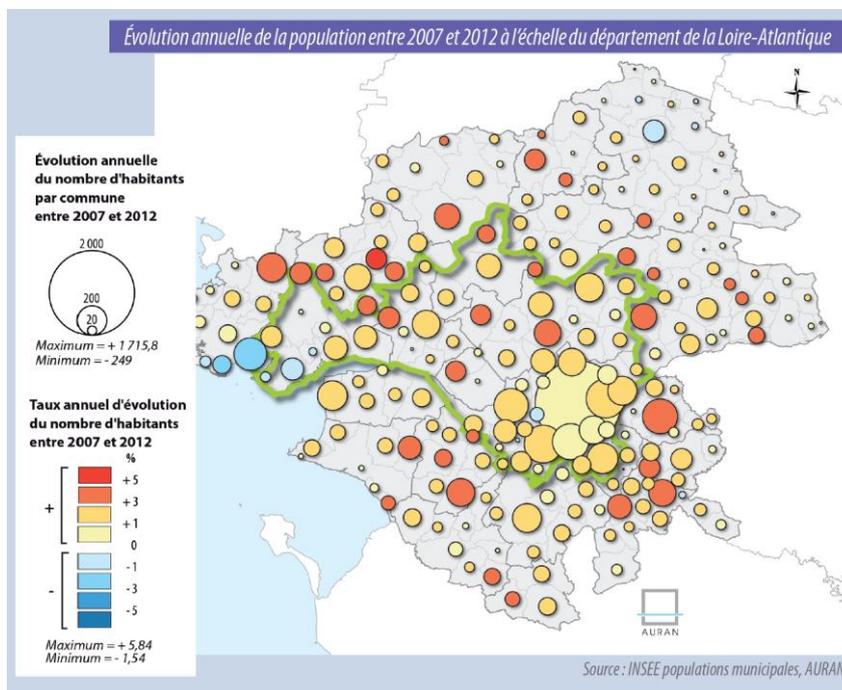
- **L'ambition de préserver une forme urbaine originale** caractérisée par une organisation multipolaire permettant la coexistence des deux grands pôles urbains et des pôles structurants insérés dans un maillage de bourgs vivants ; par l'estuaire de la Loire et son réseau hydrographique (Erdre, Gesvres, Sèvre, canal de Nantes à Brest...) et par des espaces naturels et agricoles riches et fragiles... La géographie et l'histoire ont dessiné une organisation urbaine particulière. En 2030, les engagements pour organiser et respecter les complémentarités entre les agglomérations, les espaces périurbains et ruraux permettront aux différents territoires de se développer dans le respect d'un principe d'économie d'espace

- **L'ambition d'une métropole mobile** pour assurer, à toutes les catégories de la population, une bonne accessibilité à l'ensemble des territoires, des sites économiques, des équipements et services en transports en commun. Trajets domicile-travail, accès aux loisirs, aux commerces...la mobilité fait partie du quotidien de chaque habitant du territoire. En 2030 les politiques de développement des transports en lien avec l'urbanisation feront que la voiture ne sera pas une évidence pour tous les déplacements et que les temps de trajets quotidiens seront réduits pour chacun.

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

Le diagnostic

Avec une croissance de **près de 6 800 habitants supplémentaires chaque année** portée à 67 % par le solde naturel sur la période 2007-2012, la métropole Nantes Saint-Nazaire est particulièrement dynamique. La construction neuve représente **près de 8 000 logements neufs chaque année** depuis 2007 et est portée à près de **90 % par les agglomérations**. On constate une diversification en cours du parc de logements : locataires/propriétaires, individuel/collectif...



Extrait du diagnostic

Les objectifs

Le **1^{er} défi majeur** pour le pôle métropolitain et ses intercommunalités est de **répondre aux besoins de la croissance démographique, principalement endogène**, qui portera la population du pôle autour de **920 000 à 950 000 habitants d'ici 2030**. Moteur économique et démographique, le territoire fait le choix **d'assumer sa responsabilité** en participant à la croissance démographique départementale et en se mettant en capacité de loger les actifs, notamment modestes. Il s'agit de trouver les bons équilibres entre les jeunes, les familles, les actifs, les retraités, les personnes âgées... afin d'être un territoire accueillant et solidaire.

Ce défi nécessite **une politique du logement ambitieuse, diversifiée, qualitative, innovante et coordonnée**, notamment en matière de logements sociaux et de réhabilitation du parc existant. Le maintien et le renforcement, sur le territoire des six intercommunalités, de la diversité sociale, est une priorité forte.

Les principes restent les mêmes que lors du SCOT1 : prendre en compte le vieillissement, promouvoir la mixité, assurer le droit au logement pour tous.

Les orientations du DOO

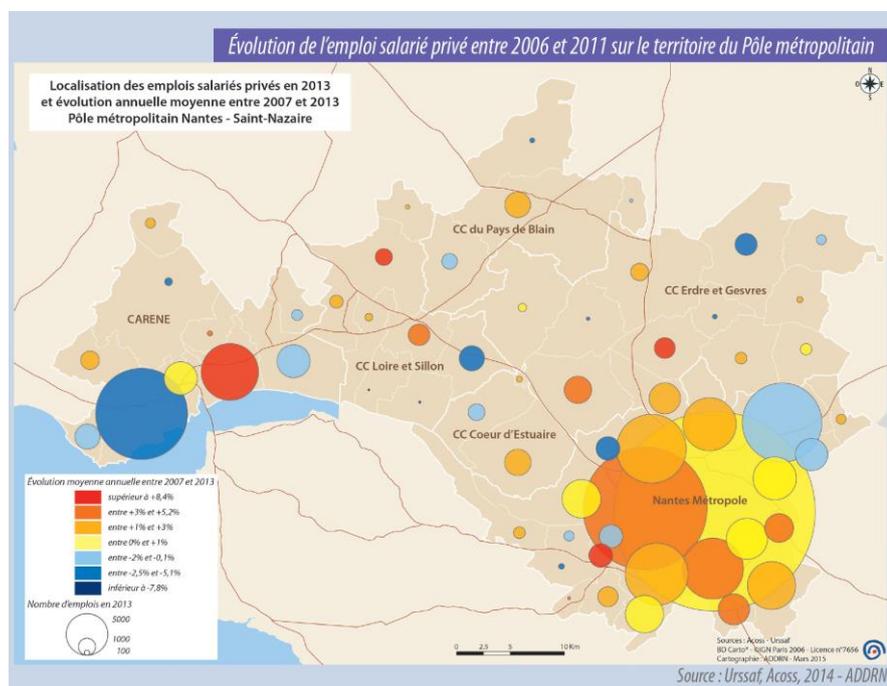
Afin d'assurer l'accueil de la population, sur l'ensemble du territoire, **la production de logements doit être suffisante et bien répartie**. Pour y contribuer, le SCOT porte une production volontariste et ambitieuse de logements, avec une estimation de **près de 100 000 logements neufs, à répartir entre les 6 intercommunalités, dans le respect de l'armature urbaine**. Ces objectifs territorialisés ont été fixés en tenant à la fois des dynamiques démographiques particulières à chaque EPCI mais également en tenant compte des perspectives prévues dans les Programmes Locaux de l'Habitat qui ont été récemment approuvés (PLH Erdre et Gesvres 2015-2021 PLH CARENE 2016-2021 PLH Loire et Sillon

2014-2019 PLH Pays de Blain 2014-2020). Ces objectifs tiennent compte des perspectives prévues à l'horizon de deux PLH. **Les agglomérations ont une responsabilité majeure dans l'accueil** de la croissance démographique, à la fois en raison de leur potentiel foncier dans le tissu urbain mais aussi en raison de la présence d'équipements et services ; le SCOT leur assigne, par conséquent, des objectifs importants de production de logements (plus de 85 % de la production totale prévue sur le territoire à l'horizon 2030). **Les pôles structurants ont également un rôle à jouer de polarisation à l'échelle de leur intercommunalité.** En effet l'analyse des résultats du SCOT de 2007 a montré qu'ils n'avaient pas assez concentré l'accueil de population sur leur territoire propre. Ils ont donc des objectifs particuliers qui sont définis en fonction de leur situation locale ; le SCOT leur fixe une part de logements à atteindre ou à maintenir au sein du parc total de l'EPCI. Enfin, **chaque commune doit à son échelle assurer son rôle de proximité et produire également sa part de logements,** dans le respect des équilibres de l'armature urbaine du SCOT. Dans le **souci d'économie d'espace,** le choix a été fait de **privilégier les centralités et de localiser les extensions urbaines en continuité de l'enveloppe urbaine existante et à proximité des transports et services.** Cela permettra de renforcer le lien entre urbanisme et transports et de lutter contre l'étalement urbain. La réponse aux populations les plus fragiles prend place dans les **objectifs ambitieux de production logements social.** Les obligations légales sont respectées mais le SCOT a choisi d'aller plus loin en assignant des objectifs aux pôles structurants et à toutes les communes (10 logements sociaux à produire d'ici 2030). Certaines communes non concernées par l'obligation légale d'atteindre les 20 % de logements sociaux devront produire également du logement social afin de répondre à la demande, sans cesse croissante, en logements sociaux. La solidarité territoriale s'affirme également dans la **nécessité de proposer une offre diversifiée pour les familles, les jeunes (en mobilité professionnelle ou scolaire), les personnes en grande difficulté sociale.** Le SCOT met l'accent sur la mixité sociale et générationnelle en demandant aux intercommunalité d'inscrire dans leur politique publique de l'habitat la diversification de l'offre notamment vers les jeunes, les personnes âgées, les travailleurs mobiles, ou encore les nouveaux modes d'habiter. **L'accueil des gens du voyage s'inscrit dans les objectifs du schéma départemental,** en demandant de rechercher des solutions pour permettre la sédentarisation. Les obligations de réalisation d'emplacements à l'échelle de Nantes métropole et de la CARENE sont rappelées par le SCOT. Répondre aux besoins en logements nécessite également de proposer des **orientations sur le parc existant tant public que privé** afin de permettre une adaptation de ces logements (maintien à domicile par exemple) et de poursuivre la rénovation énergétique. Le SCOT fixe la **nécessité de recourir aux énergies renouvelables** et la poursuite de l'accompagnement des habitants. La qualité du logement est également un facteur d'attractivité et de réponse aux besoins de la population déjà présente ou à venir. Le SCOT a pris le parti de mettre en avant **l'innovation, la diversité et l'évolutivité de l'habitat existant** afin de rendre attractif des logements déjà à proximité des services et équipements.

Chapitre 2. La performance économique et de l'attractivité de la métropole Nantes Saint-Nazaire au service de l'emploi

Le diagnostic

La **croissance soutenue des emplois sur le territoire** (+1,2 % par an en moyenne) dans un contexte de crise économique du fait d'une **stabilisation des effectifs dans l'industrie** et d'une croissance marquée des emplois dans le domaine des services aux entreprises, est un marqueur positif. Cependant des freins à l'accès à l'emploi perdurent, notamment pour certains publics : jeunes actifs, seniors...



La **croissance des emplois est équilibrée entre les sphères productives et présentesielles**. Le territoire bénéficie d'un socle industriel basé sur des filières industrielles d'excellence, historiques et émergentes. Mais c'est aussi un territoire d'innovation qui s'appuie sur un réseau d'acteurs locaux, une présence universitaire forte et des pôles de compétitivité à vocation nationale ou mondiale.

La **tertiarisation de l'économie** est à l'œuvre avec une forte croissance du nombre de cadres et un développement du tertiaire productif. La **polarisation des emplois sur Nantes et Saint-Nazaire est toujours forte mais le développement de l'emploi se fait principalement en périphérie des agglomérations**.

Enfin, c'est un **territoire touristique qui bénéficie de l'attractivité littorale**, d'une offre d'accueil diversifiée et d'équipements rayonnants et d'une offre de loisirs culturelle et patrimoniale.

Les objectifs

Le pôle métropolitain fait le choix de **conforter sa trajectoire économique au service de l'emploi pour tous** et elle s'appuie sur son économie diversifiée conjuguant industries et filières historiques et d'avenir. Rester un territoire attractif et performant passe par une ouverture amplifiée sur le monde, une meilleure accessibilité, une coopération accrue entre territoires de l'Ouest, un meilleur accès à l'emploi où que l'on soit sur le territoire (services, formation...).

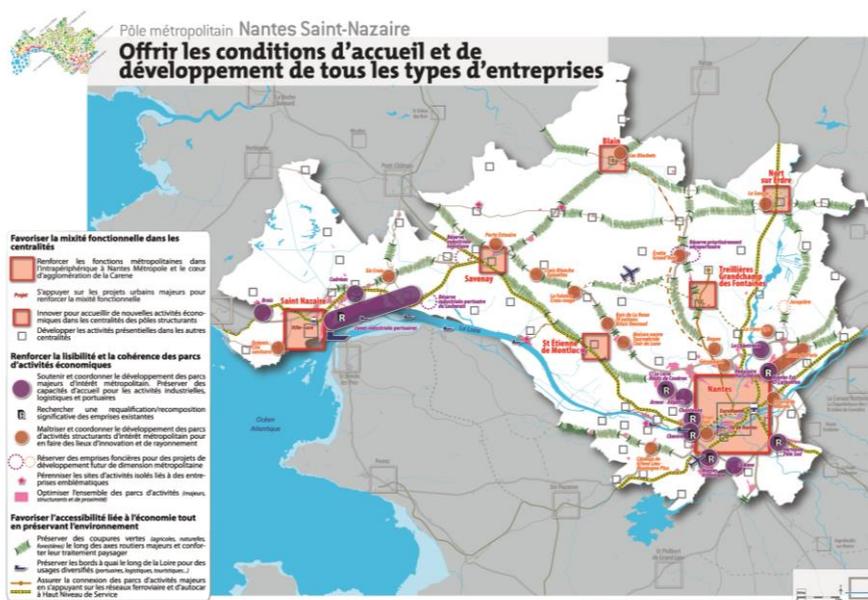
Le développement économique doit **d'abord s'effectuer dans les centralités** qui pourraient davantage contribuer à la création d'emplois et à l'accueil d'activités (notamment le commerce, dont les implantations doivent être maîtrisées), en préservant des capacités d'accueil pour l'industrie et la logistique. Les principes du développement restent inchangés, avec un accent plus fort porté sur les filières d'avenir comme l'économie maritime, les technologies avancées de production, le numérique, les industries culturelles et créatives, l'alimentation... **Chaque territoire à son niveau participant au soutien à la réussite de ces filières stratégiques**. Les zones d'activités s'articulent de

façon plus visible, notamment par le fléchage des sites d'intérêt métropolitain, et leur remplissage doit **s'optimiser davantage afin d'économiser le foncier**. Le Document d'aménagement commercial de mars 2013 qui fixe les orientations en matière d'urbanisme commercial, est intégré dans son intégralité.

Les orientations du DOO

Afin d'asseoir la dynamique des filières existantes ou émergentes sur son territoire, le SCOT a déterminé des orientations fortes (sites emblématiques, écosystème favorable et partage d'une stratégie de développement d'échelle Nantes Saint-Nazaire). La formation doit également contribuer à mettre en adéquation besoins des entreprises et formations grâce à un maillage sur le territoire. Afin d'assurer une répartition équilibrée de l'emploi sur tout le territoire, le choix a été fait d'inscrire des orientations **priorisant le développement économique dans les centralités et sur les différents niveaux de l'armature urbaine** (les agglomérations ont la responsabilité de conforter leurs fonction économiques métropolitaines, les pôles structurants doivent renforcer leur offre foncière et immobilière).

L'attractivité du territoire est traduite dans le SCOT par une **meilleure lisibilité de ses parcs d'activités économiques (armature, vocation et objectif pour chaque niveau)**. Les orientations du SCOT portent sur des **principes de régulation des possibilités d'extension et de création des parcs d'activités adaptées à différents niveaux de parcs :**



Extrait des documents graphiques DOO

les parcs d'activités majeurs et structurants d'intérêt métropolitain participant au déploiement des filières stratégiques et les parcs d'activités relais et de proximité d'échelle intercommunale ou communale.

Le SCOT appelle les intercommunalités à **renforcer la lisibilité des réserves foncières à vocation économique en distinguant les réserves à court terme des réserves à long terme**. Les orientations du SCOT visent ainsi à **préserver et anticiper les capacités foncières nécessaires au déploiement des filières stratégiques à proximité des grandes infrastructures de transports et des grands services urbains** et à inscrire les projets de développement économique dans une **démarche de rationalisation préalable du foncier**. Le soutien aux filières traditionnelles, fortement pourvoyeuses d'emplois sur le territoire, passe également par la préservation de leur capacités foncières de développement ; les sites industriels, logistiques et industrialo-portuaires sont ainsi identifiés. Le SCOT affiche les sites d'intérêt majeurs en devenir, leur vocation et la préservation de leur capacité foncière (site du projet d'aéroport du Grand Ouest accueillant les activités nécessaires à son fonctionnement, l'extension du site Érette-Grand Haie comme étant liée prioritairement à la dynamique aéroportuaire, la réserve foncière du site de Donges Locherais lié à la dynamique

portuaire avec la nécessité d’une optimisation préalable des zones existantes, de la réalisation d’une étude d’impact – l’avancement en l’état actuel du projet ne permet au SCOT que d’identifier une réserve foncière et le SCOT impose des préalables afin de garantir l’intégrité écologique des espaces naturels protégés au titre de Natura 2000 du secteur - un aménagement hors Natura 2000, le secteur de Savenay devant faire l’objet d’une étude d’intérêt et de faisabilité). Le SCOT affiche des conditions de développement de ces zones afin d’éviter la dispersion des activités économiques consommatrices d’espaces et de garantir la préservation des espaces naturels et agricoles. Cette lisibilité permettra également **de rendre plus claire et efficiente la stratégie de développement économique du territoire à une échelle régionale, inter régionale, nationale et européenne.**

Concernant le commerce, les orientations proposées répondent à l’objectif global de **confortement des centralités afin de préserver le commerce de proximité ou de le revitaliser.** Ce choix permettra également de renforcer la ville des courtes distances (cf chapitre 5) qui concourt à réduire les besoins en déplacements motorisés et donc les émissions de gaz à effet de serre. Il y doit être préférentiellement implanté. Des zones d’aménagement commerciales (issues du SCOT 1) permettant cependant d’accueillir, à défaut, les ensembles commerciaux. Ces zones sont localisées dans le SCOT avec des orientations particulières visant à ne pas déséquilibrer l’équilibre commercial. Quatre types de zones ont été définis dans le SCOT et répondent à des objectifs de développement qui proposent une optimisation sur site, sauf pour les zones en projet. Ce choix permet également d’éviter la dispersion des activités commerciales sur le territoire.

Enfin **la logistique est un enjeu fort** sur territoire de Nantes Saint-Nazaire en raison notamment de la présence du Grand Port Maritime et de la nécessité de rationaliser les flux de marchandises. Le soutien au projet du Grand Port et la préservation des ressources foncières sont deux orientations majeures.

Chapitre 3. L’estuaire de la Loire un laboratoire de la transition énergétique et écologique

Le diagnostic

Le territoire de la métropole Nantes Saint-Nazaire a noué une relation forte à l’eau. **La Loire constitue une matrice structurante du territoire porteuse d’enjeux majeurs et de multiples usages.** Le littoral et les dynamiques estuariennes et maritimes confèrent des caractéristiques propres au territoire : paysagères, écologiques, climatiques... Par ailleurs, plus de **1 000 kilomètres de cours d’eau, 40 000 hectares de zones humides, et des espaces naturels aquatiques majeurs** (lac de Grand Lieu, marais de Brière, marais de l’Erdre...) sont des marqueurs forts du territoire.

Les milieux aquatiques sont le support de fonctions diverses et de multiples usages. Le territoire est composé de près de **80 % d’espaces naturels, agricoles et forestiers.** Un tiers du territoire est constitué d’espaces naturels inventoriés ou protégés au titre du patrimoine naturel, **69 000 hectares d’espaces agricoles pérennes ont été identifiés au SCOT 1, deux Périmètres de protection des Espaces Agricoles et Naturels péri-urbains (PEAN)** ont été définis.



Extrait de l’Etat initial de l’environnement

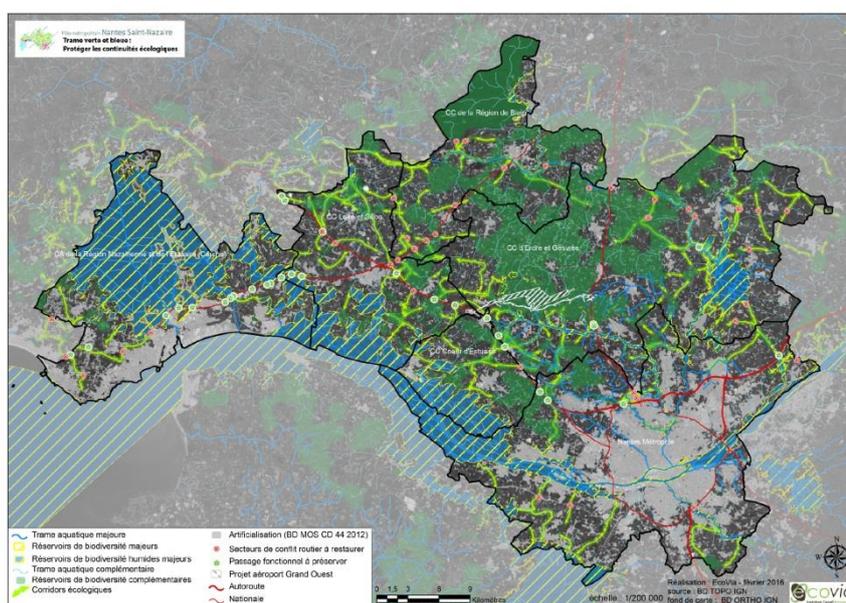
Les objectifs

L'eau est au coeur du projet. L'estuaire, avec sa richesse écologique exceptionnelle, joue un rôle fort dans le fonctionnement de **la biodiversité mondiale**. La **gestion de l'eau et la préservation de la ressource** constituent des axes majeurs du projet. Les grands ensembles, les continuités écologiques et les zones humides présentant un intérêt particulier doivent être préservés, tout comme les atouts agricoles du territoire car l'agriculture a un rôle spécifique à jouer en matière économique, sociale, paysagère et environnementale. Le territoire fait le choix de s'engager pleinement dans la transition énergétique, par **la maîtrise des consommations, la réduction des gaz à effet de serre, le développement des énergies renouvelables** via un développement urbain plus économe, des mobilités plus propres, une valorisation plus grande des ressources locales. La reconnaissance du rôle spécifique de l'agriculture et de la nécessité de **préserver les espaces agricoles** (préservation de 80 000 hectares d'espaces agricoles pérennes), l'importance du rôle de l'estuaire et de l'eau pour le projet de territoire s'inscrivent dans la continuité du SCOT1.

Les orientations du DOO

Afin de répondre aux objectifs ambitieux de transition énergétique, les orientations du SCOT visent à **encourager au conditionnement des zones d'extensions de l'urbanisation à des critères de performance énergétique**, les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire et les 5 pôles structurants devant jouer un rôle d'exemplarité. Le SCOT fait le choix de mettre l'accent sur le développement des réseaux de chaleur et l'économie des ressources naturelles afin de participer également à l'objectif. **Le choix du modèle urbain retenu concourt à contribuer à l'efficacité énergétique.** Le développement des énergies renouvelables locales également. La gestion des déchets passe par une réduction de la production et un traitement local.

La **trame verte et bleue** traduit quant à elle la volonté de préserver les espaces de biodiversité d'une grande richesse, en déclinant le schéma régional de cohérence écologique des Pays de la Loire, en proposant un cadre servant de base aux PLU/PLUi pour établir leur propre trame verte et bleue.



Extraits documents cartographiques DOO

Les réservoirs majeurs, qui sont composés des espaces naturels les plus remarquables, déjà identifiés par une réglementation (Natura 2000 Habitat, ZNIEFF de type 1, cours d'eau liste 1 et 2 du SDAGE en vigueur, arrêtés de biotope, réserves naturelles) sont protégés. Les réservoirs complémentaires issus d'une analyse de terrain (densité bocagère de 200m/L, massifs forestiers de plus de 25 hectares) sont préservés tout en permettant un certain développement conditionné à la pérennité de la fonctionnalité écologique. Le SCOT préserve également la fonctionnalité des corridors, identifiés à

l'échelle du SCOT devant être précisés à l'échelle des PLUi/PLU. Ceux-ci doivent être préservés et à défaut compensés.

Enfin, le SCOT préserve les espaces concernés par des mesures compensatoires liées aux grands projets d'infrastructure (projet d'aéroport du grand ouest notamment) afin de ne pas obérer leur mise en oeuvre.

L'agriculture est identifiée comme une activité essentielle sur le territoire, les orientations du SCOT se placent donc dans la poursuite du SCOT 1 avec la **préservation d'espaces agricoles pérennes** qui garantissent la pérennité de ces espaces à 20 ans (80 000 hectares minimum qui sont ventilés par EPCI, reprenant les objectifs du SCOT 1 et intégrant le Pays de Blain). La valorisation de l'activité agricole passe également par des conditions de développement qui sont affirmés dans les orientations : préservation des fonctions écologiques, insertion paysagère, et une attention particulière sur certains secteurs particulièrement sensibles (agriculture de marais notamment comme précisé par la Charte du Parc Natural Régional, agriculture périurbaine, outils de protections existants ou à venir : périmètres de protection des espaces agricoles et naturels et zones agricoles protégées).

Afin de garantir l'objectif de **préservation de la ressource en eau**, le SCOT intègre les objectifs déclinés dans les documents supra territoriaux (SDAGE Loire-Bretagne et 4 SAGE) : protection des zones de captage et de pompage de Campbon, Mauves-sur-Loire, Nantes et Nort sur Erdre, objectifs de qualité des eaux, préservation des zones humides. Concernant la qualité des eaux souterraines et superficielles, il s'agit de l'améliorer grâce à la poursuite des mises aux normes des stations, et l'amélioration des installations d'assainissement non collectif. Les mesures particulières demandées dans le cadre du projet d'aéroport du Grand Ouest sont inscrites dans le but de maîtriser les pressions sur la ressource en eau. **Concernant les zones humides, elles doivent être protégées en priorité.** Enfin **le risque fait partie intégrante des orientations du SCOT**, notamment sur la question de l'inondation et de la submersion, auxquelles le territoire est particulièrement vulnérable, mais aussi les nuisances sonores. Il s'agit d'une orientation d'anticipation du risque, la pollution atmosphérique et souterraine, les risques technologiques et de transport de matières dangereuses. Pour ce faire, **les orientations ont été définies afin d'intégrer ces risques dans les stratégies de développement urbain** (identification des secteurs inondables, contraintes sur l'urbanisation).

Chapitre 4. Une éco-métropole garante de la qualité de vie pour tous ses habitants

Le diagnostic

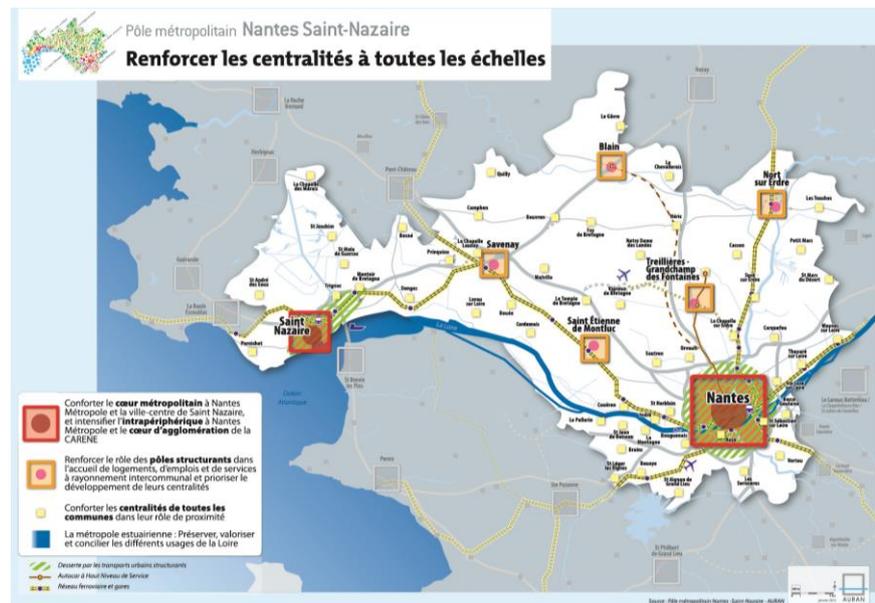
L'identité de l'éco métropole Nantes Saint-Nazaire s'est construite sur cette **alliance porteuse entre ville et nature**. La croissance urbaine a été importante depuis les années 1960 mais des efforts ont été engagés pour réduire la consommation d'espace par l'urbanisation. Une baisse a été constatée de -13 % sur la période 1999 – 2012, supérieure aux objectifs fixés par le SCOT 1 (-10%). **L'optimisation du développement urbain augmente** : on construit aujourd'hui près de 3 logements là où on en construisait qu'un seul il y a 20 ans. Les formes urbaines variées sur le territoire participent à la qualité du cadre de vie et du paysage urbain.

Le territoire bénéficie d'un **patrimoine historique et architectural majeur**, des éléments bâtis d'intérêt et des bâtiments industriels remarquables. Il est situé à la **confluence de paysages riches et variés**. Les équipements culturels et de loisirs ont vocation à révéler l'identité propre du territoire, à renforcer son attractivité à le valoriser auprès des habitants, des usagers et des touristes. Les initiatives culturelles sont riches et diversifiées sur l'ensemble du territoire.

Les objectifs

Le SCOT propose un **modèle urbain économe en espace, en ressources naturelles et en énergie**. Il s'agit également de **tirer parti de l'ouverture littorale du territoire**. Se développer dans un espace limité passe par un **effort renouvelé pour réduire la consommation d'espaces**, notamment par le renforcement des centralités et de l'armature urbaine : prioriser le développement dans les agglomérations et les pôles structurants, avec une forte attention à la qualité urbaine, au cadre de vie et à la qualité de la proximité, conduire de manière volontariste la rénovation des quartiers de la politique de la ville.

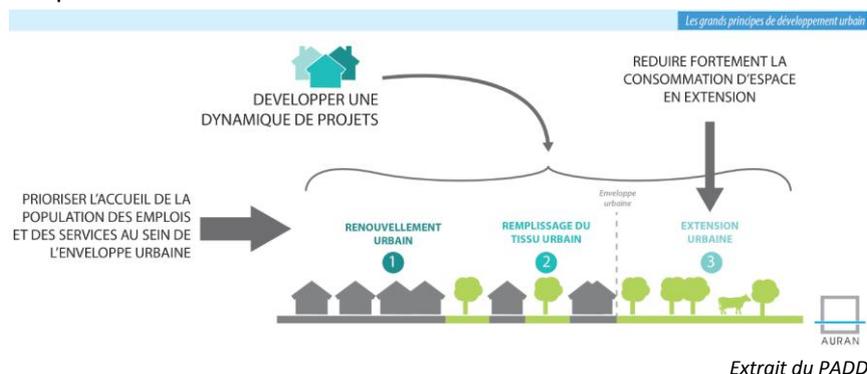
L'armature urbaine se base sur les deux agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire, cinq pôles structurants et les autres communes, dans la continuité du SCOT 1. L'effort se poursuit sur la réduction de la consommation d'espaces avec l'objectif de **-50 % de consommation pour les extensions urbaines**.



Extrait du PADD

Les orientations du DOO

La limitation de l'étalement urbain est un enjeu central dans le SCOT. Afin d'y répondre, le SCOT propose aux PLU/PLUi la délimitation de leur enveloppe urbaine sur la base de la définition du SCOT, dans laquelle l'urbanisation doit se contenir au maximum. Cette définition permet de donner un cadre commun et cohérent pour toutes les communes du territoire. Le **choix ambitieux de réduction de la consommation d'espace** se traduit par la **priorité donnée au développement dans l'enveloppe urbaine en recherchant la constructibilité des délaissés et des dents creuses, la densification des espaces bâtis et l'optimisation des espaces artificialisés**. Il se traduit également par une **réduction de -50 % de la consommation en extension urbaine (avec un minimum de 40 %, ce minimum a été fixé afin d'assurer un niveau plancher)**. Une **déclinaison territoriale** est affichée afin de tenir compte des spécificités territoriales de chacun et des évolutions de consommation d'espaces propres à chaque EPCI sur la période de référence 1999-2012.



Extrait du PADD

Par ailleurs, afin d'éviter le mitage de l'espace, **les extensions devront se situer en continuité de l'enveloppe urbaine existante. Les écarts, villages et hameaux constitutifs du paysage du territoire participent fortement à cet objectif**, notamment afin de lutter contre le mitage du territoire : les orientations visent à les contenir dans leur enveloppe urbaine et conditionnent les extensions de certains villages identifiés au SCOT à l'élaboration d'un projet de village (densification et optimisation du bâti existant, structuration de la trame viaire, gestion des interfaces avec les espaces naturels et agricoles, cohérence des formes bâties). Les écarts ne peuvent accueillir de nouveau logement et hameaux n'ont pas vocation à se développer mais peuvent évoluer dans leur enveloppe urbaine. Les villages bénéficiant de possibilité d'extension sont listés de manière limitative dans le DOO et répondent à la définition définie par le SCOT. **Le choix d'une armature urbaine permet également de renforcer la polarisation du développement (2 agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire, 5 pôles structurants et communes)**. Le SCOT fixe des orientations territorialisées et différenciées pour chacun. Les pôles structurants sont ceux qui avaient été identifiés dans le SCOT 1 et qui constituent les centralités polarisant le développement (logements, emplois, services, équipements majeurs d'échelle intercommunale) au sein du périmètre de leur EPCI.

Le **paysage constitue le socle de la constitution du territoire** de la métropole Nantes Saint-Nazaire. Il s'inscrit dans les grands ensembles paysagers à intégrer dans le développement de l'éco-métropole. Afin d'assurer la cohérence et la préservation des grands paysages du territoire, **le SCOT identifie des éléments repères, les axes majeurs et les entrées de villes comme devant assurer la qualité du développement**. De même les coupures d'urbanisation du SCOT de 2007 sont reprises dans le SCOT. Le choix de ces coupures permet de garantir les ouvertures visuelles paysagères le long des grands axes routiers et de préserver les espaces agricoles et naturels qui les jouxtent. **Le tourisme est également un axe majeur de développement, dans toutes ses composantes : littoral, urbain, rural**. Enfin le SCOT **intègre les dispositions de la Loi Littoral et de la DTA Estuaire de la Loire** la concernant, en préservant les coupures d'urbanisation, les espaces naturels remarquables, la délimitation des espaces proches du rivage et leurs conditions de développement.

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

Le diagnostic

Les changements des modes de vie impactent fortement le profil des ménages : on constate un **vieillessement de la population** du Pôle métropolitain avec près de 20 % des habitants qui ont plus de 60 ans en 2011 et une augmentation importante des plus de 75 ans. Par ailleurs, il y a **de plus en plus de personnes seules**, dont principalement des femmes, et une hausse des familles monoparentales, en hausse dans toutes les intercommunalités du Pôle. Le parcours résidentiel peut être difficile pour certains publics et de ce fait, impacte fortement les migrations domicile-travail. **Le revenu moyen des ménages progresse mais des écarts se creusent. Le coût du foncier est plus élevé sur le territoire de la métropole Nantes Saint-Nazaire que dans les territoires voisins**. Des efforts ont été engagés en faveur de l'habitat locatif social mais la part baisse par rapport au parc total de logements, alors que la demande en logement locatif social augmente dans toutes les intercommunalités du Pôle. Le nombre de couples avec enfants à l'échelle du Pôle métropolitain baisse en raison du départ des familles des agglomérations vers les territoires péri-urbains au sein du périmètre du SCOT mais également au-delà de ce périmètre. Cette situation engendre **une**

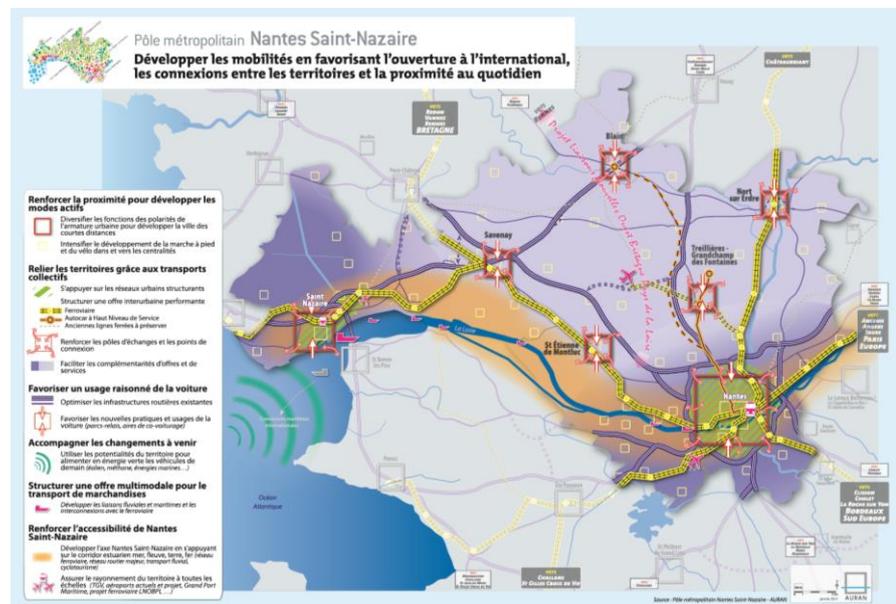
augmentation des flux pendulaires à l'intérieur du territoire du Pôle et en relation avec les territoires voisins.

La voiture individuelle reste le mode de déplacements privilégié des habitants du Pôle métro-politain. La dépendance à la voiture individuelle est plus forte pour les habitants des territoires péri-urbains par rapport aux habitants des pôles urbains de Nantes et Saint-Nazaire. Cependant la fréquentation des transports en commun augmente à l'échelle du Pôle, dans l'ensemble des réseaux et services de transports offerts aux habitants : réseau ferroviaire, réseau Lila du département, transports collectifs urbains des agglomérations. Les pratiques évoluent en faveur de la proximité et de la mobilité douce avec le développement de la marche à pied et du vélo notamment des agglomérations, grâce à des aménagements de plus en plus diversifiés à destination des cyclistes et des piétons.

Le Port de Nantes Saint Nazaire est le 4e Grand Port maritime français en termes de tonnes de marchandises échangées. La présence de grandes infrastructures de transport (aéroport Nantes Atlantique, gares TGV, autoroutes...) confère à Nantes Saint Nazaire une connexion à l'international.

Les objectifs

L'accessibilité nationale et internationale de Nantes Saint-Nazaire est un facteur d'attractivité essentiel. A l'échelle locale, pouvoir se déplacer efficacement en conjuguant différents modes de transport est une condition pour lutter contre les inégalités socio-spatiales, améliorer la qualité de vie et réduire la consommation d'énergies fossiles.



Extrait du PADD

Le développement des transports collectifs est donc une priorité qui se traduira, à l'horizon 2030, par la poursuite de l'amélioration de l'offre des réseaux urbains, le cadencement de l'offre ferroviaire à la ½ heure sur l'ensemble des axes et le développement de liaisons efficaces entre les pôles structurants et les agglomérations (train, tram-train, lila premier). Il s'agit donc d'encourager la ville des courtes distances, d'apaiser les vitesses et de développer les alternatives à la voiture individuelle, par l'interconnexion des réseaux, le renforcement du rôle des gares, noeuds de connexion, portes du périphérique... comme pôles d'échange, mais aussi par les innovations à accompagner. Les principes concernant les mobilités restent les mêmes, axés autour de la volonté de réduire la part de la voiture individuelle.

Les orientations du DOO

Le SCOT met en avant la ville des courtes distances. Pour répondre à cet objectif, le SCOT propose d'intensifier les centralités et de renforcer la proximité dans les agglomérations mais également dans toutes les communes avec un maillage d'itinéraires et de liaisons facilitant les 10 minutes à pied et

les 5 minutes à vélo. Ces orientations permettent de favoriser les modes actifs et de réduire l'utilisation de la voiture individuelle. L'espace public est également concerné afin de favoriser les modes actifs (aménagement, accessibilité). Le territoire affirme son **soutien à l'offre ferroviaire, notamment de l'axe Nantes Saint-Nazaire avec un renforcement du cadencement et des gares majeures (Nantes, Saint-Nazaire, Savenay)**. L'étoile ferroviaire nantaise renforcée permettra une meilleure connexion avec le reste du département. La lisibilité et la coordination de l'offre telles que préconisées dans les orientations permettront de rendre les transports en commun plus faciles. Le maillage de tout le territoire et pas seulement des grands pôles urbains est affirmé avec le souhait de **déployer une offre plus complète, notamment du réseau de cars** (le Pôle structurant de Blain doit bénéficier d'une desserte performante). Les **pôles d'échanges multimodaux** sont les nœuds de développement de la mobilité. Le choix est fait de **développer un usage raisonné de la voiture individuelle** (les projets routiers sont identifiés et le trafic routier inter régional aux abords de l'agglomération nantaise doit être optimisé). Afin de concourir à cet objectif, il s'agira d'accompagner les changements et innovation (nouveaux modes de déplacement, énergie verte, temps de la ville). **Les flux de marchandises doivent quant à eux se porter vers un report modal fluvial ou ferroviaire**, afin de répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Enfin, **le SCOT intègre les grands projets d'infrastructure présents sur son territoire (projet d'aéroport du Grand Ouest, Ligne nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire)**.

Synthèse de l'évaluation environnementale

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

En application de l'article L131-2 du code de l'urbanisme, le SCOT doit prendre en compte les programmes d'équipement de l'Etat. A ce titre, le SCOT intègre les éléments du projet d'aéroport du Grand Ouest, connus à la date d'arrêt et fournis par le maître d'ouvrage.

Etat initial de l'environnement

Le Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire doit **répondre à de nombreux enjeux environnementaux** et ainsi inscrire le développement du territoire dans une dynamique de Développement Durable, en adéquation avec son statut d'éco-métropole du Grand Ouest.

Source de développement économique, écologique, commercial, industriel, touristique, etc..., **l'eau est sans aucun doute l'élément marqueur de ce territoire.** Ouvert sur la façade atlantique et à l'entrée de la Loire dans le continent, le territoire de Nantes Saint-Nazaire présente un patrimoine naturel, paysager et culturel exceptionnel à valoriser. **Son renouvellement urbain est à concilier avec la demande grandissante de cohésion territoriale entre urbanisation, agriculture et préservation des grands paysages et de son capital naturel, composé principalement des affluents de la Loire que sont l'Erdre, la Sèvre et le Brivet, mais également du marais de Brière, du lac de Grand Lieu et du canal de Nantes à Brest.** Faisant partie intégrante de la Trame Verte et Bleue à l'échelle nationale, les milieux d'intérêt écologique du territoire et leurs fonctionnalités sont soumis à une pression foncière urbaine et industrielle, dont la pérennisation de l'activité agricole représente un des leviers permettant leur protection et renforcement.

Le territoire présente une activité agricole variée, à la fois socle d'une économie locale, responsable de l'entretien des fonctionnalités écologiques et productrice de paysages caractéristiques. L'élevage associé au bocage, l'agriculture de marais, le vignoble localisé au Sud de la Loire ou encore l'agriculture périurbaine sont autant de pratiques soumises à une forte pression urbaine, dont le maintien représente un enjeu majeur du projet de territoire.

Avec une efficacité énergétique en deçà des moyennes nationales, le Pôle Métropolitain présente un approvisionnement énergétique en majorité en provenance des ressources fossiles, sa consommation énergétique étant principalement liée aux secteurs des transports et du bâtiment dans un territoire dépendant de la voiture hors pôles urbains. **L'éco-métropole dispose d'un potentiel de développement conséquent des énergies renouvelables et filières locales,** notamment à travers l'énergie marine sur le littoral, l'éolien et le bois énergie au Nord, la biomasse en Brière ou encore la géothermie au niveau des vallées principales.

La métropole doit **faire face aux risques naturels** générés en premier lieu par l'eau, qui concernent particulièrement les biens et les personnes situés sur la frange littorale, les bords de l'estuaire et des affluents majeurs. En contact avec les populations, lieux touristiques et milieux écologiques, le développement industriel est responsable de nuisances liées au bruit et à la pollution de l'air. **La gestion de cette vulnérabilité corrélée à l'accès à l'eau potable constitue un des enjeux du territoire,** au regard du développement urbain et de l'anticipation de l'évolution des risques inhérente aux changements climatiques. L'évolution du réchauffement climatique devrait affirmer les risques connus notamment dans les agglomérations.

Concentrant de nombreuses fonctions métropolitaines, **le territoire accueille les importants projets** d'infrastructures de transports portuaires et aéroportuaires du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire et de l'Aéroport Grand Ouest, sources d'enjeux environnementaux importants, pris en compte au travers d'évaluations environnementales particulières, qui sont à décliner dans le SCOT.

10 enjeux environnementaux prioritaires pour le projet de SCOT Nantes Saint-Nazaire

Affirmation de la présence de l'eau, composante majeure de l'environnement du Pôle Métropolitain et adaptation des usages associés (loisirs, agriculture, ...) aux enjeux de conservation de sa qualité écologique et biologique (littoral, estuaire, réseau hydrographique, marais, zones humides)

Evaluation des incidences notables du SCOT sur l'environnement

Le développement induit par la mise en œuvre du SCOT entraînera de nouveaux besoins en matière d'alimentation en eau potable, de traitement des eaux usées, ... Des mesures ont donc été mises en œuvre dans le DOO, afin de prendre en charge ces impacts, et de privilégier des économies de la ressource en eau et la limitation des pressions sur les milieux naturels. Certains projets permis par le SCOT pourraient être susceptibles de perturber les milieux humides largement représentés dans le territoire. Le SCOT prévoit en priorité la conservation, voire la restauration des zones humides essentielles pour la biodiversité et à fort intérêt hydraulique, et oblige à des mesures de compensation suffisante pour toute atteinte à ces milieux. Le SCOT ne devrait donc pas entraîner d'incidences notables sur la qualité de l'eau et devrait même permettre la poursuite de la mise en valeur du patrimoine lié à l'eau, grâce à des objectifs de valorisation touristique et paysagère des marais, du littoral, des vallées...

Sauvegarde de la grande richesse et de la diversité écologique locale par la poursuite des dynamiques d'entretien et de mise en valeur des habitats naturels notamment par l'agriculture (prairies, bocages, ...), de la préservation du foncier agricole et le renforcement de la fonctionnalité des corridors écologiques (haies, berges, ...)

Evaluation des incidences notables du SCOT sur l'environnement

Le développement induit par la mise en œuvre du SCOT pourrait avoir pour conséquence une réduction des milieux naturels, notamment en périphérie du tissu urbain existant et la fragilisation de l'activité agricole, qui joue un rôle essentiel dans la conservation des réservoirs de biodiversité (marais, prairies) et des corridors écologiques (haies, ...). Des mesures ont donc été mises en œuvre dans le DOO sous la forme d'orientations de conservation des réservoirs et corridors écologiques associées à une cartographie, afin d'assurer la protection du réseau écologique du Pôle Métropolitain dans toutes ses composantes. Si certains réservoirs de biodiversité complémentaires étaient atteints par des projets d'extension urbaine ou d'infrastructures de transport soutenus dans le SCOT, ceux-ci sont conditionnés à la restauration de la fonctionnalité écologique locale. Le SCOT ne devrait donc pas entraîner d'incidences notables sur la sauvegarde de la biodiversité du Pôle Métropolitain, et devrait même permettre la restauration de milieux naturels, notamment une partie du réseau de haies ou les zones humides et favoriser le développement de la nature en ville.

Anticipation des effets du réchauffement climatique notamment sur les risques liés à l'eau (érosion de la côte littorale, inondation, submersion et accès à l'eau potable) et plus particulièrement dans les territoires du Marais de la Brière et ceux bordant la côte Atlantique et la Loire.

Evaluation des incidences notables du SCOT sur l'environnement

Les perspectives de développement soutenues dans le SCOT auraient pu entraîner l'exposition d'un nombre plus importants de personnes aux risques naturels liés au changement climatique, notamment au niveau du littoral et de l'estuaire. Des mesures ont été prises dans le SCOT pour que soient respectés les PPR, et que même en l'absence de telles servitudes, l'urbanisation soit strictement limitée dans les zones de risques connues. Le développement d'aménagements de protection et de gestion des zones inondables de type digues ou remblais n'est autorisé que dans les zones déjà fortement urbanisées et très vulnérables. Des orientations fortes sont prévues pour la protection / restauration des zones tampons que sont les marais, berges et vallées, notamment grâce à la protection de la Trame Bleue. Le SCOT ne devrait donc pas entraîner d'incidences notables sur la sécurisation des personnes et des biens vis-à-vis des risques naturels liés au changement climatique.

Garantie d'un environnement sain, plus particulièrement dans l'Estuaire et l'agglomération de Saint Nazaire où le développement industriel est en contact direct d'une large population et de sites écologiques et touristiques majeurs et dans les agglomérations soumises plus particulièrement aux risques de pollutions de l'air et de bruit

Evaluation des incidences notables du SCOT sur l'environnement

Les perspectives de développement soutenues dans le SCOT auraient pu entraîner l'exposition d'un nombre plus important de personnes aux risques technologiques, conséquence d'un développement résidentiel en direction des zones concernées, ou de nouvelles sources de nuisances à proximité des zones habitées. A ce sujet, des mesures volontaristes sont prévues dans le SCOT au travers du DOO permettant de limiter fortement les impacts potentiels, et consistant, en plus du respect des Plans de Prévention des Risques, dans l'éloignement des entreprises à risques des zones urbanisées et à l'instauration de zones tampons. En outre, la notion d'effets cumulés doit être prise en compte lors de l'implantation de nouvelles activités à risques dans des zones déjà sensibles. Le SCOT ne devrait donc pas entraîner d'incidences notables sur la sécurisation des personnes vis-à-vis des risques technologiques.

Diminution de la consommation énergétique principalement liée aux secteurs des transports et du bâtiment, notamment dans les espaces ruraux et périurbains, pavillonnaires et dépendants de la voiture thermique durabilité

Adaptation de la production énergétique aux ressources locales et renouvelables, nombreuses sur le territoire, et notamment le bois-énergie et l'éolien au Nord, la géothermie le long des principales vallées, la biomasse dans la Brière ou encore l'énergie marine à l'Ouest

Evaluation des incidences notables du SCOT sur l'environnement

Le développement induit par la mise en oeuvre du SCOT entraînera de nouveaux besoins en matière d'énergie, aussi bien dans le secteur résidentiel et malgré le respect de la réglementation thermique en vigueur pour les nouvelles constructions, que dans le secteur des transports. Le SCOT fait de cette question transversale une de ses priorités, et développe des mesures ambitieuses permettant de

limiter fortement l'impact du développement sur les besoins en énergies et indirectement sur les émissions de gaz à effet de serre et le réchauffement climatique. Ainsi, l'armature urbaine autour de laquelle sont prévues les orientations en matière de développement résidentiel permet de favoriser la concentration des nouveaux besoins en déplacements dans les secteurs desservis en transports en commun et d'inciter à leur utilisation comme alternative à la voiture individuelle. La réhabilitation du parc de logements et des bâtiments liés aux activités économiques est également soutenue dans le SCOT afin de limiter les impacts de ces constructions sur la ressource et de compenser les besoins induits par les nouvelles constructions. En outre, le SCOT soutient le développement des énergies renouvelables, en adéquation avec les différents potentiels disponibles localement, ce qui permet d'engager une dynamique responsable vis-à-vis de la ressource et des générations futures. Les orientations du SCOT sont suffisantes pour conclure à l'absence d'incidences notables du schéma sur la ressource énergétique.

Mise en valeur du capital paysager, culturel et patrimonial d'exception et fédérateur pour le territoire du Pôle Métropolitain dans la continuité des nombreuses démarches existantes (liaisons douces de renommée nationale, animations culturelles autour de l'estuaire, tourisme nature littoral et fluvial...)

Evaluation des incidences notables du SCOT sur l'environnement

Le développement économique, résidentiel et les grands équipements qui prendront place dans le territoire du SCOT sont susceptibles d'entraîner des modifications d'un paysage aujourd'hui très qualitatif, caractérisé par une diversité de milieux naturels et géographiques et par un patrimoine d'exception. Le SCOT développe un panel d'outils favorables à la conservation de la qualité des paysages du Pôle Métropolitain, qui permettront d'encadrer le développement et de limiter fortement les incidences négatives potentielles sur la banalisation des ambiances et perceptions. Ainsi, la limitation et le conditionnement des extensions urbaines participeront à ces objectifs, en plus des mesures en faveur de l'intégration des constructions liées au développement économique, ou encore aux infrastructures et équipements. Le SCOT ne devrait donc pas entraîner d'incidences notables sur la diversité et la qualité de paysages du Pôle Métropolitain et favorisera la mise en valeur de ses qualités patrimoniales, aussi bien les espaces naturels que le patrimoine architectural.

Pérennisation d'une activité agricole gestionnaire des milieux naturels et des paysages remarquables (prairies et marais notamment) par la garantie des conditions de son maintien : gestion foncière, diversification, durabilité.

Evaluation des incidences notables du SCOT sur l'environnement

Les perspectives de développement du SCOT auraient pu entraîner une consommation foncière importante et des impacts sur la pérennisation d'une agriculture source d'enjeux économiques, paysagers et écologiques. En lien avec les orientations nationales en matière de limitation de l'étalement urbain, le SCOT décline un panel de mesures permettant de favoriser une urbanisation en renouvellement urbain et l'optimisation du foncier à bâtir. Des règles de densité minimale sont notamment affichées participant, pour partie, à l'atteinte de l'objectif de réduction de 50% de la consommation d'espace. Malgré des objectifs de développement ambitieux justifiés par l'importance du rôle à jouer, pour le Pôle Métropolitain, dans l'Ouest français, celui-ci s'engage au travers du SCOT en faveur d'un modèle urbain vertueux, et d'une armature urbaine renforcée, qui permettent de

conclure sur l'absence d'incidences notables du SCOT sur l'activité agricole. En outre, en compensation des consommations à venir qui ne pourraient trouver d'autres alternatives, le SCOT prévoit des mesures favorables à une plus grande fonctionnalité de l'agriculture à long terme : circulations agricoles, outils fonciers (PPEANP, ZAP), ...

Diminution de la production de déchets dans les territoires et anticipation des conséquences de cette diminution sur l'alimentation des réseaux de chaleur urbains, de plus en plus nombreux

Evaluation des incidences notables du SCOT sur l'environnement

Le développement induit par la mise en œuvre du SCOT entraînera de nouveaux besoins en matière de gestion des déchets. Le SCOT, au travers du DOO, considère la question des déchets et notamment leur diminution à la source et leur valorisation comme une préoccupation forte du projet urbain. Il entend pour cela sensibiliser les acteurs locaux en matière de réduction des déchets et de tri et souhaite développer des filières complémentaires de façon à créer de nouveaux moyens de valorisation des déchets, augmentant ainsi la part de déchets valorisés que ce soit à l'échelle du territoire métropolitain via des équipements spécifiques qu'à l'échelle locale via des filières de réemploi par exemple. Le SCOT affiche l'ambition de poursuivre une politique de gestion des déchets exemplaires, qui permet de conclure sur l'absence d'incidences notables du schéma sur cet enjeu.

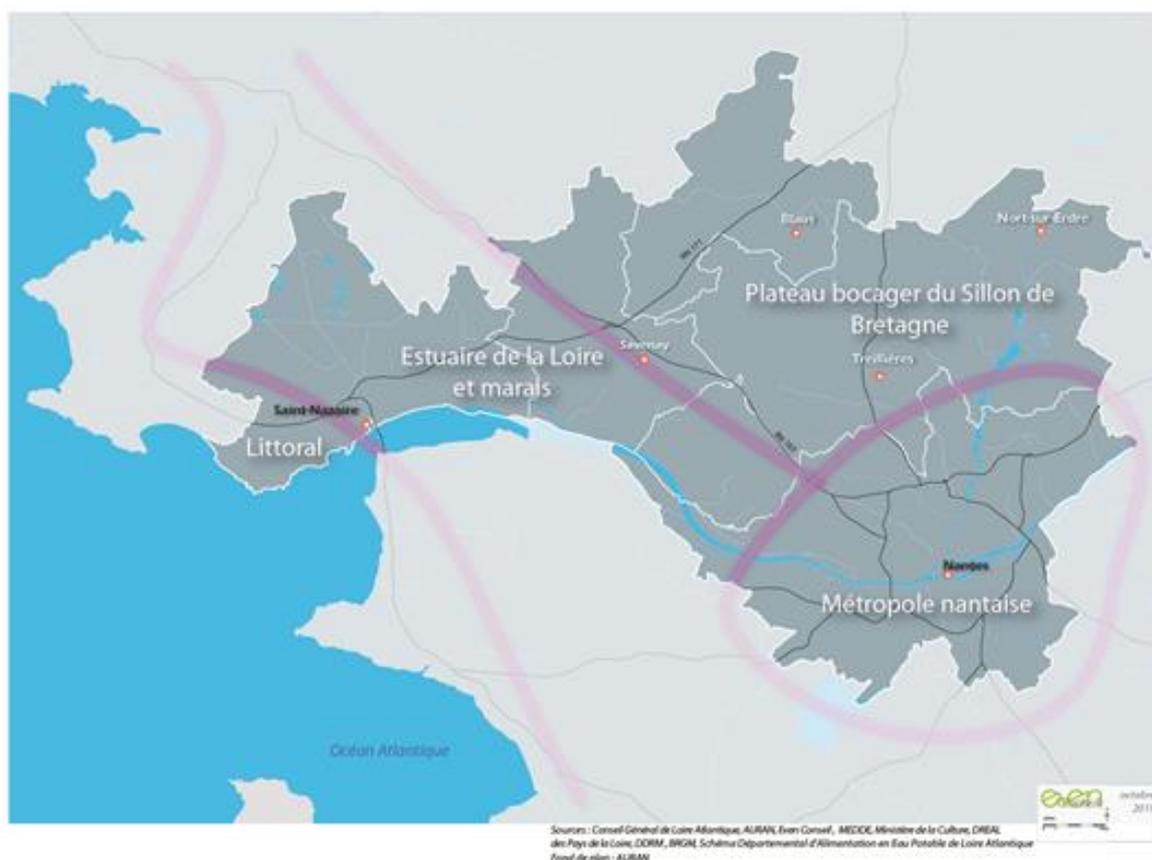
Affirmation de la qualité de vie dans le Pôle Métropolitain et renforcement de l'unité territoriale par la réponse aux demandes grandissantes de liens entre urbanité et environnement naturel et agricole (nature en ville, agriculture périurbaine, circuits-courts, liaisons douces de découverte des paysages...)

Evaluation des incidences notables du SCOT sur l'environnement

Les orientations favorables à la limitation de l'étalement urbain et à l'intensification urbaine nécessaires à l'atteinte des objectifs de construction de logements notamment, seraient potentiellement susceptibles d'entraîner une augmentation des nuisances liées aux déplacements : pollution, bruit, ..., soit une dégradation du cadre de vie, particulièrement dans les centralités structurantes et secondaires. Les objectifs du SCOT en matière de développement de l'offre de transport en commun ou de préservation et développement de la nature en ville sont autant de mesures permettant d'assurer une densification « acceptable » pour la population actuelle et à venir. Le SCOT ne devrait donc pas entraîner de perturbation de la qualité du cadre de vie dans le Pôle Métropolitain, et devrait même permettre de faciliter les usages et le quotidien des habitants grâce au développement de services en lien avec la mobilité, les espaces de nature et d'agriculture urbaine, les équipements, ...

Evaluation des incidences dans les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement

Les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement font l'objet de mesures de protection suffisante dans le SCOT pour assurer leur conservation, notamment grâce au projet de Trame Verte et Bleue qui se compose d'une cartographie dans le DOO et d'orientations associées.



Le littoral devrait bénéficier de la mise en œuvre du SCOT grâce à des mesures de valorisation paysagère et touristique, qui ne devraient pas entraîner de perturbations des milieux écologiques associés, ni d'augmentation de l'exposition des personnes et des biens aux risques naturels dans ce secteur particulièrement sensible.

La métropole nantaise concentre une grande partie des orientations de développement du SCOT, tant en matière de densification des zones d'activités économiques, optimisation des infrastructures de transport ou renouvellement urbain. Toutefois, ces dynamiques devraient prendre place dans une logique de développement durable, en cohérence avec les objectifs du SCOT relatifs à la protection de la Trame Verte et Bleue, et notamment des vallées, à la mise en valeur du paysage, à la maîtrise des pressions sur les ressources et en prenant en compte les enjeux liés aux risques et nuisances.

Le plateau bocager du sillon de Bretagne devrait profiter des orientations en matière de Trame Verte et Bleue et de pérennisation de l'agriculture pour conserver les activités traditionnelles qui y prennent place. Les objectifs de réduction de la consommation de l'espace en lien avec l'armature urbaine devraient également être favorables à l'atteinte des objectifs de qualité paysagère importants dans ce secteur. Le projet d'Aéroport du Grand Ouest et ses projets connexes ne

devraient pas avoir d'incidences notables non limitées ou compensées dans ce secteur, puisque le SCOT décline l'ensemble des mesures prévues dans le cadre de la synthèse environnementale de ce projet au sein du DOO. En outre, l'évaluation environnementale a conclu à l'absence d'effets cumulés du SCOT avec ce projet, grâce aux objectifs affichés en matière de conservation des zones humides, protection du bocage, pérennisation de l'agriculture notamment.

Le secteur de l'estuaire bénéficie des orientations en matière de Trame Verte et Bleue et particulièrement des objectifs de conservation des vallées, zones humides et marais. Les objectifs spécifiques en faveur de l'agriculture des marais permettent également des incidences positives du SCOT sur l'environnement naturel dans ce secteur. En outre, les objectifs de développement urbain du secteur sont limités, et se concentrent principalement dans le périmètre du Grand Port Maritime pour lequel le SCOT décline les orientations du Projet Stratégique 2015-2020. Ce projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale dont les mesures sont déclinées dans le SCOT afin d'assurer l'absence d'effets négatifs des développements prévisibles sur l'environnement, notamment sur les zones à enjeux écologiques et hydrauliques. Il est notamment prévu que la réserve foncière du Locherais, prise en compte dans le SCOT, n'empiète pas sur le site Natura 2000 de l'Estuaire, par ailleurs intégré comme réservoir majeur de la Trame Verte et Bleue du SCOT, et qu'une étude d'impact soit réalisée préalablement à tout aménagement dans ce secteur repéré comme stratégique par le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire. Toutes les orientations en matière de Trame Verte et Bleue et de protection des zones humides complémentaires, affichées dans le SCOT, ont d'ailleurs permis de conclure à l'absence d'effets cumulés du SCOT avec le projet stratégique 2015-2020 du Grand Port Maritime.

Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

Pour la conservation du réseau écologique communautaire, rappelons que la Trame Verte et Bleue du SCOT permet

- La protection forte de la totalité des périmètres des sites Natura 2000 issus de la Directive Habitat/Faune/Flore repérés en tant que réservoirs de biodiversité majeurs respectant les objectifs de conservation des habitats et espèces d'intérêt communautaire ;
- La protection de l'intérêt écologique fort des sites Natura 2000 de la Directive Oiseaux (ZPS) au travers des documents d'urbanisme, ce qui laisse présager d'une prise en compte de l'intérêt écologique fort de ces zones et du choix d'une réglementation d'urbanisme compatible avec la sauvegarde des espèces d'avifaune, c'est-à-dire favorable à leur nidification, nourrissage, déplacement, ...
- La préservation des zones humides, la densification des pôles existant et la préservation des continuités écologiques sur l'ensemble du territoire qui sont indirectement favorables aux habitats et aux espèces des sites Natura 2000.

Les intentions de développement du SCOT prenant place à proximité ou empiétant sur un site Natura 2000 sont très limitées et correspondent à la reprise de projets d'intérêt général dépassant l'échelle du SCOT pour lesquels des mesures de compensation des effets ont été développées dans le DOO (conditionnement à la réalisation d'une étude d'impact) sur la base des évaluations environnementales stratégiques de ces projets notamment. En conclusion, le SCOT ne présente pas d'incidence avérée, directe ou indirecte, sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 du territoire du Pôle Métropolitain de Nantes-Saint-Nazaire.