

# Scot.métropole

Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale de la métropole **Nantes Saint-Nazaire**

➤ **Document d'orientations générales**

# Sommaire

*Cliquez sur la rubrique pour y accéder directement.*

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés</b>  | <b>2</b>  |
| 1.1. Les grands principes fondamentaux pour définir la forme de la Métropole et l'organisation de l'espace à l'horizon 2020  |           |
| 1.2. Renforcer l'attractivité et développer les agglomérations de Nantes et de Saint-Nazaire   |           |
| 1.3. Qualifier et développer les pôles structurants de Savenay, Nort-sur-Erdre, Saint-Étienne-de-Montluc et Treillières / Grandchamp-des-Fontaines   |           |
| 1.4. Valoriser les pôles communaux   |           |
| <b>2. Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels agricoles ou forestiers</b>   | <b>6</b>  |
| 2.1. Les grands principes pour économiser l'espace et assurer un développement urbain cohérent   |           |
| 2.2. Assurer la protection de l'espace agricole  |           |
| 2.3. Développer les espaces forestiers   |           |
| <b>3. Les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux</b>   | <b>8</b>  |
| 3.1. Répondre aux besoins des habitants et s'adapter aux évolutions démographiques   |           |
| 3.2. Diversifier l'offre nouvelle d'habitat  |           |
| 3.3. Favoriser des formes urbaines moins consommatrices d'espace et encourager la mixité sociale   |           |
| 3.4. Répondre aux besoins des populations spécifiques  |           |
| <b>4. Organiser la mobilité : les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et les réseaux de transports</b>  | <b>10</b> |
| 4.1. Mettre en place un système de déplacements durable en structurant le territoire par les modes ferroviaires  |           |
| 4.2. Développer la ville des courtes distances en favorisant les modes de déplacements doux, complémentaires des transports publics  |           |
| 4.3. Encourager à utiliser l'automobile autrement, notamment en zone urbaine dense   |           |
| <b>5. Relier urbanisme et déplacements : les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs</b> | <b>13</b> |
| 5.1. Favoriser la construction de logements, de services, d'activités tertiaires et d'équipements en priorité à proximité des stations et axes de transports collectifs                      |           |
| 5.2. Traiter les gares et les principaux points d'échanges de transports collectifs en pôles de centralité   |           |
| 5.3. Transport de fret et sites d'activités  |           |
| <b>6. Les objectifs relatifs à la localisation préférentielle des activités économiques</b>  | <b>14</b> |
| 6.1. Développer, optimiser et qualifier le foncier à destination économique  |           |
| 6.2. Réserver les espaces nécessaires au développement économique de la Métropole  |           |
| <b>7. Les espaces et les sites naturels ou urbains à protéger</b>  | <b>19</b> |
| 7.1. Préserver la biodiversité et les espaces naturels de la métropole   |           |
| 7.2. Le littoral maritime et estuarien et le lac de Grand-Lieu   |           |
| 7.3. Affirmer le principe de coupures vertes d'échelle métropolitaine  |           |
| 7.4. Le patrimoine urbain et bâti  |           |
| <b>8. Les objectifs relatifs à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de villes</b>   | <b>27</b> |
| 8.1. Protéger et valoriser les grands paysages et sites emblématiques  |           |
| 8.2. Identifier et protéger les paysages quotidiens  |           |
| 8.3. Valoriser les paysages des entrées de ville et des grands axes routiers   |           |
| <b>9. Les objectifs relatifs à la prévention des risques</b>   | <b>28</b> |
| 9.1. Les risques majeurs   |           |
| 9.2. Les risques pour la santé   |           |
| 9.3. Maîtriser les consommations d'énergie, contribuer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre   |           |
| <b>10. Mise en œuvre du Schéma de cohérence territoriale (schémas de secteurs, observation, évaluation...)</b>   | <b>31</b> |
| 10.1. Les documents de rang inférieur  |           |
| 10.2. L'observation, le suivi des indicateurs  |           |
| 10.3. Le dialogue avec les Scot et intercommunalités voisines, avec la société civile (Conseils de développement)  |           |
| <b>Annexes</b>   | <b>32</b> |

## 1. Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés

### 1.1. Les grands principes fondamentaux pour définir la forme de la Métropole et l'organisation de l'espace à l'horizon 2020

L'espace métropolitain est caractérisé par une forme originale marquée par deux grands pôles urbains, un maillage de communes et des espaces naturels et agricoles extrêmement présents. Le développement urbain de la métropole s'effectue en respectant les principes de mixité des fonctions du tissu urbain, de diversité sociale, d'économie d'espace. Le développement de la métropole Nantes Saint-Nazaire doit :

- s'appuyer sur le développement des deux agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire en assurant une articulation équilibrée entre une ville centre dense et le réseau des centres urbains d'agglomération ;
- affirmer les pôles structurants de Savenay, Nort-sur-Erdre, Saint-Étienne-de-Montluc et de Treillières / Grandchamp, relais des agglomérations visant à limiter les déplacements à l'échelle de la métropole. Ces pôles sont ou seront connectés au réseau ferroviaire interurbain ;
- conforter les autres communes en assurant les conditions permettant leur développement démographique ;
- permettre le développement économique de chacune des intercommunalités ;
- prévoir les espaces nécessaires au développement urbain, économique et commercial dans un objectif de renforcement des centralités et d'économie d'espace et d'arrêt du mitage de l'espace métropolitain ;
- protéger les espaces agricoles et naturels constituant la trame verte de la métropole ;
- développer les réseaux de transports collectifs urbains et interurbains et privilégier le développement urbain dans les secteurs desservis par les transports collectifs ;
- prendre en compte le patrimoine archéologique, urbain, industriel, portuaire, vernaculaire et paysager de la métropole ;

- tenir compte des risques naturels, notamment le risque d'inondations, et du risque technologique ;
- participer à la réduction des émissions des gaz à effet de serre et anticiper les bouleversements énergétiques à venir.

L'ensemble de ces principes est détaillé dans les chapitres 2 à 9 du Document d'orientations générales

### 1.2. Renforcer l'attractivité et développer les agglomérations de Nantes et de Saint-Nazaire :

#### → L'agglomération nantaise

L'agglomération nantaise, qui regroupe 24 communes, se compose d'un ensemble urbain dense à l'intérieur du périphérique, et, à l'extérieur de celui-ci, se structure autour de pôles communaux.

À l'échelle de la métropole Nantes Saint-Nazaire, les projets urbains pris en considération sont :

- **Le renforcement du centre historique de Nantes** qui constitue le pôle décisionnel, commercial, tertiaire et culturel de référence ; son développement, dans le cadre d'un Plan de sauvegarde et de mise en valeur, doit conjuguer la poursuite des aménagements qualitatifs des espaces publics, le renforcement du tissu commercial de niveau régional, le maintien d'une mixité entre habitat et activités tertiaires et la mise en œuvre d'une politique volontariste de déplacements basée sur le maillage des transports collectifs et la maîtrise de la circulation automobile.

- **La restructuration de l'île de Nantes qui constitue le projet urbain majeur de la métropole.**

Vaste territoire de 350 ha, l'île de Nantes recèle d'immenses potentialités en matière de développement urbain à partir de la création de nouveaux espaces publics (75 ha) et de la requalification de ceux qui préexistent (85 ha).

Des fonctions de centralité de la métropole doivent y être développées sur un potentiel de 1 million de m<sup>2</sup> constructibles en favorisant la diversité et un certain équilibre entre les différentes fonctions : habitat diversifié, établissements de recherche et technologiques, équipements culturels et urbains, offre tertiaire, services, commerces et autres activités économiques. Ce projet, à développer dans une logique générale d'éco-quartier, doit s'appuyer sur la proximité du fleuve et la qualité de sa connexion au centre historique et au reste de l'agglomération, notamment par le réseau de transports collectifs.

- **Le projet de pôle d'affaires de niveau européen Euronantes**, se développant sur le quartier Champ de Mars, site d'implantation de la Cité internationale des congrès, sur le quartier de Pré-Gauchet proche de la gare et sur le nord-est de l'île de Nantes.

Ce pôle développera une offre de bureaux attractive (400 000 m<sup>2</sup>) dans un programme architectural, urbain et environnemental de qualité.

- **La requalification et l'intégration urbaine des quartiers de la politique de la ville**, au nombre de 12 sur le territoire des communes de Nantes, Saint-Herblain et Rezé, et qui font l'objet d'interventions globales en matière de qualification des espaces publics, de réhabilitation et de diversification des logements et de désenclavement par les transports collectifs en s'appuyant sur une action d'animation sociale volontariste.

- **La reconquête des Rives de Loire**, qui concerne 13 des communes de Nantes Métropole, et doit se traduire par des actions en matière de :

- qualification des espaces publics riverains du fleuve (Rezé-Trentemoult, Couëron, Indre, Le Pellerin, Mauves-sur-Loire...) ;
- nouveaux projets urbains sur des sites industriels en cours de mutation (Chantenay à Nantes, sites des îles à Rezé...) ;
- valorisation du patrimoine et des paysages ligériens, tant urbains qu'industriels et naturels ;
- protection des espaces naturels exceptionnels (Petite Amazonie et Prairie de Mauves à Nantes, les Iles à Saint-Sébastien, Sainte-Luce, Thouaré et Mauves, les prairies humides en aval de Nantes) tout en organisant leur fréquentation par les habitants de la métropole (continuités piétonnes et cyclables, itinéraire Loire à Vélo).

### → L'agglomération nazairienne

L'agglomération nazairienne regroupe 10 communes et compte 115 000 habitants. Elle est composée de trois grands espaces très contrastés : l'entité urbaine et littorale intégrant la ville centre, la plateforme industrielle et portuaire de l'estuaire, l'entité Brière et son chapelet d'îles. Elle est au cœur du pôle maritime de la métropole.

Ses grands projets urbains s'inscrivent dans la chaîne de projets qui structure la métropole, de l'île de Nantes à la baie de La Baule, dans son rapport avec l'eau douce et salée de la Loire et de l'Océan.

- **Le pôle d'échanges et le quartier d'affaires de la gare centrale** participent à la structuration de la liaison « Loire et TGV », avec les projets d'Angers et de Nantes

Sur la centaine d'hectares maîtrisés par la Communauté d'agglomération, le projet permettra de créer un pôle d'échanges multimodal à l'échelle d'un bassin de vie de plus de 250 000 habitants, de réaliser 500 logements, 3 000 m<sup>2</sup> de commerces et services, autour d'un vaste parc naturel valorisant l'eau des canaux et de structurer une offre de bureaux lisible et fonctionnelle de 40 000 m<sup>2</sup>.

Ce projet s'inscrit dans l'opération de renouvellement engagé sur les quartiers Nord et notamment sur le secteur trignacais de Certé : démolition de 216 logements des tours et construction de plus de 400 logements accompagnés des équipements de proximité.

- **Ville-Port, le projet emblématique de Saint-Nazaire**, est entré dans sa deuxième phase, confortant les grandes fonctions urbaines de la ville centre de la région nazairienne

La reconquête des friches urbaines, industrielles et portuaires, a permis de repositionner la ville dans son rapport historique avec l'eau des bassins portuaires et de l'estuaire. La nouvelle dimension donnée au centre-ville, et la dynamique créée tant en terme d'économie urbaine, qu'en terme d'image, permettent d'amplifier le mouvement avec une quinzaine d'opérations publiques et privées, générant plus de 500 emplois.

Le site accueillera le projet commercial « Ruban Bleu » sur 18 000 m<sup>2</sup>, intégrant une centaine de logements, un hôtel 3 étoiles de 75 chambres, associé à un programme de 75 logements privés, un complexe de loisirs et de restauration dans l'alcôve 12 de la base sous marine, ouverte sur les bassins, une base logistique sur l'avant-port, appelée « le Hangar ».

Il accueillera également 400 nouveaux logements publics et privés, locatifs ou en accession, le pôle culturel de l'agglomération avec la Maison des associations, le Lieu des formes émergentes et la Scène des musiques actuelles, le nouveau théâtre Le Fanal, dans l'ancienne gare.

La recomposition urbaine du site sera structurée par la requalification de 50 000 m<sup>2</sup> d'espaces publics.

#### 4. 1. Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés

- **Le grand projet de renouvellement urbain et la nouvelle Cité sanitaire** prolongent l'extension de Saint-Nazaire engagée à l'ouest

À mi-distance du centre historique et de la baie de La Baule, l'opération Ville-Ouest comprend la démolition/reconstruction de 600 logements en tours, la réalisation de plus de 800 logements pour accueillir de nouvelles populations et notamment des couples d'actifs, la recomposition des services et des commerces autour d'espaces publics requalifiés.

La Cité sanitaire regroupera des structures hospitalières publiques et privées, générant 4 000 emplois.

- **Un nouveau concept d'économie touristique, avec le projet Hippocampe à Pornichet**

Située à l'extrémité de la baie de La Baule, l'opération se développera des « Hauts d'Ermur » à l'Océan. Dans une nouvelle composition urbaine, elle intégrera différents programmes d'habitats, la reconfiguration des grands équipements comme l'hippodrome et le port de plaisance, de nouvelles activités touristiques et culturelles, autour d'espaces publics recomposés, qualifiant la ville, la baie et la façade littorale de la métropole.

### 1.3. Qualifier et développer les pôles structurants de Savenay, Nort-sur-Erdre, Saint-Étienne-de-Montluc et Treillières / Grandchamp-des-Fontaines

Les pôles structurants identifiés par le Scot se caractérisent par :

- leur rayonnement sur leurs territoires proches. Ils sont donc un lieu privilégié d'implantations des services publics, commerces et services. Ils doivent développer, dans le cadre de projet urbain ambitieux, une offre de bâtiments tertiaires à proximité des gares SNCF ;

- leur raccordement aux réseaux de transports métropolitains. Desservis par le transport ferroviaire, ils doivent développer une fonction de pôle d'échange multimodal à l'échelle de leur bassin de vie. Par ailleurs, les conditions de leur raccordement au réseau routier majeur de la métropole doit être amélioré si nécessaire ;

- leur rôle dans le développement urbain et démographique des intercommunalités concernées. Ils sont des lieux d'accueil privilégiés des opérations d'habitat, notamment social.

#### → Le pôle de Savenay

Implanté sur le coteau du Sillon de Bretagne, Savenay est un site d'articulation sur le plan routier et ferré entre l'axe Nantes – Saint-Nazaire et l'axe Nantes – Vannes et, sur le plan paysager, entre le plateau et les zones humides de l'estuaire de la Loire et la Brière.

Pour conforter ce pôle la Communauté de communes de Loire et Sillon et Savenay (commune de plus de 6 000 habitants) doivent développer un projet ambitieux permettant d'organiser la centralité à une échelle intercommunale.

Pour conforter les fonctions de polarités, il est nécessaire de :

- développer un projet urbain qualitatif de structuration du centre-ville, afin d'y accueillir les fonctions commerciales et les projets d'habitat, dont du logement social, conformes aux objectifs du Scot et du PLH de la Communauté de communes Loire et Sillon ;
- développer un projet de pôle d'échanges autour de la Gare de Savenay et renforcer les liens entre cet équipement et le centre-ville ;
- développer une offre tertiaire volontariste en liaison avec la gare ;
- organiser les entrées dans l'agglomération de Savenay afin de faciliter les accès à la gare et au centre-ville ;
- intégrer le projet de zone commerciale de la Colleraye dans une réflexion sur les centralités à l'échelle de Savenay et de la communauté de communes ;
- définir les relations entre la zone urbanisée et les zones d'activités stratégiques proches du pôle.

### → Le Pôle de Nort-sur-Erdre

Implanté sur l'Erdre au nord de l'aire urbaine de Nantes, Nort-sur-Erdre constitue historiquement un pôle d'attraction rayonnant sur un territoire dépassant les limites de la Communauté de communes Erdre et Gesvres (CCEG).

Desservi à partir de 2010, par le Tram-Train Nantes-Chateaubriant et placé sur l'itinéraire structurant Ancenis – Savenay que compte réaliser le Département, ce pôle fait l'objet d'une volonté de la commune et de la Communauté de communes pour y développer un projet ambitieux permettant d'organiser les centralités à une échelle intercommunale.

Pour conforter les fonctions de polarités, il est nécessaire de :

- développer un projet urbain qualitatif de structuration du pôle, afin d'y accueillir les fonctions commerciales et les projets d'habitat, dont du logement social, conformes aux objectifs du Scot et du PLH de la communauté de communes Erdre et Gesvres ;
- développer un projet de pôle d'échanges autour de la Gare et renforcer les liens entre cet équipement et le centre-ville ;
- développer une offre tertiaire volontariste en liaison avec la gare ;
- définir les relations entre la zone urbanisée et la zone d'activités stratégique de la Cosnières.

### → Le Pôle de Treillières / Grandchamp-des-Fontaines

Territoire marqué par la périurbanisation de l'agglomération nantaise, Treillières avec ses 7 000 habitants doit permettre de structurer le territoire compris entre l'agglomération et le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes en bénéficiant notamment d'une connexion au réseau Tram-Train qui se justifierait même en dehors du projet d'aéroport ; l'affirmation de ce pôle s'inscrit également dans une logique de rééquilibrage du territoire de la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres.

À ce titre, pour affirmer ce rôle, la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres et Treillières doivent développer un projet urbain ambitieux autour du centre et de la gare, qui nécessite de mobiliser des espaces appartenant au territoire de la commune voisine de Grandchamp-des-Fontaines sans toutefois viser à une continuité urbaine entre les deux centres bourgs.

Pour conforter les fonctions de polarités, il est nécessaire de :

- développer un projet urbain qualitatif de structuration du centre-ville, afin d'y accueillir les fonctions commerciales et les projets d'habitat, dont du loge-

ment social, conformes aux objectifs du Scot et du PLH de la communauté de communes Erdre et Gesvres ;

- réserver les espaces nécessaires autour de la gare permettant l'aménagement d'un pôle d'échange dans l'optique de la mise en service d'une ligne tram-train Nantes-La Chapelle sur Erdre-Treillières ;
- développer une offre tertiaire volontariste en liaison avec la gare ;
- développer une offre d'équipements et de services en cohérence avec ceux du bourg de Grandchamp-des-Fontaines ;
- affirmer son rôle de pôle commercial au travers du renforcement des commerces de centre-ville et la création du pôle de la Belle Étoile ;
- requalifier en boulevard urbain l'axe majeur de la RD 537 et organiser des itinéraires mode doux au sein du pôle.

### → Le pôle de Saint-Étienne-de-Montluc

Avec plus de 6 500 habitants, Saint-Étienne-de-Montluc, située à proximité de l'agglomération Nantaise et positionnée sur la ligne SNCF Nantes – Saint-Nazaire – le Croisic, est affirmée comme un pôle structurant à l'échelle du territoire de la communauté de communes de Cœur d'Estuaire.

Afin de conforter son rôle de pôle structurant la communauté de communes de Cœur d'Estuaire et Saint-Étienne-de-Montluc doivent développer un projet urbain visant à renforcer le centre-ville par :

- la réalisation d'opérations d'habitat diversifiée à proximité immédiate du bourg, la commune de Saint-Étienne étant un lieu privilégié pour l'accueil de logements, dont du logement social ;
- développer une offre tertiaire volontariste en liaison avec la gare ;
- programmer des espaces publics autour de la gare afin d'organiser les stationnements et les accès (voiture, piétons, transports en commun, vélo) ;
- prendre en compte les problématiques de déplacements poids-lourds vers la RN 165 à partir des principaux pôles d'emplois actuels (centrale de Cordemais, plateforme logistique de Saint-Étienne-de-Montluc).

## 1.4. Valoriser les pôles communaux

Chaque commune participe à son échelle au développement démographique et économique de la métropole Nantes Saint-Nazaire. Ce développement doit s'effectuer en limitant le mitage du territoire et en inscrivant les éventuels développements urbains en continuité des centralités principales.

## 2. Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels, agricoles ou forestiers

Le projet de développement du Schéma de cohérence territoriale se fonde sur la forme originale de la métropole basée sur les deux grands pôles urbains, un maillage de communes dynamiques et un espace naturel extrêmement présent. Il privilégie un mode d'urbanisation économe en espace et en énergie.

Aujourd'hui, les espaces urbanisés représentent environ 15% de l'espace métropolitain, et, depuis dix ans, ce sont environ 370 hectares de foncier (dont les 3/4 pour l'habitat) qui sont urbanisés en moyenne chaque année. **L'objectif du Schéma de cohérence territoriale est de réduire de façon significative, d'au moins 10%**, cette consommation moyenne annuelle ; cet objectif à évaluer à l'échelle du Scot sera l'un des indicateurs à traiter dans les observatoires du Scot (chapitre 10).

Cet objectif de réduction de la consommation d'espaces à urbaniser est précisé, en fonction du contexte urbain, par les schémas de secteur et détaillé dans les PLU.

### 2.1. Les grands principes pour économiser l'espace et assurer un développement urbain cohérent

Le développement urbain de la métropole doit s'effectuer en respectant les orientations suivantes :

- privilégier le renouvellement urbain et la densification des opérations d'habitat, favoriser l'évolution des zones d'activités existantes ;
- inscrire les extensions urbaines à destination d'habitat en continuité des centres villes, centres bourgs et pôles de quartier en recherchant systématiquement la proximité des équipements, des commerces, des services et des transports collectifs. Les documents de rang inférieur peuvent subordonner l'ouverture des extensions urbaines à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements ;

- définir les extensions urbaines à destination d'activités dans un souci d'économie d'espace et d'insertion paysagère ;
- stopper le mitage de l'espace métropolitain.

À ce titre, les extensions d'urbanisation des « écarts et hameaux », au-delà des emprises constructibles définies dans les PLU applicables à la date d'arrêt du Scot, doivent être fortement limitées.

De même les extensions d'urbanisation des « villages », au-delà des emprises constructibles définies dans les PLU applicables à la date d'arrêt du Scot, doivent être limitées et ne doivent pas entraîner un agrandissement de la zone agglomérée sur les voies d'accès ni contraindre les activités agricoles.

Pour certains « villages », dont l'importance, l'organisation ou les spécificités géographiques font l'objet d'une stratégie argumentée de développement et pour certains « hameaux » dont la stratégie locale de développement justifie la transformation en « village », une capacité d'extension limitée de l'urbanisation en continuité du tissu existant, peut toutefois être acceptée sous réserve qu'elle s'inscrive « dans des orientations d'aménagement » (au sens de l'article R123-3-1 du code de l'urbanisme) volontaristes et s'accompagne d'une capacité de desserte en transports collectifs. Tout document d'urbanisme de rang inférieur doit localiser les villages et hameaux concernés.

Dans les communes concernées par l'application de la loi littoral, l'extension de l'urbanisation ne peut se faire qu'en continuité des agglomérations et des villages existants.

---

**Écart** : *petit groupe d'habitations isolées et non constitué.*

**Hameau** : *ensemble d'habitations isolé et constitué.*

**Village** : *ensemble d'habitations organisées autour d'un noyau traditionnel, assez important pour avoir une vie propre. Il comprend ou a compris des équipements ou des lieux collectifs, administratifs, culturels ou commerciaux. Le village est caractérisé par son organisation urbaine : continuité du bâti, structuration autour d'un espace public.*

**Bourg** : *ensemble urbain organisé autour d'un noyau traditionnel, disposant d'équipements, services, commerces de niveau communal.*

## 2.2. Assurer la protection de l'espace agricole

L'agriculture est une composante importante de l'aménagement de l'espace métropolitain. Les orientations pour assurer la protection de l'espace agricole visent à :

- garantir la pérennité de l'agriculture ;
- affirmer la vocation économique des zones agricoles ;
- reconnaître la contribution apportée à la protection et à l'entretien des espaces naturels par une agriculture pérenne respectueuse d'un environnement sensible.

Les surfaces affectées à l'activité agricole représentaient 78 000 hectares soit près de 46% de l'espace métropolitain en 2004. S'y ajoutent 50 000 hectares d'espaces naturels protégés qui sont en partie exploités et entretenus par l'agriculture.

Le Scot se fixe comme objectif de limiter la consommation d'espaces agricoles et de maîtriser l'urbanisation diffuse en privilégiant un modèle de développement économe en espace.

Dans le cadre des révisions des PLU, les zones NC des POS antérieurs peuvent être reclassées :

- en zones A, espaces agricoles pérennes à plus de 20 ans à destination des entreprises agricoles,
- en zones N, par extension des espaces protégés pour des raisons environnementales tout en étant exploitées par l'agriculture,
- en zones N indicée, pour un maintien pour l'agriculture sans engagement de long terme,
- en zones NH dans la logique de prise en compte des bâtis isolés et écarts, ces zones NH n'ayant vocation à connaître aucune extension,
- en zones AU d'urbanisation future en précisant un phasage temporel, dans le respect des logiques de maîtrise de consommation des espaces naturels.

Dans ce cadre, le Scot garantit la protection d'espaces agricoles pérennes à plus de 20 ans à destination des entreprises agricoles. **À l'échelle de la métropole ce sont au minimum 69 000 hectares qui seront classés en zone agricole pérenne** (zonage A au sens de l'article R 123-7 du code de l'urbanisme) répartis comme suit :

|                  |           |
|------------------|-----------|
| Nantes Métropole | 15 000 ha |
| Carene           | 4 700 ha  |
| Erdre et Gesvres | 32 000 ha |
| Loire et Sillon  | 13 000 ha |
| Cœur d'Estuaire  | 4 300 ha  |

Les entreprises agricoles qui assurent une exploitation et un entretien des espaces naturels (zonage N au sens de l'article R 123-8 du code de l'urbanisme), et notamment des marais, doivent être préservées, en leur garantissant un équilibre économique avec la disponibilité de terres agricoles pérennes (zonage A au sens de l'article R 123-7 du code de l'urbanisme) suffisante. Les documents d'urbanisme de rang inférieur doivent prévoir les règles permettant, en zone naturelle, l'évolution des bâtiments agricoles nécessaires à l'entretien de ces espaces.

Ces espaces sont les zones de mise en oeuvre logiques de la politique foncière que peut développer le Conseil Général, en partenariat avec les communes et les intercommunalités, au titre des dispositions de la Loi sur les territoires ruraux.

Les schémas de secteurs et les PLU précisent et délimitent les espaces concernés en fonction du contexte agricole local, notamment en tenant compte des zones d'Appellation d'Origine Contrôlée et des coupures vertes à vocation agricole recensées et cartographiées dans le chapitre 7.

Par ailleurs, l'organisation du développement urbain doit permettre de :

- assurer une protection des sièges d'exploitation en activité, et en autoriser le développement ;
- limiter la fragmentation des exploitations agricoles par les infrastructures
- limiter la construction d'habitation aux abords des sièges d'exploitations et des zones agricoles pérennes ;
- respecter le principe de gestion économe de l'espace pour la construction de bâtiments agricoles ; les PLU doivent définir la distance maximale entre les bâtiment d'exploitation et le logement de fonction et à défaut les conditions d'implantation des logements en continuité du bâti existant le plus proche (écarts, hameaux, villages) ;
- tenir compte des futures extensions urbaines pour l'implantation des nouveaux bâtiments agricoles ;
- autoriser le changement de destination des bâtiments agricoles présentant un intérêt architectural uniquement pour le développement d'activités de diversification liées à l'exploitation agricole (gîtes, chambres d'hôtes, accueil à la ferme, vente directe...).

Le patrimoine bâti autre qu'agricole ne doit en aucun cas servir de point de départ à un développement de l'urbanisation.

## 2.3. Développer les espaces forestiers

Les espaces boisés sont peu nombreux et doivent être développés. À ce titre, les projets de "forêt urbaine", notamment dans l'agglomération nantaise, seront mis en œuvre en tenant compte des problématiques agricoles (îlots, circulations...) Leur localisation est précisée à l'échelle intercommunale.

Par ailleurs, les trames bocagères existantes doivent être identifiées et des études doivent être menées pour définir les possibilités d'en maintenir la continuité.

### 3. Les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux

#### 3.1. Répondre aux besoins des habitants et s'adapter aux évolutions démographiques

Le Scot fixe comme objectif que la construction de nouveaux logements doit répondre d'une part aux besoins des ménages d'aujourd'hui et d'autre part à l'accueil des nouvelles populations.

Sur la base des projections de population retenue à l'horizon 2020 et en cohérence avec les objectifs des PLH, le PADD fixe à **5 620 logements minimum** le nombre annuel moyen de logements à construire pour les années à venir. Pour un développement urbain cohérent et équilibré du territoire, le Scot retient la répartition suivante entre les 5 intercommunalités :

|                                |                    |
|--------------------------------|--------------------|
| Communauté urbaine de Nantes : | 3 900 logements/an |
| Carene :                       | 1 000 logements/an |
| C.C. Erdre et Gesvres :        | 460 logements/an   |
| C.C. Loire et Sillon :         | 180 logements/an   |
| C.C. Cœur d'Estuaire :         | 80 logements/an    |

Ces objectifs quantitatifs pourront être modifiés en fonction des évolutions constatées.

#### 3.2. Diversifier l'offre nouvelle d'habitat

Parallèlement à ces objectifs quantitatifs, une diversification de l'offre de logements sera recherchée pour faciliter les parcours résidentiels de tous les ménages :

La production de logements locatifs sociaux est à renforcer sur tout le territoire. Ces logements sont à développer dans chacune des communes prioritairement dans les centres bourgs et les centres urbains desservis par les transports collectifs. Cette production est évaluée à 1 200 logements locatifs sociaux (hors PLS) par an. La répartition spatiale de ces nouveaux logements locatifs sociaux selon les 5 intercommunalités est la suivante :

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| Communauté urbaine de Nantes : | 900 logements/an |
| Carene :                       | 200 logements/an |
| C.C. Erdre et Gesvres :        | 70 logements/an  |
| C.C. Loire et Sillon :         | 20 logements/an  |
| C.C. Cœur d'Estuaire :         | 10 logements/an  |

Ces objectifs quantitatifs pourront être réévalués en cohérence avec les PLH et les projets de territoires des intercommunalités.

Le Scot détermine une part minimum de 20% de logements locatifs sociaux dans les objectifs de construction neuve pour les communes des deux agglomérations (au sens de l'INSEE).

Le Scot préconise que cet objectif de 20% soit également fixé à moyen terme pour les 4 pôles structurants des communautés de communes.

Pour les autres communes, la part recherchée des logements locatifs sociaux dans les objectifs de construction neuve est supérieure à 10%.

Ces objectifs sont à apprécier à l'horizon 2020. Les intercommunalités pourront moduler spatialement (par commune ou par secteur géographique) ces objectifs afin de tenir compte du contexte urbain (présence d'équipements, desserte en transport collectifs...). À ce titre, un seuil de logements à partir duquel une opération doit comporter un taux minimum de logement locatif social (hors PLS) pourra être déterminé.

Les logements locatifs privés seront à développer notamment dans les territoires périurbains pour qu'ils remplissent leur rôle dans les parcours résidentiels des ménages.

Une offre d'accession à la propriété à prix maîtrisés doit être développée dans les agglomérations et les centralités périurbaines pour les ménages aux revenus modestes et intermédiaires dans un souci de mixité sociale et de lutte contre l'étalement urbain. Des objectifs relatifs à la part de cette offre dans la construction neuve et ses modalités de mise en œuvre pourront être déterminés à l'échelle des intercommunalités.

### **3.3. Favoriser des formes urbaines moins consommatrices d'espace et encourager la mixité sociale**

Le Scot privilégie le renouvellement et la densification des opérations d'habitat au sein des zones urbaines existantes particulièrement dans les centres bourgs et les centres urbains. Cette orientation favorise une mixité des typologies de logements (logements collectifs, maisons de ville, logements individuels groupés...) et une mixité des statuts d'occupation (locatif et accession, public et privé). L'objectif est de permettre une plus grande mixité sociale dans ces territoires.

À ce titre, la programmation des extensions urbaines doit s'effectuer en prenant en compte le potentiel de densification du centre-ville et le potentiel résiduel de construction dans les villages et hameaux. Elle doit être soumise à des objectifs de densité et de mixité sociale.

Dans chaque commune, le développement de l'habitat sera privilégié dans les secteurs présentant de bonnes possibilités de desserte par les transports collectifs ainsi qu'une proximité des équipements et des services et des commerces.

Les intercommunalités et les communes mettront en place des dispositifs concertés d'anticipation foncière dédiés à l'habitat.

### **3.4. Répondre aux besoins des populations spécifiques**

- Encourager la mise en place d'actions en faveur du logement :
  - des personnes âgées,
  - des populations exclues des marchés du logement,
  - des populations nécessitant des logements adaptés.
- Déterminer, dans les PLU des communes de plus de 5 000 habitants et celles susceptibles d'atteindre ce nombre à l'horizon de leur PLU, des emplacements pour la réalisation d'aires d'accueil des gens du voyage.

## 4. Organiser la mobilité : les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et les réseaux de transports

Ce chapitre s'adresse notamment aux Schémas de secteur et Plans Locaux d'Urbanisme ainsi qu'aux Plans de Déplacements Urbains des agglomérations. Il traite de la politique des transports et de mobilité qui doit être concertée avec l'ensemble des Autorités Organisatrices des Transports.

### 4.1. Mettre en place un système de déplacements durable en structurant le territoire par les modes ferroviaires

#### 4.1.1. Développer le potentiel de l'étoile ferroviaire métropolitaine

**Renforcer les dessertes ferroviaires existantes, notamment Saint-Nazaire – Nantes, Nantes – Bouaye, Nantes – Vertou**

- optimiser et augmenter les fréquences, développer les cadencements ;
- élargir l'amplitude des services, tendre vers l'intégration tarifaire ;
- sécuriser les trajets ;
- s'appuyer sur les anciennes gares et ouvrir de nouvelles gares : Chantenay, Baco, La Chabossière, Sainte-Luce, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, Saint-André-des-Eaux ;
- optimiser le fonctionnement des Gares de Nantes, Saint-Nazaire et Savenay pour organiser une offre multimodale à l'échelle des centres-villes (gestion des trafics, multimodalité).

**Compléter les dessertes internes à la métropole il s'agit de :**

- réouvrir les lignes ferroviaires avec les gares associées : Nantes – Nort-sur-Erdre – Châteaubriant, Nantes – Carquefou ;
- rétablir l'ancienne liaison La-Chapelle-sur-Erdre – Treillières et, en cas de réalisation du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, prévoir son prolongement jusqu'à l'aérogare ;
- permettre la création de nouvelles lignes avec les gares associées ;
- préserver les lignes ferroviaires non utilisées, déposées ou déclassées de tout aménagement irréversible obérant leur réutilisation éventuelle pour le transport ferroviaire de voyageurs et/ou de fret.

**Assurer la continuité du réseau ferroviaire :**

- liens avec les métropoles voisines : Rennes, Angers, La Roche-sur-Yon, Vannes... ;
- liens avec les pôles voisins, en cohérence avec les Scot concernés : Ancenis, Blain, Châteaubriant, Clisson, Guérande, La Baule, Le Loroux-Bottereau, Machecoul, Nozay, Pontchâteau, Pornic, Saint-Brévin-les-Pins, Sainte-Pazanne, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, Vallet.

#### 4.1.2. Structurer le territoire par les transports collectifs

Les pôles structurants de Savenay, Nort-sur-Erdre, Saint-Étienne-de-Montluc et Treillières / Grandchamp-des-Fontaines doivent être reliés au réseau ferroviaire. Les conditions de déplacements, à l'échelle des bassins intercommunaux vers ces pôles, doivent être améliorées, notamment pour ce qui concerne les réseaux de transports collectifs de proximité.

Les gares seront confortées comme lieu de convergence de tous les modes de déplacements.

- développer et organiser les interfaces avec l'automobile, organiser les connexions et les rabattements (parc relais, gares routières...) ;
- développer et organiser les interfaces entre les réseaux interurbains et les réseaux urbains – développer l'offre et le service de transport collectifs dans les agglomérations :
  - en renforçant le maillage de transport en commun en site propre,
  - en optimisant le fonctionnement du réseau de transports collectifs,
  - en diversifiant l'offre.
- optimiser les dessertes périurbaines :
  - structurer le réseau autour de grandes lignes rapides ;
  - favoriser le rabattement vers les gares et les interfaces avec les réseaux urbains ;
  - adapter les services à la demande (Abeille, taxi collectif, taxi...).
- simplifier l'utilisation des transports publics pour les usagers (information/sensibilisation, tarification, abonnements, titres combinés, adaptations pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite...)

### 4.1.3. Étudier et développer l'utilisation de la voie d'eau pour les déplacements de personnes

Certaines voies d'eau comme La Loire et l'Erdre sont le support de développement d'une offre de transports publics complémentaires de l'offre terrestre pour les déplacements quotidiens et de loisirs/tourisme.

Les documents d'urbanisme doivent, en conséquence, garantir la possibilité de mettre en œuvre de tels services entre les différentes zones urbanisées riveraines :

- de la Loire et de l'estuaire, notamment au sein de l'agglomération nantaise, entre Saint-Brevin – Saint-Nazaire et entre Paimbœuf – Donges ;
- de l'Erdre et de la Sèvre.

### 4.2. Développer la ville des courtes distances en favorisant les modes de déplacements doux (marche à pied, vélos), complémentaires des transports publics

Le modèle de développement urbain doit privilégier la densification et le renouvellement urbain et inscrire les extensions urbaines en continuité du tissu existant afin de favoriser la ville des courtes distances et l'utilisation des transports collectifs.

Il s'agit de développer, en cohérence, avec les politiques intercommunales, les circulations douces à l'échelle des communes et de toute nouvelle opération d'aménagement

Le développement des circulations douces (vélo, marche à pied) doit constituer une priorité d'aménagement visant à :

- améliorer les continuités entre le centre-ville/bourg et les extensions urbaines ;
- favoriser des maillages piétonniers dans les zones urbanisées pour assurer une perméabilité en faveur des déplacements doux, et les inscrire dans les PLU ;
- relier les centres urbains aux points d'échanges multimodaux (gares SNCF, gares routières, réseaux urbains et interurbains...) ;
- préserver et organiser les circulations piétonnes et vélos dans les opérations d'aménagement ;
- prévoir des points d'échanges avec les grands réseaux de loisirs (Loire-à-Vélo, GR, Vélocéan, promenades au bord de l'eau schéma cyclables des intercommunalités, circuits de randonnée équestre, canal de Nantes à Brest, sentier littoral « d'une baie à l'autre »).

Ces objectifs peuvent faire l'objet d'orientations particulières d'aménagement dans les PLU.

### 4.3. Encourager à utiliser l'automobile autrement, notamment en zone urbaine dense

#### 4.3.1. Optimiser le réseau routier de niveau métropolitain

La création de nouvelles voiries d'échelle métropolitaine doit être limitée à la desserte des grands équipements et à l'insertion dans les réseaux départementaux et nationaux.

À ce titre sont concernées :

- la liaison structurante Ancenis – Nort-sur-Erdre – Savenay, inscrite au schéma routier départemental, qui doit permettre d'améliorer les continuités entre Angers et Saint-Nazaire et la connexion de l'ouest de la métropole, notamment des infrastructures portuaires, à l'autoroute des Estuaires. Le nombre d'échangeurs est limité afin de ne pas favoriser une dynamique de périurbanisation et des coupures vertes à vocation agricoles sont mises en place, la voirie locale devant être confortée dans son rôle de desserte de proximité ;
- la liaison structurante entre le Port de Montoir Donges, la RN171 et la RN165, inscrite au schéma routier départemental en évolution de l'itinéraire de la RD100, qui doit permettre d'assurer la connexion des sites stratégiques portuaires au réseau routier et autoroutier majeur ;
- la voie de desserte du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, qui, si ce projet est engagé, doit constituer un itinéraire apaisé, aménagé dans une perspective de fluidité et de sécurité plus que de vitesse, afin d'écouler le trafic de desserte de l'aéroport et d'assurer une desserte locale structurante.

#### 4.3.2. Apaiser le réseau routier

Pour le reste du réseau routier l'objectif poursuivi est d'assurer un maillage dans une perspective de fluidité et de sécurité.

Ainsi, tout projet d'aménagement/création de voirie doit privilégier la sécurité, la fluidité du trafic plutôt que la vitesse. L'aménagement des espaces publics prend en compte la diversité et la coexistence des modes de déplacements (partage de la voirie). La création de site propre pour les transports collectifs est favorisée dans et à proximité des deux agglomérations.

Les traversées des zones urbaines seront apaisées. À ce titre, les contournements des bourgs doivent privilégier un réaménagement des voiries existantes et devront être prioritairement intégrés dans un projet d'aménagement urbain.

### 4.3.3. Optimiser le stationnement

La politique de stationnement est un levier important permettant de favoriser l'utilisation des transports collectifs interurbains et urbains. Par conséquent une politique de stationnement public doit être établie, à l'échelle des intercommunalités. Elle doit viser à :

- constituer des pôles fonctionnels autour des grands points d'échanges des transports publics (gares, stations de tramway/bus/autocar, aéroport(s)) ;
- développer et organiser les interfaces avec l'automobile notamment en périphérie des zones urbaines denses et autour des gares (parcs-relais) ;
- les opérations d'aménagement doivent tenir compte des besoins de stationnement et arrêts des transports collectifs ainsi que des besoins des activités professionnelles.

À l'échelle des plans locaux d'urbanisme, il convient de :

- limiter les normes de stationnement en fonction de la qualité de la desserte en transports collectifs urbains ;
- intégrer les capacités de stationnement de mode doux et des personnes à mobilité réduite dans tout projet de construction (habitat, équipement, activités) et d'aménagement d'espaces publics ;
- prendre en compte la problématique du stationnement des personnes à mobilité réduite.

### 4.3.4. Engager des actions innovantes

La mise en œuvre de dispositifs innovants doit être étudiée, notamment sur l'agglomération nantaise, comme l'autopartage, le covoiturage et l'organisation de la logistique de livraison dans les zones urbaines denses.

## 5. Relier urbanisme et déplacements : les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs

### 5.1. Favoriser la construction de logements, de services, d'activités tertiaires et d'équipements en priorité à proximité des stations/et axes de transports collectifs

- développer prioritairement l'habitat dans les centres-villes et quartiers les mieux desservis par les transports collectifs et envisager la localisation des extensions urbaines en liaison avec les capacités de desserte ;
- favoriser la multiplicité des fonctions autour des pôles d'échanges et autour des stations de transport en commun en site propre et notamment y encourager une plus grande densité et une plus grande mixité sociale.
- développer une offre tertiaire :
  - de niveau interrégional ou international autour des gares de Nantes (Euronantes) et Saint-Nazaire (Pôle Tertiaire Gare) ;
  - structurante autour des gares des pôles de Savenay, Nort-sur-Erdre Treillières / Grandchamp et Saint-Étienne-de-Montluc.
- préserver les emprises des lignes ferroviaires, organiser l'urbanisation de leurs abords afin de ne pas obérer le développement et/ou le rétablissement du trafic, et garder la possibilité de créer de nouvelles gares ou stations.

En règle générale, l'organisation des réseaux de transports collectifs doit contribuer à améliorer l'accessibilité aux grands équipements métropolitains (aéroport, port, parc des expositions, cité des congrès, hôpitaux...).

### 5.2. Traiter les gares et les principaux points d'échanges de transports collectifs en pôles de centralité

- réorganiser le tissu urbain autour des gares afin de garantir leurs fonctions de pôles d'échanges, et intégrer les besoins en stationnement ;
- relier les gares au centre-ville/bourg le plus proche notamment en développant les modes doux ;
- intégrer la relation gare/centre-ville dans le projet urbain de la commune ;
- organiser, dans les agglomérations, l'espace en couloirs d'intensité urbaine où les logements collectifs, les services et équipements, ainsi que les emplois seront privilégiés, autour des stations de tramway ou de bus en site propre.

### 5.3. Transport de fret et sites d'activités

En matière de transport de marchandises, le développement des modes de transport alternatifs à la route doit être privilégié : transport par barge sur la Loire, le fret ferroviaire.

La connexion au réseau ferroviaire des nouvelles zones logistiques devra être recherchée.

En matière de fret ferroviaire, les conditions de développement et d'optimisation du réseau seront étudiées.

Dans les deux agglomérations ou en périphérie immédiate, les sites d'activités sont desservis par les lignes de transports collectifs urbains. Dans le territoire périurbain, une desserte adaptée des grands sites d'activités connectés au réseau routier majeur par les transports en commun doit être recherchée en concertation avec l'autorité organisatrice compétente. Les conditions de rabattement vers les gares actuelles et futures devront faire l'objet d'expertises particulières.

## 6. Les objectifs relatifs à la localisation préférentielle des activités économiques

### 6.1. Développer, optimiser et qualifier le foncier à destination économique

Le Scot doit jouer pleinement son rôle de cohérence en permettant :

- une meilleure lisibilité des projets économiques d'enjeu métropolitain et communautaire ;
- une anticipation des besoins en espace nécessaire aux projets de développement économique ;
- une meilleure prise en compte des objectifs d'aménagement et de gestion économe de l'espace, de rationalisation des transports et de développement durable, au sein des politiques de développement économique ;
- la préservation et une protection des pôles d'activités d'enjeu métropolitain et communautaire, le développement de l'habitat ne devant pas compromettre leur pérennité ;
- une bonne gestion de l'interface entre habitat et sites économiques par, si nécessaire, la création de zones tampons.

#### 6.1.1. Garantir la cohérence des pôles de développement économique

Le Scot identifie les espaces économiques d'enjeu métropolitain à développer à partir de deux critères majeurs :

- le rayonnement de l'activité pour les pôles économiques existants ;
- la proximité d'un équipement métropolitain pour les projets.

Pour les espaces existants, les activités concernées :

- représentent un enjeu majeur pour l'économie métropolitaine : c'est le cas des fonctions industrielles et particulièrement de la construction navale et aéronautique, des fonctions portuaires et des fonctions tertiaires supérieures ;
- ou desservent un bassin de population supra-métropolitain : c'est le cas de certaines fonctions commerciales et des fonctions logistiques.

Pour les réserves foncières, les espaces concernés sont localisés à proximité d'infrastructures majeures pour la métropole (projet d'aéroport, gares TGV, réseau routier majeur, port).

#### 6.1.2. Qualifier les pôles d'activités d'enjeu métropolitain et communautaire

Ces pôles ont vocation à conforter le caractère industriel de la métropole.

La qualité environnementale de ces pôles d'activités est un des objectifs du Scot. Leur insertion paysagère dans l'environnement, notamment pour ceux connectés au réseau routier majeur, est une priorité.

À ce titre, ces pôles d'activités existants ou à créer devront favoriser le développement des entreprises par :

1. leur accessibilité : jalonnement, dimensionnement des accès.
2. leur organisation spatiale et leur intégration dans l'environnement :
  - donner une identité par la qualité du bâti, du paysagement ;
  - faciliter le fonctionnement par l'harmonisation de la signalétique interne et externe, la mise en place de bornes ;
  - aménager la desserte intérieure : accès piétonniers et vélos, accès aux transports publics ;
  - traiter les espaces publics : voirie, équipement et mobiliers urbains ;
  - privilégier les aménagements et constructions durables (matériaux et économies d'énergies) ;
  - qualifier les plateformes de stockage et le stationnement.
3. leurs équipements :
  - garantir la desserte par les réseaux d'énergie, télécommunication (Très haut débit), assainissement, eau
  - assurer la gestion des rejets et déchets

De plus, les pôles d'activités existants ou en projet, connectés au réseau routier majeur, devront :

- limiter le linéaire de façade en privilégiant un aménagement en profondeur ;
- traiter le paysagement des façades sur les axes routiers majeurs en évitant notamment les stockages extérieurs en linéaire de voies ;
- assurer un traitement minimal des lots inoccupés ;
- réglementer l'usage de la publicité (taille, nombre, perspectives visuelles, implantations...) ;
- organiser les circulations et stationnements des véhicules lourds desservant la zone.

D'une manière générale, ces règles paysagères et d'aménagement qualitatif sont prises en compte dans tout projet de parc d'activités.

### 6.1.3. Assurer une utilisation économe de l'espace

Pour les pôles d'activités existants :

- privilégier la requalification et la densification (logique de comblement des dents creuses).

Pour les nouveaux pôles d'activités :

- réserver les espaces à proximité des points d'échanges des axes routiers majeurs aux activités d'importance stratégique à l'échelle de la métropole ou des intercommunalités ;
- rechercher en priorité l'implantation des nouveaux sites dans les secteurs desservis par les transports collectifs ou dont le potentiel de connexion future est programmé ;
- privilégier l'implantation, à l'intérieur du tissu urbain, d'activités tertiaires, technologiques ou artisanales qui peuvent s'intégrer dans le fonctionnement urbain ;
- éviter le surdimensionnement des zones : limiter la taille des parcelles, adapter la taille des parcelles au type d'activité.

## 6.2. Réserver les espaces nécessaires au développement économique de la Métropole

### 6.2.1. Proposer une offre tertiaire

Pour être positionnée comme une place tertiaire de rayonnement national et européen, la métropole doit être en capacité de proposer une offre de bureaux qualifiée et les services associés.

À ce titre, les pôles tertiaires d'enjeu métropolitain à développer sont :

- Euronantes,
- île de Nantes,
- Pôle Tertiaire Gare à Saint-Nazaire.

Afin d'améliorer l'équilibre des emplois entre les intercommunalités, le développement des projets d'implantation tertiaire à l'échelle des pôles structurants est une priorité.

Les schémas de secteur, quand ils existent, veilleront à l'émergence de pôles tertiaires organisés dans les pôles structurants, en cohérence avec la définition de projets urbains.

L'ensemble des projets relatifs au développement des activités tertiaires, de dimension métropolitaine ou intercommunale :

- assureront une mixité des fonctions économiques et d'habitat ;
- veilleront à la bonne insertion dans le tissu urbain existant ou en continuité de l'urbanisation ;
- seront implantés dans des sites permettant la desserte par transports publics et notamment en proximité des gares.

### 6.2.2. Conforter les pôles dédiés à la recherche et au développement technologique

La métropole veut conforter ses filières d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que ses filières technologiques à très fort potentiel. L'objectif est de développer les pôles d'enjeu métropolitain que sont :

- CHU-île de Nantes, CHU Nord, Géraudière, Tertre-Lombarderie, Chantierie pour Nantes Métropole
- Gavy Océanis-Cité Sanitaire pour la Carene

### 6.2.3. Les espaces liés à la dynamique aéronautique

#### → Les espaces liés à la construction aéronautique

La construction aéronautique autour des sites Airbus, dont l'activité en croissance est génératrice d'emplois futurs, nécessite d'étendre et de qualifier les sites industriels de construction aéronautique de Bouguenais-Saint-Aignan et Cadréan-Montoir, d'enjeu métropolitain :

- prévoir des superficies supplémentaires pour l'installation d'un réseau de co-traitants et d'un pôle de maintenance aéronautique, dans les agglomérations nantaise et nazairienne ;
- valoriser la plate-forme aéroportuaire de Saint-Nazaire Montoir, pour répondre aux enjeux du trafic industriel, notamment aéronautique, de l'agglomération nazairienne et garantir une évolution des infrastructures conformes aux besoins des sites ;
- maintenir, en cas de transfert de l'activité commerciale aérienne sur le site de Notre-Dame-des-Landes, la plate forme aéroportuaire de Nantes-Château Bougon afin de garantir le fonctionnement logistique du site aéronautique de Bouguenais Saint-Aignan, et aménager une liaison pour convois exceptionnels grand gabarit avec le site portuaire de Cheviré.

### → Les espaces économiques liés au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes

Le Scot prend acte du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, qui relève de procédures initiées par l'État, et en matière de développement économique, retient le principe de limiter tout développement de zones d'activités le long de la RN137 entre l'agglomération (échangeur de Ragon) et l'échangeur du projet de barreau de desserte de l'éventuel aéroport.

Compte-tenu de la dynamique prévisible liée à l'activité aéroportuaire et dans un principe de précaution, le Scot réserve, pour le long terme, des espaces dédiés à l'accueil d'activités liées à cette dynamique.

Ces espaces sont localisés :

- à proximité de la RN 165 au nord de l'échangeur de la Croix Rouge,
- à proximité de la RN 137 au nord de l'échangeur du barreau de desserte du projet d'aéroport.

Ils devront :

- privilégier un développement en profondeur des axes routiers et limiter au maximum leur linéaire de façade le long des axes routiers majeurs et veiller à la qualité des aménagements et de l'architecture ;
- représenter une surface d'au moins 100 hectares chacun ;
- être étudiés en cohérence avec le développement des zones d'activités les plus proches dans le cadre d'une stratégie de développement économique à l'échelle de la métropole.

Leur implantation est à définir en cohérence avec :

- le projet de réaménagement foncier lié au projet d'aéroport, et notamment la priorité accordée à la recomposition d'entreprises agricoles pérennes ;
- les mesures environnementales liées au projet d'aéroport.

### 6.2.4. Développer les fonctions logistiques de la métropole

Le Scot a pour objectif de soutenir l'activité économique métropolitaine en proposant une offre logistique adaptée privilégiant l'intermodalité (eau, fer, route, air), impliquant la mise en place d'une offre foncière cohérente.

À cette fin, le Scot identifie quatre sites logistiques d'enjeu métropolitain :

- Cadréan et le port de Montoir-Donges,
- Cheviré,
- Grand-Blottereau,
- Carquefou Haute-Forêt.

Par ailleurs, dans la logique de la politique départementale d'accueil d'activités, pour répondre aux besoins de consommation d'espaces logistiques et permettre l'accueil d'opérateurs majeurs, des études seront conduites sur l'opportunité et la localisation d'une cinquième zone logistique d'enjeu métropolitain, d'une centaine d'hectares minimum, dans le secteur de Savenay, L'implantation de cette nouvelle zone devra privilégier la qualité de ses dessertes ferroviaire et routière.

Pour soutenir la logistique portuaire, le Scot préconise :

- de protéger les sites portuaires et industrialo-portuaires existants nécessaires au développement pérenne du Port en particulier pour la mise en place du projet Autoroutes de la Mer
- de développer le transport sur barges dans l'estuaire pour limiter les flux routiers.

Les extensions portuaires éventuelles, précisées dans les orientations de la DTA approuvée, relèvent de procédures initiées par l'État.

Enfin, en matière de logistique énergétique, le Scot identifie deux localisations privilégiées pour les projets industriels énergétiques :

- le secteur portuaire entre Montoir et Donges ;
- le site de la centrale EDF de Cordemais.

### 6.2.5. Organiser le développement commercial

L'équipement commercial constitue une des composantes d'un aménagement cohérent du territoire métropolitain et, à ce titre, tout en répondant aux enjeux économiques du secteur, il doit s'inscrire dans un objectif de développement durable en confortant les centralités et en prenant en compte la politique maîtrisée des déplacements.

D'une manière générale, à l'échelle de la métropole, aucune nouvelle zone commerciale de périphérie ne sera créée. Les paragraphes ci-dessus précisent, par intercommunalité, les conditions de développement du commerce.

Pour l'ensemble des zones commerciales existantes ou en projet, le Scot recommande l'application des critères de qualité propres aux zones connectées au réseau routier majeur :

- traiter les façades sur voies,
- veiller à la qualité architecturale,
- assurer un traitement minimal des lots inoccupés,
- régler l'usage de la publicité.

#### • Dans la Communauté Urbaine de Nantes et dans la communauté d'agglomération de Saint-Nazaire

Le Scot affirme sa volonté de conforter la vocation commerciale des deux centres villes de Nantes et de Saint-Nazaire dans leur dimension métropolitaine et des centre-villes

À cet effet, il convient de :

- faire évoluer au profit des centres de Nantes et Saint-Nazaire, le ratio de nombre de m<sup>2</sup> commerciaux entre zones périphériques et centres villes ;
- élargir l'espace marchand des centres villes en favorisant la reconversion de friches immobilières et la réalisation d'opérations nouvelles à vocation commerciale ;
- renforcer l'attractivité des activités commerciales de centre ville par l'implantation d'enseignes majeures susceptibles de développer une offre de produits de services originaux et spécifiques ;
- renforcer les liaisons entre les ensembles commerciaux constituant les pôles centre et protéger les continuités marchandes en favorisant les surfaces de vente en rez-de-chaussée et en renforçant l'attraction des centres villes par des aménagements de qualité ;

- développer et préserver l'offre de proximité visant à répondre aux besoins de la population résidante ;

- pour ne pas dévitaliser les commerces de centre bourg, les projets de déplacements ou d'implantation de surfaces alimentaires en périphérie, seront réalisés en lien avec les projets d'aménagement urbain et en excluant la création de galeries commerciales généralistes, seule l'implantation de quelques commerces de proximité étant envisageable en accompagnement de ces opérations.

Pour les pôles périphériques existants, il est nécessaire de :

- veiller à la complémentarité, la diversité et l'équilibre entre les pôles existants ;
- encourager les opérations de restructuration, de mutation d'usage et d'adaptation qualitative de surfaces de vente dans le respect des objectifs du maîtrise du volume global de l'offre ;
- limiter les possibilités d'extension des zones périphériques au seuls projets s'inscrivant dans une logique de diversification de l'offre commerciale et intéressant des secteurs d'activités en développement, complémentaires du centre ville.

#### • Dans les communautés de communes de Loire et Sillon, Cœur d'Estuaire et Erdre et Gesvres

Le Scot affirme sa volonté de renforcer la vocation commerciale des pôles structurants et de conforter le tissu commercial des centres de communes et de quartiers.

À ce titre, pour ne pas dévitaliser les commerces de centre bourg, les projets de déplacements ou d'implantation de surfaces alimentaires en périphérie, seront réalisés en lien avec les projets d'aménagement urbain et en excluant la création de galeries commerciales généralistes, seule l'implantation de quelques commerces de proximité étant envisageable en accompagnement de ces opérations.

Dans ce cadre, le Scot prend acte des projets :

- de la Colleraye à Savenay,
- d'extension de la Pancarte à Nort-sur-Erdre,
- de La Belle-Étoile à Treillières / Grandchamp-des-Fontaines,
- d'un secteur limité de la zone d'activités de La Folaine à Cordemais, développé en cohérence avec le projet urbain du Temple de Bretagne.

### 6.2.6. Faciliter l'implantation des entreprises artisanales et de services

Les projets urbains des agglomérations, des pôles structurants et des bourgs doivent intégrer les zones d'activités de proximité aptes à recevoir les entreprises artisanales et de services n'induisant pas de nuisances incompatibles avec la proximité de l'habitat.

### 6.2.7. Affirmer la vocation touristique de la métropole

Au titre des espaces touristiques d'enjeu métropolitain, le Scot affirme la nécessité de rendre possible :

- pour le tourisme littoral, balnéaire et nautique :
  - la réalisation du projet Hippocampe à Pornichet ; l'aménagement des chemins cotiers et rétro littoraux, favorisant les liaisons douces (pédestres et cyclables) ; l'augmentation des capacités hôtelières en proximité du littoral.
- pour le tourisme urbain et culturel :
  - la valorisation des équipements culturels nantais et nazairiens ; l'intégration de la dimension touristique dans les projets urbains Ville-Port et île de Nantes, le développement des manifestations événementielles
- pour le tourisme rural et de découverte :
  - l'aménagement des sites de loisirs notamment lorsqu'ils proposent une relation avec l'eau ;
  - la valorisation des espaces naturels et tout particulièrement de l'estuaire de la Loire et des abords du Canal de Nantes à Brest ;
  - la mise en place de liaisons douces continues (Loire à vélo, vélocéan...).
- pour le tourisme d'affaires :
  - l'extension de la Cité internationale des congrès à Nantes.

Par ailleurs, le Scot recommande de réserver des espaces pour le développement touristique, dédiés notamment à l'installation d'équipements touristiques marchands. La progression de la capacité hôtelière de la métropole est de ce point de vue un objectif important.

## 7. Les espaces et les sites naturels ou urbains à protéger

Le modèle de développement durable recherché par le Scot exige que le développement de la métropole préserve l'environnement et les ressources, c'est pourquoi l'objectif est de préserver les grands équilibres naturels et la richesse des milieux. Il est également d'offrir à chacun un cadre de vie agréable et de préserver la santé des habitants. Le Scot définit le maillage de base des espaces naturels de la métropole.

### 7.1. Préserver la biodiversité et les espaces naturels de la métropole

#### 7.1.1. La Loire et son estuaire

La Loire et son estuaire sont, ainsi que l'ensemble du réseau hydrographique, une composante majeure du territoire urbain et naturel.

À ce titre, le Scot encourage les politiques de protection et de valorisation des rives de cours d'eau et, en particulier, leur accessibilité et leur insertion dans la ville et les projets urbains.

Le Scot définit des objectifs relatifs aux usages de l'estuaire et aux fonctions du milieu naturel.

Les documents de rang inférieur doivent :

- préserver et mettre en valeur le potentiel écologique du bassin hydraulique ;
- mettre en œuvre, dans le respect de la sensibilité des milieux, les moyens d'améliorer l'accès au fleuve et à l'estuaire, en particulier pour les activités de découverte du patrimoine ligérien ;
- permettre le bon exercice des activités agricoles nécessaires à leur exploitation et à leur entretien, dans le respect de la sensibilité des milieux ;
- appuyer l'activité du port autonome de Nantes Saint-Nazaire dans le respect des milieux naturels, et intégrer le développement de l'activité dans une dynamique économique, industrielle et logistique métropolitaine, notamment par une coordination des modes de transport du fret (plates formes multimodales, barges...) ;

- encourager les actions de valorisation des rives urbaines, et notamment prendre en compte le potentiel d'attractivité de ces espaces (en particulier en termes d'habitat et de loisirs), et intégrer la nécessité d'accéder au fleuve et de s'y déplacer (navettes, bacs, activités nautiques, promenades...) ;
- étudier les possibilités de franchissement du fleuve en relation avec les collectivités concernées ;
- prendre en compte les études sur la gestion du fonctionnement hydraulique de la Loire et de son estuaire, et notamment être attentifs au risque d'inondation et à la sécurisation de l'alimentation en eau potable ;

#### 7.1.2. Le Parc Naturel Régional de Brière

La Brière est un espace original façonné et entretenu par l'homme. Patrimoine naturel majeur de l'espace métropolitain, la Brière constitue un atout écologique, culturel et touristique qui doit être mis en valeur. Le développement démographique des communes de Brière doit s'effectuer en cohérence avec les objectifs de la charte du Parc Naturel Régional.

Ainsi, les documents de rang inférieur doivent :

- permettre le développement des communes en veillant à une utilisation économe de l'espace ;
- veiller à l'insertion paysagère des aménagements urbains, des constructions et des équipements ;
- permettre la densification du tissu urbain existant ;
- préserver sur le pourtour de la Brière une zone de sensibilité, en fonction du contexte urbain, économique et paysager ;
- veiller au développement d'un tourisme durable et maîtrisé ;
- identifier et protéger des coupures d'urbanisation, entre les îles de Brière ;
- identifier et mettre en valeur les séquences de paysages ouverts le long de la RN 171 permettant de découvrir la Brière ;
- préserver des vues sur les marais au travers des règlements d'urbanisme ;
- conserver l'organisation spatiale des îles et, dans la mesure du possible, les gagneries ; identifier et protéger des ouvertures entre les gagneries et les marais, afin de faciliter les liens entre les terres cultivées, le siège d'exploitation et les marais.

### 7.1.3. Protéger le maillage des sites naturels

Les orientations du Scot visent à préserver la continuité du maillage des cours d'eau, plans d'eau et milieux humides et les continuités écologiques entre les zones humides, boisées, bocagères, et à garantir l'équilibre écologique des milieux et la protection de la biodiversité.

À ce titre, le Scot prend en considération les espaces naturels d'intérêt exceptionnel localisés dans la DTA et reportés sur la carte de localisation des espaces naturels à protéger.

Le Scot prend également en considération les espaces et paysages à fort intérêt patrimonial de la DTA.

Il délimite cartographiquement (voir Documents cartographiques, Vol.2) les espaces suivants :

- vallée du Cens
- vallée du Gesvres
- vallée de la Sèvre
- vallée de l'Hocmard
- abords du canal de Nantes à Brest
- abords Erdre amont
- coteaux du Sillon de Bretagne

Les autres espaces à fort intérêt patrimonial définis dans la DTA, seront délimités par les documents d'urbanisme de rang inférieur.

### 7.1.4. Garantir le bon fonctionnement et la pérennité de ces milieux

Dans l'ensemble des espaces exceptionnels et à fort intérêt patrimonial et le long des continuités écologiques associées aux cours d'eau localisés dans la carte « localisation des espaces naturels à protéger », il est nécessaire de :

- assurer la continuité de la protection par les moyens appropriés au milieu concerné et à son usage (zone naturelle, espaces boisés classés, zones agricoles pérennes, ...), renforcer le classement en zone naturelle des coulées vertes à l'intérieur du tissu urbain ;

- appliquer le principe de l'extension limitée du bâti en continuité de l'existant à l'exception des bâtiments agricoles nécessaires à l'exploitation et à l'entretien du site. Le changement de destination n'est autorisé que pour les bâtiments présentant un caractère architectural et/ou paysager.

- protéger les berges non construites afin de préserver le lit des cours d'eau et les possibilités d'accès. Les programmes de restauration et d'entretien élaborés à l'échelle des bassins versants peuvent prévoir, dans le respect de la sensibilité écologique du milieu, la réalisation de franchissements, d'aménagements légers destinés à l'accès aux cours d'eau et aux activités de loisirs ouvertes au public.

Sur l'ensemble de la métropole, le Scot souhaite :

- limiter l'imperméabilisation des sols et ne pas aggraver le fonctionnement des bassins versants :

- prévoir les capacités de stockage ou de gestion des ruissellements dans toute opération de construction, d'aménagement urbain, agricole ou de loisirs et favoriser des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales (noues....). Les PLU peuvent déterminer des règles d'urbanisme permettant de limiter l'importance et la continuité des espaces imperméabilisés.

- améliorer la gestion des eaux usées conformément aux normes en vigueur et en tenir compte pour le développement urbain et économique :

- étudier les schémas directeurs d'assainissement en cohérence avec les principes de renforcement des centralités existantes et de limitation des hameaux, écarts et village ;

- rechercher dans les opérations d'aménagement ou de renouvellement urbain des solutions alternatives de gestion de l'assainissement.

## 7.2. Le littoral maritime et estuarien et le lac de Grand-Lieu

L'espace métropolitain concerné par la loi Littoral, à la fois maritime, estuarien et proche du lac de Grand-Lieu, recouvre une très grande diversité d'utilisations du sol, de paysages et de fonctions que le Scot de la métropole Nantes Saint-Nazaire souhaite valoriser dans le respect de la loi Littoral.

### 7.2.1 Affirmer la diversité des fonctions des espaces maritimes et estuariens

En cohérence avec les orientations du PADD, des objectifs différents sont assignés aux espaces concernés par la loi Littoral.

**Les secteurs urbains denses devront être optimisés**, en conformité avec les prescriptions de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains. Cette optimisation rejoint les objectifs d'une ville plus compacte (tenant compte toutefois des contraintes liées à la présence de l'aéroport Nantes-Atlantique pour ce qui concerne les communes riveraines du Lac de Grand-Lieu), moins consommatrice d'espaces et d'énergie, d'un fonctionnement urbain propre à l'organisation de transport alternatifs à l'automobile et d'une plus grande mixité sociale.

Elle est particulièrement centrale pour Saint-Nazaire/Pornichet qui souhaitent, en préservant des espaces contrastés et à vocations diverses, conforter la conurbation littorale existante, porteuse d'objectifs significatifs en matière de développement durable (utilisation des espaces déjà urbanisés, optimisation des infrastructures, organisation rationnelle des transports).

**Le tourisme est un des vecteurs forts du développement économique et de la notoriété de la métropole.** Les espaces à vocation touristique doivent autoriser l'accueil des équipements nécessaires à ce développement (notamment équipements liés à l'hébergement) dans le cadre d'une densification raisonnée de l'urbanisation et d'une préservation des paysages et du patrimoine bâti caractéristiques.

L'accueil des navires de plaisance sera organisé, en conformité avec la loi Littoral, en bonne intégration avec les sites urbains. Par ailleurs, les espaces privilégiés de la détente, du sport, de la promenade, de la plaisance, de la pêche que représentent le littoral et l'estuaire supposent un libre accès du public ; les collectivités veilleront à ce que les opérations d'aménagement préservent la fonction loisirs et l'accès de tous.

**Les fonctions industrielles et portuaires** doivent trouver les espaces nécessaires à leur développement. Le Scot de la métropole a clairement signifié dans son PADD son soutien au développement industriel et portuaire – notamment au projet autoroutes de la mer – et au renforcement des fonctions industrielles et énergétiques de l'estuaire.

Les espaces industrialo portuaires s'étendant de Saint-Nazaire à Donges doivent permettre le développement des activités existantes et l'implantation d'activités industrielles nouvelles.

**La fonction agricole** est une fonction essentielle à la gestion et à la valorisation des paysages et des zones humides. La pérennité de l'économie agricole sera confortée à l'échelle du Scot et des Schémas de secteur. Les règlements des documents d'urbanisme ne devront pas empêcher l'adaptation et de mise aux normes des bâtiments d'exploitation agricole, dans le respect des caractéristiques paysagères des sites et du principe d'une gestion économe de l'espace, y compris dans les espaces proches du rivage.

Les documents d'urbanisme de rang inférieur indiqueront les différentes vocations des espaces et préciseront notamment :

- les sites stratégiques en matière de développement touristique ;
- les espaces à vocation agricole pérenne.

### 7.2.2 Les espaces proches du rivage

#### → Délimitation

(cf. carte « Les espaces proches du Rivage » dans l'annexe Documents cartographiques. Vol.1)

Pour les communes de Saint-Nazaire, Pornichet, Bouaye et Saint-Aignan de Grandlieu, les espaces proches du rivage ont été délimités par la DTA approuvée. Ils sont reportés en annexe.

Pour les communes estuariennes de Montoir, Donges, La Chapelle-Launay, Lavau-sur-Loire et Bouée, le Scot identifie les limites des espaces proches du rivage. Pour ce faire, le scot retient une approche combinant les critères suivants :

- la distance au rivage : elle est variable mais d'environ 1 000 mètres ; il a été tenu compte, lorsque cela était possible, des coupures physiques existantes (voiries, chemins...)
- les caractéristiques des espaces séparant le terrain du rivage : sur l'espace industrialo-portuaire, il s'agit d'un front urbanisé et/ou occupé, et pour le moins artificialisé. À partir l'Est de Donges, il s'agit d'un paysage agricole et de marais.
- l'existence d'une covisibilité entre le terrain et le rivage : d'une manière générale, si la visibilité est intéressante depuis la Loire, sauf sur l'espace industrialo-portuaire où elle est fortement limitée par le front des équipements portuaires, la visibilité directe du fleuve est quasi inexistante depuis la terre sur toute la longueur du périmètre d'étude.

Pour la section comprise entre le Brivet et le canal de la Martigné, les espaces proches du rivage sont principalement occupés par les installations industrialo-portuaires (quais, grues, stockages...) qui forment un écran réduisant fortement la co-visibilité. Ils se limitent donc aux espaces situés en arrière des quais et terre-pleins attenants.

La section comprise entre le canal de la Martigné et l'étier de la Coquerays se caractérise, à l'exception du bourg de Lavau-sur-Loire, par une très forte présence d'espaces naturels et agricoles ainsi que par une absence de relief qui ouvrent une large co-visibilité avec la Loire. Ces éléments permettent d'identifier comme espaces proches du rivage des terrains situés à plus de 1 000 mètres du fleuve.

En ce qui concerne le Bourg de Lavau-sur-Loire, la limite retenue s'appuie sur l'éloignement du rivage de la Loire et la configuration des lieux. Ancien port de l'Estuaire, la séquence urbaine sud du bourg historique est visible de la Loire. Le centre par son implantation, sa densité constitue un écran ne permettant pas une quelconque co-visibilité avec le nord du bourg. Par conséquent seul le bourg historique est considéré comme espace proche du rivage.

### 7.2.3 Conditions d'appréciation de l'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage

Dans les espaces proches du rivage, l'extension limitée de l'urbanisation s'appréciera de façon différenciée compte tenu de leur typologie. Le Scot distingue :

**Des espaces urbanisés à enjeux urbains et touristiques majeurs (7% des EPR** Espaces Proches du Rivage de l'ensemble des 9 communes concernées par l'application de la Loi littoral) où l'extension de l'urbanisation doit s'apprécier au regard de la vocation et de la capacité de ces espaces à accueillir une part importante des besoins actuels et à venir en matière d'habitat, d'activités tertiaires, de services publics et d'équipements culturels et touristiques majeurs.

Ces espaces de centralité, rayonnant au-delà de la commune, sont dotés d'un fort potentiel de développement et de renouvellement urbain, compatible avec les objectifs du développement durable du fait de la présence des équipements et services urbains.

Ces espaces définissent principalement les centralités des villes au bord de l'eau, il s'agit :

- du centre urbain de Saint-Nazaire et particulièrement le secteur de développement du projet Ville-Port / Petit Maroc ;
- du centre urbain de Pornichet concerné par le projet Hippocampe.

La qualité urbaine et architecturale de ces espaces permettra de conjuguer densité et mixité avec l'intégration dans l'environnement.

L'urbanisation est donc rendue possible en densité sur les parcelles urbanisées ainsi que dans certains îlots et parcelles non bâtis.

**Des espaces urbanisés à enjeux urbains et/ou touristiques forts (4% des EPR).**

Ces espaces jouent à leur échelle des rôles de centralité et de polarités spécifiques ; ils viennent compléter les centres urbains majeurs. L'objectif est le renforcement de leur rôle de centralité par le développement d'une offre d'habitat et de services ainsi que leur rôle d'interface avec les quartiers situés à l'arrière.

L'aménagement des espaces publics permettra de préserver l'esprit des lieux ; ils feront l'objet d'un traitement paysager de qualité. L'urbanisation est rendue possible en densité sur les parcelles urbanisées ainsi que dans certains îlots et parcelles non bâtis, en respectant les fonctions propres à chaque espace.

Ces espaces sont :

- Le secteur Gavy-Océanis-Vecquerie-Porcé-Bonne Anse à Saint-Nazaire dont la destination est de conforter et d'accueillir la formation supérieure et la recherche, de l'habitat, des commerces, des services et des équipements touristiques et sportifs.
- Les centres-bourgs de Saint-Marc à Saint-Nazaire et de Sainte-Marguerite à Pornichet.
- Les centres-bourgs de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu et de Bouaye.
- le centre-bourg de Lavau-sur-Loire

**Des espaces urbanisés à conforter (3% des EPR).** Ce sont des espaces d'interface côtière dont les caractéristiques et les occupations foncières permettent d'envisager un renforcement du tissu existant. Dans ces espaces la réalisation d'opérations de restructuration et de rénovation des quartiers, de réhabilitation de l'habitat, d'amélioration, d'extension ou de reconstruction des constructions existantes doit permettre d'assurer la diversité de l'offre d'habitat, conformément aux principes définis par la loi d'orientation pour la ville et par les PLH, et de prendre en compte les objectifs définis en matière d'optimisation des équipements publics et services urbains.

Ces opérations concourront à améliorer la desserte en transports collectifs dans la continuité des espaces urbains majeurs.

**Des espaces urbanisés sensibles (7% des EPR)** où l'urbanisation sera limitée aux parcelles interstitielles du tissu urbain, aux dents creuses des îlots bâtis ainsi qu'à la reconstruction ou réhabilitation des constructions existantes. La densification très mesurée du tissu urbain se fera dans un objectif de valorisation du patrimoine architectural et paysager.

**Des espaces à enjeux industriels forts (23% des EPR)** où les projets de nature économique nécessitant la proximité de l'estuaire seront privilégiés. Dans ces espaces, sont installés des équipements industriels dont l'enjeu métropolitain et national. Leur vocation est de conforter le dispositif industriel portuaire métropolitain. La consommation d'espaces liée à des futurs projets industriels ou de développement portuaire devra s'apprécier à l'échelle métropolitaine.

À l'ouest de Donges, l'extension de l'urbanisation est possible dans l'ensemble des secteurs inoccupés, hors coupures d'urbanisation et espaces remarquables, ce qui représentent des capacités très limitées. À l'Est de Donges, les capacités d'urbanisation seront, conformément à la DTA, définies par phases fonctionnelles (conférer le chapitre « évaluation environnementale » du rapport de présentation).

**Des espaces naturels et agricoles à préserver et valoriser (56% des EPR).** Dans ces espaces naturels, l'agriculture joue un rôle essentiel d'entretien et de valorisation. L'agriculture devra y être confortée notamment lorsqu'elle répond aux objectifs d'une exploitation douce de l'espace (élevage, agriculture extensive...). L'adaptation et la mise aux normes des bâtiments d'exploitation agricole existants seront autorisés. Il pourra également être autorisé à proximité des espaces urbanisés des aménagements légers permettant la valorisation touristique et par les loisirs de ce patrimoine naturel.

À ce titre, le « Trou bleu » à Lavau-sur-Loire et « Rohars » à Bouée sont également identifiés en tant que vecteurs d'une identité estuarienne forte qu'il convient de valoriser à travers des aménagements touristiques et/ou de loisirs intégrés dans leur environnement naturel.

Une cartographie schématique est jointe. Les schémas de secteur et les PLU des communes préciseront la typologie des différents espaces et localiseront les sièges d'exploitation concernés.

**À l'échelle du scot, les possibilités d'extension de l'urbanisation dans les espaces naturels et agricoles sont donc extrêmement limitées et ponctuelles. L'ensemble des espaces urbanisés ne représente que 21% de la superficie totale des espaces proches du rivage, y compris les îlots et parcelles non bâtis.** Par conséquent toute densification et urbanisation maîtrisée de ces espaces aura nécessairement, à l'échelle du Scot, un caractère limité. Les schémas de secteur concernés et les PLU compléteront l'analyse en précisant quantitativement les extensions rendues possible par les règles précisées pour chaque typologie d'espaces.

### 7.2.4 Déterminer la capacité d'accueil des espaces déjà urbanisés ou à urbaniser

Les préoccupations liées à la capacité d'accueil, des populations résidentes et touristiques, ainsi qu'à la diversité sociale et à l'accès de tous au littoral maritime et estuarien sont fortement présentes dans le Scot.

**Pour les communes de la Carene**, l'objectif est à la fois de permettre l'accueil :

- d'une population résidente nouvelle en proposant une offre conséquente d'habitat ;
- d'une population à l'échelle du bassin de vie pour des fonctions de travail, d'accès aux commerces, aux services administratifs et aux loisirs ;
- d'une population touristique, en court ou en long séjour ;
- d'entreprises nouvelles.

Pour répondre à ces objectifs, sans porter atteinte aux espaces remarquables, à l'activité agricole et aux conditions de fréquentation du public des espaces concernés :

- La Communauté d'agglomération et les communes travaillent de concert à la mise en place d'une politique foncière ainsi qu'au renforcement et à la rénovation de leurs capacités d'accueil en direction des résidents permanents au travers de leur PLH.
- Elles s'emploient, en collaboration avec les EPCI de Nantes Métropole et de Cap Atlantique à la sécurisation de la ressource en eau potable de l'ensemble du bassin d'habitat ouest de la métropole.
- Le Schéma directeur d'assainissement de la Carene va permettre l'optimisation de l'ensemble de la filière grâce à un programme de travaux conséquent (construction de deux nouvelles stations d'épuration)
- Le dispositif de santé sera renforcé pendant la durée du Scot par l'ouverture de la Cité sanitaire de Saint-Nazaire qui redimensionne et requalifie l'offre de soins.
- Les équipements culturels et de loisirs sont en cours d'évolution et de redimensionnement, de même que la capacité commerciale du centre-ville de Saint-Nazaire.
- L'accès au littoral par les modes doux est favorisé grâce au projet d'aménagement et de valorisation du sentier côtier et à l'aménagement de pistes cyclables.
- La valorisation du front de mer de Pornichet et Saint-Nazaire et la requalification de la corniche côtière répondront aux souhaits de fréquentation littorale et balnéaire des habitants de la métropole et des touristes.

- Un réaménagement des voiries reste à prévoir afin de permettre l'accès à la Cité Sanitaire de la population de la Presqu'île ainsi qu'un accès facilité au centre-ville de Saint-Nazaire à partir du nord de la commune.

- Les communes concernées par la plate-forme industrialo-portuaire assureront, de par leur positionnement, leur configuration, leurs infrastructures..., l'accueil des activités portuaire, aéroportuaire, industrielle et logistique, en mettant à disposition les espaces nécessaires.

Cet ensemble de dispositions répondra ainsi aux besoins d'accueil de nouveaux habitants et entreprises pour 135 000 habitants à l'horizon 2020 à l'échelle de la Carene, en cohérence avec les projections de population intégrées au diagnostic du Scot tout en préservant les espaces naturels remarquables. Chacune des communes veillera au maintien des espaces nécessaires à une agriculture vivante, dans le respect des enjeux agricoles définis par le Scot.

**Pour les communes estuariennes de Loire et Sillon**, l'objectif est de permettre le développement de la population ainsi que l'activité économique des communes tout en préservant la qualité des espaces naturels estuariens et en promouvant une agriculture durable. À cette fin :

- Les communes concernées s'appuieront sur le renforcement de la capacité d'accueil de leurs centres bourgs ainsi que de quelques villages.
- La Communauté de communes travaille à la mise en place d'une politique foncière adaptée aux objectifs du programme local de l'habitat et permettant le développement d'activités économiques
- Elle a intensifié sa politique de tri sélectif au niveau de la collecte des déchets.
- À l'échelle intercommunale, des projets de piscine couverte, d'équipement culturel... sont en cours de réflexion.

**Pour les communes riveraines du Lac de Grand-Lieu : Bouaye et Saint-Aignan-de-Grand-Lieu**. Ces communes, parties intégrantes de Nantes Métropole, doivent répondre de façon équilibrée aux grandes orientations permettant d'assurer un territoire durable aux générations futures.

L'application de la loi SRU contrôlant l'étalement urbain et assurant la mixité sociale et des fonctions urbaines, doit, dans le cas de ce territoire, se combiner avec les exigences de la loi littoral et les contraintes liées à la présence de l'aéroport de Nantes-Atlantique et des secteurs de viticulture protégés par les appellations d'origines contrôlées.

Le SAGE du Lac de Grand-Lieu approuvé en mars 2002 a déjà affirmé la nécessité d'améliorer globalement le fonctionnement de cet écosystème aquatique en :

- préservant et restaurant les zones humides remarquables,
- améliorant la qualité des eaux des cours d'eau,
- organisant la gestion des débits en période d'étiage,
- développant les activités de tourisme et loisirs.

En pratique, la qualité des rejets des deux stations d'épuration est en cours de nette amélioration par le traitement des eaux parasites dans le cadre du programme Neptune III, pour celle de Bouaye et par la mise en place d'une solution technique de stockage en période d'étiage pour celle de Saint-Aignan.

Ainsi, les secteurs les plus proches du Lac sont raccordés aux deux stations qui offrent une capacité globale de 12 000 équivalents habitants.

Pour les autres secteurs et les écarts essentiellement situés dans le nord de ce territoire, l'assainissement est organisé en systèmes semi ou non collectifs.

En conséquence, les territoires susceptibles de recevoir des populations nouvelles seront tous inclus dans l'urbanisation existante, lorsqu'ils se situeront à l'intérieur des EPR et en continuité directe des secteurs urbanisés à l'extérieur des EPR, de façon à bénéficier de la capacité d'accueil des équipements existants, qu'ils soient d'infrastructure (assainissement collectif en particulier) ou de superstructure (scolaire, culturel, associatif, santé...)

Deux temps devront être organisés en fonction de la présence actuelle de l'aéroport de Nantes-Atlantique dont le PEB interdit l'urbanisation nouvelle dans la zone C et la réalité de territoires déjà enclavés dans l'urbanisation mais protégés par les AOC. Le cumul de ces contraintes doit cependant permettre d'organiser l'urbanisation d'environ 60 ha dans les EPR et de 80 ha en dehors des EPR, pour les deux communes à un horizon de l'année 2020.

La population résultante, environ 13 500 habitants pour les 2 communes, aura permis de répondre aux objectifs du PLH de Nantes Métropole, conforme aux attentes de la loi SRU, tout en respectant les protections édictées par la loi littoral et traduites dans le projet de DTA de l'estuaire de la Loire.

Les documents de rang inférieur traduiront quantitativement et spatialement la compatibilité entre la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser et des objectifs démographiques et d'habitat affichés dans le Scot.

Ils fixeront également les objectifs du développement et de l'organisation urbaine dans le respect des lois Littoral et SRU en :

- privilégiant le renforcement des centres urbains existants,
- organisant l'extension urbaine en continuité des espaces déjà construits,
- évitant le mitage afin de préserver paysages et activités agricoles.

### 7.2.5 Prévoir les coupures d'urbanisation

Le Scot prévoit des coupures d'urbanisation au titre de la loi littoral. Ces coupures ne font pas nécessairement partie des espaces remarquables évoqués ci-dessous.

Pour les communes de Saint-Nazaire Pornichet, Saint-Aignan-de-Grandlieu et Bouaye, le Scot prend acte des coupures d'urbanisation n°39 et n°13, identifiées dans la DTA approuvée. Le schéma de secteur de la Carene et les PLU de Nantes Métropole délimitent ces coupures.

L'espace inscrit dans la coupure n°39 est fortement artificialisé, notamment du fait de la présence d'un habitat dispersé, d'un terrain de camping en haut de falaise et d'une friche militaire de 11 hectares, le camp de la Torpille, aujourd'hui inaccessible au public et ponctuée de blockhaus. Une organisation urbaine cohérente de l'agglomération nazairienne doit être conciliable avec la préservation de cette coupure d'urbanisation.

Pour les communes littorales estuariennes, le Scot fixe le principe de positionnement de coupures d'urbanisation notamment le long des continuités naturelles entre la Loire et le marais de Brière que sont le Priory, Marais de Liberge, Martigné, Canal de Taillée, Étier de Lavau, bras de Rohars, étier de la Coquerais... (cf carte Vol.1). Les schémas de secteur les délimiteront à leur échelle.

### 7.2.6 Localiser les espaces remarquables

Le littoral nord de la Loire-Atlantique, l'estuaire de la Loire, le lac de Grand-Lieu constituent un patrimoine environnemental d'une valeur exceptionnelle. Les documents d'urbanisme de rang inférieur préserveront, à leur échelle, les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel du littoral et de l'estuaire, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques.

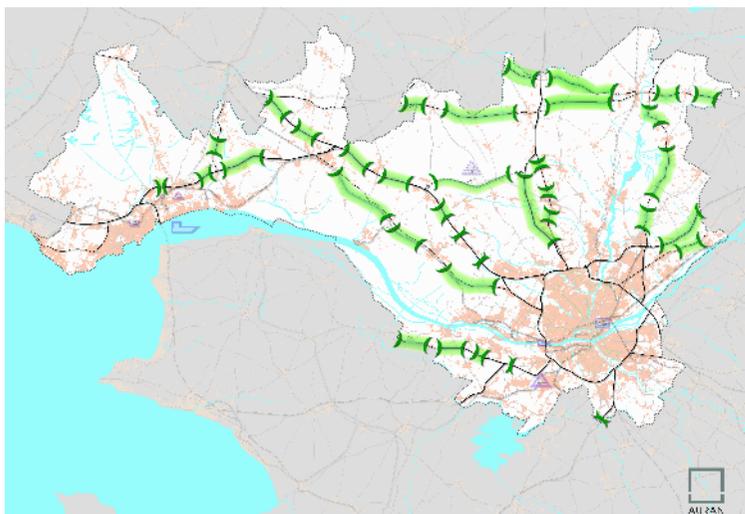
Pour les communes de Saint-Nazaire, Pornichet, Bouaye et Saint-Aignan-de-Grandlieu, les espaces remarquables ont été identifiés par la DTA.

Dans les communes estuariennes de Montoir-de-Bretagne, Donges, La Chapelle-Launay, Lavau-sur-Loire et Bouée, le Scot précise que les espaces remarquables doivent être définis en se basant :

- sur les espaces naturels d'intérêt exceptionnel localisés et délimités par l'État dans la DTA approuvée et rappelés à l'article 7.1.2. (cf carte de "localisation des espaces naturels à protéger")
- et les abords du canal du Priory, le schéma de secteur concerné délimitera cet espace remarquable.

Les schémas de secteur concernés localiseront ces espaces remarquables.

→ Les coupures vertes sur les grands axes routiers



### 7.3. Affirmer le principe de coupures vertes d'échelle métropolitaine

Le mode de développement de l'espace métropolitain ne doit pas aboutir à la création de continuités urbaines.

La maîtrise de l'urbanisation nécessite donc la définition de coupures vertes permettant d'éviter une continuité :

- entre les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire,
- autour du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes et notamment entre l'agglomération nantaise et le site du projet,
- entre les centres-bourgs des communes situées en dehors du périphérique nantais et du périphérique littoral de l'agglomération nazairienne,
- entre les zones d'activités existantes ou en projet le long des axes routiers majeurs.

Pour ce faire le Scot identifie et localise les principales coupures (cf schéma de localisation ci-contre). Les schémas de secteur peuvent également en déterminer à leur échelle. Les documents de rang inférieur délimitent, à leur échelle, les espaces assurant ce rôle et déterminent les conditions permettant l'adaptation du bâti existant. D'une manière générale, dans ces espaces toute nouvelle construction est interdite à l'exception des bâtiments agricoles nécessaires à leur exploitation et à leur entretien.

### 7.4. Le patrimoine urbain et bâti

Le développement de la métropole doit s'inscrire dans son histoire ce qui nécessite de préserver les éléments remarquables, témoignages des époques de constitution du tissu urbain de la métropole, et de s'appuyer sur ce patrimoine pour concevoir le développement de la métropole. La prise en compte du patrimoine doit également permettre de favoriser la création et l'innovation architecturale, patrimoine de demain.

Ainsi, le Scot distingue plusieurs types d'éléments constitutifs du patrimoine de la métropole :

- le patrimoine archéologique, témoignage de l'évolution de l'occupation humaine ;
- des ensembles urbains et édifices remarquables identifiés et protégés (Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Nantes centre, Monuments historiques, sites inscrits) ;
- des paysages urbains, séquences urbaines spécifiques à protéger (extensions urbaines du XIX<sup>e</sup>, urbanisation de coteaux, de rive de Loire, patrimoine de la reconstruction, traversée de village, label « Patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle »...)
- des éléments du patrimoine rural et urbain quotidien : éléments ponctuels ou pittoresques (maisons, porches, puits...)
- des éléments du patrimoine industriel, industrialo-portuaire, maritime et fluvial.

Les documents d'urbanisme doivent :

- prendre en compte les recensements du patrimoine archéologique ;
- garantir la conservation des édifices et ensembles urbains remarquables. À ce titre, les PLU peuvent étudier, en concertation avec l'Architecte des bâtiments de France, la modification des périmètres de protection des Monuments historiques afin de les adapter à la réalité de leur contexte urbain ;
- identifier les paysages urbains et séquences urbaines à protéger et définir les prescriptions adaptées à la préservation de leur unité ;
- recenser et protéger les éléments ponctuels constituant le patrimoine métropolitain, urbain et rural, industrialo-portuaire.

## 8. Les objectifs relatifs à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville

Ce chapitre complète les orientations définies au chapitre 2 sur les coupures agricoles, au chapitre 6 sur les critères d'aménagement des zones d'activités et au chapitre 7. Les orientations du Scot sur la protection des paysages urbains est déterminé au paragraphe 7.4.

### 8.1. Protéger et valoriser les grands paysages et sites emblématiques

L'estuaire de la Loire, les marais de Brière, les coteaux du sillon de Bretagne, les vallées de l'Erdre, du Cens, de la Sèvre sont des espaces naturels dont le rôle paysager à l'échelle du Scot est majeur. Cette valeur paysagère et ces continuités intercommunales doivent être prises en compte dans l'élaboration des stratégies de développement et d'aménagement des communes concernées.

Les documents d'urbanisme doivent, dans leur élaboration identifier et valoriser les vues immédiates et lointaines existantes sur les grands paysages naturels et urbains. Les aménagements prévus ne peuvent être envisagés qu'en cohérence avec cet objectif de préservation des grandes lignes de force de ces entités paysagères.

### 8.2. Identifier et protéger les paysages quotidiens

Le paysage de la métropole est également constitué par les paysages urbains et/ou naturels du quotidien. Ces espaces peuvent être ponctuels (parcs, rives de cours d'eau, arbres remarquables...), peuvent concerner des séquences (traversées de bourg, axes routiers) ou des situations géographiques particulières (urbanisation de coteau, de rives de cours d'eau, extension urbaine en limite de zone agricole et/ou naturel).

Ces différents éléments doivent être intégrés, en fonction des particularismes locaux, dans les réflexions et les stratégies de développement de chacune des intercommunalités et communes du Scot.

### 8.3. Valoriser les paysages des entrées de ville et des grands axes routiers

Enfin, les grandes infrastructures routières et ferroviaires qui parcourent l'espace métropolitain offrent une perception de la diversité et la richesse des paysages et doivent qualifier les espaces géographiques traversés.

En complément des principes de coupures agricoles fixés par le Scot, l'aménagement de ces infrastructures et de leurs abords immédiats doit porter une attention particulière :

- à la préservation des vues sur les grands paysages ;
- à la limitation, au strict nécessaire, des séquences fermées (merlons...).

Enfin les documents d'urbanisme doivent veiller à ce que les grandes lignes de force des paysages perçues à partir de ces infrastructures soient maintenues dans les projets de développement des collectivités concernées.

L'élaboration de chartes partenariales d'itinéraires pour le réseau routier majeur pourra être engagée afin de formaliser des prescriptions paysagères pour chacun des axes concernés.

## 9. Les objectifs relatifs à la prévention des risques

### 9.1. Les risques majeurs

La notion de risque correspond à la conjonction :

- d'un aléa (probabilité qu'un phénomène survienne),
- d'un enjeu (biens et personnes exposés),

Le Scot et les documents d'urbanisme de rang inférieur ont pour objectif général de prévenir le risque, c'est à dire de limiter l'exposition des biens et des personnes aux aléas recensés sur l'espace métropolitain :

- risques naturels (inondation, tempête, mouvement de terrain, séisme, feux de forêt) ;
- risques technologiques (établissement Seveso, installation classée, transport de matière dangeureuse) ;

La prise en compte du risque dans l'aménagement consiste à :

- prendre en compte les zones soumises à aléas et les règlements en vigueur ;
- définir, si besoin, des conditions d'aménagement et de construction.

Les objectifs du Scot en matière de risque d'inondation et de risque technologique ne se substituent pas aux différents Plans de Prévention des Risques existants ou restants à établir (agglomération nantaise, Brière...)

#### 9.1.1. le risque d'inondation

Pour réduire l'exposition des biens et des personnes au risque d'inondation, le Scot entend :

- limiter l'imperméabilisation des sols, maîtriser les écoulements d'eaux dans le respect du chapitre 7.1.2 ;
- interdire les nouvelles constructions dans les secteurs soumis au plus fort aléas et les limiter dans les autres ;
- préserver le fonctionnement hydraulique des zones d'expansion des crues (circulation des eaux, zones humides, volume de stockage...) ;
- pour la Brière, l'Erdre et le lac de Grandlieu dont les abords ne sont pas soumis à un plan de prévention des risques, intégrer le risque d'inondation dans les stratégies de développement urbain ;

#### 9.1.2. prévenir les risques technologiques majeurs

– maîtriser l'urbanisation autour des établissements classés Seveso ainsi qu'autour :

- des établissements non classés Seveso mais présentant un risque majeur (dépôts pétroliers de Nantes, Saint-Herblain et Saint-Nazaire ; silos à grains de Saint-Nazaire...) ;

- des silos à grains de Nantes et des lieux de stockage de farines animales à Montoir-de-Bretagne ;

– améliorer la sécurité des voyageurs lors des traversées du tunnel ferroviaire de Chantenay et de la raffinerie de Donges : étudier la faisabilité du déplacement de la voie SNCF en dehors du périmètre de la raffinerie de Donges ;

– être attentif aux risques générés par :

- la concentration d'installations présentant un risque non majeur mais dont « les effets cumulés » peuvent présenter un risque global significatif ;
- la présence, dans le tissu urbain, existant, d'implantations industrielles historiques.

– prévoir, à l'échelle de chaque intercommunalité, les espaces nécessaires à l'accueil d'entreprises à risques en tenant compte notamment des besoins de relocalisation d'entreprises à risques enclavées dans le tissu urbain.

Ces sites doivent :

- être suffisamment éloignés des zones résidentielles,
- prévoir un traitement soigné des abords.

## 9.2. Les risques pour la santé

### 9.2.1. Sécuriser l'alimentation en eau potable

- Assurer la protection des zones de captage et de pompage de Campbon, Basse-Goulaine, Mauves-sur-Loire, Nantes, Nort-sur-Erdre et Saint-Mars-du-Désert ;
- prévoir le renforcement de l'interconnexion des réseaux ;
- assurer une bonne gestion des boues issues des traitements des eaux usées ainsi que des procédés de potabilisation de l'eau en concertation avec les territoires concernés, et permettre leur utilisation au plus près de leur production.

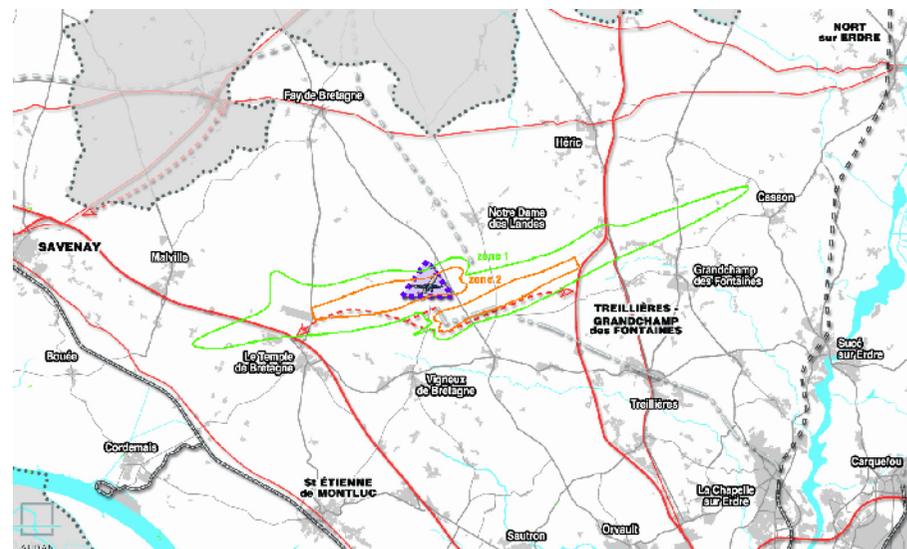
Mettre en place dans les documents d'urbanisme locaux quand c'est possible, des préconisations pour :

- favoriser la perméabilité des espaces dédiés aux déplacements ;
- limiter les débits d'eaux de ruissellement évacués dans les réseaux non naturels, notamment par des coefficients minimum de pleine terre dans les zones constructibles ;
- assurer la restauration des milieux aquatiques par techniques de génie végétal.

### 9.2.2. Diminuer l'exposition au bruit des personnes et des milieux

#### → En milieu urbain :

- diminuer l'exposition des personnes aux nuisances sonores, notamment celles liées aux infrastructures en prenant en compte les mesures concernant la construction en bordure des grands axes routiers et ferroviaires ;
- identifier et conserver dans le territoire du Scot des espaces de calme, notamment dans les grands espaces naturels protégés ;
- identifier le cas échéant dans les schémas de secteur des zones pour implanter des activités bruyantes dans la métropole ;
- mettre en place des dispositifs adaptés de protections et s'assurer de leur insertion paysagère ;



#### → Aux abords des aéroports :

- aux abords des aéroports existants, les documents d'urbanisme doivent prendre en compte les Plan d'Exposition au Bruit en cours de validité ;
- aux abords du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, en application d'un principe de précaution le Scot localise des espaces dans lesquels :
  - toute construction d'habitation est interdite et l'adaptation des bâtis existants n'est autorisée que si elle ne conduit pas à la création d'un nouveau logement (Zone 1 de la carte jointe basée sur l'estimation de zone C du projet de PEB à 9 millions de passagers porté à la connaissance du public par le Préfet de Loire-Atlantique)
  - toute construction de bâtiment à usage d'activités est interdite (Zone 2 de la carte jointe basée sur l'estimation de zone B du projet de PEB à 9 millions de passagers porté à la connaissance du public par le Préfet de Loire-Atlantique pour les espaces situés à moins de 2 km des extrémités de piste)

### 9.2.3. Gérer les déchets dans le respect de l'environnement naturel et urbain

Chaque intercommunalité a acté sa filière d'élimination des déchets en cohérence avec le schéma départemental.

Ces politiques de gestion se fondent sur le développement des tris des déchets et sur :

- la valorisation énergétique des déchets pour Nantes Métropole et Cœur d'Estuaire ;
- l'enfouissement technique pour les communautés de communes Loire et Sillon et Erdre et Gesvres. Pour ces deux communautés un centre d'enfouissement technique sera réalisé sur la commune de Savenay.
- la mise en œuvre d'une nouvelle filière de gestion globale des déchets à la Carene qui pourrait nécessiter la création d'un Centre de Stockage de Déchets Ultimes dont le site, sera précisé dans le schéma de secteur en concertation étroite avec l'État.

## 9.3. Maîtriser les consommations d'énergie, contribuer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre

Pour répondre aux engagements internationaux relatifs à la lutte contre le changement climatique et contre l'effet de serre (Protocole de Kyoto), la France s'est engagée à stabiliser ses émissions de gaz à effet de serre en 2010 au même niveau que 1990 ; cela implique une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 4%/an sur les 20 prochaines années.

À l'échelle de la Métropole, il est préconisé que la participation à ces engagements se traduise dans les stratégies locales par la mise en place de Plans climats territoriaux, outils locaux de lutte contre le changement climatique ; ces Plans climats territoriaux, à développer et à évaluer aux différentes échelles du territoire, auront pour objectif d'agir sur les principales sources d'émissions de gaz à effet maîtrisables à l'échelle locale, transports, résidentiel et tertiaire.

D'ores et déjà, les orientations du Scot en matière d'organisation urbaine (chapitres 1 et 2), de renforcement des liens entre développement urbain et desserte en transports collectifs (chapitres 4 et 5), de développement des modes doux dans une ville des courtes distances (chapitre 5) participent de cette ambition.

Tout spécifiquement, le Scot préconise :

### 9.3.1. La maîtrise des consommations d'énergie :

- poursuivre et développer les politiques de réhabilitation des habitations existantes par la mise en place d'OPAH et d'OPATB ;
- optimiser l'efficacité de l'éclairage des espaces publics et assimilés ;
- décrire dans les annexes des documents d'urbanisme locaux la démarche haute qualité environnementale ;
- inciter dans les articles 10 et 11 des règlements d'urbanisme, par exemple l'utilisation des techniques de végétalisation des toitures...

### 9.3.2. Le développement des énergies renouvelables :

- privilégier la mise en place et l'utilisation des réseaux de chaleur,
- faciliter l'utilisation des énergies renouvelables :
  - le solaire : thermique et photovoltaïque,
  - le bois énergie,
  - la géothermie (pompe à chaleur),
  - l'éolien.
- appliquer les principes ci-dessus lors de la mise en œuvre des ZAC, des lotissements et des opérations de renouvellement urbain.

Cela implique :

- d'autoriser l'implantation contrôlée d'unités de production de chaleur dans les quartiers ;
- de favoriser la mise en place des techniques solaires et éoliens dans les articles 10 (hauteur) et 11 (aspect extérieur) des règlements des documents d'urbanisme ;
- de participer, en concertation avec les différentes collectivités concernées, à la recherche de sites de parcs éoliens qui peuvent faire partie du paysage métropolitain.

### 9.3.3. La mise en œuvre de démarches locales de développement durable

- informer et inciter les citoyens et les acteurs de la Métropole au développement durable par la mise en place d'Agendas 21 locaux aux différentes échelles du territoire,
- développer les projets urbains dans des logiques de constitution « d'éco-quartiers », exemplaires en matière de consommation d'énergie, d'organisation des déplacements et d'équilibre du tissu économique et social.

## 10. La mise en œuvre du Scot

Le Schéma de cohérence territoriale est un document qui vise à articuler et mettre en cohérence l'ensemble des politiques publiques mises en œuvre sur l'espace métropolitain. Le Scot ne fige pas l'avenir, il fixe les grandes orientations d'aménagement de la métropole.

Ainsi, le Scot est un document modifiable ou révisable pour permettre son adaptation aux évolutions du contexte socio-économique ou la prise en compte de la mise en place d'un projet d'envergure.

Au terme d'un délai de dix ans à compter de son approbation, le Scot devra être évalué à partir des critères thématiques identifiés soit dans l'État initial de l'environnement, soit dans le Document d'orientations générales

### 10.1. Les documents de rang inférieur

Pour son application, le Scot sera complété par quatre Schémas de secteur sur les territoires de la Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire, sur les territoires des Communautés de communes d'Erdre et Gesvres, de Loire et Sillon et Cœur d'Estuaire.

Ces Schémas de secteur élaborés sous la responsabilité des présidents de chaque intercommunalité complètent en détaillant et précisant le Schéma de cohérence territoriale de la métropole Nantes Saint-Nazaire. Ils peuvent donc choisir de compléter l'ensemble des orientations déterminées par le Scot ou n'en choisir que quelques unes qui nécessitent un détail à une échelle plus fine.

Dans tous les cas, les Schémas de secteur doivent préciser les orientations sur lesquelles le Scot renvoie, volontairement, aux schémas de secteur.

Sur le territoire de la Communauté urbaine de Nantes, compétente en matière de droit de l'urbanisme, ce sont les Orientations communautaires des 24 Plans locaux d'urbanisme communaux qui précisent les orientations du Scot sur Nantes Métropole.

Le Scot, en cohérence avec les futurs Schémas de secteur, s'adresse également aux documents de planification thématiques qui sont mis en œuvre dans certaines intercommunalités comme :

- les plans de déplacements urbains : Nantes Métropole, Carene ;
- les programmes locaux de l'habitat : Nantes Métropole, Carene, Erdre et Gesvres, Loire et Sillon ;
- les chartes d'urbanisme commercial.

Les Plans locaux d'Urbanisme sont les documents d'urbanisme qui mettent en

œuvre les orientations du Scot et des schémas de secteurs qui constituent le cadre dans lequel doit s'inscrire toute révision et/ou modification. Par son association à ces procédures, le Syndicat mixte pourra débattre avec chaque commune de la prise en compte des orientations du Scot.

Enfin, en plus du cadre réglementaire d'application du Schéma de cohérence territoriale, le Syndicat mixte mettra en œuvre un processus de travail continu permettant d'engager des chantiers qui pourront enrichir, par la suite, le contenu réglementaire du Scot et rechercher des coopérations sur les modalités de mise en œuvre des principes affichés dans le Scot (déplacements, activités, densité, paysage, plans climats...)

### 10.2. L'observation, le suivi des indicateurs

Afin de pouvoir évaluer en 2017 le Scot et de pouvoir adapter de manière continue le document aux évolutions socio-économiques, au respect des engagements pris dans les documents d'orientations générales, le Syndicat mixte assurera un suivi d'indicateurs issus soit du diagnostic, soit de l'État initial de l'Environnement, soit du Document d'orientations générales.

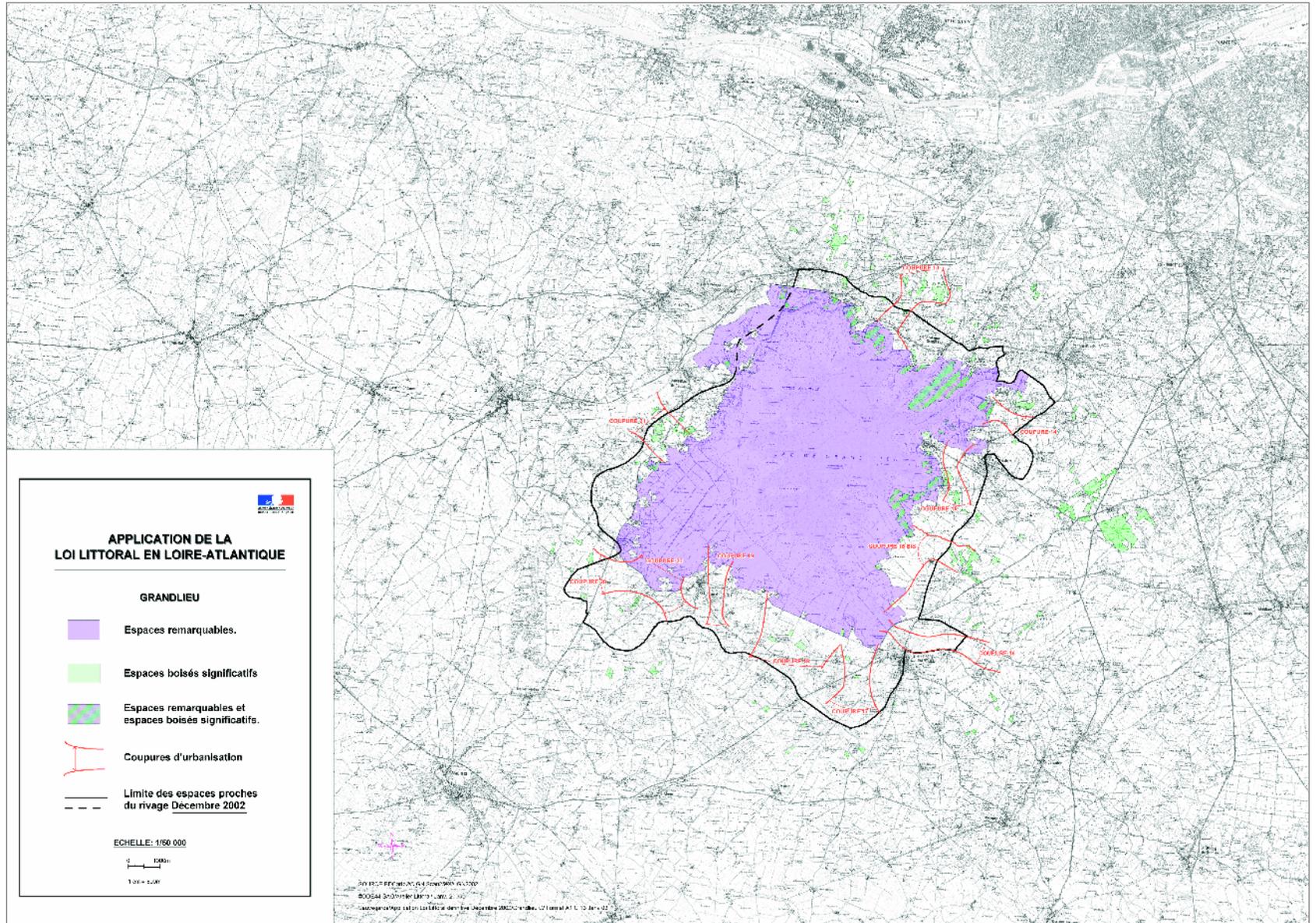
Le suivi de ces indicateurs sera assuré par l'Agence d'urbanisme de la région nantaise et par l'Agence pour le développement durable de la région nazairienne ; le Syndicat mixte en assurera une diffusion régulière.

### 10.3. Le dialogue avec les Scot et Epci voisins, avec la société civile (Conseils de développement)

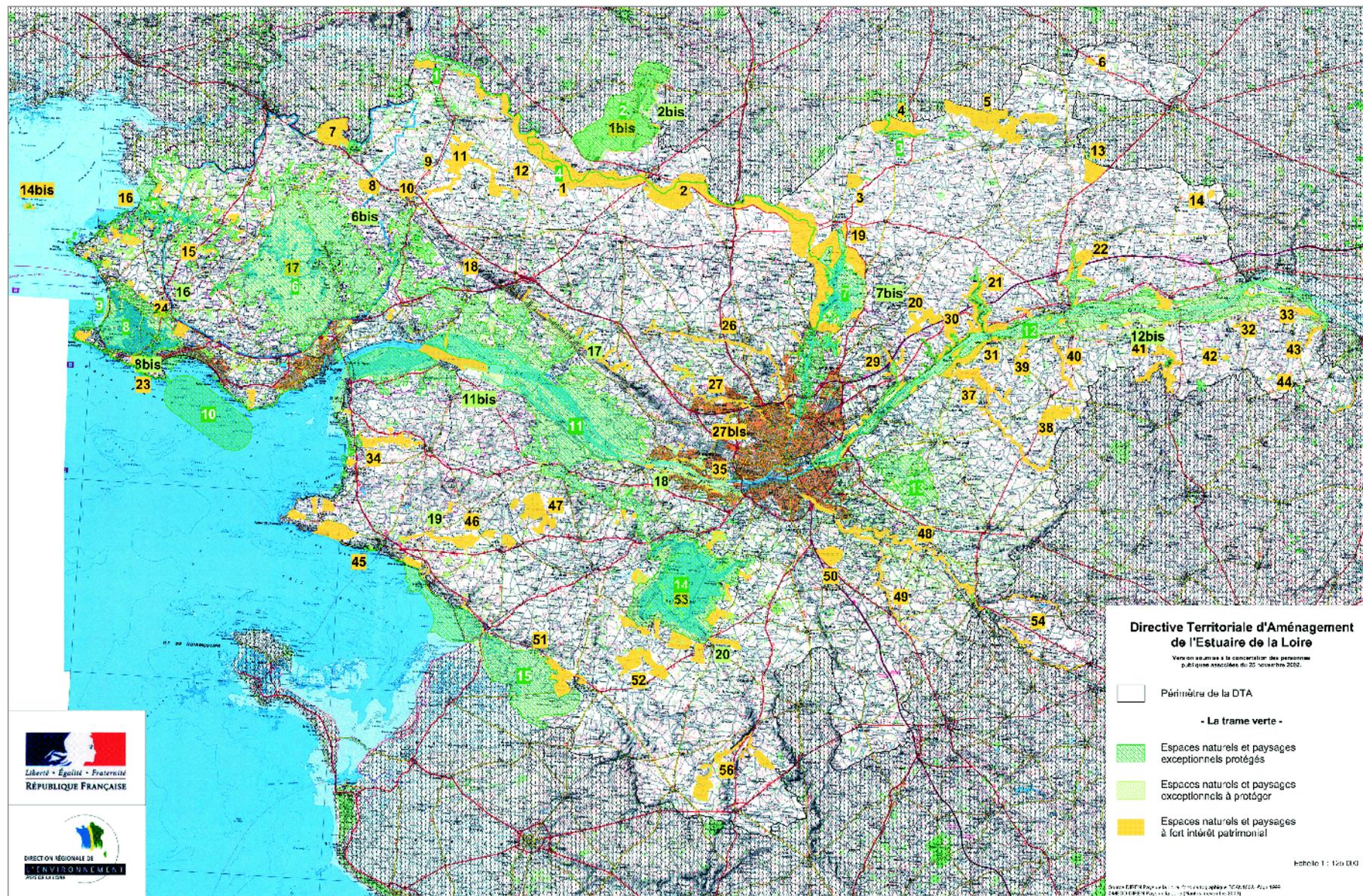
Les bassins de vie de la métropole ne s'arrêtent pas aux limites géographiques du Scot de la métropole Nantes Saint-Nazaire, c'est pour cette raison que le dialogue engagé avec les cinq Scot voisins devra être poursuivi pour la mise en place de chantiers thématiques communs de réflexion et d'observation.

Enfin, le dialogue avec les conseils de développement existants dans les deux agglomérations et ceux en cours de création dans les communautés de communes devra être permanent.





# Annexes



# Scot.métropole

Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale de la métropole **Nantes Saint-Nazaire**

↳ 2, cours du Champs de Mars – 44923 Nantes cedex 9  
[www.scot-metropole-nantes-saint-nazaire.fr](http://www.scot-metropole-nantes-saint-nazaire.fr)



**Agence pour le Développement  
Durable de la Région Nazairienne**  
109, Centre République  
BP 326 44615 Saint-Nazaire cedex  
[www.addrn.asso.fr](http://www.addrn.asso.fr)



**Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise**  
2, cours du Champs de Mars  
BP 60827 44008 Nantes cedex 1  
[www.auran.org](http://www.auran.org)