Loire Atlantique

Révision du SCOT métropolitain
Contribution du Département

1- Conforter la qualité de l'espace métropolitain en s'appuyant sur des stratégies d'aménagement globales 3

1.1. - Un territoire structuré autour des polarités 3

1.2. - Une stratégie intégrée du littoral 4

2. Développer des infrastructures et des équipements structurants au profit d'un aménagement concerté 5

2.1 - Le numérique 5

2.2 - Les infrastructures routières 6

2.3 - Le transport collectif 7

2.4 - L'articulation entre transports collectifs, habitat, équipements et services 7

2.5 - Le Grand Port Maritime, maillon essentiel du système logistique départemental 8

2.6 - Le soutien aux projets des territoires 8

2.7 - L'éducation 8

3- Promouvoir un développement du territoire économe en espace 9

3.1 - L'offre d'habitat 9

3.2 - La densité urbaine pour optimiser l'habitat, l'économie, les équipements et les services 9

3.3 - La protection des espaces naturels 10

3.4 - Les périmètres de protection des espaces agricoles et naturels 10

3.5 - L'intégration environnementale des projets 11

3.6 - Le changement climatique et l'épuisement des ressources 11

3.7 - Le développement des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement 11

3.8 - L'alimentation et la gestion de la ressource en eau 12

3.9 - Les cours d'eau et les zones humides 13

3.10 - Les déchets et leur traitement local 13

3.11 - Le tourisme 13

4- Annexes 15

4.1 Infrastructures routières 16

4.2 Aménagement numérique 19

4.3 Itinéraires cyclables départementaux 21

4.4 Infrastructures portuaires et navigables 23

4.5 Transports collectifs 24

4.6 Périmètre de protection des espaces agricoles et naturels (PEAN) 26

4.7 Habitat 28

1- Conforter la qualité de l'espace métropolitain en s'appuyant sur des stratégies d'aménagement globales

1.1. - Un territoire structuré autour des polarités

L'existence d'une métropole attractive et rayonnante au plan international est un facteur essentiel du développement du territoire départemental. Premier pôle urbain du grand ouest, l'ensemble urbain des pôles de Nantes et de St-Nazaire a vu l'emploi salarié croître de 1,5 à 2% par an dans la décennie passée et constitue le moteur de la croissance départementale.

Le dynamisme de ces pôles constitue un moteur indispensable au développement de l'ensemble départemental qui lui fournit en retour un ensemble d'aménités indispensables. La préservation d'un environnement permettant à la fois d'attirer les investissements extérieurs, de retenir et de porter les projets productifs locaux constitue à cet égard un objectif prioritaire.

Aujourd'hui, le fait urbain influe sur des territoires de plus en plus éloignés. Dès lors la question de l'équilibre du territoire se pose avec acuité. Le territoire est structuré autour de communes qui n'ont pas toutes la même fonction et qui n'ont donc pas vocation à accueillir les mêmes équipements structurants.

L'existence et le développement d'un réseau urbain hiérarchisé constitue un enjeu majeur, pour diffuser la dynamique métropolitaine et permettre aux zones périurbaines et rurales de construire une attractivité équilibrée, en renforçant leurs complémentarités.

L'enjeu du confortement des polarités est déjà présent dans le SCOT actuellement en vigueur. Le Département ne peut qu'encourager la poursuite et le renforcement de cette politique. Le dispositif de soutien aux territoires vise à favoriser le renouvellement urbain et la revitalisation des centre-bourgs dans le cadre d'une gestion économe du foncier.

Document référence : étude départementale polarités

1.2. - Une stratégie intégrée du littoral

Le littoral est à la fois un espace de résidence et de loisirs, un espace économique et un milieu naturel. C'est également un espace fragile et menacé, soumis à la pression démographique, aux difficultés économiques, aux conflits d'usage, aux effets liés aux changements climatiques, pour lequel une action publique spécifique articulée entre les différents acteurs est nécessaire.

A la suite de la mission « *Mer et littoral* », pilotée par le président du conseil départemental de Loire-Atlantique, au nom de l'Assemblée des départements de France, des orientations stratégiques pour un aménagement durable et intégré des zones côtières ont été identifiées :

- Favoriser une mobilité littorale durable et améliorer la connexion entre le littoral et l'arrière-pays,
- Engager les ports dans une gestion durable et innovante et faire du nautisme un levier de développement territorial
- Atteindre une bonne qualité des eaux côtières au profit de la biodiversité côtière et des activités qui en dépendent,
- Préserver, et promouvoir les espaces naturels littoraux côtiers et rétro-littoraux,
- Soutenir les activités économiques côtières, existantes et émergentes, dans leur durabilité
- Engager un aménagement territorial stratège pour anticiper les risques littoraux
- Lutter contre les facteurs d'exclusion sociale des territoires littoraux

Le développement d'une vision partagée pour une gestion du territoire prenant en compte son caractère maritime constituera un des enjeux majeurs des prochaines années. Le Département souhaite faciliter la mise en synergie de l'ensemble des acteurs.

2. Développer des infrastructures et des équipements structurants au profit d'un aménagement concerté

2.1 - Le numérique

En quelques années, les usages créés par l'internet et les réseaux numériques se sont imposés auprès de tous, particuliers, entreprises et services publics. Aujourd'hui la société devient digitale, et l'accès au numérique constitue un enjeu fort de développement territorial et social.

Dès 2012, le schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN), a relevé le défi du déploiement du haut débit en Loire-Atlantique. Demain, le très haut débit constituera pour les territoires un enjeu majeur en termes de compétitivité et de développement. Le Département, garant de la solidarité départementale et des équilibres territoriaux, mais aussi acteur historique de l'aménagement d'infrastructures, est le légitime fédérateur de ces déploiements territoriaux de long terme. A travers ses projets de montée en débit puis de très haut débit, le Département s'engage résolument en faveur d'un développement numérique au service de tous.

Ce schéma directeur territorial d'aménagement numérique, élaboré en 2012, a été révisé en décembre 2014, lors du vote du budget primitif 2015 du Conseil départemental. Ce schéma prévoit l'installation d'environ 95 000 locaux, correspondant au déploiement d'environ 2 600 kilomètres de fibre optique. Le budget alloué à cette montée en débit et en très haut débit est d'environ 120 millions d'euros pour la période 2016-2020, dont 85 millions pour la seule partie travaux.

A l'échelle du pôle métropolitain, excluant les zones d'investissements privés (Nantes Métropole, la CARENE) le réseau d'initiative publique départemental desservira les communautés de communes de Loire-et-Sillon, d'Erdre et Gesvres, de la région de Blain, Nantes métropole et la Carene étant desservies par les investisseurs privés. Il est prévu le déploiement de la fibre, l'installation de 22 500 locaux pour un coût d'environ 23 millions d'euros.

Le SDTAN de Loire-Atlantique a défini 3 axes stratégiques :

- l'équilibre territorial, reposant sur une vision d'aménagement global du territoire départemental intégrant la notion de polarité,
- la continuité métropolitaine, visant les communes limitrophes des agglomérations, en extension des zones d'investissements privés,
- la solidarité, en intervenant de façon pertinente sur des zones demeurant en bas débit.

A titre d'exemple et sur le territoire du SCOT, cela nécessitera la pose d'environ 23 000 prises (dont 11 000 sur la Communauté de Communes Erdre et Gesvres) desservies par le Réseau d'Initiative Public départemental d'ici 2020.

Document référence : le schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN) révisé en décembre 2014

2.2 - Les infrastructures routières

L'attraction de Nantes Métropole et de Saint-Nazaire a une influence sur les déplacements effectués chaque jour par les résidents dans ces espaces urbanisés, mais aussi par les personnes venant de l'extérieur accédant ainsi à un bassin d'emplois et de services.

Depuis plus de trente ans, le Département a développé et entretenu un réseau de routes départementales de qualité. Il a aussi établi un schéma routier départemental ambitieux. L'objectif de ce schéma est la mise à disposition des habitants du pôle métropolitain, et de la Loire-Atlantique de manière générale, d'un réseau routier permettant d'assurer les circulations inter-cités performantes et le développement complémentaire de tous les modes de transport (voiture particulière, transports en commun, deux-roues, covoiturage). Ceci renvoie à des enjeux multiples sur le territoire : déplacements pendulaires du quotidien, déplacements de proximité, tourisme,...

Cohérent avec les objectifs de préservation des espaces et d'économie des moyens qui guident l'ensemble des politiques départementales, le schéma des routes départementales est délibérément orienté vers une meilleure utilisation des réseaux existants et la qualité de leur entretien.

Concrètement, la vocation des routes départementales est d'assurer la desserte des grands pôles urbains, économiques et des grands équipements, le maillage des circulations de ville à ville dans de bonnes conditions de rapidité et de sécurité, et le bon écoulement des flux de transit. Il est donc nécessaire de limiter l'extension d'une urbanisation, qui outre la dégradation des fonctionnalités et de la desserte, favorise la consommation d'espace.

A cette fin, le Département souhaite la prise en compte d'un objectif commun de lutte contre l'urbanisation linéaire, vecteur de dégradation des fonctionnalités du réseau routier traduit dans les dispositions du schéma routier :

- **restrictions d'accès sur le réseau structurant,**
- **reculs à respecter par rapport aux routes départementales,**
- **prise en compte de problèmes spécifiques en matière de sécurité routière,**
- **prise en compte des projets routiers (inscription d'emplacement réservé).**

Par ailleurs, le Département souhaite adapter le réseau routier en évoluant vers un schéma de la route durable, afin de prendre en compte l'évolution des enjeux : limiter les besoins de travaux neuf, apaiser et réguler les flux de circulation, développer les aménagements en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle, tout en limitant l'impact environnemental et foncier des projets routiers. Le Département s'attachera également à concevoir, adapter et exploiter les infrastructures de desserte des bourgs au service du renouvellement urbain et de la lutte contre l'étalement urbain.
Cette stratégie est actuellement en cours de définition, le Département transmettra des informations dès que possible à ce sujet.

Pièces jointes :

- Cartographie d'application des règles d'urbanisme du Schéma routier au réseau routier existant et aux projets.

Document référence : le schéma routier départemental

2.3 - Le transport collectif

Dans le développement du transport collectif se rejoignent les objectifs de préservation de ressources énergétiques, de lutte contre le réchauffement climatique et les objectifs de solidarité sociale et territoriale. Le développement du réseau LILA depuis plusieurs années a permis d'augmenter fortement la fréquentation des lignes départementales. Les expérimentations en matière de lignes à haut niveau de service ont permis d'établir une offre « LILA Premier », dont bénéficient déjà Grandchamps-des-Fontaines et Trelllières.

Le Département souhaite donc que le schéma départemental des transports et des nouvelles mobilités soit intégré dans les futurs documents SCOT, même si cette compétence est transférée à la Région en 2017. Ce nouveau schéma départemental vise le déploiement de cette offre sur les principaux axes non desservis par le réseau ferré, et s'articule avec celui-ci.

Il s'agit aussi :

- d'aménager les voies d'accès aux agglomérations afin d'améliorer ou maintenir la régularité et la vitesse des lignes Lila
- de maintenir l'accès des cars au centre-ville des communes, dont Nantes et Saint-Nazaire,
- de faciliter les connexions entre les réseaux sur les principaux pôles d'échanges multimodaux
- de renforcer les actions en faveur du covoiturage, et d'intégrer dans toute réflexion d'aménagement, la thématique du covoiturage pendulaire
- d'intégrer à tout programme d'aménagement, les problématiques de transport en commun et de stationnement en lien avec le covoiturage

Document de référence : le schéma départemental des transports et des nouvelles mobilités

2.4 - L'articulation entre transports collectifs, habitat, équipements et services

La bonne adéquation entre localisation de l'offre de transport et des générateurs de trafic, zone d'habitat, de services, zones économiques, constitue un enjeu important pour l'efficacité du transport public. La recherche de cette coordination entre projets de développement et architecture de l'offre de transport public est un point que le Département souhaite promouvoir.
Des solutions innovantes et complémentaires telles que le "point-stop" ou encore le "covoitugare", sont également à encourager.

2.5 - Le Grand Port Maritime, maillon essentiel du système logistique départemental

Le Grand Port Maritime, élément essentiel de l'économie départementale, est confronté à des défis importants : conjuguer le développement économique, la maîtrise foncière, la gestion et la valorisation des espaces naturels qu'il gère, ou qu'il occupe dans un espace de vie exceptionnel. L'enjeu économique et l'intégration environnementale et sociale de ses activités devront être au cœur des projets du GPM qui doit demeurer un outil portuaire efficace tout en développant un modèle économique soutenable et une gestion pérenne de l'espace.

Le Département y apportera sa contribution dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2015-2020.

2.6 - Le soutien aux projets des territoires

Le Département a mis en place ces dernières années des outils de soutien aux collectivités locales ; dans le domaine du foncier avec l'agence foncière de Loire-Atlantique, dans le domaine de l'ingénierie territoriale, avec le développement d'une offre intégrée au sein de Loire-Atlantique développement ; enfin par la mise en place de délégations territoriales en charge notamment du développement local.
Le nouveau dispositif de soutien aux territoires portera sur quatre priorités : le logement, le numérique, la mobilité et l'éducation.

2.7 - L'éducation

Le département de Loire-Atlantique a une démographie dynamique qui engendre des besoins en matière d'équipements scolaires conséquents.
Le développement des collèges publics a constitué depuis 2004, une priorité d'investissement du Département qui a ainsi construit 10 collèges neufs en 10 ans, sur l'ensemble du territoire départemental. Cet effort se poursuit et le futur schéma des collèges s'appuiera sur le maillage territorial des polarités structurantes, en concertation étroite avec les collectivités locales et les différents acteurs concernés (dont l'éducation nationale). Une implantation de proximité est recherchée pour ces futurs établissements à taille humaine (400 à 800 élèves).

Sur le territoire du pôle métropolitain, les projets actés de construction de nouveaux collèges sont situés sur :

- Savenay, dont l'ouverture est prévue en 2016,
- Nantes à Saint Joseph de Porterie, dont l'ouverture est prévue en 2017

Il est également prévu de reconstruire le collège de Nort-sur-Erdre.

3- Promouvoir un développement du territoire économe en espace

3.1 - L'offre d'habitat

Il s'agit de répondre aux dynamiques démographiques métropolitaines, de diversifier l'offre d'habitat, notamment en l'adaptant aux divers types de publics, tout en favorisant une diversification de l'utilisation du foncier disponible, ce qui passe par la recherche de la juste densité. Plus concrètement, le Département préconise la poursuite des démarches déjà réalisées d'optimisation de la ressource foncière et déjà inscrite dans les documents du SCOT actuellement en vigueur, tout comme les démarches plus "novatrices" comme le "Bimby" ("Build in My Back Yard").

Le Département souligne aussi les études menées conjointement avec ses partenaires sur ce sujet, comme par exemple, l'enquête habitat réalisée en partenariat avec l'Etat, l'ADIL, LAD-CAUE, l'AURAN et l'ADDRN.

Le Département a fait du développement de l'offre de logement pour les publics les plus fragiles une priorité de ses dispositifs d'aide aux collectivités. Cette priorité s'inscrit dans une recherche d'équilibre territorial, de développement durable du territoire et de renforcement des polarités disposant d'une offre de transport public, comme par exemple les polarités de Blain, Savenay et de Nort-sur-Erdre.

Document référence : le plan départemental de l'habitat

3.2 - La densité urbaine pour optimiser l'habitat, l'économie, les équipements et les services

La Loire-Atlantique se caractérise par son attractivité forte, confirmée sur une longue période. La croissance de la population entraine une pression foncière élevée, et une consommation d'espaces qui, même mieux contenue ces dernières années, demeure importante. Le Département veut donc contribuer à un développement maîtrisé et durable du territoire en favorisant dans tous les projets, l'économie foncière, le renouvellement urbain, le renforcement de la densité des zones bâties et des zones économiques.

Il s'agit en l'occurrence de favoriser les opérations de renouvellement et d'urbanisation des dents creuses. Le plan départemental de l'habitat vise à répondre aux besoins de la dynamique démographique en diversifiant l'offre d'habitat et en économisant le foncier pour préserver les disponibilités foncières liées aux autres usages. Les outils et moyens d'action pour la création de formes urbaines plus denses, adaptées aux tissus urbains dans lesquels elles s'inscrivent, pour le développement de nouvelles formes d'habitat, en collaboration avec les EPCI et les opérateurs locaux, seront favorisés.

Outre l'expertise déjà acquise des acteurs locaux, le Département entend favoriser un travail collaboratif avec ses partenaires du "partenariat Loire-Atlantique" : Loire-Atlantique Développement, l'Agence Foncière de Loire-Atlantique, Habitat 44.

3.3 - La protection des espaces naturels

La conservation et la valorisation du patrimoine naturel demandent une recherche constante d'équilibre entre activités humaines (économiques, loisirs...) et protection des milieux et nécessitent une attention collective, chacun œuvrant à son niveau. C'est le sens voulu par le Département à travers l'adoption du plan départemental en faveur des espaces naturels (PDEN), adopté en octobre 2012 et décliné en 4 axes majeurs :

- préserver plus d'espaces naturels par une gestion départementale directe adaptée,
- mener des politiques départementales qui valorisent les milieux naturels,
- développer des partenariats en faveur des espaces naturels et des continuités écologiques,
- favoriser la conciliation des activités et la préservation des milieux naturels.

Ce plan fait actuellement l'objet d'une étude de spatialisation visant à optimiser la déclinaison territoriale des objectifs stratégiques.

Concernant les espaces naturels sensibles, à ce jour et sur le territoire du Pôle, les zones de préemption définies à l'article L 142-3 du code de l'urbanisme, couvrent un territoire d'environ 10 735 ha (sur les 37 288 ha pour l'ensemble du Département) sur les grands milieux naturels du SCOT Métropolitain, comme par exemple la Brière et ses marges, l'estuaire et la vallée de la Loire, mais aussi les vallées de l'Erdre, de la Sèvre Nantaise, du Gesvres ou encore du Cens. Les communes concernées par ces zones sont : Blain, Bouaye, Bouée, Bouguenais, Brains, Carquefou, La Chapelle-sur-Erdre, Couëron, Mauves-sur-Loire, Nantes, Orvault, Le Pellerin, Petit-Mars, Pornichet, Sautron, Saint-Aignan-de-Grandlieu, Saint-Joachim, Sainte-Luce-sur-Loire, Sucé-sur-Erdre, Thouaré-sur-Loire, Treillières, Trignac, Vertou.

Le Département souhaite que ces zones de préemption soient reportées dans les documents du SCOT et qu'il y ait cohérence entre les objectifs définis pour ces zones dans les documents du pôle et les objectifs en matière d'espaces naturels sensibles.

Le Département est actuellement propriétaire au titre des espaces naturels sensibles d'environ 380 ha sur le territoire du Pôle, dont, par exemple la forêt de Touffou, la tourbière de Logné ou encore l'Île Héron.

Par ailleurs, outre son patrimoine naturel, le Département s'est fortement impliqué dans la préservation des milieux naturels sur le territoire du pôle métropolitain en devenant gestionnaire de 2 600 hectares de propriétés du Conservatoire du littoral sur l'estuaire de la Loire depuis août 2014. Il a également été désigné animateur et structure porteuse de Natura 2000 estuaire.

Document référence : le plan départemental en faveur des espaces naturels,

3.4 - Les périmètres de protection des espaces agricoles et naturels

Le Département a développé une politique de protection des espaces naturels et agricoles dont le pôle métropolitain est partie prenante avec deux périmètres de protection des espaces agricoles et naturels (PEAN) sur une superficie d'environ 18 100 hectares. Les communes concernées par ces PEAN sont :

- PEAN de Saint-Nazaire Nord : 878 ha sur Saint-Nazaire,
- PEAN des Vallées de l'Erdre, du Gesvres et du Cens : 17 323 ha répartis sur 8 communes (Sucé-sur-Erdre, Orvault, Sautron, Casson, La Chapelle-sur-Erdre, Vigneux de-Bretagne, Nort-sur-Erdre, Grandchamps-des-Fontaines).

Ces PEAN vont permettre d'assurer la pérennité de l'activité agricole et de favoriser une agriculture respectueuse de son environnement, d'anticiper les conflits d'usage, de permettre la mise en valeur et la préservation des espaces naturels, de participer au maintien et au développement de la biodiversité, de conforter et mettre en valeur les espaces boisés. **La révision du SCOT permettra de valoriser ces éléments.** Le Département se tient à la disposition des personnes publiques compétentes (communes, EPCI,...) pour étudier l'hypothèse de création de nouveaux PEAN sur le territoire du pôle métropolitain, et plus particulièrement dans les espaces rétro-littoraux et rétro-estuariens ainsi qu'en secteur périurbain.

3.5 - L'intégration environnementale des projets

La richesse métropolitaine en matière de biodiversité et de paysages est à la fois un atout et une responsabilité au regard de l'attractivité qu'elle génère. Le développement de nos territoires doit et devra intégrer l'enjeu de son maintien comme condition de sa poursuite.

Comme indiqué dans son projet stratégique, le Département entend favoriser l'intégration environnementale des projets en accompagnant les maîtres d'ouvrage pour éviter, réduire, compenser les impacts environnementaux.

3.6 - Le changement climatique et l'épuisement des ressources

L'énergie et le climat constituent des enjeux majeurs, de l'échelle mondiale au niveau local. La politique départementale vise à réduire l'impact du changement climatique et à réduire la dépendance aux énergies fossiles, en limitant les consommations d'énergie et en favorisant le développement massif d'énergies renouvelables, Elle vise aussi à s'adapter au changement climatique en réduisant, par anticipation, les vulnérabilités territoriales, économiques et sociales.
Le Plan climat énergie départemental adopté en 2012 décline l'ensemble de ces objectifs.

Le Département a, par exemple, étudié les gisements de déchets méthanisables produits en Loire-Atlantique et les a rapprochés des débouchés énergétiques locaux. **Tout comme le Plan climat-énergie et les études de Zones de Développement de l'Eolien, cette analyse pourra être mise à disposition du SCOT**

Document référence : plan climat énergie départemental

3.7 - Le développement des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement

Afin de répondre aux engagements pris dans le cadre du plan climat énergie départemental, une réduction significative des déplacements réalisés en voiture particulière, vecteur majeur de production de gaz à effet de serre, est indispensable. Afin d'atteindre cet objectif, outre son action en matière de transports collectifs et de covoiturage, l'Assemblée départementale a approuvé en 2008 un plan départemental vélo. Ce plan a pour objectif de privilégier l'aménagement d'itinéraires cyclables à vocation utilitaire et touristique (desserte des gares, des points d'échange LILA, des bourgs et des principaux équipements). A ce jour, le département a aménagé environ 372 km d'itinéraires cyclables inscrits au Plan départemental vélo (réseau d'environ 510 km prévu à terme).

Le Département souhaite préciser que :

- une nouvelle liaison entre l'agglomération nantaise et le pays de Retz est actuellement en cours de réalisation et permettra de rejoindre les itinéraires cyclables « Vélocéan », « La Vélodyssée » et « le Tour de Vendée » au niveau de Bourgneuf-en-Retz ;
- une concertation est actuellement en cours afin d'aménager une nouvelle liaison entre l'agglomération nantaise et le pays du Vignoble Nantais ;
- une étude est actuellement lancée, en concertation avec la Région des Pays de la Loire, sur la faisabilité d'une nouvelle liaison cyclable entre Nantes et Saint-Nazaire en rive droite de la Loire.

Par ailleurs, le Département s'inscrit aujourd'hui dans une nouvelle stratégie et affiche l'ambition de devenir un « Département vélo », combinant les différents usages, utilitaire, sportif et touristique dans une même vision. Cette stratégie encore plus ambitieuse est actuellement en cours de définition en termes de plan d'actions.

Documents références : plan départemental vélo et plan climat énergie et schéma de transport et des nouvelles mobilités

3.8 - L'alimentation et la gestion de la ressource en eau

La qualité et la quantité de la ressource en eau en Loire-Atlantique sont des éléments déterminants de l'équilibre fragile des écosystèmes et conditionnent la capacité de développement économique du territoire. Ce constat a amené le département à proposer trois axes principaux pour le schéma 2007-2020 de sécurisation de l'alimentation en eau potable : protéger cette ressource en eau, optimiser la gestion des unités de production et renforcer les solidarités interterritoriales. Le développement durable du territoire nécessite en outre une fiabilisation des dispositifs de collecte et de traitement des eaux usées (équipements d'assainissement collectif ou non collectif) définis en cohérences avec les projets d'aménagements urbains. Pour cela, une nécessaire planification des aménagements au travers de schémas directeurs d'assainissement menés à l'échelle intercommunale est à encourager.

Afin de répondre à ces enjeux, le Département a développé une expertise dans le domaine de l'eau et des nappes souterraines et en matière d'assainissement. Il accompagne 90 communes dans le cadre de l'assistance technique à l'assainissement, complétée par une aide spécifique financière et technique pour l'assainissement non collectif (communes du SCOT concernées par cet accompagnement : Prinquiau, Quilly, Campbon, Lavau, Bouée, Malville, Bouvron, Le Gavre, Fay-de-Bretagne, Héric, Notre-Dame-des-Landes, Grandchamps des Fontaines, Casson, Saint Mars du Désert, Petit Mars, Les Touches). Cette ingénierie s'appuie également sur un laboratoire public, modernisé dans une nouvelle organisation interdépartementale, Inovalys.

En lien avec le SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) du bassin Loire-Bretagne et des 6 SAGE (schéma d'aménagement et de gestion des eaux) concernant la Loire-Atlantique, le Département soutient l'intégration de cette thématique dans les documents du SCOT. Le SCOT métropolitain est à ce jour concerné par 4 SAGE : Estuaire de la Loire, Vilaine, Sèvre Nantaise, Lac de Grandlieu.

3.9 - Les cours d'eau et les zones humides

Le territoire du SCOT métropolitain est riche en milieux naturels humides aux équilibres fragiles : Lac de Grand-Lieu, marais de Brière, estuaire de la Loire, marais de l'Erdre,... Ces espaces qui constituent un des éléments de l'attractivité du territoire doivent être protégés. Le département entend contribuer à leur valorisation en partenariat avec les acteurs locaux.

L'ensemble des politiques départementales sont mises au service de la préservation et de la valorisation de ces espaces.

3.10 - Les déchets et leur traitement local

Le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEDMA) a notamment pour but d'orienter et de coordonner l'ensemble des actions à mener en vue de réduire la production des déchets, d'assurer au mieux leur recyclage, d'organiser leur transport et leur traitement en limitant volumes et distances parcourus. Les objectifs de ce plan sont de parvenir à une autonomie de traitement des déchets ménagers et assimilés, de réduire la production à la source, de développer le tri, la valorisation et le recyclage, et d'anticiper les problématiques à venir.

Le PDEDMA incite a un traitement local des déchets, à savoir sur le territoire de l'EPCI ou le déchet est produit ou un de ses proches voisins.

Le Département préconise l'intégration dans les documents du SCOT des dispositions du PDEDMA dans l'attente de l'approbation du plan régional.

Document référence : plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés

3.11 - Le tourisme

Reposant notamment sur l'offre touristique de Nantes et de Saint-Nazaire, mais aussi de l'attrait de son littoral, l'espace du SCOT métropolitain constitue un territoire majeur d'accueil du tourisme. Le Département en définissant une nouvelle stratégie touristique durable a souhaité décliner trois orientations :

- augmenter le potentiel de développement économique du tourisme et l'enrichir en emplois,
- promouvoir les projets départementaux et déployer une stratégie marketing renouvelée et renforcée,
- contribuer à l'équilibre territorial durable et favoriser l'accès au tourisme pour tous.

Ces orientations seront mises en œuvre à travers 5 ambitions :

- une offre touristique dynamisée par la mise en réseau des filières et des territoires, en favorisant l'émergence d'offres de qualité, complémentaires et cohérentes, comme par exemple : le développement touristique de Grand patrimoine de Loire-Atlantique, la valorisation du canal de Nantes à Brest, ou encore le projet grands sites de nature autour de l'estuaire, de la maison du lac et de la Brière,... Cela s'inscrit dans une démarche favorisant la mise en œuvre de projets et d'offres multi-territoriales et multi-partenariales. Le Département est notamment attaché au partenariat avec le Voyage à Nantes qui a déjà commencé à porter ses fruits.

- une offre différenciée par le développement d'un modèle "d'éco/slow" tourisme. L'espace métropolitain dispose de nombreux atouts pour le déploiement d'une telle démarche. Outre la valorisation du canal de Nantes à Brest, la mise en tourisme du "Département vélo" s'inscrit aussi dans cette ambition.
- une offre solidaire et de proximité,
- une communication refondée,
- une gouvernance clarifiée.

Document référence : référentiel stratégique "pour un développement touristique durable en Loire-Atlantique"

4- Annexes

4.1 Infrastructures routières

Eléments à intégrer au rapport de présentation

Afin de préserver les espaces naturels et agricoles du Département, mais aussi compte tenu du coût des projets, la création d'aménagements routiers en tracé neuf va sans doute être limitée à l'avenir. Dans le domaine des déplacements, le Département est donc amené à prioriser ses actions :

- développement des transports en commun et sécurisation des modes de déplacement doux (piétons, cyclistes) ;
- meilleure utilisation des routes existantes ;
- lutte contre l'urbanisation linéaire.

Dans ce contexte, il apparaît indispensable de concentrer les efforts de chacun sur l'amélioration ou, à défaut, la préservation du niveau de service du réseau routier départemental existant. Il conviendra notamment de limiter les extensions linéaires de l'urbanisation le long des routes, le développement des villages et hameaux et le phénomène de mitage. En effet, ces trois tendances, combinées à une activité de construction très dynamique sur le Département, ont eu au cours des précédentes décennies des impacts non négligeables sur l'accroissement des trafics, la dégradation du niveau de service des voies (demandes régulières de limitation de la vitesse et d'aménagements ponctuels) et de l'insécurité routière (à travers la multiplication des accès sur les routes). Enfin, ce type d'urbanisation peut également conduire à générer des demandes de déviations lorsque des sections urbanisées situées hors agglomération se développent.

Le schéma routier départemental :

Face au constat de croissance du trafic routier et à l'émergence de nouvelles préoccupations (diversification des modes de déplacement, environnement, cadre de vie, préservation des ressources...), le Département de Loire-Atlantique a actualisé le 25 juin 2012 son schéma routier pour les routes départementales afin d'orienter, pour les 20 à 25 ans à venir, l'ensemble de la politique routière, tant en matière d'investissement qu'en matière d'entretien et d'exploitation.

Les orientations de ce schéma routier devront être déclinées dans les SCOT (prise en compte des projets routiers départementaux, aménagement des RD en considération de leur hiérarchisation, prise en compte des dispositions d'urbanisme).
En effet, le schéma routier prévoit une hiérarchisation des liaisons établie suivant la fonction et l'importance des voies concernées :

1 - le réseau structurant (920 km) qui assure la fonction de transit et les principales relations internes essentielles au département. C'est ce réseau qui fait l'objet des projets d'aménagement et de modernisation.

- les « routes principales de catégorie 1 plus » (RP1+) : 330 km. Ce sont des axes d'intérêt régional et interrégional, assurant la desserte des grands pôles économiques et touristiques.
- les « routes principales de catégorie 1 » (RP1) : 150 km. Ce sont des axes d'intérêt régional ou départemental, assurant la continuité des RP1+, ou des déplacements de transit de moyenne distance.
- les « routes principales de catégorie 2 » (RP2) : 440 km. Ce sont des axes d'intérêt départemental.

2 - le réseau périurbain de l'agglomération nantaise (RPU) assurant à la fois la desserte et les liaisons entre les pôles périphériques de Nantes. Des études visant à faciliter l'accès des transports en commun vers l'agglomération nantaise, tout en préservant la fluidité de ces axes, pourront y être conduites. Sur ce réseau sont prévus des aménagements

de sécurisation.

3 - le réseau de desserte locale (RDL) qui assure la desserte de proximité et l'irrigation des territoires.

A chaque catégorie de voie correspond un niveau de service qui se traduit par des prescriptions en matière d'urbanisme (restrictions d'accès et marges de recul), et déclinées aussi dans les plans locaux d'urbanisme. Ces prescriptions peuvent concerner :

- les restrictions d'accès sur le réseau structurant,
- les reculs à respecter par rapport aux routes départementales,
- la prise en compte de problèmes spécifiques en matière de sécurité routière,
- la prise en compte des projets routiers (inscription d'emplacement réservé).

Par ailleurs, le Département souhaite adapter le réseau routier en évoluant vers un schéma de la route durable, afin de prendre en compte l'évolution des enjeux : limiter les besoins de travaux neuf, apaiser et réguler les flux de circulation, développer les aménagements en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle, tout en limitant l'impact environnemental et foncier des projets routiers. Le Département s'attachera également à concevoir, adapter et exploiter les infrastructures de desserte des bourgs au service du renouvellement urbain et de la lutte contre l'étalement urbain.
Cette stratégie est actuellement en cours de définition, le Département transmettra des informations dès que possible à ce sujet.

Eléments à intégrer dans le PADD et le DOO

1- Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Les perspectives d'aménagement fixées par le PADD devront être compatibles avec les projets routiers départementaux envisagés dans le cadre du schéma routier départemental. Les projets routiers départementaux en cours de réflexion ou de réalisation devront figurer dans le PADD.

2- Le document d'orientations et d'objectifs (DOO)

Le Département précise que toute opération d'aménagement a un impact direct ou indirect sur le réseau routier départemental, c'est pourquoi la collectivité souhaite veiller à :

- limiter les extensions linéaires de l'urbanisation,
- limiter le mitage du territoire,
- densifier les zones déjà urbanisées,
- privilégier des opérations d'aménagement d'ensemble afin de limiter l'impact des nouveaux projets sur le réseau routier départemental et maitriser la croissance des besoins en déplacements,
- traduire règlementairement dans les PLU les dispositions d'urbanisme du schéma routier départemental (restrictions d'accès et marges de recul),
- les PLU devront prévoir l'inscription, dans leur plan de zonage, des emplacements réservés nécessaires à la réalisation des différents projets routiers (au bénéfice du Département).

Annexes pouvant être intégrées

- cartographie du schéma routier départemental.
- A la demande du syndicat mixte, une cartographie des prescriptions relatives au réseau routier départemental sur le périmètre du SCoT pourra être réalisée.

Vos contacts au Département

Direction des Infrastructures – Service des politiques, d'infrastructures et d'urbanisme

Héloïse PLAUT – Chargée d'études urbanisme 02.40.99.57.13 Heloise.plaut@loire-atlantique.fr
Des références utiles pour aller plus loin
- Schéma routier départemental - Site internet du Département de Loire-Atlantique (onglet « Routes »)

4.2 Aménagement numérique

Eléments à intégrer au rapport de présentation

Le .schéma directeur territorial d'aménagement numérique de Loire-Atlantique (SDTAN), élaboré en février 2012 et révisé en décembre 2014 lors de la cession budgétaire du Conseil départemental, s'inscrit dans le cadre de l'application de l'article L 1425-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales qui fixent des objectifs aux schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique.

Eléments à intégrer dans le PADD et le DOO

1- Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le SDTAN 44 a définit la desserte stratégique complète du territoire en réseau très haut débit comme un axe stratégique structurant pour le développement de la Loire-Atlantique. Il s'agit de déployer progressivement un réseau en fibre optique, en remplacement du réseau de cuivre, sur l'ensemble du Département pour tous les foyers et les entreprises. Ce déploiement se fait de manière concerté, ordonné et structuré.

L'atteinte de cette ambition est fixée à 2030 dans le cadre du programme national très haut débit, avec une desserte complète en fibre optique à l'abonnée (FTTH). En 2020, il est prévu que 50 % du territoire départemental, hors zones AMII (zone « appel à manifestation d'intentions d'investissements ») soit couvert.

Afin de favoriser le déploiement de la fibre optique, le SCOT devra intégrer ce SDTAN pour chaque thématique (zones d'activités, tourisme, infrastructures,...). Cela consiste principalement à imaginer pour chacun des volets du projet de territoire, en quoi les usages et pratiques numériques impactent ou peuvent accompagner le projet défini par la collectivité. A partir du scénario d'évolution qu'il entend privilégier, le SCOT identifie les enjeux auxquels le territoire risque d'être confronté et construit un volet numérique pour des réponses thématiques adaptées.

2- Le document d'orientations et d'objectifs (DOO)

Sur la Loire-Atlantique, les opérateurs privés ont exprimé l'intention d'investir sur leurs fonds propres, sans participation publique, sur le territoire de Nantes Métropole, la CARENE et de CAP Atlantique.

La transition de l'ensemble du territoire vers le très haut débit se fera de manière échelonner et en envisageant des mix technologiques alternatifs pour la montée en débit.
Le SDTAN privilégie de desservir les zones aujourd'hui non ou mal concernées par le haut débit. C'est dans ce cadre, que le Département a souhaité financer :

- des opérations de montée en débit,
- des kits satellites pour des particuliers.

De plus, il pourrait être envisagé de mentionner dans le DOO, la volonté de parvenir à une couverture exhaustive du territoire en réseaux et services haut et très haut débit, en favorisant, via les documents d'urbanisme, le déploiement d'infrastructures neutres et mutualisées. Ensuite, des prescriptions plus précises pourraient être insérées, comme :

- fixer des objectifs de mutualisation de toute nouvelle infrastructure fixe ou mobile sur tout le territoire du SCOT,
- subordonner l'ouverture de nouvelles zones à urbaniser à l'obligation de respecter des critères de qualité renforcées en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques (application de l'article L 122-5 du code de l'urbanisme).

Ces dispositions seront bien évidemment reprises dans l'ensemble des documents du plan local d'urbanisme (PLU).

Vos contacts au Département
Hervé SAULNIER-ROME - chef de projet aménagement numérique des territoires - 2 quai de Versailles 44000 NANTES - 02 40 99 13 71 - herve.saulnier-rome@loire-atlantique.fr Morad BENBADRA - Chargé d'études aménagement numérique - 2 quai de Versailles 44 000 Nantes - 02 40 99 13 44 lan@loire-atlantique.fr morad.benbadra@loire-atlantique.fr
Des références utiles pour aller plus loin
- Aménagement numérique et documents d'urbanisme, éléments de méthodologie - Ministère de l'égalité des territoires et du logement - juin 2013, - Schéma directeur d'aménagement numérique du territoire de la Loire-Atlantique - décembre 2014

4.3 Itinéraires cyclables départementaux

Eléments à intégrer au rapport de présentation

L'ambition du Département est de promouvoir la diversité des moyens de transports, alternatifs à la voiture et d'inciter à l'usage des modes de déplacements doux, notamment cyclables.

Le plan départemental vélo 2008-2018 : le Département a approuvé le 12 décembre 2007 un plan départemental vélo dont l'objectif prioritaire est d'encourager l'usage du vélo, notamment pour les déplacements utilitaires. Il a également pour but de favoriser les déplacements à vocation touristique ou de loisirs.

Cette politique départementale a également pour objectif de compléter les itinéraires déjà réalisés sous maîtrise d'ouvrage départementale afin de constituer, à terme, un réseau structurant cohérent à l'échelle du département.

L'élaboration ou la révision d'un SCoT est l'occasion d'engager une réflexion globale et concertée sur la question des déplacements doux : itinéraires existants, à créer, maillage à développer en considération des perspectives de développement et de besoin de déplacement.

Cette réflexion concertée doit s'analyser au regard des différents types d'usages:

- l'usage utilitaire du vélo pour des courtes distances et des destinations habituellement déterminées ;
- l'usage récréatif (cyclistes sportifs, de loisirs et touristes) pour des distances plus longues et des destinations plus flexibles.

Dans le rapport de présentation, il convient de faire a minima référence aux différents itinéraires existants, dont les départementaux. En l'espèce, il s'agit de mentionner les itinéraires Vélocéan, la Loire à vélo, la Vélodysée, ainsi que les projets actuellement en cours (vers le Vignoble, vers le Pays de Retz et vers le Pays de Châteaubriant).

Par ailleurs, le Département s'inscrit aujourd'hui dans une nouvelle stratégie et affiche l'ambition de devenir un « Département vélo », combinant les différents usages, utilitaire, sportif et touristique dans une même vision. Cette stratégie encore plus ambitieuse est actuellement en cours de définition en termes de plan d'actions.

Eléments à intégrer dans le PADD et le DOO

1- Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le Département souhaite que soient pris en compte dans le PADD plusieurs éléments :

- Promotion des déplacements doux et notamment cyclables,
- Prise en compte et valorisation des grands itinéraires cyclables départementaux déjà réalisés (Vélocéan, La Loire à vélo, La Vélodysée) et en projet (itinéraire vers le Vignoble, vers le Pays de Retz et vers le Pays de Châteaubriant) et les itinéraires locaux,
- Analyse des besoins futurs en termes de déplacements doux, en considération des perspectives d'urbanisation et de valorisation du territoire,
- Identification et recensement des projets d'itinéraires susceptibles de se raccorder au réseau cyclable départemental.

2- Le document d'orientations et d'objectifs (DOO)

Le Département souhaite que le DOO puisse permettre :

- d'inciter les communes / EPCI à réaliser des diagnostics : recensement des itinéraires existants, identifier des pistes d'améliorations, des continuités à réaliser en considération des perspectives d'urbanisation et des besoins actuels ou futurs de déplacement ;
- d'inciter les communes et surtout les EPCI à élaborer des schémas de déplacements doux afin de favoriser l'usage du vélo. Ces schémas permettent de définir les grandes orientations à suivre en vue d'encourager l'usage du vélo et de développer, en priorité, les déplacements utilitaires. Ils permettent ainsi d'identifier des itinéraires communaux / intercommunaux cohérents susceptibles de se raccorder au réseau des itinéraires cyclables départementaux pour participer à la construction d'un réseau cyclable maillé sur le territoire,
- de préconiser l'aménagement d'itinéraires cyclables vers les collèges, les gares, les points d'échange du réseau Lila et les aires de covoiturage, mais aussi entre les villages situés à l'écart du bourg et les bourgs. Ce type d'aménagement pourra faire l'objet d'un soutien financier du département,
- d'inciter au développement des déplacements vélo comme instrument de tourisme et de loisirs, en favorisant la constitution de boucles cyclables intercommunales,
- de proposer des actions pour sécuriser la pratique du vélo et faciliter l'aménagement des centres-bourgs en faveur des déplacements cyclables,
- d'inciter l'inscription dans les PLU des emplacements réservés nécessaires à la réalisation des projets d'aménagements cyclables.

Annexes pouvant être intégrées

A la demande du syndicat mixte, une cartographie des itinéraires départementaux existants sur le périmètre du SCOT pourra être réalisée.

Vos contacts au Département

Direction des infrastructures
Mission aménagements cyclables
Valérie BREHIER-JAUNATRE
02.40.99.12.71 valerie.brehier-jaunatre@loire-atlantique.fr

Des références utiles pour aller plus loin

Le plan départemental vélo 2008-2018

4.4 Infrastructures portuaires et navigables

Eléments à intégrer au Rapport de Présentation

Le Département est compétent pour assurer la gestion du domaine public fluvial et maritime.

Le domaine maritime :
Pour les SCoT en lien avec le littoral Atlantique (SCOT du Pays de Retz et SCOT de CAP Atlantique), le Département souhaite que soit fait référence dans le rapport de présentation à la gestion des infrastructures portuaires.

Le Département souhaite que le rapport de présentation intègre la politique de soutien du Département pour les ports à dominante "plaisance", pour les travaux de gestion du trait de côte et pour les actions de promotion du milieu maritime.

Le domaine fluvial :
Lorsque le territoire du SCoT est concerné par une voie navigable, il convient de faire référence, dans le rapport de présentation, à la gestion des infrastructures navigables et aux objectifs du Département. Ces objectifs sont :

- d'assurer la qualité et la sécurité des voies de navigation
- de développer, dans ce domaine, des activités économiques et touristiques qui respectent l'environnement et le patrimoine.

Il convient de faire référence dans le rapport de présentation du SCOT concerné, les actions du Département pour l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de voies navigables départementales (canal de Nantes à Brest, Erdre) et du domaine public fluvial associé (rigoles et réservoirs d'alimentation du canal).

Eléments à intégrer dans le PADD et le DOO

1- Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)
Le Département souhaite que les perspectives d'aménagement et de développement retenues ne doivent pas compromettre l'activité portuaire et la gestion des voies navigables.

2- Le document d'orientations et d'objectifs (DOO) :
Le Département souhaite que dans le document d'orientations et d'objectifs, les communes soient incitées à :

- privilégier un zonage adéquat sur les maisons éclusières afin de permettre leur réhabilitation et leur éventuel agrandissement ;
- inscrire les emplacements réservés nécessaires à l'évolution des ouvrages ;
- inscrire les servitudes de marchepieds dans les PLU pour les communes limitrophes de l'Erdre.

Vos contacts au Département

Direction des infrastructures
Service des infrastructures maritimes et voies navigables
Isabelle AUTHIER 02.40.99.13.40 isabelle.authier@loire-atlantique.fr

4.5 Transports collectifs

Eléments à intégrer au rapport de présentation

Depuis la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, les conseils départementaux sont compétents pour le transport non urbain des voyageurs. Le Département de Loire-Atlantique est donc la seule autorité organisatrice de transport pouvant organiser un service public de voyageurs, régulier ou à la demande, sur son périmètre.

Le Département de Loire-Atlantique a approuvé le 24 juin 2014 son schéma départemental des transports et des nouvelles mobilités 2015-2025 en même temps que son plan départemental de l'habitat. Ces deux documents stratégiques répondent aussi à une politique d'un aménagement du territoire polarisé. En effet, cette logique de polarités constitue une volonté de renforcer les communes qui disposent d'activités économiques, de services,... Il s'agit aussi de conforter la structuration du territoire autour des polarités grâce à un réseau de transport performant. Cette politique d'aménagement du territoire s'inscrit aussi dans une volonté d'économiser le foncier et de préserver les espaces agricoles et naturels.

Concrètement, le Département organise, hors des périmètres de transport urbain et à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national :

- les services réguliers de transport collectif,
- les services à la demande,
- les services scolaires.

Par ailleurs, le Département mène depuis 2009 une politique d'incitation à la pratique du covoiturage. Plus de 150 aires de covoiturage existent en Loire-Atlantique et de nombreuses aires sont en cours d'aménagement ou de labellisation.

Enfin le Département gère les bacs de Loire : liaisons entre Couëron et Le Pellerin ainsi qu'entre Basse-Indre et Indret.

Eléments à intégrer dans le PADD et le DOO

1- Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le Département souhaite que le PADD :

- prenne en considération l'offre de transport existante. Sur un territoire défini, il s'agit ici de l'ensemble de l'offre de transport collectif, à la demande et scolaire
- intègre les orientations du schéma départemental des transports et des nouvelles mobilités. Les enjeux de ce schéma sont :
  1- d'augmenter la fréquentation du réseau Lila,
  2- d'intégrer les offres de transports à l'aménagement du territoire,
  3- d'avoir un réseau Lila attractif et efficient,
  4- d'avoir un schéma en lien avec les autres modes de déplacements.
- favorise les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Le Département souhaite que ces modes de transports soient clairement répertoriés et intégrés au PADD.

2- Le document d'orientations et d'objectifs (DOO)

Le Département souhaite que le DOO :

- incite les communes à privilégier une urbanisation à proximité des centres bourgs permettant ainsi de réaliser des économies d'espace. Concrètement, il s'agit de favoriser l'urbanisation d'espaces situés à proximité des arrêts de transports en commun existants, d'une gare ou encore d'un pôle multimodal ;

- incite le développement et la promotion de nouvelles solutions de mobilité.. Pour le covoiturage, le Département souhaite sa promotion ainsi que son développement par la création de nouvelles aires de covoiturage. Pour la partie vélo, le Département en encourage l'usage ainsi que l'intégration du plan départemental vélo 2008-2018 dans l'ensemble des documents SCOT (cf. fiche itinéraires cyclables départementaux).

Annexes pouvant être intégrées

- cartographie des aires de covoiturage
- cartographie du schéma départemental des transports et des nouvelles mobilités 2015-2025

Vos contacts au Département

Direction des déplacements
Service transport
Covoiturage : Marc LETOURNEUX – 02.40.99.19.32 – marc.letourneux@loire-atlantique.fr
Volet mobilité : Pierre-Emmanuel MARAIS – 02.40.99.13.88 – pierre-emmanuel.marais@loire-atlantique.fr

Des références utiles pour aller plus loin

Le schéma départemental des transports et des nouvelles mobilités 2015-2025.

4.6 Périmètre de protection des espaces agricoles et naturels (PEAN)

Eléments à intégrer au rapport de présentation

La politique en faveur des périmètres de protection des espaces agricoles et naturels (PEAN) est issue de la loi du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux et définie au code de l'urbanisme aux articles L.143-1 et suivants et R 143-1 et suivants ainsi qu'au code rural et de la pêche maritime aux articles L 143 et suivants et R 143 et suivants. Cette politique permet aux collectivités qui le souhaitent de mettre en œuvre une politique de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels. Elle se traduit, notamment, par la création de périmètres PEAN offrant ainsi aux collectivités la mise en œuvre d'outils fonciers (préemption, expropriations et offres amiables) et d'un programme d'actions. Les objectifs sont précisés dans une note de présentation.

En l'espèce, il s'agit notamment de protéger durablement de l'étalement urbain les espaces agricoles et naturels, de contribuer à la viabilité des exploitations agricoles, de développer une agriculture innovante économiquement et pérenne, de renforcer les incidences positives sur les milieux naturels par le maintien de l'agriculture et le développement de pratiques respectueuses de l'environnement.
Outre un périmètre justifié, cette politique PEAN se décline aussi dans un programme d'actions. Celui-ci est élaboré en précisant les aménagements et les orientations de gestion qui permettent ainsi de répondre aux objectifs préalablement définis.

Le Département de Loire-Atlantique a souhaité s'engager dans l'élaboration de périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PEAN). A ce jour, le territoire du SCOT métropolitain est concerné les PEAN :

- PEAN de Saint-Nazaire Nord, sur la commune de Saint-Nazaire, et couvrant une superficie de 878 ha,
- PEAN des vallées de l'Erdre, du Gesvres et du Cens, sur les communes de Sautron, Orvault, La Chapelle-sur-Erdre, Vigneux-de-Bretagne, Grandchamps-des-Fontaines, Casson, Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre, et couvrant une superficie de 17 323 ha.

Pour les territoires concernés, le Département souhaite donc que soit reporté sur un document graphique ces périmètres. De plus, le rapport de présentation devra préciser que ces périmètres de PEAN ne pourront inclure des parcelles classées dans les plans locaux d'urbanisme en zone urbaine (U) ou à urbaniser (AU).

Eléments à intégrer dans le PADD et le DOO

1- Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Les PEAN ont pour objectifs de protéger durablement de l'étalement urbain les espaces agricoles et naturels, de contribuer à la viabilité des exploitations agricoles, de développer une agriculture innovante économiquement et pérenne, de renforcer les incidences positives sur les milieux naturels par le maintien de l'agriculture et le développement de pratiques respectueuses de l'environnement.

Chacun de ces objectifs sont adaptés pour chacun des PEAN en fonction des particularités des territoires concernés, de la structure agricole locale et de l'état de l'environnement.

Pour chacun des PEAN une notice justificative a été rédigée. Cette notice analyse l'état initial des espaces agricoles et naturels, expose les motifs du choix du périmètre et notamment les bénéfices attendus de cette création sur l'agriculture, la forêt et

l'environnement.
Suite à l'installation de ces PEAN, les collectivités attendent des bénéfices dans les domaines:

- du développement durable,
- de l'agriculture,
- socio-environnementaux

2- Le document d'orientations et d'objectifs (DOO).

Conformément à l'article L122-1-15 du code de l'urbanisme, le Département rappelle que les DOO des SCOT doivent être compatibles avec les périmètres PEAN.
Pour les territoires concernés, le Département souhaite que dans le DOO soit clairement affiché une cohérence entre les orientations de l'espace concerné et les objectifs de chacun des programmes d'action. Concrètement, dans chacun des périmètres PEAN, l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages devront être favorisés.

Vos contacts au Département

- Pour les questions liées au PEAN de Saint-Nazaire Nord : Julie BRARD : 02 49 70 03 19 - Julie.BRARD@loire-atlantique.fr
- Pour les questions liées au PEAN des vallées de l'Erdre, du Gesvres et du Cens : Arnaud LE VEXIER : 02 44 76 73 11 - arnaud.levexier@loire-atlantique.fr
- Pour les questions de stratégie départementale : Hélène JALIN : 02.40.99.60.18 - helene.jalin@loire-atlantique.fr

4.7 Habitat

Eléments à intégrer au rapport de présentation

La Loire-Atlantique gagne chaque année entre 12 000 et 13 000 habitants, entrainant des besoins en logements. La politique départementale vise notamment à favoriser un aménagement équilibré et durable du territoire en s'appuyant sur le renforcement des communes disposant de transports collectifs, d'activités économiques et de services. Cette logique de polarités constitue également l'armature de la révision du schéma départemental des transports et des nouvelles mobilités (SDTNM).

Depuis 2004, le Département a mis en place une politique de l'habitat volontariste dont l'ambition est de renforcer l'offre de logements adaptée aux spécificités des territoires de la Loire-Atlantique et aujourd'hui recentré sur ses publics prioritaires (personnes âgées, handicapées, jeunes,...).

Pour atteindre cet objectif, la collectivité s'est engagée à améliorer la connaissance partagée des besoins en logement en Loire-Atlantique et à développer les outils et l'animation nécessaires. En élaborant le plan départemental de l'habitat (PDH) 2014-2019, le Département a souhaité assurer la cohérence entre les politiques d'habitat menées dans les territoires (couverts ou non par un plan local de l'habitat (PLH)), en conformité avec les orientations des SCOT pour répondre à cette dynamique démographique.

4 orientations stratégiques ont été définies dans le PDH :

- répondre aux besoins de la dynamique démographique en s'appuyant sur l'existant (adapter le parc ancien, nouvelles offres sur les polarités,...)
- diversifier l'offre d'habitat et l'utilisation de foncier pour pérenniser l'attractivité des territoires (économie foncière, parcours résidentiel,...)
- développer des solutions pour les publics spécifiques,
- mobiliser les acteurs de l'habitat par une politique d'animation de réseaux.

Ces orientations départementales ont fait l'objet de déclinaisons locales dans le cadre d'une large concertation (joindre le tableau de synthèse des déclinaisons majeures et secondaires par territoire)

Le PDH a également pour vocation la mise en cohérence des politiques locales pour répondre aux enjeux définis dans les schémas départementaux :
les publics aux besoins spécifiques (PLALHPD, schéma gérontologique, plan d'actions en faveur des personnes en situation de handicap, plan départemental de lutte contre l'habitat indigne, schéma d'accueil des gens du voyage) ;
le schéma des transports et des nouvelles mobilités ;
le schéma d'aménagement numérique, le plan climat énergie, ...

Le SCOT devra tenir compte de ces schémas départementaux et les objectifs principaux qui y sont définis dans son rapport de présentation.

Eléments à intégrer dans le PADD et le DOO

1- Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

En plus de l'analyse des formes d'habitat intégrée au rapport de présentation, le Département rappelle que les objectifs de production de logements doivent être conformes à ceux mentionnés dans les PLH. Les objectifs de production devront préciser les types d'offres de logements (accession privée et sociale, locatifs privés et sociaux). De plus, conformément au PDH et au SDTNM, le Département souhaite favoriser la réalisation d'opérations d'habitat au sein des pôles prioritaires et en proximité des dessertes de transports collectifs.

Le PADD du SCOT veille aussi à l'optimisation du foncier. Le Département ne peut qu'encourager le renforcement de la densité dans les zones d'habitat de manière générale et dans les zones à urbaniser en plus particulier.
Enfin, le PADD devra intégrer et mentionner des objectifs de production de logements locatifs sociaux et d'accession sociale en conformité avec ceux définis dans le cadre des PLH.

Le PADD devra également intégrer les objectifs mentionnés dans les schémas pour les publics aux besoins spécifiques (notamment personnes âgées et gens du voyage) en conformité avec les textes actuellement en vigueur.

2- Le document d'orientations et d'objectifs (DOO).
Au regard de l'ensemble de ces éléments, le Département préconise l'intégration de divers éléments :

- d'intégrer un volet renouvellement urbain permettant d'évaluer les capacités foncières,
- de définir une forme d'occupation d'espaces économe en foncier et plus particulièrement dans les nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation,
- d'interdire une urbanisation linéaire le long des routes fréquentées,
- de limiter, voire d'interdire, l'urbanisation de hameaux peu ou mal desservis par divers services publics, donc de favoriser l'extension de centre-bourgs et plus particulièrement les principaux pôles mentionnés.

Vos contacts au Département

Laure CHARPENTIER, Service Habitat - 02.40.99.14.41
laure.charpentier-gruber@loire-atlantique.fr

Des références utiles pour aller plus loin

- Le plan départemental de l'habitat adopté en juin 2014
- Le plan départemental d'action 2011-2015 pour le logement des personnes défavorisées (PLALPD)
- Schéma départemental d'accueil des gens du voyage en Loire-Atlantique 2010-2016
- Le guide départemental "Construire de l'habitat intermédiaire pour personnes âgées"
- sites internet, www.loire-atlantique.fr/pdh-2014