



Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire



19 septembre 2006



PRÉFECTURE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE



Sommaire

Introduction

1. Fondement législatif de la D.T.A.	3
2. Elaboration de la D.T.A.	3
3. Contenu de la D.T.A.	5
Le rapport de la D.T.A.	5
Les documents cartographiques	6
4. Précisions relatives au statut et au rôle de la D.T.A.	6
D.T.A. et démarche de projet de territoire	6
D.T.A. et obligation	6
D.T.A. et sélectivité	6

Titre I. Le diagnostic, les enjeux

1. Le développement métropolitain	7
1.1. Un espace de métropolisation	7
1.2. Un territoire urbain bipolaire	9
2. Des activités économiques en mutation	10
2.1. La plus importante concentration économique de l'Ouest	10
2.2. Des filières industrielles traditionnelles à renforcer et à diversifier	12
2.3. Un secteur tertiaire dynamique	13
2.4. Un pôle d'enseignement supérieur reconnu	13
2.5. Une activité agricole diversifiée mais contrastée	14
2.6. Un développement du tourisme et des loisirs	14
3. Des espaces naturels, des sites et des paysages à préserver	15
3.1. Identification des espaces naturels, sites et paysages de valeur	15
3.2. Hiérarchisation des espaces naturels, sites et paysages de valeur	15
3.3. Altérations et pressions subies par les espaces naturels, sites et paysages de valeur	16
3.4. Prévention des risques	16
4. Les particularités géographiques du littoral	17
4.1. Typologie générale de l'espace couvert par la D.T.A.	18
4.2. L'approche par grandes structures paysagères	18
4.3. Les évolutions constatées et les tendances	19

Titre II. Les objectifs de la D.T.A.

Objectif n°1 : affirmer le rôle du bi-pôle Nantes-Saint Nazaire comme métropole européenne au bénéfice du grand Ouest	22
Ambition n°1 : conforter les fonctions d'excellence et de rayonnement dans les pôles urbains de Nantes et de Saint-Nazaire	22
Ambition n°2 : développer les grandes infrastructures de déplacement concourant au désenclavement de la façade atlantique par rapport au cœur géographique de l'Europe	23
Ambition n°3 : assurer le développement industrialo-portuaire dans le respect des exigences de la protection des milieux naturels	24
Objectif n°2 : assurer le développement équilibré de toutes les composantes territoriales de l'estuaire	24
Ambition n°4 : favoriser l'émergence d'un réseau de pôles d'équilibre	24
Ambition n°5 : rechercher un développement plus équilibré des rives nord et sud de l'estuaire	25
Ambition n°6 : ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain et la maîtrise de l'étalement urbain	25



Objectif n°3 : protéger et valoriser les espaces naturels, les sites et les paysages de l'estuaire	26
Ambition n°7 : préserver et valoriser la trame verte de l'estuaire de la Loire, en cohérence avec le schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux	26
Ambition n°8 : favoriser l'aménagement, la protection et la mise en valeur de la Loire estuarienne	27
Ambition n°9 : pérenniser l'attractivité du littoral en maîtrisant son urbanisation	27
Titre III. Les orientations de la D.T.A.	29
1. Orientations relatives à l'équilibre entre le développement, la protection et la mise en valeur du bipôle de Nantes-Saint Nazaire	30
1.1. L'implantation et l'aménagement de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes	30
1.2. L'extension portuaire dans le site de Donges-est	31
1.3. L'avenir des moyens de production d'énergie électrique dans l'estuaire de la Loire	32
2. Orientation relative au développement équilibré de l'ensemble des composantes territoriales de l'estuaire	33
3. Orientation relative à la protection et à la valorisation des espaces naturels, des sites et des paysages	33
4. Modalités d'application de la loi "Littoral"	38
4.1. Les espaces remarquables du littoral	38
4.2. Les parcs et espaces boisés significatifs	39
4.3. Les coupures d'urbanisation	39
4.4. Les espaces proches du rivage	40
Titre IV. Les politiques d'accompagnement	44
Objectif n°1 : affirmer le rôle de Nantes-Saint Nazaire comme métropole européenne au bénéfice du grand Ouest	44
1.1. Optimiser les liaisons terrestres internes du territoire de la D.T.A.	44
1.2. Améliorer les liaisons terrestres externes	46
1.3. Définir les principes d'aménagements relatifs à la réalisation du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes	47
1.4. Préciser les principes de desserte multimodale du port autonome de Nantes-Saint Nazaire (dans sa partie aval)	48
Objectif n°2 : assurer le développement équilibré de toutes les composantes territoriales de l'estuaire	49
2.1. Identifier et mettre en œuvre un projet économique concerté pour l'estuaire	49
2.2. Déterminer les principes d'aménagement urbain	51
2.3. Améliorer le franchissement de la Loire	53
2.4. Etablir les principes visant à pérenniser des espaces agricoles	54
Objectif n°3 : protéger et valoriser les espaces naturels, les sites et les paysages de l'estuaire	55
3.1. Les espaces boisés périurbains et autres espaces naturels et ruraux	55
3.2. La ressource en eau, sa préservation et les aménagements concernés	56
3.3. Les déchets et les dragages	57
3.4. Les capacités d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser sur le littoral	58
Annexes	59
1 - Les espaces naturels et paysagers à fort intérêt patrimonial	
2 - Espaces naturels d'intérêt exceptionnel	
3 - Modalités d'application de la loi littoral : espaces remarquables argumentaire par site	
4 - Cartes	



Introduction

1. Fondement législatif de la D.T.A.

Ainsi qu'il résulte de l'article L. 110 du code de l'urbanisme :

" Le territoire français est le patrimoine commun de la Nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacement, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace ".

L'urbanisme et l'aménagement ne sont donc pas des compétences que l'on peut attribuer à une seule collectivité publique mais, par nature même, des compétences partagées. C'est dans le cadre de ces principes généraux, que s'inscrit l'institution des directives territoriales d'aménagement (D.T.A.) par la loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, modifiée par les lois n°99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, puis n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

Conformément à l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme :

" Des directives territoriales d'aménagement peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre

les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Ces directives peuvent également préciser pour les territoires concernés les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral figurant aux chapitres V et VI du titre IV du présent livre, adaptées aux particularités géographiques locales... ".

Situées à la frontière, respectivement, de la politique d'aménagement et de développement durable du territoire conduite par l'État et des préoccupations d'urbanisme, dont les compétences ont été largement transférées, les D.T.A. ont ainsi pour objectif et ambition d'exprimer en ces domaines les responsabilités de l'État tout en assurant le respect de la libre administration des collectivités locales. S'il n'appartient pas à l'État de décider dans le détail du contenu des politiques d'urbanisme qui relèvent des communes ou de leurs groupements, il est de sa responsabilité d'identifier les grands objectifs en matière d'équipements structurants, de protection de l'environnement, d'organisation maîtrisée de l'urbanisation et de définir les dispositions prescriptives qui en résultent.

2. Elaboration de la D.T.A.

Dès le vote des dispositions législatives fondatrices, en 1995, il est apparu souhaitable au gouvernement de conduire une expérimentation sur un petit nombre de sites.

C'est dans ce cadre qu'une circulaire du 23 juillet 1996 des trois ministres en charge respectivement de l'aménagement du territoire, de l'environnement et de l'équipement a donné mission au préfet de la région Pays-de-la-Loire de conduire les études



préalables à l'élaboration d'une D.T.A. sur l'estuaire de la Loire.

Ainsi qu'il était précisé dans cette décision, ces études devaient s'effectuer en prenant en compte les grands enjeux de ce territoire et notamment :

- l'affirmation de la fonction métropolitaine de Nantes-Saint-Nazaire au bénéfice de l'ouest de la France (positionnement national et européen, développement des fonctions supérieures et stratégiques) et la maîtrise du développement spatial ;
- le développement industriel et portuaire (place logistique et relations avec l'arrière-pays, filières industrielles) et sa compatibilité avec les enjeux environnementaux ;
- la protection et la mise en valeur de l'environnement et des paysages remarquables (préservation du patrimoine naturel et du littoral, reconquête de la Loire, dans le cadre de la poursuite de la mise en œuvre du Plan Loire-Grandeur nature...) et la gestion exemplaire des zones humides, préservant les activités agricoles existantes.

Dès le vote des dispositions législatives fondatrices, en 1995, il est apparu souhaitable au Gouvernement de conduire une expérimentation sur un petit nombre de sites.

C'est dans ce cadre qu'une circulaire du 23 juillet 1996 des trois ministres chargés respectivement de l'aménagement du territoire, de l'environnement et de l'équipement a donné mission au préfet de la région Pays-de-la-Loire de conduire les études préalables à l'élaboration d'une D.T.A. sur l'estuaire de la Loire.

L'élaboration d'une directive territoriale d'aménagement sur l'estuaire de la Loire s'inscrit dans le prolongement de plusieurs démarches d'aménagement du territoire qui ont été conduites précédemment, en partenariat étroit avec l'Association communautaire de l'estuaire de la Loire, les collectivités territoriales, les acteurs socio-économiques et les associations : charte d'objectifs de Nantes - Saint Nazaire, modélisation prospective de la Loire estuarienne et programme " Loire-Grandeur nature ".

A ce titre, une place particulière doit être faite au programme concerté d'aménagement, de développement et de protection de l'estuaire qui a constitué une étape importante dans la concertation sur le développement durable de l'estuaire et sur la base duquel ont été conclues les études préalables à la D.T.A.

Après une vaste concertation locale, le rapport des études préalables a été adressé aux trois ministres, le 30 juillet 1998, par le préfet de région Pays-de-la-Loire. Ce rapport concluait à la nécessité d'élaborer une D.T.A. sur l'estuaire de la Loire.

Lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 15 décembre 1998, le gouvernement a pris acte du diagnostic et des grandes orientations exprimées dans le rapport des études préalables et a validé le principe de l'élaboration d'une D.T.A. sur l'estuaire de la Loire.

Sur la base de ce rapport, le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement et le secrétaire d'État au logement donnaient au préfet, le 1er juillet 1999, mandat d'engager l'élaboration d'une directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire, avec les objectifs suivants :

- affirmer le rôle de Nantes-Saint-Nazaire comme métropole de taille européenne au bénéfice du grand Ouest ;
- assurer le développement durable de tous les territoires de l'estuaire ;
- protéger et valoriser un environnement et un cadre de vie remarquables.

Le mandat a aussi arrêté le périmètre de la D.T.A., et ce, à partir des trois critères d'identification qui correspondent aux trois facteurs d'unité de l'estuaire de la Loire :

- l'eau, avec le système hydrographique ligérien et les zones humides associés ;
- la logique de fonctionnement du territoire métropolitain ;
- le poids d'un développement économique de type industrialo-portuaire.

L'Association communautaire de l'estuaire de la Loire qui regroupe le conseil régional, le conseil général de Loire-Atlantique, la communauté urbaine de Nantes, la communauté d'agglomération de Saint-Nazaire, les Deux chambres de commerce de Nantes et de Saint-Nazaire, le port autonome de Nantes - Saint Nazaire, et l'Union maritime de Basse-Loire.



Le principe de simplicité ou de lisibilité a conduit à ne pas descendre au dessous de la limite administrative du canton et le principe de cohérence territoriale a conduit à ne pas laisser isolés des territoires enclavés ou périphériques.

Le périmètre de la directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire couvre les trois arrondissements de Nantes, Saint-Nazaire et Ancenis, ainsi que les cantons de Blain, Nort-sur-Erdre, dans le département de Loire-Atlantique, Champtoceaux et Saint Florent-le-Vieil dans le département du Maine-et-Loire. La surface concernée est de 5 642 km².

Conformément aux dispositions de l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme, ont été associés à l'élaboration de la D.T.A., le conseil régional des Pays-de-la-Loire, les conseils généraux de la Loire-Atlantique et du Maine-et-Loire, les communes chefs-lieux d'arrondissement, les communes de plus de 20 000 habitants et les groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme intéressés.

Le préfet de région Pays-de-la-Loire a ensuite conduit une large concertation avec les élus locaux, les organisations socioprofessionnelles, les associations de protection de l'environnement choisies particulièrement parmi celles agréées au titre de l'article 5 de la loi n°95-101 du 2 février 1995 (art. 252-1 du code rural).

Le projet a été approuvé par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire le 12 décembre 2002.

En application des articles L. 111-1-1 et L. 146-1 du code de l'urbanisme, le préfet a soumis le projet de D.T.A. à la consultation des personnes publiques associées le 27 novembre 2003, puis à enquête publique, du 14 avril 2004 au 17 mai 2004.

La commission d'enquête, s'appuyant sur les avis des personnes publiques associées aussi bien que sur les remarques qu'elle a elle-même recueillies, a remis un rapport favorable

sans réserve au projet, en émettant treize recommandations. Le projet a été modifié pour tenir compte de recommandations des personnes publiques associées et de la commission d'enquête.

Le préfet, en application de l'article 34 ter de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983, a soumis le projet à la conférence régionale de développement et d'aménagement du territoire qui, lors de sa séance du 10 mars 2005, a rendu un avis favorable à l'unanimité.

Le conseil national de l'aménagement et de développement du territoire a rendu un avis favorable en date du 6 juillet 2005, assorti de recommandations.

La D.T.A. a été approuvée par la section des travaux publics du Conseil d'Etat, lors de sa séance du 21 mars 2006.

Le décret portant approbation de la DTA a été publié au journal officiel du 19 juillet 2006 (cf page 59 du présent document) .

3. Contenu de la D.T.A.

La directive territoriale d'aménagement se compose d'un rapport de présentation avec des annexes et de documents cartographiques.

L'architecture du rapport de la D.T.A.

Elle comporte quatre titres.

Le " *Diagnostic du territoire et l'identification des enjeux* " (titre 1) constituent une analyse synthétique de la situation existante et des évolutions passées et prévisibles sur le territoire de la D.T.A. Ils présentent, de façon la plus actualisée possible - résultats du recensement de 1999 notamment - et sous une forme concise, un argumentaire fondant les dispositions de la D.T.A.

Le titre 2 " *Objectifs* " identifie les partis de conservation ou d'aménagement que l'État souhaite poursuivre dans l'aménagement du territoire de l'estuaire de la Loire à un horizon de 20 à 25 ans. Ces objectifs fondent, soit, les orientations, soit, les politiques d'accompagnement présentées dans la suite du document.



Le titre 3 " *Orientations* " rassemble les dispositions de la directive qui ont un caractère contraignant. Les documents locaux d'urbanisme devront être compatibles ces orientations de la D.T.A.. En outre, les modalités d'application des dispositions particulières au littoral s'appliquent à toute personne publique ou privée, pour ce qui concerne les actes et les décisions relatifs à l'utilisation des sols.

Enfin, le titre 4 " *Politiques d'accompagnement* " propose les actions à concevoir et à engager, le plus souvent de manière partenariale, permettant d'atteindre les objectifs fixés.

Les documents cartographiques

Les cartes qui illustrent et éclairent la D.T.A. figurent en annexe 4.

Certaines d'entre elles représentent les orientations de la D.T.A. qui ont une portée prescriptive :

- la **carte 2** représente les deux premières sections des orientations ;
- la **carte 4** relative à la trame verte au 1/125 000°, représente la troisième section des orientations ;
- les **cartes 4, 5 et 6** relatives à l'application de la loi "Littoral" (1/50 000e), représentent la quatrième section.

4. Précisions relatives au statut et au rôle de la D.T.A.

D.T.A. et démarche de projet de territoire

Différente d'un projet de territoire, qui résulte de la conjonction et de la cohérence des différentes visions des collectivités publiques, une D.T.A. est d'abord l'expression des enjeux de l'État sur le territoire en ce qui concerne les infrastructures majeures, les équipements importants dans le champ des grandes fonctions collectives ainsi que les grands équilibres entre développement et protection de l'environnement.

À ce titre, les objectifs de la D.T.A. de l'estuaire de la Loire constituent, pour l'essentiel, la traduction sur le territoire de l'estuaire des dispositions des schémas de services collectifs des transports et des espaces naturels et ruraux qui ont vocation à être précisées par le futur schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire des Pays-de-la-Loire

Les objectifs et les orientations ont été élaborés en étroite concertation avec les personnes publiques associées à chaque grande étape : diagnostic, objectifs, orientations et politiques d'accompagnement.

D.T.A. et obligation

Une D.T.A. n'est pas un document de programmation et n'entraîne aucune obligation financière, que ce soit pour les collectivités territoriales ou pour l'Etat.

Une D.T.A. est un document d'urbanisme qui constitue un cadre de référence, en particulier pour l'État, dans son association à l'élaboration des documents d'urbanisme locaux mais aussi dans sa politique contractuelle.

Les documents d'urbanisme préparés par les collectivités locales doivent être compatibles avec les dispositions de la D.T.A. (cf. article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme référencé supra).

D.T.A. et sélectivité

Une D.T.A. exprime les enjeux de l'Etat sur le territoire et n'a donc pas vocation à traiter l'intégralité des questions qui concernent un territoire, mais à identifier les sujets de la compétence de l'Etat qui justifient que soient clairement explicités les enjeux, les objectifs et les orientations susceptibles d'en découler. Elle ne saurait être exhaustive, ni recenser toutes les opérations que les différentes collectivités publiques réaliseront ou soutiendront.



Titre I. Le diagnostic, les enjeux

1. Le développement métropolitain

l'avenir avec, notamment, le doublement de la population de plus de 60 ans à l'horizon 2020. Cinquième ensemble métropolitain de France, l'estuaire de la Loire est le premier du grand Ouest, au cœur de la façade atlantique.

1.1. Un espace de métropolisation

Les fonctions métropolitaines supérieures regroupent des emplois de haut niveau qui, par leur fort contenu intellectuel ou technique ou leur pouvoir décisionnel, jouent un rôle important dans le développement des grandes métropoles.

Avec 1 094 000 habitants en 1999, l'estuaire de la Loire a connu une importante expansion démographique depuis une trentaine d'années. La population a augmenté de 35 % entre 1968 et 1999.

La vitalité démographique de l'estuaire est cependant appelée à se rapprocher de la moyenne nationale à

Des fonctions métropolitaines supérieures

Cette expansion démographique a été accompagnée par un développement très important des fonctions métropolitaines supérieures, tant dans le domaine des fonctions collectives de la santé, de la culture, des enseignements supérieurs, que dans le commerce, la logistique maritime, les banques et les assurances.

Tableau n°1 - Évolution des emplois métropolitains supérieurs dans les aires urbaines de Nantes et de Saint-Nazaire

Territoire	Emploi total			Emploi métropolitain supérieur				
	1999	Evolution 1999/1990		1999	Evolution 1999/1990		Part dans l'emploi total	
Nantes	293 000	+ 36 000	+ 14,0 %	25 500	+ 5 700	+ 29,0 %	7,7 %	8,7 %
Saint-Nazaire	67 000	+ 6 700	+ 11,0 %	2 750	+ 500	+ 23,0 %	3,7 %	4,1 %
Villes françaises	18 530 000	+ 684 000	+ 3,8 %	1 675 000	+ 216 000	+ 15,0 %	8,2 %	9,0 %
France entière	22 800 000	+ 730 000	+ 3,3 %	1 806 000	+ 234 000	+ 15,0 %	7,1 %	7,9 %

Source : INSEE région Pays de la Loire ; OCTANT n°92 - Janvier 2003

Ainsi, s'agissant de l'ensemble Nantes-Saint Nazaire, le développement de ces emplois d'entraînement pour le développement territorial a été, entre 1990 et 1999, près de deux fois supérieur (28 %) à ce qu'il a été au niveau national (15 %).

Il est par ailleurs intéressant de noter que ce développement de forte amplitude au sein du territoire de l'estuaire de la Loire ne s'est pas effectué au détriment des autres composantes de l'Ouest français, en particulier en région Pays-de-la-Loire

Tableau n°2 - Evolution de la proportion d'emplois supérieurs dans les autres principales villes de la région

1999/1990	Evolution de l'emploi total	Evolution de l'emploi dit "métropolitain supérieur"
Angers	13,7 %	31,2 %
Le Mans	6,3 %	35,9 %
La Roche-sur-Yon	9,4 %	15,2 %
Laval	11,5 %	15,5 %

Source : INSEE région Pays de la Loire ; OCTANT n°92 - Janvier 2003

Le rayonnement de l'aire métropolitaine estuarienne, premier foyer économique de l'Ouest, reste cependant limité à l'Armorique méridionale et à la partie occidentale de la région ligérienne, essentiellement dans le secteur tertiaire des services aux entreprises. Avec, en 1999, plus de 47 000 emplois de cadres et de professions intellectuelles supérieures dans les aires urbaines de Nantes et de Saint-Nazaire, soit environ 13 % du total, l'ensemble Nantes-Saint-Nazaire se situe désormais dans la moyenne nationale.

Dans les secteurs de la recherche, le poids de la métropole estuarienne, qui regroupe pourtant près des deux tiers de la recherche régionale avec 200 laboratoires abritant environ 2 200 chercheurs, est encore insuffisant, malgré une progression notable depuis dix ans. La complémentarité avec les autres grandes villes de l'Ouest, Rennes et Angers en particulier, doit être développée.

Le développement de l'estuaire bénéficie des réflexions et actions s'inscrivant dans la continuité

de la " charte d'objectifs " de l'agglomération Nantes-Saint Nazaire et du programme concerté d'aménagement, de développement et de protection de l'estuaire de la Loire.

L'identité de la métropole Nantes-Saint Nazaire s'affirme au plan national depuis une dizaine d'années, par sa dynamique économique, ses équipements urbains et ses initiatives culturelles, son université et ses grandes écoles en pleine croissance.

La métropole Nantes-Saint Nazaire a constitué avec Angers-Loire-métropole, Rennes métropole et Brest-métropole-Océane l'" espace métropolitain Loire-Bretagne " qui vise à conforter à l'échelle européenne la dynamique territoriale.

La forte identité de l'agglomération nantaise lui a permis d'accueillir de nombreuses délocalisations de services fonctionnels de grandes entreprises.

Une situation géographique " périphérique " en Europe

Placé au centre de la façade atlantique, avec une porte maritime sur le monde, l'estuaire de la Loire est cependant éloigné des grands pôles de développement européens situés sur la ligne Londres-Francfort-Milan et l'ouverture de l'Europe vers l'est renforcera encore cette position potentiellement défavorable.

De nombreux investissements ont été faits depuis 20 ans pour améliorer la desserte de Nantes et de Saint-Nazaire, avec la route des estuaires sur l'axe nord-sud et le raccordement autoroutier vers Paris. L'aéroport de Nantes-Atlantique enregistre, avec 2 millions de passagers en 2000, la plus forte progression des aéroports français au cours de la période 1997-2000. Une liaison cadencée de TGV avec la capitale complète ce bon niveau de desserte avec Paris. Mais au-delà, les liaisons vers l'Est et vers l'Europe restent à assurer, tandis que le mode ferré classique vers les capitales régionales souffre d'un manque de compétitivité.

Avec son ouverture sur la mer et sa localisation au centre du grand Ouest, l'estuaire constitue une place logistique importante, dont le développement dans le contexte général de la mondialisation est lié directement à l'amélioration constante de sa compétitivité, sous peine de fragilisation.



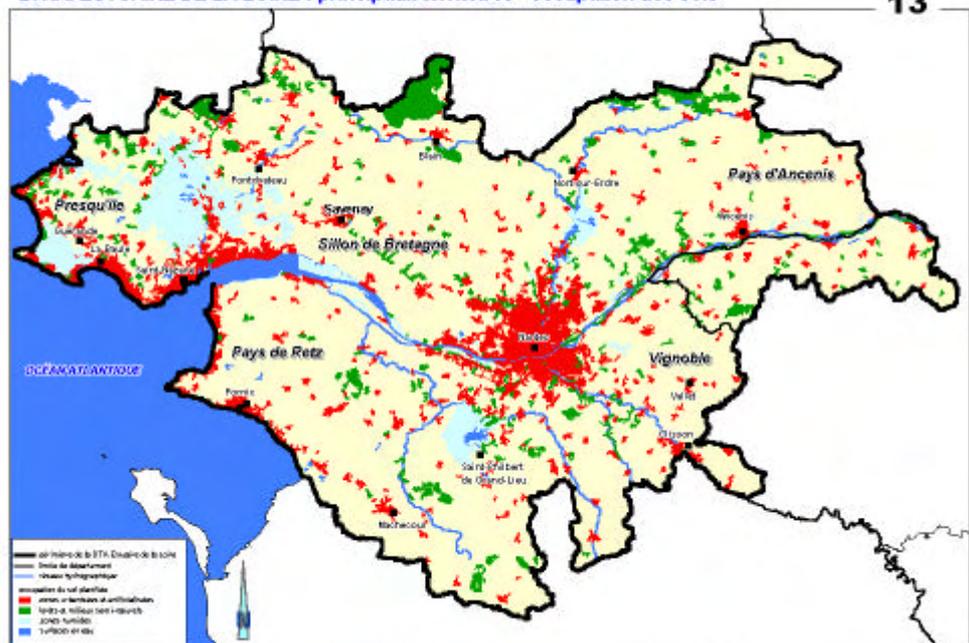
1.2. Un territoire urbain bipolaire

La géographie urbaine de l'estuaire de la Loire est caractérisée par les deux bassins de vie de Nantes et Saint Nazaire-presqu'île guérandaise, distincts et séparés par une écharpe verte que l'ensemble des acteurs entend préserver et par un espace géographique " intermédiaire " aux densités urbaines et économiques bien moindres, mais dont la contribution en terme d'économie agricole et de valeur écologique est importante.

Avec plus de 710 000 habitants en 1999, l'aire urbaine de Nantes (82 communes) rassemble la majeure partie des emplois métropolitains supérieurs, tandis que l'aire urbaine de Saint-Nazaire (23 communes et 172 000 habitants) regroupe d'importantes activités industrialo-portuaires, et bénéficie d'une économie liée au littoral : tourisme autour des grandes stations telles La Baule et Saint-Brévin-les-Pins et activités de pêche avec les ports de La Turballe, du Croisic et de Pornic.

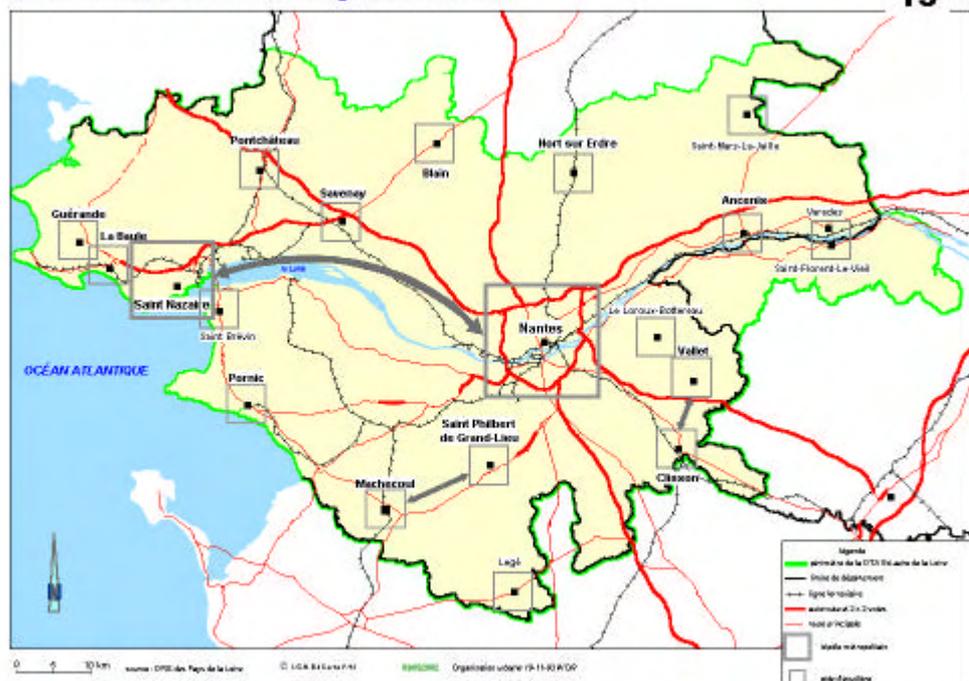
D.T.A. ESTUAIRE DE LA LOIRE : principaux territoires - occupation des sols

13



D.T.A. ESTUAIRE DE LA LOIRE : organisation urbaine

15





Depuis près de 30 ans l'aménagement urbain dans l'estuaire se caractérise par un étalement spatial générateur de fortes mobilités quotidiennes.

Les surfaces urbanisées ont triplé en trente ans, passant de 5 000 ha à 15 000 ha sur l'agglomération nantaise, sous la double poussée démographique et économique : en 20 ans, les mobilités mécanisées ont doublé, tandis que l'aire d'influence de Nantes s'est considérablement élargie dans un rayon de 30 à 40 km, illustrant le découplage croissant entre le lieu de résidence et la localisation des activités. Un phénomène identique s'est produit sur Saint-Nazaire et la presque île guérandaise, nonobstant les barrières naturelles des marais de Guérande et de la Brière. Il faut souligner que la durée de la mobilité quotidienne (domicile-travail) est restée stable en moyenne.

Sous l'effet de ce développement urbain, que l'on peut qualifier de " lâche ", non véritablement contraint naturellement, c'est en fait une véritable urbanisation en tache d'huile qui se produit, avec un développement en grappes le long des axes de transport, constituant une série d'archipels urbains de plus en plus éloignés. Les territoires dits intermédiaires ont directement bénéficié de ce développement résidentiel, répondant aux vœux (choisis ou contraints) des habitants. Cependant, cela n'est pas allé sans porter préjudice à l'agriculture périurbaine et au cadre de vie des habitants de l'estuaire.

L'urbanisation extensive, consommatrice d'espace, s'est faite au détriment de l'agriculture périurbaine, qui a vu son territoire se réduire de 27 % entre 1988 et 2000 sur l'agglomération nantaise (surface agricole utile des communes de la communauté urbaine de Nantes - source RGA). Le nombre d'exploitants de l'agglomération nantaise a reculé durant cette période de 52 % et la pérennité de cette agriculture est menacée.

Les réseaux de desserte du territoire fin, qui ont accompagné cette forme peu maîtrisée d'agglomération, connaissent maintenant leurs limites malgré le développement notable des transports collectifs, le tramway en premier lieu : saturation, pollution, bruit, insécurité routière marquent les infrastructures locales, tel le périphérique nantais. Certains sites naturels sont menacés indirectement par le phénomène d'urbanisation diffuse.

Le cadre de vie de la métropole, c'est aussi la relation avec les cours d'eau mais l'alliance entre Nantes et la Loire estuarienne s'est rompue avec l'effondrement de la ligne d'eau d'étiage dans la traversée de l'agglomération (baisse de 3 m).

**Premier enjeu :
l'attractivité urbaine et patrimoniale de la métropole de Nantes-Saint Nazaire.**

2. Des activités économiques en mutation

2.1. La plus importante concentration économique de l'Ouest

L'estuaire de la Loire est un lieu de création de richesses, avec une densité économique forte à l'échelle nationale, modérée néanmoins au regard des grands ports européens du Nord.

Malgré une diminution de l'ordre de 7 % depuis 1990, l'ensemble Nantes-Saint Nazaire (aires urbaines) regroupe encore en 1999 près de 60 000 emplois industriels (soit 16,5 % des actifs contre 29 % en 1990), au sein d'un tissu de PME dynamiques et de quelques grands groupes, tels Alstom (Chantiers de l'Atlantique) et EADS (Airbus).

L'amont et l'aval de l'estuaire se distinguent fortement par la nature de leur dynamique économique.

Le pôle de Saint-Nazaire dépend de grands acteurs nationaux sur des activités lourdes telles que la construction navale (Alstom), l'industrie de raffinage pétrolier (TotalFinaElf), l'aéronautique (EADS), le développement du port, la production d'électricité (EDF). En la matière, les centres stratégiques sont situés hors du périmètre ligérien et l'activité reste soumise à des variables économiques difficilement maîtrisables, ce dont témoignent les difficultés connues par Alstom à l'été 2003.

L'agglomération de Nantes est animée par une grande diversité d'acteurs, de taille et de dynamique variables, privés et publics. Les activités de services ont récemment connu une



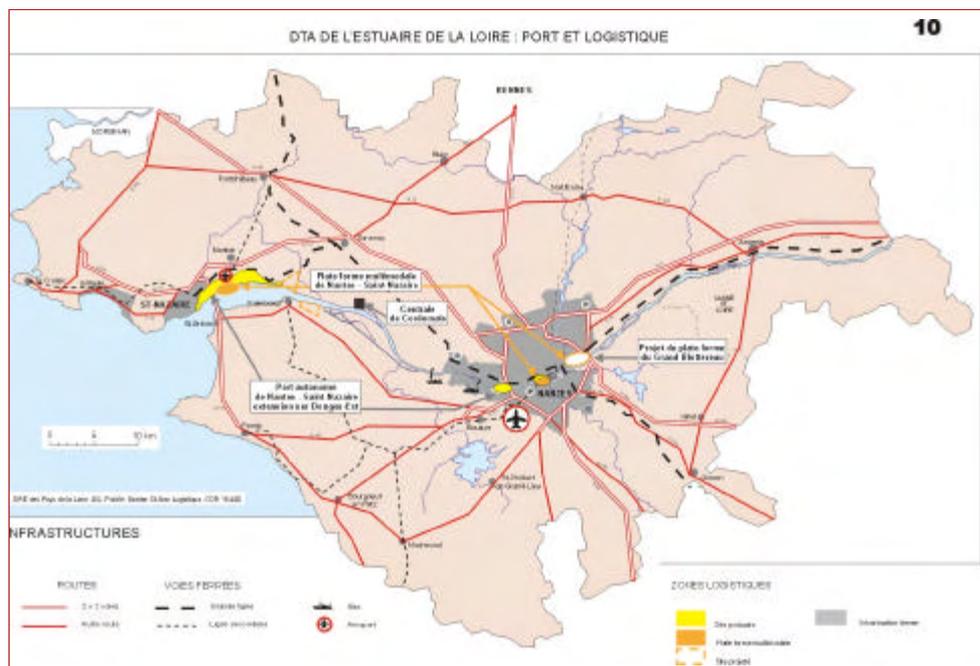
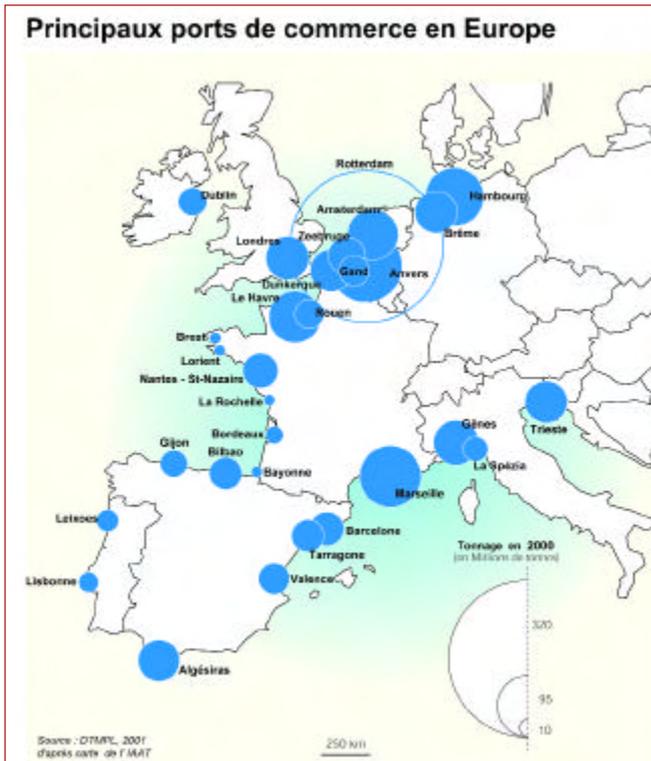
croissance plus forte que la moyenne qui a contribué à combler le retard local dans ce domaine. Nantes, à ce titre, illustre bien ce qu'un bon observateur (P. Veltz, directeur de l'E.N.P.C.) caractérise comme étant la ville-métropole "assurance tous risques", du fait de la diversité de ses moteurs de développement.

Le premier port de la façade atlantique

Le port français de Nantes-Saint Nazaire, avec 31,6 Mt en 2002, quatrième port (cinquième port national) est le plus important de la façade atlantique, mais reste un opérateur moyen à l'échelle européenne. Après un développement très fort dans les années 1970, lié aux approvisionnements énergétiques, le port a su se diversifier. Son trafic de marchandises diverses est en progression constante et sa vocation agroalimentaire (hors énergie, cette dernière représente au moins la moitié des trafics) se développe.

Cette diversification s'accompagne d'une nécessité permanente d'adaptation au marché et de recherche de compétitivité, sur tous les éléments de la chaîne logistique: installations portuaires, équipements et services, coûts de passage portuaire...

L'accessibilité nautique dépend du dragage et la cohabitation avec une nature riche et précieuse à préserver est délicate. Cependant, les perspectives d'évolution du trafic, la saturation attendue à moyen terme des installations portuaires existantes malgré leur optimisation programmée ou en cours, ont conduit à lancer l'extension du port.



PORT DE NANTES-SAINTE NAZAIRE : PRINCIPAUX SITES

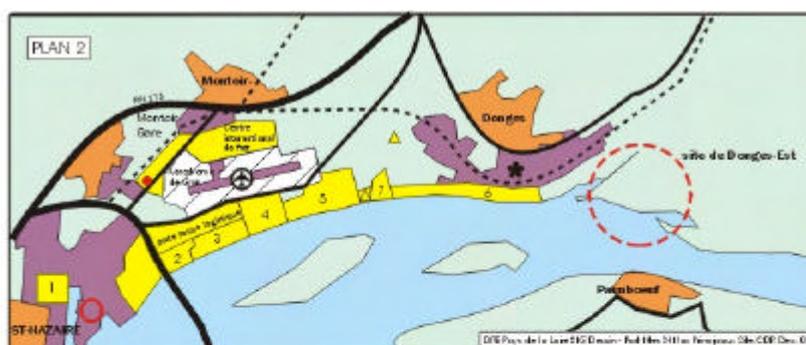


Toutefois, hormis la production d'électricité d'appoint que fournit la centrale de Cordemais, les besoins en énergie électrique du grand Ouest sont à ce jour, pour l'essentiel, couverts par des sites de production implantés à l'extérieur de celui-ci. La question de l'implantation d'une centrale de production de base dans l'estuaire de la Loire, écartée sur le site du Carnet, demeure posée.

2.2. Des filières industrielles traditionnelles à renforcer et à diversifier

Des atouts industriels à conforter ou à développer

SITE DE SAINT-NAZAIRE-MONTOIR-DONGES



TERMINAUX PORTUAIRES	GRANDS EQUIPEMENTS INDUSTRIELS	
1 Rubier	▲ Usine d'énergie	— Autoroute et route
2 Roulier	⚙ Raffinerie de pétrole	— Voie ferrée principale
3 Conteneurs	⚡ Centrale thermique	✈ Aéroport
4 Méthanier	● Aérospatiale	■ Centre urbain
5 Agro-Alimentaire	○ Autre grande industrie	
6 Pétrolier		
7 Charbonnier		
8 Box		

La charte d'objectifs de Nantes-Saint Nazaire, signée en 1994, avait retenu comme filières d'excellence caractérisant l'estuaire de la Loire, les chantiers navals, les industries agroalimentaires qui s'appuient pleinement sur un hinterland composé des premières régions agricoles de France, les industries mécaniques-matériaux, le bois avec le port de Chevire, premier port à bois de l'hexagone. Il faut y ajouter la construction aéronautique, avec les deux établissements E.A.D.S. sis à Saint-Nazaire et à Bouguenais (unité urbaine de Nantes).

L'avenir de ces différents secteurs n'est sans nul doute contrasté, très lié, en particulier pour la construction navale, à la conjoncture internationale et au soutien des pouvoirs publics. Sous l'effet de la mondialisation et de la concurrence, il est clair que l'heure est à l'adaptation dans tous les domaines.

Un pôle énergétique d'envergure nationale

La Basse-Loire est un pôle énergétique d'importance nationale, tant comme place d'approvisionnement (10 % du total national des importations énergétiques : pétrole brut, gaz naturel liquéfié, charbon) que comme lieu de production avec la raffinerie de Donges assurant plus de 10 % du volume national de raffinage de pétrole brut, et la centrale électrique (au fuel lourd et au charbon) de Cordemais qui produit de 3 à 7 milliards de kWh selon les années et les besoins d'appui à la production nationale de base d'origine essentiellement nucléaire.

On soulignera le dynamisme de l'important tissu des PME en matière d'innovation technique qui repose en particulier sur plusieurs centres de ressources technologiques situés à l'interface des laboratoires de recherche et des entreprises.

Par ailleurs, l'estuaire dispose d'une technopole (Atlanpole) favorisant les liens entre entreprises, recherche et enseignement supérieur.

Les secteurs émergents susceptibles d'assurer l'avenir industriel de l'estuaire concernent potentiellement la mise en forme des matériaux, les technologies de l'information et de la



communication, les biotechnologies, les activités liées à la mer, les technologies bio-environnementales (étude Katalyse, décembre 1998).

C'est ainsi qu'à la suite de l'appel d'offre national, un "pôle de compétitivité" sur les ensembles métalliques et composites complexes ("EMC2"), porté par les industries mécaniques et de construction en lien avec les universités et laboratoires de recherche, a été créé.

Des faiblesses en termes de valeur ajoutée et d'exportations et un chômage élevé

La population active de l'estuaire, plus nombreuse, plus jeune, plus féminisée que la moyenne, est principalement employée dans le secteur tertiaire (plus de 7 emplois sur 10, en moyenne, dans le département de Loire-Atlantique) et dans les industries de production.

Entre 1990 et 1999, l'emploi en Loire-Atlantique a progressé presque quatre fois plus vite que la moyenne nationale (l'emploi industriel a diminué deux fois moins vite et celui dans les services a progressé deux fois plus rapidement).

Le niveau général de qualification doit encore être amélioré. L'économie de l'estuaire est ainsi marquée par l'aspect intensif en emplois de l'industrie ligérienne, d'où, certes, un bon bilan en emploi mais aussi une productivité - valeur ajoutée rapportée à l'emploi - plutôt moyenne, ce qui peut poser des problèmes dans le contexte général de la mondialisation et donc de la généralisation de la concurrence.

Malgré des efforts significatifs des entreprises appuyées par les pouvoirs publics, les exportations n'ont pas à ce jour un poids en rapport avec la puissance économique de la métropole (le département de Loire-Atlantique concentre de l'ordre de 30 % des exportations régionales mais n'occupe que la 24^e place nationale).

Malgré (ou à cause de) son rôle majeur dans l'économie du grand Ouest, l'estuaire reste caractérisé par un chômage supérieur à la moyenne régionale (le taux de chômage était de 8,8 % en juillet 2003 pour le département, pour un taux de 7,9 % sur le plan régional et

9,5 % à l'échelle nationale). L'évolution à long terme de l'emploi (vers 2010-2020) demeure incertaine dans le contexte de ralentissement économique enregistré depuis le milieu de l'année 2001.

2.3. Un secteur tertiaire dynamique

La métropole de Nantes-Saint-Nazaire a su orienter son développement vers les activités de services jusqu'à devenir le principal pôle tertiaire de l'Ouest français. Dès les années soixante-dix, Nantes a attiré d'importantes déconcentrations administratives : elle accueille aujourd'hui notamment, les services centraux du ministère des affaires étrangères ainsi que le service du casier judiciaire.

Ce mouvement s'est étendu récemment à des grandes entreprises comme la Poste, la SNCF, Bouygues Télécom, qui ont fait le choix de Nantes pour y installer le siège de services fonctionnels importants.

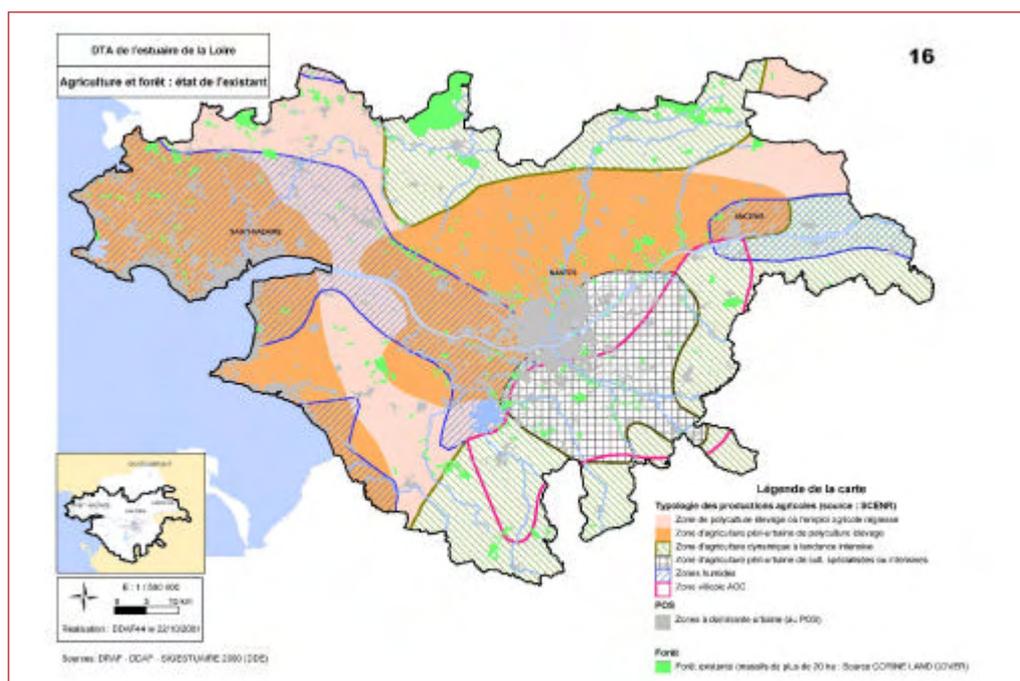
Il doit trouver ses prolongements au niveau des deux pôles de la métropole.

2.4. Un pôle d'enseignement supérieur reconnu

Avec plus de 40 000 étudiants, la métropole accueille plus de la moitié des étudiants ligériens et se place en deuxième position - derrière Rennes - dans le grand Ouest. L'offre de formation supérieure recouvre l'ensemble des disciplines.

La diversification des filières universitaires (création de départements d'IUT, d'IUP, diplômes de spécialisation de troisième cycle), la création d'écoles d'ingénieurs et le développement des formations à la gestion des entreprises ont contribué au développement économique régional et au renforcement de l'attractivité du territoire métropolitain, permettant l'accueil de nouvelles entreprises innovantes.

Une démarche de valorisation du territoire a permis de créer une synergie entre les établissements d'enseignement supérieur et de recherche qui doit être développée par la recherche de nouveaux partenariats.



2.5. Une activité agricole diversifiée mais contrastée

L'estuaire de la Loire se caractérise par une agriculture dynamique et diversifiée qui constitue une filière économique de premier plan (14 000 actifs sur l'estuaire) en même temps qu'une activité qui façonne le paysage et le cadre de vie des habitants.

Ainsi, la Loire-Atlantique se place au sixième rang national pour la production de lait. Parmi ses atouts et originalités, elle compte des productions de qualité renommées telles que la mâche, le muguet, le muscadet et le sel de Guérande.

Avec près de 9 500 exploitations (dont plus de 5 300 professionnelles) réparties sur plus de 300 000 ha dont près des deux tiers sont consacrés à l'élevage, l'agriculture de l'estuaire constitue donc, non seulement un vecteur de l'aménagement du territoire, mais aussi une composante économique importante qui a permis l'établissement d'une industrie agroalimentaire de premier plan. Son dynamisme contribue également au développement de l'économie du monde rural et, en particulier, à l'activité de l'artisanat et des commerces locaux.

Aux côtés d'un secteur de polyculture et d'élevage dynamique, de cultures maraîchères et viticoles à forte valeur ajoutée, se pose la question de la pérennité d'une agriculture plus fragile en zone périurbaine ou littorale (pression foncière et

productivité moindre liée au morcellement) et dans les marais (mode d'exploitation extensif compatible avec les milieux humides mais avec une rentabilité plus limitée). Ainsi, autour de l'agglomération nantaise, 900 exploitations et 10 000 ha de terre agricole ont disparu entre 1989 et 1999.

2.6. Un développement du tourisme et des loisirs

La région des Pays-de-la-Loire est la cinquième destination nationale et le tourisme constitue une des premières activités économiques de l'estuaire, avec une consommation intérieure touristique de 4 498 M€ (7e rang national) fondée à 80 % sur le littoral atlantique autour des stations telles que La Baule, Le Pouliguen, Pornichet, Saint-Brévin-les-Pins, Pornic... Cette activité économique devra savoir s'adapter et se moderniser pour proposer une offre diversifiée répondant à l'évolution de la demande.

Quelques lieux prestigieux complètent cette offre, de laquelle est quasiment absente l'écharpe verte, avec le cœur de l'estuaire, la Brière, le lac de Grand-Lieu. La confidentialité actuelle de ces milieux fragiles participe, il est vrai, de leur nécessaire protection.

Deuxième enjeu :
la mise en place de conditions favorables au développement économique et industrialo-portuaire.



3. Des espaces naturels, des sites et des paysages à préserver

Espaces " RAMSAR " du nom de la ville éponyme d'Iran où fut signée, en 1971, la convention internationale correspondante, labellisant un certain nombre de zones humides ; cette convention a été ratifiée par la France en 1986.

L'eau douce ou salée, est le fil conducteur du patrimoine naturel de la métropole de Nantes-Saint Nazaire : l'eau de l'Atlantique avec 170 km (source SIG au 1/100 000^e) de côtes, l'eau de la Loire, dernier grand fleuve naturel d'Europe et de ses affluents (l'Erdre, la Sèvre Nantaise), et les 42 000 hectares (source inventaire SMN) de zones humides de l'écharpe verte située entre Nantes et Saint-Nazaire, de la Brière, au nord, au lac de Grand-Lieu, au sud, et sur les rives de l'estuaire.

Sur le plan écologique, cet environnement naturel représente une richesse majeure à l'échelle européenne avec ses zones humides vitales pour de nombreuses espèces faunistiques et floristiques, avec ses roselières et ses vasières essentielles pour la pérennité et la valorisation des ressources halieutiques. C'est aussi un lieu privilégié pour les oiseaux migrateurs.

La préservation, c'est-à-dire la protection et la valorisation de cet environnement suppose l'identification des espaces concernés, en fonction de :

- leur importance écologique et pour la biodiversité ;
- leur importance patrimoniale qu'elle soit historique, artistique ou paysagère ;
- leur apport au cadre de vie.

3.1. Identification des espaces naturels, sites et paysages de valeur

A cet égard, le diagnostic se fonde sur l'important travail déjà accompli par les divers services de l'État en termes d'inventaire :

- pour la biodiversité, recours aux zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique (Z.N.I.E.F.F.) et application des directives

européennes, respectivement " Oiseaux " zones importantes pour la conservation des oiseaux (Z.I.C.O.) et " Habitats " sites d'intérêt communautaire (S.I.C.) ;

- espaces " RAMSAR " et " parc naturel régional " selon leur contribution à la biodiversité ;

- sites classés pour leur intérêt artistique ou pittoresque, scientifique, historique ou légendaire et relevant, à ce titre, des articles L. 341-1 à L. 341-22 du code de l'environnement (ex-loi de 1930), et sites inscrits ;

- espaces acquis par le Conservatoire des espaces littoraux et des rivages lacustres (C.E.L.R.L.), par le département de la Loire-Atlantique, grâce au produit de la taxe départementale des espaces naturels sensibles (TDENS), ou relevant du domaine de l'État ;

- espaces présentant de l'intérêt à l'échelle nationale ou à l'échelle régionale qui sont aussi celles de la D.T.A. : valeurs paysagères, espaces permettant la continuité écologique, espaces naturels permettant d'assurer le cheminement (non mécanisé) des hommes.

3.2. Hiérarchisation des espaces naturels, sites et paysages de valeur

Le présent diagnostic suppose d'explicitier les enjeux attachés aux différents espaces, selon une hiérarchie des valeurs " naturelles " qu'ils portent. Sont ainsi distingués :

- les espaces dont la contribution, soit, à la pérennité de la biodiversité, soit, à la constitution du grand paysage estuarien, est avérée et déjà reconnue, relevant d'un classement de premier rang - " intérêt exceptionnel " - qui figurent dans les inventaires ou relèvent de mesures de protection et sont rappelés dans les tableaux n°3 et n°4, pages 35 ;

- certains espaces " à fort intérêt patrimonial ", éventuellement situés en marge des sites d'intérêt exceptionnel, qui ne font pas l'objet de mesure de protection ni d'inscription dans des projets d'inventaire, dont une liste est dressée au titre des orientations de la D.T.A. et qui figurent dans le tableau n°5, pages 36 et 37.

3.3. Altérations et pressions subies par les espaces naturels, sites et paysages de valeur

Le milieu naturel fluvio-marin de l'estuaire est affecté par une rupture de plus en plus sensible de son équilibre écologique, provoquée par une profonde altération de son fonctionnement hydraulique et de la qualité des eaux. Le creusement du bassin de marée en amont de Nantes principalement, la chenalisation entre Nantes et l'océan et les extractions importantes de sable à l'amont ont eu des effets très pénalisants, tels que la remontée de la salinité et du bouchon vaseux, l'abaissement de la ligne d'eau, l'envasement des étiers et des boires, altérant leur richesse écologique...

Le plan interrégional Loire-Grandeur nature a défini une première série de mesures de gestion et de valorisation, allant de la remise de terrains au C.E.L.R.L. par le port autonome, aujourd'hui réalisée, à l'étude de faisabilité de la restauration de sites écologiques majeurs tels que le bras du Migron ou La Taillée, complétées par la création de réserves conventionnelles sur ces sites. Ces mesures ont été décidées dans le principe et financées par une provision inscrite dans le plan interrégional Loire-Grandeur nature 2000-2006 (PILGN). Le PILGN comporte également des programmes visant à restaurer la ligne d'eau et à reconquérir un bon état écologique du fleuve et des zones humides.

La gestion et la valorisation des milieux humides reposent aussi sur une agriculture adaptée qui favorise une approche extensive. Dans ce sens, les opérations locales agri-environnementales, qui couvrent aujourd'hui une partie des prairies concernées, représentent une réponse appropriée dès lors qu'elles s'inscrivent dans la durée. Ces mesures sont également reprises dans les dispositions agri-environnementales des contrats territoriaux d'exploitation.

Mais il n'en reste pas moins vrai que la question centrale de l'équilibre entre la préservation d'une part et le développement économique d'autre part est posée dans l'estuaire. Les besoins d'extension du port de Nantes-Saint Nazaire, localisés sur les rives de l'estuaire et donc potentiellement sur des

milieux fragiles, d'une part, le développement éventuellement nécessaire à terme d'infrastructures nouvelles (routières, lignes électriques à très haute tension...) avec traversée de la Loire ou de ses affluents, d'autre part, entraîneront des conflits d'usage et nécessiteront des évaluations appropriées permettant d'identifier les impacts et de proposer les solutions visant à les minimiser. Il conviendra de traiter ces conflits dans le sens de l'équilibre entre aménagement et protection, de l'optimisation des infrastructures existantes, de la cohérence avec l'urbanisation maîtrisée et les mobilités, et d'un étalement raisonnable dans le temps.

Le cadre de vie de la métropole Nantes-Saint Nazaire représente un atout majeur pour l'attractivité de ce territoire. Cependant l'extension marquée de l'urbanisation autour du bipôle métropolitain et le long du littoral, une qualité de l'air correcte sans plus, des problèmes de bruit le long des grandes infrastructures, la saturation de certains axes de transport, la perturbation de certains paysages, la rupture de l'harmonie entre l'estuaire de la Loire et les grandes villes montrent qu'il est important d'y apporter dans l'avenir non seulement une attention très soutenue, mais aussi une réponse novatrice.

3.4. Prévention des risques

L'estuaire de la Loire est confronté à des risques naturels et à des risques technologiques (industrie, transports...) importants.

Les risques naturels

En premier lieu l'histoire du bassin de la Loire est indissociable de son caractère inondable. Les aménagements de l'agglomération nantaise entre 1926 et 1957 (comblements de l'Erdre et de la Loire, remblaiement de l'île Beaulieu) et l'abaissement du lit de la Loire ont toutefois réduit la probabilité d'occurrence des catastrophes telles que les inondations majeures subies en 1904, 1907, 1910, 1913, 1919 ainsi que la perception de ces risques par la population.

Le risque d'inondation est le seul pour lequel à la fois de larges secteurs habités sont menacés et une gestion inappropriée des espaces naturels et ruraux peut avoir un

impact significatif sur le phénomène lui-même. Globalement, les pratiques sur l'ensemble des bassins versants ont des effets sur l'écoulement des eaux, en particulier dans les petites crues. Pour les grandes crues, les champs d'expansion ont un rôle déterminant dans l'atténuation des phénomènes à l'aval. Conserver de vastes secteurs de prairies contribue au maintien des champs d'expansion.

Sur le littoral se cumulent les effets de l'érosion et de la submersion marine. En grandes tendances, des secteurs importants d'érosion ou au contraire d'accrétion peuvent être identifiés. Néanmoins, à l'échelle plus locale des cellules hydrosédimentaires, les mouvements permanents, en particulier sur les côtes basses meubles, induisent des actions localisées, parmi lesquelles la stabilisation des cordons dunaires.

Les risques technologiques

Le littoral et la Loire navigable sont exposés au risque de pollution par les hydrocarbures (catastrophe du pétrolier "Erika" en décembre 1999).

L'estuaire de la Loire compte sept établissements présentant des risques majeurs au sens de la directive "Seveso" II du 9 décembre 1996, pour la plupart situés dans la zone industrialo-portuaire de Donges-Montoir de Bretagne dans l'agglomération de Saint-Nazaire.

Il s'agit de Total-Fina-Elf (raffinerie) à Donges, Elf-Antargaz à Donges, Hydro-Agri France à Montoir-de-Bretagne, terminal méthanier à Montoir-de-Bretagne, Nobel Explosifs à Riaillé, Cérégrain à Montoir-de-Bretagne et Soferti à Basse-Indre.

Aux risques liés à l'exploitation de ces établissements, il faut joindre pour certains d'entre eux le transport de matières dangereuses, source de risques spécifiques pour le mode routier comme pour le mode ferroviaire.

En matière de transports ferroviaires, il convient de signaler la traversée de la raffinerie de Donges par les trains de voyageurs sur la ligne Paris-Nantes-Saint Nazaire et le cas spécifique du tunnel de

Chantenay à Nantes (dont la longueur est de 3 100 m).

Les lignes directrices pour la prévention des risques naturels et technologiques

Elles sont les suivantes :

- la préservation des champs d'expansion des crues en maintenant ou en retrouvant les vocations agricoles les plus adaptées ;
- la stricte maîtrise de la construction et de l'artificialisation des zones inondables ;
- la protection et la restauration des cordons dunaires qui constituent un rempart essentiel pour les espaces littoraux ;
- la réduction à la source du risque présenté par les établissements dits "Seveso" et le traitement du risque résiduel par des mesures appropriées de maîtrise de l'urbanisation.

Troisième enjeu :

la protection et la valorisation des espaces naturels, des sites et des paysages dans une logique de développement durable.

4. Les particularités géographiques du littoral

Dans le département de la Loire-Atlantique, 24 communes entrent de plein droit dans le champ d'application de la loi " littoral ", 18 au titre de la mer et 6 au titre du lac de Grand-Lieu.

En outre, aux termes de l'article 2 de la loi du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement la protection et la mise en valeur du littoral, un décret en conseil d'État doit déterminer la liste des communes riveraines des estuaires, situées en aval de la limite de salure des eaux, auxquelles s'applique ladite loi.

L'article L. 146-4, IV, du code de l'urbanisme précise de manière similaire que les paragraphes II et III du même article sont applicables aux rives des estuaires les plus importants, dont la liste est fixée par décret en conseil d'État.



Par une décision en date du 28 juillet 2000, le conseil d'État a demandé au Premier Ministre de prendre les deux décrets prévus à l'article 2 de la loi du 3 janvier 1986 et au paragraphe IV de l'article L. 146-4.

La liste des communes riveraines des estuaires considérées comme communes littorales a ainsi été fixée par le décret n°2004-311 du 29 mars 2004.

Le territoire ainsi concerné présente des particularités géographiques sur lesquelles doivent s'appuyer les modalités d'application de la loi "Littoral" afin de concilier développement de l'économie notamment touristique, limitation du phénomène de l'urbanisation, préservation des espaces encore naturels, gestion et valorisation des espaces notamment par une pérennisation des activités traditionnelles.

4.1. Typologie générale de l'espace couvert par la D.T.A.

Les territoires en bordure du littoral, de l'estuaire et du lac de Grand-Lieu sont marqués par :

- une densité d'occupation humaine forte à l'échelle nationale (environ 360 hab./km²), distribuée entre les pôles de Nantes, de Saint-Nazaire et de la presqu'île guérandaise qui connaissent une économie expansive et de fortes créations d'emplois ;
- des espaces naturels particulièrement vastes et riches (50 000 ha de milieux humides, une avifaune et une flore spécifique...) reconnus au niveau européen auxquels on peut associer certains éléments géomorphologiques ou hydrologiques particulièrement importants qui ont participé à la structuration du territoire : le Sillon de Bretagne, le traict de Mesquer, le tombolo de Guérande, la Grande Brière, la baie de Bourgneuf et le marais Breton, la pointe Saint-Gildas, le lac de Grand-Lieu et les vallées qui convergent vers la Loire (Erdre, Sèvre...).

Cette ambivalence des territoires est à réinscrire dans le contexte plus général de l'ouest de la France dont l'armature urbaine est particulièrement équilibrée.

Outre la Loire et la côte atlantique, les paysages structurent le territoire estuarien avec de fortes particularités :

- le caractère très marqué des paysages naturels (roselières vasières...) ou de ceux aménagés par l'activité humaine (prairies d'élevage, étiers, marais aménagés, port, construction navale) ;
- les tensions entre les activités économiques, et notamment portuaires, et la protection de l'environnement ;
- la diversité des paysages partagés entre des espaces ouverts (perspective du Sillon de Bretagne...) et des espaces plus difficiles d'accès (lac de Grand-Lieu, Le Massereau...).

Au-delà des territoires où s'appliquent les dispositions du code de l'urbanisme particulières au littoral (loi "Littoral"), les territoires intermédiaires (pays de Retz...) participent à la dynamique d'ensemble. Ceux qui se situent en arrière du littoral constituent un potentiel pour le littoral et le développement du tourisme.

Ils sont aussi, dans l'estuaire, les lieux où s'exercent les pressions du développement métropolitain aux marges des espaces naturels les plus sensibles (Sillon de Bretagne et plateau du nord-Loire ; coteaux du sud-Loire...). Facteurs d'équilibre, ils assurent un lien de complémentarité entre les espaces les plus convoités ou les plus urbanisés (littoral, villes) et les espaces les plus sensibles.

4.2. L'approche par grandes structures paysagères

Le littoral

On peut distinguer quatre ensembles paysagers dont les caractéristiques sont les suivantes :

- le littoral nord, entre la Vilaine et la Loire, est une façade maritime dénommée " Côte d'Amour ". La côte, en grande partie rocheuse, est ponctuée de " traicts " qui assurent la liaison des grands marais salants avec la mer. Le littoral est occupé de façon très hétérogène : massif dunaire de Pen-Bron, fronts urbains denses de La Baule et de Saint-Nazaire, petits ports pittoresques de Piriac, de La Turballe, du Croisic, de Batz-sur-Mer et du Pouliguen, l'ensemble étant relié par un



cordon de résidences secondaires presque continu. Espace diversifié, imbrication d'eau, de sable et de roche, il est profondément marqué par l'occupation humaine (ports, zones conchylicoles, villes et villages). Les espaces naturels disparaissent progressivement au profit d'un bâti hétérogène (immeubles, villas...) La banalisation des espaces et les conséquences de l'activité humaine sur les dernières zones naturelles risquent de réduire à terme l'attrait touristique ;

- le marais de Guérande, situé en arrière des dunes de Pen Bron et de la presqu'île du Croisic, est un pays où la mer et la terre se confondent en plusieurs endroits : d'un côté les marais salants qui constituent " le pays blanc " (lieu de récolte du sel), de l'autre le parc naturel régional de Brière appelé aussi le " pays noir " (allusion à son terreau de tourbe). Sur le coteau, se dresse la ville fortifiée de Guérande. Des champs visuels très étendus sur une imbrication de terre et d'eau s'opposent à la confidentialité du bocage présent sur le plateau ;

- l'agglomération de Saint-Nazaire est un élément fort de la métropole et de l'estuaire, caractérisé par la juxtaposition du port et de la ville. Celle-ci, reconstruite après guerre, présente un bâti homogène, rigoureux, ordonnancé par des artères, rues et avenues rectilignes et orthogonales. Le contraste est marqué avec le dédale des infrastructures, les hangars, terre-pleins et grues qui caractérisent le port et les chantiers. Deux espaces bien distincts qu'une volonté permanente tend à recoudre en ouvrant et en reliant la ville à son port (aménagement de la base sous-marine, traitement des espaces publics, écomusée ...). Un espace pavillonnaire et d'activités se développe autour de ce pôle de développement industrialo-portuaire majeur de la façade atlantique ;

- le littoral sud se développe de l'estuaire de la Loire à la limite du marais Breton. Il est appelé côte de Jade du fait du vert soutenu des eaux marines. Cette partie est très variée. Des pinèdes accueillent les villégiatures et des pêcheries sur pilotis ponctuent les plages. Le promontoire de Préfaïlles se dresse face à l'océan, des falaises rocheuses dominent la mer. Deux points sont caractéristiques : Pornic, capitale de la côte de Jade, à la fois petit port de pêche, station touristique et pôle d'équilibre de Loire-Atlantique, et les vastes

marais de Bourgneuf-en-Retz (marais Breton). L'ambiance calme et reposante n'est perturbée que par la fréquentation estivale et par la circulation sur la "Route Bleue".

Le lac de Grand-Lieu

Peu profond et à niveau variable, le lac de Grand-Lieu présente une physionomie unique en Europe, se rapprochant de celle des zones humides tropicales dominées par la végétation macrophyte (herbiers flottants et émergents d'environ 1 200 ha).

Sa superficie varie selon les saisons de 4 000 ha en été à 6 300 ha en hiver. A l'origine profonde de 15 m dans sa partie occidentale, la dépression du lac présente actuellement une hauteur d'eau maximale variant entre 2 et 4,5 m dans sa zone centrale est.

Cet immense " marais ", peu accessible au public, présente un patrimoine biologique remarquable, favorable au nichage et donc à la reproduction de plusieurs espèces, dont certaines protégées.

La cuvette de Grand-Lieu joue à la fois le rôle de réservoir d'eau permanent riche par sa faune et sa flore et celui de bassin de rétention pour un réseau d'irrigation et d'exondation complexes. Il en résulte un territoire aux structures paysagères et écologiques complexes et cependant d'une grande cohérence, remarquable par la variété et la grande richesse que ces paysages recèlent. Soumis à de fortes pressions par l'accélération des phénomènes de métropolisation, les paysages remarquables peuvent perdre leur spécificité.

4.3. Les évolutions constatées et les tendances

Le littoral

L'urbanisation du littoral s'est développée avec le phénomène touristique. Le littoral, dans son ensemble, est marqué par une urbanisation récente et continue le long de la côte. Il présente un fort taux d'urbanisation : plus de 85% de la côte est urbanisée. Avec les Pyrénées-Atlantiques et les Alpes-Maritimes, la Loire-Atlantique est le département dont le littoral est le plus urbanisé.



Examinée à l'échelle des dix-huit communes littorales du département, la construction se développe depuis dix ans à un rythme plus élevé que celui observé sur l'ensemble du département. Un logement sur quatre construits dans la région entre 1990 et 1999 s'est construit sur le littoral.

Le littoral de la Loire-Atlantique accueille au plus fort de la saison environ 400 000 touristes, soit quatre à cinq fois la population permanente ce qui est source d'économie mais entraîne des besoins et des surcoûts en équipements.

La part des résidences secondaires dans l'ensemble des logements construits sur les communes littorales du département (hors Saint-Nazaire qui subit beaucoup moins la pression touristique) est particulièrement élevée : 53,9 %, soit plus du double de la moyenne nationale constatée sur l'ensemble des communes littorales (23 %).

Au-delà même de ces incidences en équipements, en pression écologique, la fréquentation touristique forte de certains espaces peut entraîner, si elle n'est pas bien maîtrisée, la dégradation des paysages et des milieux, y compris les plus attractifs.

L'économie du littoral, encore trop souvent dépendante du caractère saisonnier du tourisme et des activités induites, s'organise peu à peu autour des pôles d'équilibre pour conforter les activités traditionnelles et favoriser l'implantation de sociétés non dédiées au tourisme en s'appuyant sur le fonctionnement à l'année d'entreprises telles que la thalassothérapie, les golfs et les casinos.

On constate une mutation des campings conduisant, d'une part, à une évolution des espaces dédiés à l'accueil du camping caravaning vers de l'urbanisation " dure " et, d'autre part, à une disparition progressive du tourisme " social " (campings au niveau d'équipement élevé, orientés de plus en plus vers l'accueil de mobile-homes).

Le lac de Grand-Lieu

Peu accessible et peu visible, le lac ne subit pas, en raison de l'absence d'une rive franche, une pression urbanistique directe. Sa proximité de l'agglomération nantaise le

soumet par contre au phénomène de périurbanisation.

Les communes situées sur les pourtours nord et est du lac de Grand-Lieu connaissent une explosion démographique et un développement de type périurbain, essentiellement alimentés par l'excédent migratoire, issu du centre de la zone urbaine.

La variation de la population entre 1990 et 1999, pour l'ensemble des six communes concernées par l'application de la loi "Littoral" est de 14,02 %, soit une augmentation deux fois supérieure à celle enregistrée à l'échelle du département.

Toutes ces communes présentent une évolution du nombre de logements entre 1990 et 1999 supérieure à la moyenne départementale (augmentation moyenne de 20,9 % pour une croissance moyenne départementale de 15 %).

La pression de la construction n'est pas liée au tourisme comme sur les communes littorales : les taux de résidences secondaires n'excèdent jamais 10 % du parc total.

Des menaces pèsent sur l'intégrité du lac de Grand-Lieu, tels la baisse du niveau d'eau, l'envasement progressif, les pollutions et le phénomène d'eutrophisation. Le faible niveau d'eau en période estivale est d'autant plus dramatique que la qualité de l'eau s'est fortement altérée dans le temps. Des pollutions diverses proviennent du bassin versant, liées essentiellement à l'agriculture et aux rejets urbains.

Les partis retenus pour la protection de ces espaces

Il apparaît donc que la géographie de l'espace littoral de Loire-Atlantique présente des particularités qui sont la résultante de deux phénomènes :

- un développement urbain continu, résultant du développement combiné d'un habitat à caractère essentiellement saisonnier et d'un habitat permanent ou de résidence de loisirs de proximité, du fait de l'agglomération estuarienne de Nantes-Saint Nazaire ;
- un patrimoine paysager, des espaces naturels de grande valeur sollicités sans cesse sous la



pression de l'activité économique ou de la pression foncière.

En définitive, il s'agit d'un espace en mutation où le tourisme se développe et consomme environ 85 % de l'espace littoral. La pérennisation de la source des richesses économiques (traditionnelles et touristiques) exige la mise en œuvre de modalités particulières de la loi "Littoral", ces modalités s'articulant autour des principes suivants :

- la réalité des centres de vie économique et sociale que constituent, en bord de mer, les espaces urbanisés de centre ville (Guérande, La Baule, Pornic) et le pôle industrialo-portuaire de Saint-Nazaire.

le maintien et le renforcement de l'attractivité du territoire littoral à laquelle participent les espaces naturels littoraux du fait de leur localisation, leurs dimensions, leur rareté dans le tissu urbain ou leurs caractéristiques paysagères remarquables ;

- la pérennisation des espaces boisés ;

- la protection et la mise en valeur durables des milieux naturels de valeur biologique ou écologique remarquables en raison de leur rôle dans les écosystèmes à l'échelle de la façade atlantique ;

- l'encouragement à la diversité et à la mixité des usages du littoral avec les activités d'exploitation du milieu maritime telles que l'aquaculture marine, la saliculture ou l'ostréiculture, ainsi que les activités agricoles ;

- le développement durable de la pêche et des activités portuaires ;

- la pérennisation des activités agricoles littorales et rétro-littorales.

Le lac de Grand-Lieu présente une problématique spécifique : il ne subit pas une pression urbanistique induite par le tourisme mais sa proximité de l'agglomération nantaise le soumet au phénomène de périurbanisation. L'enjeu pour ce site unique, confronté aux pollutions d'origine agricole, urbaine et industrielle, est la gestion de la qualité de l'eau.

Pour répondre à ces enjeux sur des territoires dont les particularités géographiques ont été précédemment décrites, la loi "Littoral" met en place des principes dont certains nécessitent des modalités locales d'application définies au titre 3, section 4.

**Quatrième enjeu :
les modalités d'application locale de la loi "Littoral".**



Titre II. Les objectifs de la D.T.A.

Au regard du diagnostic et des enjeux qu'il a permis d'identifier, l'État met en avant trois grands objectifs exposés et déclinés dans les pages qui suivent :

Objectif n°1 : affirmer le rôle de Nantes-Saint Nazaire comme métropole européenne au bénéfice du grand Ouest ;

Objectif n°2 : assurer le développement équilibré de toutes les composantes territoriales de l'estuaire ;

Objectif n°3 : protéger et valoriser les espaces naturels, les sites et paysages de l'estuaire.

OBJECTIF N°1 : affirmer le rôle du bi-pôle Nantes-Saint-Nazaire comme métropole européenne au bénéfice du grand Ouest

Ce premier objectif vise à permettre à la métropole du grand Ouest de compter dans l'espace européen en s'affirmant comme une de ses " villes-portes ", au sens du Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) approuvé au Conseil informel des ministres responsables de l'aménagement du territoire, à Potsdam, en mai 1999.

La réalisation de cet objectif sera favorisée par l'accueil et le développement :

- des services tertiaires de haut niveau ainsi que des services publics et des activités industrielles et commerciales ;
- des pôles de savoir de haut niveau ;
- des équipements de niveau régional et interrégional dans les domaines de la santé, de l'enseignement, de la recherche ;

- des projets emblématiques du caractère estuarien de la métropole : aménagement du secteur ville-port Petit-Maroc à Saint-Nazaire, aménagement de l'île de Nantes, valorisation urbaine, économique et environnementale des rives de Loire ;

- de grandes infrastructures comme le port de Nantes-Saint Nazaire et le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Ces aménagements, et notamment le projet de l'île de Nantes, peuvent favoriser l'installation de sièges d'entreprises, permettre la poursuite d'importantes délocalisations d'organismes relevant du secteur tertiaire supérieur ainsi que l'implantation de filières d'excellence.

Cette vocation s'exerce au bénéfice des populations des régions du grand Ouest, dans le cadre de relations à développer avec les autres agglomérations fonctionnant notamment en réseau de villes.

A ce titre le bipôle métropolitain Nantes Saint Nazaire doit offrir des liaisons rapides avec les grands marchés nationaux et européens ainsi qu'avec les principales villes du grand Ouest, en disposant de pôles d'échanges multimodaux tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Ce premier grand objectif se décline en trois lignes d'actions stratégiques qui sont autant d'ambitions que l'Etat s'assigne vis-à-vis de l'estuaire de la Loire.

Ambition n°1 : conforter les fonctions d'excellence et de rayonnement dans les pôles urbains de Nantes et de Saint-Nazaire

A ce titre, il convient de favoriser :

- la consolidation de la place de la métropole en matière de fonctions stratégiques ;
- le renforcement des filières d'excellence ;
- le rayonnement de l'enseignement supérieur.

Les fonctions stratégiques

La poursuite de l'implantation de services tertiaires de haut niveau (administratifs, éducatifs, scientifiques, sociaux, économiques, réseaux de communication à haut débit...) contribuera au renforcement du rayonnement interrégional de la métropole.

Ces implantations tiendront compte des complémentarités entre les deux agglomérations, dans les domaines des fonctions portuaires, logistiques, administratives et de services aux entreprises.

Les filières d'excellence

Le renforcement de l'économie estuarienne et sa diversification reposent sur deux actions concertées : l'adaptation et la modernisation des filières industrielles existantes, avec le génie naval, la construction aéronautique, les secteurs agroalimentaire et mécanique et matériaux, la filière bois, ainsi que le développement du port et l'activité touristique, qui a retrouvé le niveau d'activité qu'elle avait connu avant la catastrophe de l'"Erika".

L'émergence de filières nouvelles, porteuses de croissance, contribuera aussi à la réussite. Le territoire de l'estuaire a su aujourd'hui prendre le virage des technologies de l'information et de la communication, avec plus de 2 000 sociétés de services en ingénierie informatique (SSI) implantées à Nantes et à Saint-Nazaire, ou des biotechnologies, avec l'émergence d'entreprises de niveau international dans le domaine de l'analyse du vivant, ainsi que de structures publiques prêtes à nourrir cette dynamique. Les efforts de promotion de cette dynamique doivent se prolonger notamment par les nouvelles technologies dédiées à la protection de l'environnement, aux industries du logiciel multimédia pour les réseaux à haut débit et par l'activité du Génopôle ouest.

Le rayonnement de l'enseignement supérieur

L'affirmation de pôles du savoir de haut niveau sur les sites nantais et nazairiens permettra de conférer au dispositif métropolitain de formation supérieure et de recherche une masse critique et une visibilité aux niveaux national et européen.

Cette ambition passe par le développement des cursus de troisième cycle en favorisant la mise en place de formations de niveau master et le développement des écoles doctorales, notamment autour d'axes de compétence propres à l'espace métropolitain : santé, construction mécanique, matériaux, problématiques de la mer et du littoral, agroalimentaire, technologies de l'information et de la communication.

Dans ces domaines, afin de rattraper le niveau national, on cherchera à favoriser l'implantation et le développement d'organismes de recherche et les rapprochements avec les entreprises, notamment en s'appuyant sur la démarche de valorisation mise en œuvre par Atlanpôle ainsi que sur les structures de transfert de technologies. Dans cette optique, il conviendra d'encourager la construction de projets communs en cohérence avec l'ensemble interrégional du grand Ouest et avec l'action du Réseau des Universités de l'Ouest Atlantique (RUOA).

Ambition n°2 : développer les grandes infrastructures de déplacement concourant au désenclavement de la façade atlantique par rapport au cœur géographique de l'Europe

Située au point médian de la façade atlantique tant française qu'européenne, la métropole Nantes-Saint Nazaire est néanmoins éloignée du barycentre des marchés et centres de décision d'une Europe qui accroît son orientation vers l'est.

Il est donc nécessaire pour l'Ouest français et utile pour la France dans son ensemble d'améliorer les liaisons vers/depuis ces grands marchés et de réduire l'espace-temps vers/depuis les grandes métropoles centre et est européennes.

A ce titre, les ambitions prioritaires sont les suivantes :

- poursuivre le projet de création d'un aéroport pour le grand Ouest sur le site de Notre-Dame-des-Landes, et réaliser ses dessertes terrestres, dans le respect des principes de développement durable et le souci d'en minimiser l'impact sur les populations riveraines et sur l'environnement ;

- améliorer le niveau de service du TGV Ouest, et plus particulièrement s'agissant de son interconnexion avec les autres lignes TGV ;
- améliorer le service fret ferroviaire en particulier sur l'axe Nantes-Lyon via Tours ;
- améliorer les liaisons routières qui complètent le maillage routier de liaisons rapides pour permettre au trafic de transit d'éviter l'Île-de-France et pour intégrer la façade atlantique dans les échanges européens ;
- améliorer les liaisons ferrées existantes de l'estuaire avec les villes du grand Ouest, notamment la liaison Rennes-Nantes-Bordeaux, et la liaison routière entre Saint-Nazaire et A84 pour la desserte du port ;
- améliorer les infrastructures de transit au droit de l'agglomération nantaise destinées à assurer un niveau de services satisfaisant, en particulier pour la route des estuaires et les liaisons de la Bretagne vers l'est et vers le sud.

Ambition n°3 : assurer le développement industrialo-portuaire dans le respect des exigences de la protection des milieux naturels

La diversification de l'économie de la métropole estuarienne vers des secteurs porteurs de valeur ajoutée doit s'appuyer sur l'atout important que représente le port dont l'activité génère des activités industrielles et une importante filière logistique, aussi bien maritime que terrestre.

Le port de Nantes-Saint Nazaire s'adapte aux évolutions du transport maritime et renforce l'efficacité de la chaîne intermodale, avec une intégration de plus en plus forte aux réseaux de transports européens dans ses composantes maritimes (autoroutes de la mer) et terrestres.

Compte tenu de ses atouts dans des secteurs tels que l'agroalimentaire, l'automobile, le bois et dans les trafics conteneurisés, la place portuaire et logistique de Nantes-Saint Nazaire joue un rôle important à l'échelle du grand Ouest et dans le réseau des ports et de plateformes logistiques multimodales nationales et européennes.

A ce titre, il mène des actions concertées avec les autres ports de la façade atlantique en particulier pour la mise en place d'autoroutes de la mer et pour le développement du cabotage.

Enfin, les enjeux énergétiques de l'estuaire de la Loire reposent notamment sur l'approvisionnement en gaz par Montoir, la place de la raffinerie de Donges, la production d'électricité et le développement des énergies renouvelables (éolien, solaire...). L'approvisionnement de l'estuaire en énergie doit être renforcé.

L'ensemble des aménagements et équipements à réaliser pour mettre en œuvre cette ambition devront tenir le plus grand compte des impératifs liés à la préservation et à la valorisation des espaces naturels adjacents.

OBJECTIF N°2 : assurer le développement équilibré de toute les composantes territoriales de l'estuaire

Ce second objectif correspond à trois lignes d'actions stratégiques qui sont autant d'ambitions complémentaires de celles correspondant à l'Objectif 1 relatif au renforcement du rayonnement national et international de Nantes et de Saint-Nazaire.

Ambition n°4 : favoriser l'émergence d'un réseau de pôles d'équilibre

L'estuaire de la Loire est aussi organisé autour d'un réseau de pôles d'équilibre qui maillent le territoire, assurant aux communes alentour services publics et privés qui contribuent à l'équilibre et donc à la qualité de l'aménagement du territoire.

Ces pôles, certes relativement peu peuplés par rapport au bipôle métropolitain (5,8 % de la population de l'estuaire), ont de fait un rôle structurant supérieur à leur poids démographique.



Les pôles d'équilibre pourront d'autant mieux assurer le développement économique, social et environnemental local, à l'échelle intercommunale des pays, que leurs fonctions seront renforcées.

Par nature moins industriel et portuaire que celui de la rive nord, le développement de la rive sud de l'estuaire s'appuie sur la valorisation, par un effort concerté des pôles d'équilibre qui la composent, de ses richesses spécifiques et de sa situation privilégiée entre les deux pôles urbains.

Dans le cadre de cette ambition, la D.T.A., dans l'état présent des choses, reconnaît comme pôles d'équilibre les villes moyennes suivantes : Ancenis, Blain, Guérande, Herbignac, La Baule, Legé, Le Loroux-Bottreau, Nort-sur-Erdre, Pontchâteau, Pornic, Saint-Mars-la-Jaille, Saint-Brévin-les-Pins, Sainte-Pazanne, Savenay, et les bipôles Clisson-Vallet, Machecoul-Saint Philbert-de-Grand-Lieu et Saint Florent-le-Vieil-Varades

Les pôles d'équilibre ainsi définis ont vocation à accueillir les fonctions économiques, sociales et culturelles les plus structurantes à leur échelle, et à en organiser l'accès aux populations des territoires de leur zone d'influence.

A cet effet, ils mettent à la disposition des habitants et des entreprises les services suivants : l'administration publique, l'enseignement, la santé, la culture, les loisirs, les services financiers, les commerces de distribution.

Ils offrent des emplois pour une partie importante de la population active qui réside dans leur zone d'influence et constituent des centres dans lesquels se développera l'urbanisation.

Ambition n°5 : rechercher un développement plus équilibré des rives nord et sud de l'estuaire

Le développement équilibré des territoires de l'estuaire nécessite une réflexion stratégique permanente associant l'ensemble des acteurs concernés et une bonne répartition géographique des zones d'activités stratégiques, qui constituent une offre

prioritaire d'affectation aux activités industrielles et logistiques. Cet exercice doit notamment veiller à un développement plus équilibré des rives nord et sud de l'estuaire.

En particulier, la localisation des principales zones d'activités économiques visera à rééquilibrer le développement en faveur du Sud-Loire en cohérence avec le projet de développement économique concerté du territoire de l'estuaire de la Loire, mentionné au titre 4, "Politique d'accompagnement".

Ambition n°6 : ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain et la maîtrise de l'étalement urbain

Depuis plus de 20 ans, le développement économique et résidentiel au sein du territoire de la D.T.A. s'est caractérisé par une importante consommation d'espaces agricoles et naturels.

La D.T.A. entend contribuer à organiser le développement futur selon les quatre principes suivants :

- confirmation et amplification de la dynamique de renouvellement urbain déjà à l'œuvre ;
- maîtrise plus avérée des déplacements internes tant à l'estuaire que dans chacune des deux aires urbaines en coordonnant les politiques de développement urbain et de déplacements ;
- modération de la consommation d'espace et préservation du caractère naturel des espaces et paysages dans les territoires intermédiaires définis comme ceux des communes qui n'appartiennent pas aux agglomérations de Nantes et de Saint-Nazaire et ne relèvent pas du territoire des pôles d'équilibre ;
- reconnaissance pour les communes des territoires intermédiaires des vocations qui sont les leurs ;
- conforter et développer en particulier les services de proximité et les activités commerciales, artisanales ;
- accueillir durablement les activités agricoles qui y ont leurs localisations dominantes au sein de l'estuaire de la Loire.

OBJECTIF N°3 : protéger et valoriser les espaces naturels, les sites et les paysages de l'estuaire

Ce troisième grand objectif se décline en trois lignes d'actions stratégiques qui s'ajoutent aux ambitions formulées *supra*.

Ambition n°7 : préserver et valoriser la trame verte de l'estuaire de la Loire, en cohérence avec le schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux

En raison des enjeux qu'ils constituent, les espaces naturels, les sites, les paysages, et les espaces agricoles périurbains constituent une véritable trame verte de l'estuaire et appellent, au-delà des principes de modération et de resserrement de l'urbanisation et des dispositions nécessaires à une gestion économe des sols, des mesures de protection, de gestion et de mise en valeur appropriées en cohérence avec les orientations du schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux.

Les habitats naturels et la biodiversité des zones humides

L'estuaire de la Loire comporte des milieux naturels très divers dont le patrimoine originel a été grandement appauvri au cours des dernières décennies, affectant l'équilibre biologique de ce territoire ainsi que son paysage.

Un certain nombre de ces espaces naturels sont d'intérêt européen et ont donc vocation à contribuer à la constitution du réseau Natura 2000, en application des deux directives européennes approuvées par les gouvernements et aujourd'hui transposées en droit national, celle de 1979 sur la conservation des oiseaux sauvages et celle de 1992 sur la conservation des habitats naturels.

L'objectif correspondant est de maintenir en état de conservation favorable les habitats qui sont représentatifs de toutes les aires

biogéographiques du patrimoine naturel européen et présentent un intérêt soit en tant que tels, soit comme habitats d'espèces, c'est à dire nécessaires au cycle de vie des espèces rares ou menacées dont la liste figure dans les annexes des directives.

Les sites de la directive Habitats sont désignés en zones spéciales de conservation (Z.S.C.) par l'État membre après une phase d'harmonisation européenne des sites d'intérêt communautaire (S.I.C.) proposés par un inventaire de chaque État. Les sites de la directive Oiseaux ont également fait l'objet d'un inventaire des zones importantes pour la conservation des oiseaux (Z.I.C.O.) ; sur la base de cet inventaire, les zones de protection spéciales (Z.P.S.) sont désignées directement par l'État membre.

Ainsi, 18 300 ha situés au cœur de l'estuaire de la Loire ont été désignés en 1996 et 1997 en zone de protection spéciale (ZPS), complétant ainsi celles du lac de Grand-Lieu et du traict de Guérande.

Outre les territoires cités plus haut, plus de 64 000 ha sont concernés par la création de zones spéciales de conservation (ZSC) dans les vastes zones humides de Loire-Atlantique (Brière, marais de Guérande, marais du Mès, nord du marais Breton...), aujourd'hui identifiées comme projets de sites d'intérêt communautaire.

La gestion des sites Natura 2000 passe par deux procédures :

- pour concilier la conservation des milieux naturels identifiés dans le réseau Natura 2000 et les usages socio-économiques habituels, la France a mis au point une procédure de "document d'objectifs" qui consiste à élaborer et à mettre en œuvre des mesures de gestion du patrimoine naturel d'intérêt communautaire au cours de la concertation locale précédant la désignation définitive des sites ; la mise en œuvre des mesures de gestion est ainsi fondée sur des principes contractuels ;

- les projets ou programmes d'aménagements ou d'équipements ayant déjà fait l'objet d'une autorisation ou d'une approbation réglementaire doivent être soumis à une évaluation préalable de leurs incidences sur le patrimoine Natura 2000, de manière à savoir



s'ils sont susceptibles d'affecter celui-ci et, dans ce cas, comment atténuer ou réparer les impacts prévisibles ; il s'agit en fait de compléter par un volet Natura 2000 les procédures classiques d'étude d'impact ou apparentées (loi sur l'eau...) dans les périmètres concernés.

Les paysages

Le patrimoine naturel de l'estuaire de la Loire représente un intérêt paysager qui contribue à l'attractivité d'ensemble. Cet environnement assure aux populations de l'estuaire et aux touristes une offre riche et diversifiée, peu connue en dehors du littoral.

La richesse paysagère de l'estuaire de la Loire justifie, en conséquence, la définition d'une politique qui ne se limite pas aux espaces exceptionnels. En effet, l'estuaire possède, outre les territoires en zone de protection, d'autres espaces naturels qui n'en sont pas moins des composantes importantes du paysage de l'ensemble de l'estuaire et de son attractivité.

A l'échelle locale, l'objectif est de préserver, pour les populations permanentes ou touristiques, un environnement et un cadre de vie de qualité.

La préservation des espaces agricoles et naturels périurbains

Les principes d'urbanisation devront prendre en compte la protection des espaces nécessaires à la pérennité de l'activité agricole périurbaine, au cadre de vie des habitants de l'agglomération ainsi qu'à la création d'espaces boisés périurbains.

Ambition n°8 : favoriser l'aménagement, la protection et la mise en valeur de la Loire estuarienne

Depuis le début du vingtième siècle, l'estuaire de la Loire connaît une considérable dégradation hydrologique très pénalisante pour ce territoire, tant pour la faune et la flore que pour le tourisme, les loisirs, l'urbanisme, l'agriculture ou la pêche.

La restauration du système hydrographique représente un enjeu de niveau national à la

fois en termes de préservation écologique, de besoins en eau pour la population et pour les différentes activités économiques de l'estuaire (agriculture, industrie, navigation...).

Dans ce domaine, les orientations et les recommandations retenues dans le cadre du programme interrégional Loire-Grandeur nature doivent être confortées, en cohérence avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin de la Loire et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'estuaire actuellement initié. Une gestion équilibrée et optimisée des eaux de la Loire sera recherchée afin, en particulier, de concilier les différents usages de l'eau avec la protection des milieux aquatiques.

Quatre dimensions seront plus particulièrement retenues :

- rééquilibrer et maîtriser le fonctionnement hydraulique du fleuve ;
- restaurer la qualité de l'eau ;
- remonter le niveau de la ligne d'eau d'étiage dans l'agglomération nantaise ;
- mieux gérer la ressource en eau.

De plus, la réhabilitation des friches industrielles en bordure du fleuve et la restauration des berges et des quais de la Loire devront contribuer à améliorer leur attractivité et à permettre leur ouverture au public, en limitant la fréquentation des espaces naturels les plus riches.

Ambition n°9 : pérenniser l'attractivité du littoral en maîtrisant son urbanisation

L'ensemble du littoral est marqué par une urbanisation récente et devenue presque continue de Mesquer à La Bernerie-en-Retz : 85 % des 170 km de côtes sont ainsi bâtis.

La poursuite de l'urbanisation du littoral risque d'avoir, à court ou à moyen termes, des répercussions très importantes sur l'attractivité de ce territoire. Or, le littoral constitue le fondement essentiel du tourisme de l'estuaire de la Loire et représente à ce titre un enjeu économique majeur.



L'aménagement raisonné du littoral doit également permettre le développement durable des activités traditionnelles d'exploitation du milieu maritime telles que la pêche, l'aquaculture marine, la saliculture ou l'ostréiculture et des activités portuaires.

Les principes de développement et de préservation du littoral doivent être définis à une échelle intercommunale, avec en particulier l'objectif d'une limitation de

l'urbanisation, de la préservation des espaces encore naturels et de la gestion, la valorisation et la préservation des territoires rétro-littoraux. La pérennité d'une activité agricole littorale devra concourir à cet objectif.

Les modalités d'application des dispositions d'urbanisme propres au littoral, définies en se fondant sur les particularités géographiques de ce territoire, doivent concourir à un aménagement équilibré du littoral.



Titre III. Les orientations de la D.T.A.

PREAMBULE

Le présent titre rassemble, sous le nom d'"orientations", les dispositions de la directive territoriale d'aménagement qui ont un caractère contraignant.

Ces prescriptions sont prises pour :

- permettre la réalisation des objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages ;
- mettre en œuvre les orientations fondamentales de l'État quant à l'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ;
- préciser les modalités d'application des dispositions particulières au littoral, adaptées aux particularités géographiques locales.

Les documents d'urbanisme locaux doivent être compatibles avec ces orientations, en vertu de l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme qui dispose : *" Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement [...]. Les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur. En l'absence de ces schémas, ils doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement [...] "*.

En outre, les modalités d'application des dispositions particulières au littoral s'appliquent aux actes et décisions relatifs à l'utilisation du sol, en vertu de l'article L. 146-1 du code de l'urbanisme qui dispose : *" Les directives territoriales d'aménagement précisant les modalités d'application du présent chapitre sont applicables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, défrichements, plantations, installations et travaux divers, la création de lotissements et l'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes, l'établissement de clôtures, pour l'ouverture de carrières, la recherche et l'exploitation de minerais. Elles sont également applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement. "*

La D.T.A. de l'estuaire de la Loire présente ces orientations en quatre sections :

- orientations relatives à l'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur du bipôle de Nantes-Saint Nazaire (représentées sur la [carte 2](#)) ;
- orientation relative au développement équilibré de l'ensemble des composantes territoriales de l'estuaire (représentées sur la [carte 2](#)) ;
- orientation relative à la protection-valorisation des espaces naturels, sites et paysages (représentées sur la [carte 4](#)) ;
- orientations relatives au littoral et aux modalités d'application de la loi " Littoral " (représentées sur les [cartes 5, 6 et 7](#)).



1. Orientations relatives à l'équilibre entre le développement, la protection et la mise en valeur du bipôle de Nantes-Saint-Nazaire

Les aires urbaines de Nantes (82 communes) et de Saint-Nazaire (23 communes) regroupent avec plus de 880 000 habitants au recensement de 1999, 80 % de la population de l'estuaire.

Si les tendances observées au cours des périodes récentes se maintiennent, la population de la Loire-Atlantique gagnerait, entre 2000 et 2030, plus de 200 000 habitants, soit une progression de plus de 17 %, très supérieure aux moyennes régionale et nationale. La croissance de la population serait surtout assurée par l'agglomération nantaise, qui dépasserait 900 000 habitants (720 000 en 2000). La population de l'aire urbaine de Saint-Nazaire augmenterait moins rapidement.

Dans ce contexte, la construction autour du bipôle de Nantes et de Saint-Nazaire d'une métropole de dimension européenne en synergie avec les grandes villes proches doit permettre de renforcer le dynamisme du grand Ouest.

Son renforcement suppose, au-delà de ce qui relève de l'action concertée de l'ensemble des acteurs privés et publics concernés, la réalisation ou du moins la possibilité de réalisation des trois grands projets stratégiques dont les impacts sur les réseaux de déplacement, la vocation des espaces, la question de l'équilibre entre développement et protection sont importants conduisant dès lors à l'identification de trois orientations relatives à :

- l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ;
- l'extension portuaire sur le site de Donges-est ;
- la production énergétique.

1.1. L'implantation et l'aménagement de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

A la suite du débat public intervenu en 2003, le ministre chargé des transports a décidé de poursuivre les études en vue de la création d'un aéroport pour le grand Ouest sur le site de Notre-Dame-des-Landes.

Le CIADT du 18 décembre 2003 a pris acte de cette décision et recommandé aux ministères concernés de veiller à prendre toutes les mesures pour que la mise en œuvre de cette opération soit exemplaire au regard de l'environnement et des principes de développement durable.

La mise en service de cet aéroport devrait se situer entre 2010 et 2015 ; il se substituera à l'aéroport actuel (Nantes-Atlantique) pour le trafic commercial.

Caractéristiques et identification des espaces considérés

L'aérodrome sera implanté dans l'emprise de la zone d'aménagement différé Ouest Atlantique créé sur les communes de Notre-Dame-des-Landes, Treillères, Grandchamp-des-Fontaines et Vigneux-de-Bretagne.

L'orientation

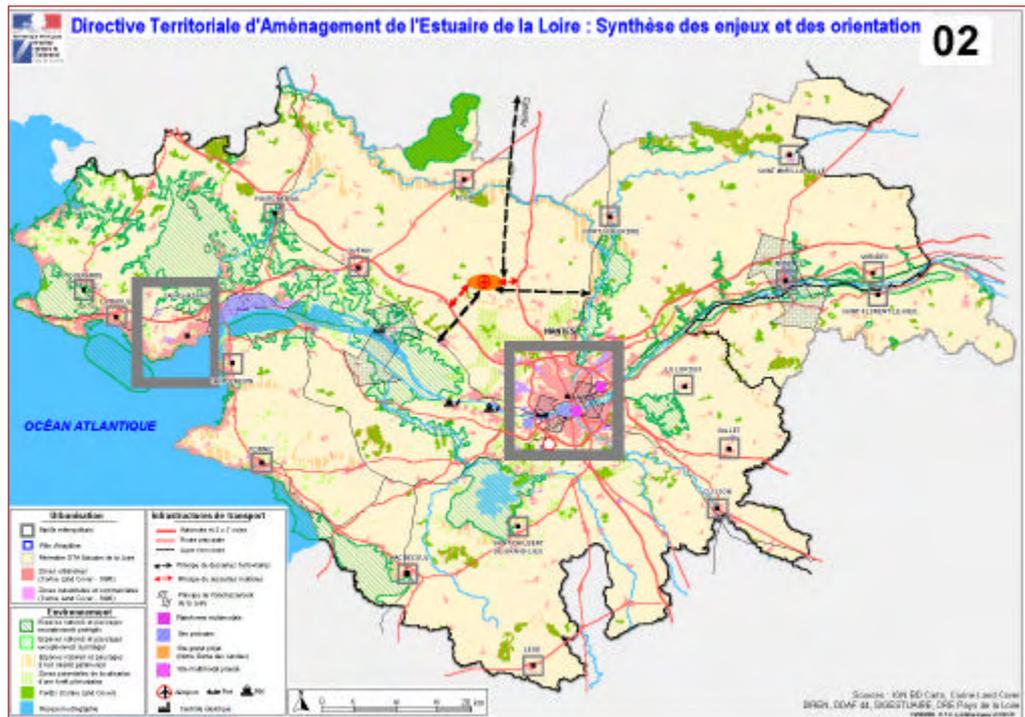
L'importance de ce projet amène à recommander aux démarches locales de planification de bien veiller à intégrer l'ensemble des territoires d'accueil et d'impact du projet " Notre-Dame-des-Landes ".

L'aérodrome aura vocation à accueillir le trafic commercial, en substitution de Nantes Atlantique. Sa capacité maximale sera de neuf millions de passagers par an.

Les dessertes terrestres s'effectueront par raccordement aux RN 165 et 137.

Les dessertes par transport en commun seront étudiées en lien avec les autorités organisatrices de transport.

À ce titre, l'assiette de la ligne de chemin de fer Nantes-Châteaubriant sera préservée dans son état actuel afin de ne pas obérer la faisabilité d'une desserte ferroviaire entre Nantes et Notre-Dame-des-Landes.



1.2. L'extension portuaire sur le site de Donges-est

A court terme, le port Autonome de Nantes-Saint Nazaire (PANSN) adapte les sites portuaires existants à l'évolution future des trafics. Ainsi, les extensions et le réaménagement des quais sur le site aval de Montoir permettront d'augmenter la capacité de réception des navires et de spécialiser les postes (agroalimentaires ou vracs), dans la perspective d'une réglementation européenne renforcée concernant le traitement séparé des produits (traçabilité...). Sur les sites amont de Nantes-Cheviré, les adaptations, rendues nécessaires par les exigences de rationalisation de l'outil portuaire et par l'évolution urbaine à venir, sont réalisées.

Mais, dans une double perspective d'augmentation du commerce mondial et d'intérêt croissant envers le transport maritime dans une logique de développement durable, le trafic maritime devrait être appelé à poursuivre son développement.

Après avoir connu une hausse de trafic de 44 % sur les dix dernières années, à l'horizon 2015, le trafic global devrait passer à 40 Mt, grâce, notamment, à une diversification des produits traités et une forte progression du trafic de conteneurs.

Outre ses points forts déjà acquis, qu'il convient de conforter (produits énergétiques, bois, agroalimentaire), le port devra diversifier son activité, notamment en direction des trafics à forte valeur ajoutée.

Le trafic des produits pétroliers est le plus important en volume. Le port peut nécessiter des adaptations pour accueillir des navires pétroliers de 200 000 ou 300 000 t de port en lourd.

Dans ce contexte, un accroissement de l'emprise des installations portuaires paraît tout à la fois inéluctable et souhaitable.

Cependant, l'accès aux sites portuaires nécessite des dragages dont les produits devront être traités selon les principes du développement durable.

La stratégie correspondante est mise en œuvre par optimisation des installations existantes et aménagement du site portuaire de " Donges-est " dans une préoccupation de développement durable.

Les services portuaires sont intégrés dans des chaînes logistiques par une bonne desserte locale et un raccordement performant aux axes terrestres nationaux et européens.

Caractéristiques et identification des espaces considérés

Sis sur la commune de Donges, en amont des installations portuaires actuelles (d'où l'appellation Donges-est).

L'orientation

Le site dit de Donges-est sera aménagé pour répondre à l'extension en volume et à l'évolution qualitative des trafics maritimes ; ces aménagements seront réalisés par phases fonctionnelles, adaptées à l'évolution des besoins.

Le développement des capacités d'accueil des entreprises sur le site de Donges-Est se réalisera en tenant compte des exigences de protection des milieux naturels et des dispositions du code de l'urbanisme particulières au littoral

Des mesures d'atténuation d'impact sont prises et des mesures sont à prendre pour compenser ces impacts sur les sites naturels protégés et pour aménager des sites actuellement de moindre intérêt afin de développer leur potentiel écologique et de leur permettre de se substituer aux sites détruits.

1.3. L'avenir des moyens de production d'énergie électrique dans l'estuaire de la Loire

Les régions Pays-de-la-Loire et Bretagne appellent, c'est-à-dire consomment, 6 800 MW. Les moyens de production existants, essentiellement localisés dans l'estuaire de la Loire sur le site de Cordemais, couvrent seulement près du quart de la demande. La croissance du besoin en puissance est estimée à 750 MW pour ces deux régions, à l'horizon 2010.

La loi n°2000-108 du 10 février 2000 relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité fixe un nouveau cadre à la planification de la production électrique et a des conséquences sur le transport d'électricité.

Cependant, la réorganisation du secteur électrique ne modifiera pas complètement les problèmes techniques d'exploitation du réseau du grand Ouest qui constitue une zone d'accueil potentiel de production permettant

de répondre à la fois à un équilibre entre la production nationale à moyen terme et la consommation, et au problème de sécurité d'alimentation régionale au même horizon.

Ainsi, selon les hypothèses actuelles, des risques de congestion du réseau très haute tension d'alimentation de l'Ouest à l'horizon 2010 sont prévisibles.

L'estuaire de la Loire est techniquement intéressant pour l'implantation d'une centrale de production d'électricité.

En sud-Loire, une implantation serait judicieuse, mais le raccordement très haute tension difficile. La protection de l'environnement rend difficile le raccordement d'un site de la rive sud vers le poste d'interconnexion de Cordemais, sauf si un tracé évitant complètement les futurs espaces classés peut être trouvé.

Comme, par ailleurs, en nord-Loire, le site de Cordemais bénéficie déjà des infrastructures de raccordement au réseau très haute tension, il semble plus propice pour accueillir de nouveaux moyens de production.

Au-delà de 2010, la sécurité en tension de la région ne sera plus assurée par le système électrique dans sa structure actuelle.

Le renforcement du réseau très haute tension entre Niort et Nantes, qui figure en liste complémentaire de l'actuel schéma directeur du réseau d'interconnexion national à 400 kV, permettrait d'apporter une solution à ce problème.

Toutefois, l'examen de l'intérêt d'un tel renforcement devra se faire en tenant compte des perspectives de développement de la production locale aux horizons 2010-2015 et au-delà, dans un marché ouvert de l'électricité.

Par ailleurs, sur le plan international, le protocole de Kyoto impose aux signataires de stabiliser leurs émissions de gaz à effet de serre à leur niveau actuel jusqu'en 2010, puis de le réduire à partir de 2010. Cela impliquera, pour satisfaire les besoins toujours croissants de réduire fortement la part des énergies fossiles au profit d'énergies (renouvelables) qui n'émettent que peu ou pas de gaz à effet de serre.

La directive européenne sur l'énergie prévoit un doublement de la part des énergies renouvelables à l'horizon 2010. L'objectif affiché pour la France est de passer de 17 % en 1997 à 21 % en 2010.

Caractéristiques et identification des espaces considérés

Le site actuel d'emprise de la centrale de production électrique de Cordemais et les espaces l'environnant.

L'orientation

Afin de répondre aux besoins de production d'électricité à l'horizon 2010 et au-delà, des études seront engagées pour arrêter les actions propres à assurer un meilleur équilibre entre production et consommation énergétiques du grand Ouest.

Le territoire couvert par la D.T.A. dispose d'un potentiel important d'énergie éolienne qui devrait contribuer à ce rééquilibrage.

En tout état de cause, les capacités d'extension de la centrale de Cordemais seront préservées sur le site existant ou à proximité immédiate de ce dernier.

2. Orientation relative au développement équilibré de l'ensemble des composantes territoriales de l'estuaire

Le risque d'étalement urbain est présent lorsque des infrastructures permettent de relier aisément des territoires ayant des fonctions complémentaires : habitat, activités à fort pouvoir d'emploi et services administratifs, commerciaux ou de loisirs. Le risque s'accroît lorsque les infrastructures constituent un réseau maillé et proche des agglomérations.

Les actions de développement de capacité sur différentes voies contribuent à la poursuite de ce phénomène qui pourra s'élargir aux

communes peu éloignées de ces itinéraires avec d'autant plus de risques si des voies de contournement viennent mailler ces axes.

C'est pourquoi il paraît indispensable de maîtriser l'évolution des réseaux d'infrastructures dans l'estuaire et de faire évoluer leur gestion dans une perspective multimodale.

Caractéristiques et identification des espaces considérés

Deux territoires sont particulièrement concernés par la présente orientation : la zone nord - nord-est avec l'axe Nantes-Rennes, la vallée de l'Erdre et le secteur de Ligné et la zone sud-ouest avec l'ensemble du Pays de Retz où les pressions nantaises et nazairiennes se rencontrent.

L'orientation

Dans ces territoires, afin de maîtriser l'étalement urbain, de protéger les espaces agricoles et de préserver les paysages, la création de toute nouvelle infrastructure routière ou l'aménagement des infrastructures existantes, notamment lorsqu'il vise à en accroître la capacité, ne comportera que les diffuseurs qui s'avèrent strictement nécessaires pour répondre aux besoins ayant motivé cette création ou cet aménagement, et pour contribuer au développement des pôles d'équilibre et assurera leur implantation optimale en regard de la satisfaction de ces besoins.

3. Orientation relative à la protection et à la valorisation des espaces naturels, des sites et des paysages

Le développement durable de l'estuaire de la Loire nécessite la recherche permanente d'un équilibre entre :

- la mobilisation des espaces nécessaires à

l'habitat, aux différentes activités économiques et à la réalisation des infrastructures et des équipements publics ;

- la préservation des espaces naturels, des sites, des paysages et des espaces ruraux.

Ces derniers sont constitutifs dans l'estuaire de la Loire d'une sorte de " trame verte ", constituée d'espaces naturels et paysagers exceptionnels, d'espaces naturels et paysagers à fort intérêt patrimonial et des autres espaces naturels et ruraux. La trame verte répond aux fonctions de production agricole et forestière, de conservation de la biodiversité, de prévention des risques naturels, de préservation des ressources naturelles et de lieux d'agrément. Ces fonctions essentielles sont identifiées par le schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux dont la prise en compte permet une gestion équilibrée de ces espaces.

Les mesures appropriées de protection, de gestion et de mise en valeur de ces espaces incombent, selon l'espace considéré, à l'Etat, aux collectivités territoriales ou à leurs établissements publics.

Ces mesures de préservation de la trame verte doivent permettre :

- de garantir l'intégrité des espaces exceptionnels et à fort intérêt patrimonial en évitant leur

fractionnement et d'en accroître la qualité, en particulier dans les zones humides ;

- de poursuivre la restauration des milieux naturels dégradés ;

- d'assurer les continuités écologiques entre les grandes unités humides ou boisées pour les différentes espèces animales ;

- de protéger et valoriser les espaces verts et les grands espaces de calme à proximité des grandes agglomérations, notamment de renforcer l'offre d'espaces boisés à proximité de l'agglomération nantaise ;

- de renforcer les continuités entre les différents espaces naturels urbains et périurbains ;

- de favoriser une agriculture durable.

Caractéristiques et identification des espaces considérés

Ils sont constitués de l'ensemble des espaces naturels, sites et paysages " à intérêt exceptionnel " et " à fort intérêt patrimonial ".

Les espaces " à intérêt exceptionnel " sont des espaces dont la contribution à la biodiversité ou à la qualité du paysage estuarien est telle qu'ils font d'ores et déjà l'objet de mesures de protection ou d'une identification à cette fin.

Ils sont représentés sur la **carte n°3** et figurent dans les tableaux n°3 et 4 suivants.

Trame verte : Espaces naturels et paysages exceptionnels

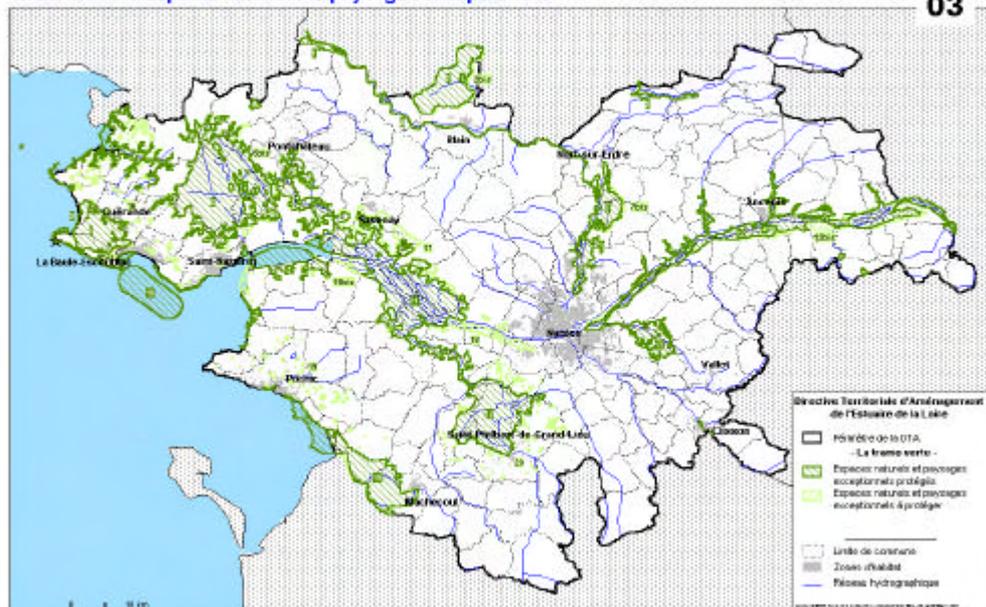



Tableau n°3 - Espaces naturels "à intérêt exceptionnel" protégés

Réf.	Espaces	Inventaires			Mesures de conservation ou de protection											
					Labels		Espaces protégés								Propriété publique	
		ZNIEFF Type I	ZNIEFF Type II	ZICO	RAMSAR	PNR	pSIC	ZPS	Réserves naturelles	Arrêtés de biotope	Espaces boisés 146	Sites inscrits	Sites classés	Terrains CELRL	Terrains TDENS	Terrains de l'État
6	Brière et vallée du Brivet	X	X	X	X		X	X		X						
5	Marais du Mès	X	X	X	X		X	X						X		
1	Marais de Vilaine (Fégréac)	X						X								
8	Marais de Guérande (n.c. Pen Bron)	X		X	X			X	X	X			X		littoral nord	
11	Estuaire de la Loire et Acheneau	X	X	X				X	X				X	X		DPF
12	Loire, de Nantes aux Ponts-de-Cé (n. c. marais de Goulaine)	X	X	X				X		X						
13	Marais de Goulaine	X	X	X				X					X ⁽⁹⁾			
14	Lac de Grand-Lieu	X		X	X			X	X				X			ha
	Marais de l'Erdre	X	X	X				X		X			X			
3	Etang de Moreau et de la Provostière	X	X (y.c. forêt)					X								DPF
15	Marais Breton	X	X	X				X						X	litt. sud	
2	Forêt du Gâvre		X	X												X
9	Dune et forêt de Pen Bron	X		X				X					X	X		X
10	Îlots de la baie de La Baule	X							X							
4	Emprise du canal de Nantes à Brest	X														DPF sur 40 m de large

Nota : la définition des sigles relatifs aux protections et aux inventaires est présentée en annexe 2.

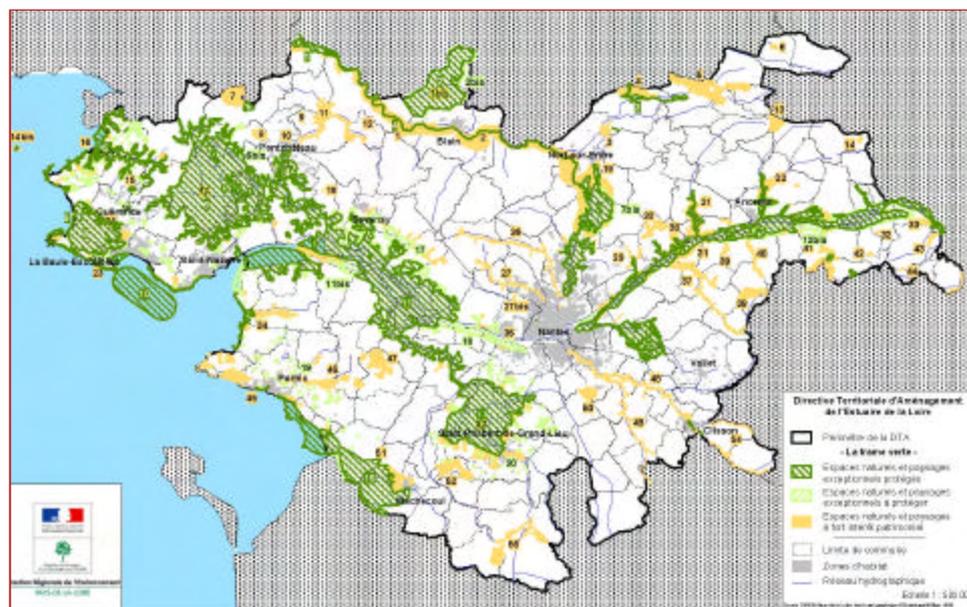
Tableau n°4 - Espaces naturels "à intérêt exceptionnel" ayant vocation à être protégés

Réf.	Espaces	Inventaires			Mesures de conservation ou de protection											
					Labels		Espaces protégés								Propriété publique	
		ZNIEFF Type I	ZNIEFF Type II	ZICO	RAMSAR	PNR	pSIC	ZPS	Réserves naturelles	Arrêtés de biotope	Espaces boisés 146	Sites inscrits	Sites classés	Terrains CELRL	Terrains TDENS	Terrains de l'État
2 bis	Extension forêt du Gâvre		X	X												
6 bis	Pourtour marais de Brière	X	X	X	X	X							X			
7 bis	Extension marais de l'Erdre	X	X	X												
8 bis	Pourtour marais de Guérande	X		X	X								X	X		
11 bis	Extension estuaire de la Loire et Acheneau	X	X	X										Projet		
12 bis	Extension Loire, de Nantes aux Ponts-de-Cé	X	X	X												
16	Espaces boisés littoral nord	X	X	X	X	X				X	X					
17	Sillon de Bretagne	X	X	X										Projet		
18	Loire, de Couéron à Nantes	X	X	X					X					Projet		
19	Espaces boisés littoral sud	X	X	X							X					
20	Espaces boisés du pourtour de Grand Lieu	X	X	X	X						X	X				

Nota : la définition des sigles relatifs aux protections et aux inventaires est présentée en annexe 2.

Les espaces naturels, sites et paysages " *à fort intérêt patrimonial* " sont des espaces qui méritent une protection par la directive territoriale d'aménagement.

Ils regroupent les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) autres que celles incluses dans les espaces exceptionnels, ainsi que les paysages qui assurent une ou plusieurs des fonctions de la trame verte. Ils comprennent également les espaces naturels qui assurent une continuité écologique entre différents espaces et ceux qui permettent le déplacement des hommes entre les différentes unités de la trame verte ainsi que des espaces situés dans les " coupures d'urbanisation ".



L'annexe 1 indique les motifs ayant présidé à leur sélection, par type de milieux considéré.

Ils sont représentés sur la [carte n°4](#) et figurent dans le [tableau n°5](#) suivant.

Tableau n°5 - Espaces naturels "à fort intérêt patrimonial"

Réf.	Espace	Fonction				
		Fort intérêt écologique (ZNIEFF)	Valeur paysagère	Continuité écologique	Cheminement des hommes	Coupures d'urbanisation L. 146-2
1	Marais de l'Isac et abords du canal de Nantes à Brest	X	X	X	X	
1 bis	Pourtour forêt du Gâvre	X	X	X	X	
2	Forêt de la Groulais	X		X		
3	Bois de la Lucinière	X				
4	Forêt et étang de Vioreau	X	X	X	X	
5	Forêt d'Ancenis et étang de la Poitevineière	X	X	X		
6	Étang du Pin	X	X			
7	Forêt de la Bretesche	X	X			
8	Bois de la Madeleine	X				
9	Landes de Bilais	X				
10	Carrière de Grenebo	X				
11	Marais du Haut Brivet et du Don	X	X			
12	Chapelle du Planté	X				
13	Bois du triage et de Maubusson	X				
14	Zone humide des Châteliers à Belligné	X				
14 bis	Ile Dumet	X	X			
15	Pourtour marais du Mès	X	X			
16	Coupures d'urbanisation Asserac-Piriac		X			X
17	Pourtour Brière	X		X		
18	Tourbière du chêne Moisan	X				
18 bis	Coteau du Sillon de Bretagne	X	X	X		
19	Abords Erdre amont	X	X	X	X	


Tableau n°5 (suite) - Espaces naturels "à fort intérêt patrimonial"

Réf.	Espace	Fonction				
		Fort intérêt écologique (ZNIEFF)	Valeur paysagère	Continuité écologique	Cheminement des hommes	Coupsures d'urbanisat. L. 146-2
20	Forêt du Cellier	X				
21	Abords vallée du Havre	X	X			
22	Abords marais de Grée	X	X			
23	Coupsures d'urbanisation Le Croisic- Saint Nazaire		X			X
24	Pourtour marais de Guérande	X	X			
26	Vallée du Gesvres et abords	X	X	X		
27	Vallée du Cens	X	X	X		
27 bis	Bois de la Gourmerie	X			X	
28	Abords Erdre aval et Hocmard	X	X	X	X	
29	Marais de la Seilleraye	X				
30	Ruisseau du Veau	X				
31	Abords Loire, de Nantes au Ponts-de-Cé	X	X			
32	Butte du Moulin Pinot	X				
33	Enclave calcaire de Château Panne	X				
34	Marais de la Giguénais (vallée du Boivre)	X				
35	Abords Loire Couéron - Nantes	X	X			
37	Vallée de la Divatte	X	X			
38	Forêt de la Foucaudière	X				
39	Vallée de la Champennière	X				
40	Vallée du ruisseau des Robinets	X				
41	Vallée de l'Evre	X				
42	Bois de la Bénardière	X				
43	Vallée du ruisseau des Moulins	X				
44	Etang de la Brissonnière	X				
45	Coupsure d'urban. Préfaiilles - Pornic		X			X
46	Marais de Haute-Perche	X				
47	Forêt de Princé	X		X		
48	Vallée de la Sèvre	X	X			
49	Vallée de la Maine	X	X			
50	Forêt de Toufou	X	X		X	
51	Abords marais breton	X	X			
52	Forêt de Machecoul	X	X	X		
53	Coups. d'urbanisation Grand Lieu		X			X
54	Vallée de la Moine	X	X			
56	Forêt de Touvois et vallée de la Logne	X		X		

L'orientation

Les espaces naturels, sites et paysages " à intérêt exceptionnel " et " à fort intérêt patrimonial " sont, selon le cas, reportés ou délimités dans les schémas de cohérence territoriale ou les plans locaux d'urbanisme à une échelle pertinente.

Dans l'ensemble des espaces ainsi définis, l'extension de l'urbanisation, pour autant qu'elle soit permise, sera limitée et s'effectuera

en continuité du bâti existant, à l'exception des bâtiments nécessaires à l'activité agricole dans la partie de ces espaces où s'exerce une telle activité.

L'affectation que donneront les documents locaux d'urbanisme aux espaces " à fort intérêt patrimonial " et les aménagements qui y seront autorisés tiendront compte de la vocation de ces espaces et des fonctions qu'ils assurent, telles qu'elles ressortent du tableau n°5.

4. Modalités d'application de la loi "littoral"

Préambule

Le littoral constitue " *une entité géographique particulière qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur* ".

La loi du 3 janvier 1986, dite " loi "Littoral" ", organise cette politique dans le souci d'une vision globale du littoral fondée sur le respect de sa richesse et sur la prise en compte de ses potentialités.

L'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral ne sont pas exclusifs les uns des autres. Au contraire, ce sont des objectifs qui doivent être poursuivis simultanément. Cette politique d'intérêt général implique " une coordination des actions de l'Etat et des collectivités locales ".

Il s'agit de trouver le juste équilibre entre :

- le maintien et la protection des sites, des paysages et des milieux du littoral, zone de transition entre le milieu terrestre et le milieu maritime, où les équilibres sont assez sensibles et trop souvent menacés ;

- la prise en compte et la valorisation des atouts du littoral en tirant parti des potentialités qu'il recèle.

L'intérêt capital que représente la valorisation économique du littoral, en particulier pour ce qui concerne les activités portuaires, a été affirmé par la loi "Littoral", dans son article premier, comme l'un de ses quatre objets fondamentaux.

L'estuaire de la Loire est un espace stratégique pour les activités portuaires et para-portuaires dont les enjeux sont tout autant d'échelle locale que nationale ou internationale.

C'est également un espace d'un haut intérêt pour la richesse de ses milieux et pour la qualité de ses paysages.

Comme l'y habilite les articles L. 111-1-1 et L. 146-1 du code de l'urbanisme, la directive

territoriale d'aménagement précise donc les modalités d'application de la loi " Littoral ", adaptées aux particularités géographiques locales, sur le territoire des 18 communes riveraines de la mer et des 6 communes riveraines du lac de Grand-Lieu, puisque la loi est applicable aux rives des plans d'eau d'une superficie supérieure à 1 000 hectares.

La directive territoriale d'aménagement sera complétée pour préciser ces modalités d'application aux communes riveraines de l'estuaire, dont la liste a été fixée par le décret n°2004-311 du 29 mars 2004.

Ces modalités d'application consistent :

- d'une part, à identifier des espaces qu'il convient tout particulièrement de protéger, qui sont les " espaces remarquables " et les " parcs et espaces boisés significatifs " ;

- d'autre part, à encadrer l'urbanisation sur le littoral en identifiant des " coupures d'urbanisation " et en définissant les contours de ce qui doit être regardé comme des " espaces proches du rivage " où l'extension de l'urbanisation doit être limitée et est soumise à un régime particulier prévu au II de l'article L.146-4 du code de l'urbanisme.

4.1. Les espaces remarquables du littoral

L'article L. 146-6 du code de l'urbanisme dispose : " *Les documents et décisions relatifs à la vocation des zones ou à l'occupation et l'utilisation du sol préservent les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques.* "

Cet article et l'article R. 146-1 fixent la liste des différents types de paysages, de sites et de milieux qu'il convient de préserver.

La directive territoriale d'aménagement, au terme d'une procédure approfondie d'études, après la consultation des communes et de la commission départementale des sites, recense de façon exhaustive les espaces, sites et paysages qui doivent être regardés comme remarquables ou caractéristiques du littoral, ainsi que les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques, sur le territoire des 24 communes concernées.

Ils sont identifiés sur les **cartes 5, 6 et 7 établies au 1/50 000°** et seront délimités par les documents locaux d'urbanisme.

Ils consistent essentiellement en estrans, marais, marais salants et côtes rocheuses. Ils sont compris dans les espaces naturels et paysagers "à caractère exceptionnel" situés dans les communes où s'applique la loi "Littoral".

On trouvera en annexe 3, pour chacun de ces espaces, la synthèse des caractéristiques qu'il présente au regard de l'intérêt paysager, floristique, faunistique ou géologique qui justifient les choix opérés.

La préservation et la valorisation de ces espaces participent au maintien et au renforcement de l'attractivité du territoire littoral du fait de leur valeur biologique ou écologique, assurent la pérennité d'écosystèmes spécifiques et contribuent en partie à conserver une mixité des usages du

littoral ; elles incombent aux collectivités publiques qui ont la charge de ces espaces.

4.2. Les parcs et espaces boisés significatifs

Le dernier alinéa de l'article L. 146-6 du code de l'urbanisme prévoit que " *Le plan local d'urbanisme doit classer en espaces boisés, au titre de l'article L. 130-1 du présent code, les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs de la commune ou du groupement de communes, après consultation de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites.* "

Les boisements en Loire-Atlantique étant rares et menacés par l'évolution de l'urbanisation, leur protection représente un enjeu à l'échelle de l'estuaire de la Loire.

Au terme d'une procédure similaire à celle qui a conduit à l'identification des espaces remarquables, la directive territoriale d'aménagement recense les parcs et ensembles boisés existants qui peuvent être considérés comme significatifs des communes du littoral. Ce recensement comprend des boisements de taille variable : en effet, le caractère significatif d'un boisement est fonction non seulement de son importance intrinsèque, tant quantitative que qualitative, mais aussi de la configuration des lieux et de son voisinage notamment bâti.

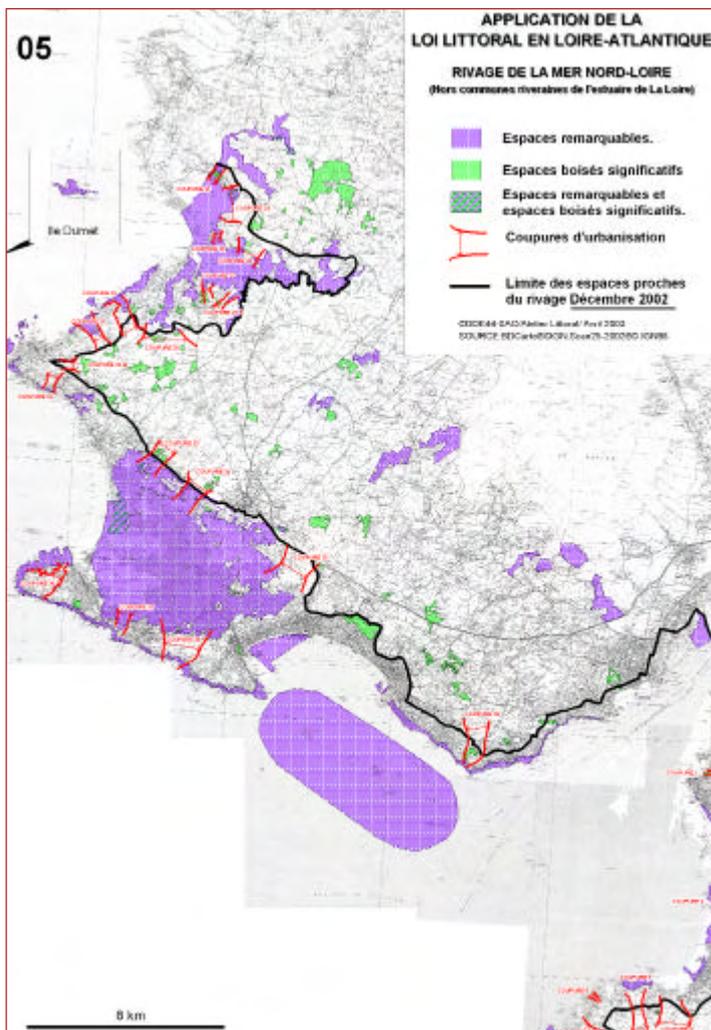
Les espaces ainsi recensés figurent sur les **cartes 5, 6 et 7 établies au 1/50 000e.**

4.3. Les coupures d'urbanisation

Le dernier alinéa de l'article L. 146-2 du code de l'urbanisme prévoit que " *Les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation.* "

Les coupures d'urbanisation ont pour objet, en empêchant que deux secteurs urbanisés ne se rejoignent, d'éviter notamment la linéarité, la banalisation et la monotonie des espaces urbains le long du littoral.

Elles sont donc, dans la directive territoriale d'aménagement, le plus fréquemment perpendiculaires au rivage et proches de celui-ci mais peuvent se prolonger plus à l'intérieur des terres.



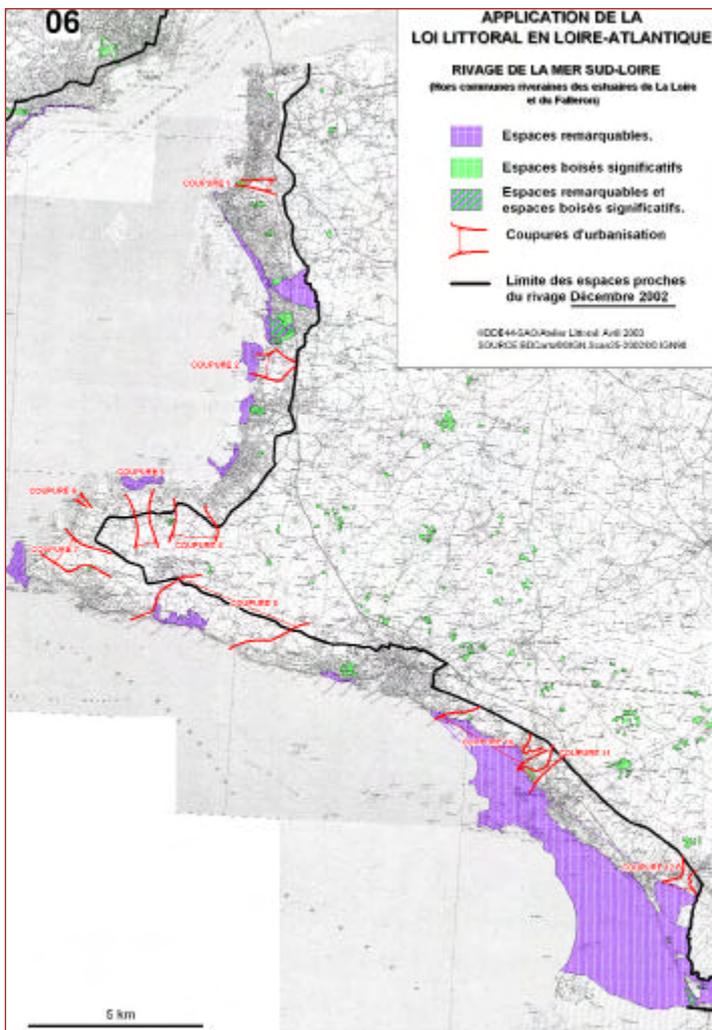
La directive territoriale d'aménagement identifie une quarantaine d'espaces où des coupures d'urbanisation seront plus précisément délimitées par les documents d'urbanisme locaux.

Ils sont identifiés sur les **cartes 5, 6 et 7 établies au 1/50 000e**.

Leur identification ne fait pas obstacle à ce que les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme prévoient en outre le maintien d'autres espaces non bâtis constituant davantage des éléments d'aération du tissu urbain.

Les coupures d'urbanisation doivent figurer en espaces naturels ou agricoles non constructibles dans les documents d'urbanisme locaux.

L'utilisation de ces coupures et les aménagements qui y sont autorisés résultent essentiellement de leur vocation agricole ou récréative, ou de leur fonction paysagère.



4.4. Les espaces proches du rivage

L'article L. 146-4 II du code de l'urbanisme prévoit que, dans les espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau intérieurs, l'extension de l'urbanisation est limitée et soumise à un régime particulier, prévu par ce même texte.

Il revient à la directive territoriale d'aménagement, pour permettre une application cohérente de ce principe d'extension limitée, d'identifier les espaces qui, au regard de critères convergents exposés ci-après, peuvent être regardés comme proches du rivage au sens de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme.

La présomption ainsi créée d'appartenance aux espaces proches du rivage ne s'attache pas en tout état de cause aux terrains dont des décisions de justice définitives ont jugé qu'ils ne pouvaient être regardés comme des espaces proches du rivage.

Il reviendra aux collectivités concernées d'en préciser les limites dans les plans locaux d'urbanisme et, le cas échéant, de décliner dans les schémas de cohérence territoriale l'extension limitée de l'urbanisation, compte tenu des orientations de développement des collectivités et des obligations légales auxquelles elles doivent satisfaire, selon la nature et la vocation des zones qui y sont comprises.

Ce principe d'extension limitée n'exclut pas la densification des centres d'agglomération par des opérations de construction respectueuses des formes urbaines existantes.

Le tracé des espaces proches du rivage est représenté sur les **cartes 5, 6 et 7 établies au 1/50 000e**.

Les critères d'identification

Pour caractériser un espace comme proche du rivage, la directive territoriale d'aménagement retient une approche combinant des critères variés, l'importance de chacun et leur pondération étant fonction des particularités du littoral à l'endroit considéré.

Ces critères ont été les suivants :

■ La distance au rivage

Si le législateur n'a pas fixé une distance, il a néanmoins donné une indication de ce qui peut être considéré comme significatif de l'espace littoral lorsqu'il a imposé que les nouvelles routes de transit soient localisées à une distance minimale de 2 000 m du rivage.

■ La topographie

La ligne de crête est la séparation entre des espaces inclinés vers la mer et des espaces tournés vers l'intérieur des terres : les terres situées entre le trait de côte et la ligne de crête subissent l'influence marine et des perspectives profondes sur l'océan sont presque continuellement assurées. Ce critère, déterminé en examinant la cartographie IGN au 1/25 000e, n'est bien sûr exploitable que sur des parties de territoire présentant un relief suffisamment marqué.

On peut noter que le tracé de certaines voies de communication coïncide avec la ligne de crête : c'est le cas de la Route Bleue.

■ L'urbanisation balnéaire

On constate qu'une urbanisation s'est développée dans les secteurs ressentis comme proches du rivage : les périmètres littoraux gagnés massivement et récemment par l'urbanisation balnéaire permettent ainsi d'identifier des espaces présentant un certain type de " proximité " du rivage.

■ Le paysage

Le paysage est le résultat d'interactions complexes et permanentes entre des données naturelles et des interventions humaines et il permet de les apprécier de façon globale.

Une étude paysagère a été réalisée sur le littoral de Loire-Atlantique, destinée à identifier les unités paysagères, définies comme des entités spatiales dont l'ensemble des caractères de relief, d'hydrographie, d'occupation du sol, de formes d'habitat et de végétation, d'ambiance, d'ouverture et de fermeture du paysage, etc. présentent une homogénéité d'aspect.

Cette analyse a mis en relief les spécificités du littoral de la présente directive territoriale d'aménagement et permis de repérer les territoires présentant une homogénéité de paysage qui entretiennent des relations de proximité avec la mer.

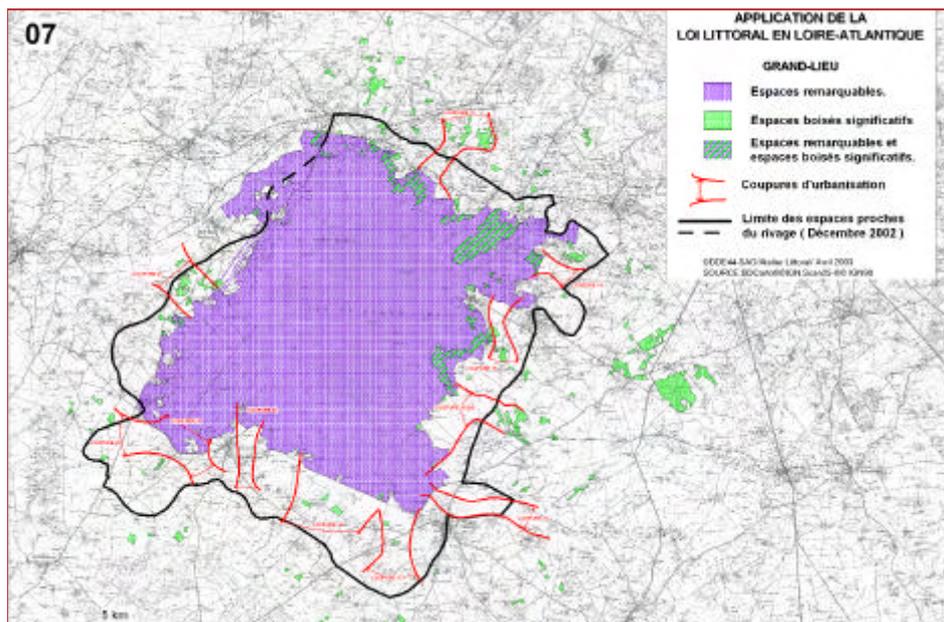
■ L'écologie

L'écologie particulière du milieu sous influence marine ou lacustre a déjà été utilisée pour déterminer les espaces remarquables ; elle a contribué également à l'identification des espaces proches du rivage.

■ La géomorphologie

Elle renseigne sur la constitution du littoral, les anciennes îles, les secteurs anciennement immergés, les deltas et estuaires, éléments qui ont été les matériaux de fabrication du trait de côte.

Ainsi, la consistance des espaces présumés proches du rivage du littoral de Loire-Atlantique dépend de la nature et des particularités géographiques des entités qui composent le littoral, de l'existence de plusieurs des critères définis ci-dessus et de leur prégnance.



Les différentes séquences géographiques

■ D'Asserac au bourg de La Turballe

Au nord, l'imbrication entre la terre et la mer est étroite, les alluvions sont venues combler un bras de mer pénétrant les terres. Plus bas, le trait de côte est une succession de plages et de secteurs rocheux, des ports s'y sont installés ainsi que des bourgs et hameaux liés à la pêche. En arrière de ce secteur, la ligne de crête détermine une rupture avec l'arrière-pays bocager sans ouverture visuelle sur la mer. Le tracé des espaces proches du rivage englobe les entités paysagères en relation avec la mer et devrait logiquement suivre la ligne de crête, au moment où elle la rencontre. Cependant la commune de Saint-Molf n'étant pas soumise aux dispositions de la loi "Littoral", l'identification des espaces proches du rivage rejoint les limites communales d'Asserac et de Mesquer sur cette dernière portion.

■ Autour des marais salants de Guérande

Les marais salants, et les traicts qui les alimentent en eau de mer, sont dominés à l'est et au nord par le coteau de Guérande et contenus au sud par le cordon dunaire de Pen-Bron, à l'ouest par l'ensemble des anciennes îles du Croisic, Batz-sur-Mer et Le Pouliguen réunies par des cordons dunaires. La ligne de crête du coteau de Guérande constitue en grande partie le tracé englobant des espaces proches du rivage.

■ Secteur de La Baule - Pornichet - Saint Nazaire

Sur cette portion de territoire, les secteurs en relation avec la mer sont les suivants :

- La Baule-Pornichet ;
- Pornichet-Sainte Marguerite ;
- Saint-Marc.

Ces trois unités paysagères se caractérisent par leur situation sur des massifs dunaires ou le long de côtes rocheuses ainsi que, pour certaines, par la présence d'un habitat balnéaire marquant.

L'arrière-pays a, quant à lui, un caractère agricole qui ne présente pas de sensibilité vis à vis du littoral.

Le tracé des espaces proches du rivage se situe dans la zone de transition entre ces deux types d'entités. Il englobe les entités paysagères en relation avec la mer.

Saint-Nazaire, terre industrialo-portuaire, n'en est pas moins ville littorale et maritime. Hier encore port transatlantique, aujourd'hui quatrième port français et premier pour la construction navale de paquebots, Saint-Nazaire est une ville résolument tournée vers l'eau, l'eau de l'estuaire et des marais, des bassins et des océans. C'est autour de cette convergence que la vie de la ville s'est structurée et développée. A la fois contrainte et vecteur de son développement, l'eau est la composante majeure de son image, de son identité contrastée.

Cet environnement spécifique a engendré au cours de l'histoire une diversité et une richesse de paysages littoraux. Les séquences, de natures et de caractéristiques très différentes, rappellent les grandes étapes historiques du développement, tout en constituant l'unité et la spécificité de la ville d'aujourd'hui et de demain.

Trois grands secteurs côtiers ont pu être relevés comme composantes majeures du littoral de la cité :

- le secteur urbanisé balnéaire ;
- le secteur urbain dense et de renouvellement ;
- le secteur industrialo-portuaire en développement.

En plus de ces critères, chacun de ces secteurs est avant tout déterminé par les usages et vocations qu'il contient.

Le tracé des espaces proches du rivage s'appuie sur les limites de ces trois secteurs.

■ Saint-Brévin-les-Pins

La côte est constituée de larges dunes qui viennent rencontrer des zones de marais, au nord, ceux en relation avec l'estuaire de la Loire, plus au sud, ceux de La Giguénais. La Route Bleue qui a pour fonction la desserte des stations balnéaires, telle que Saint-Brévin-les-Pins, est par ailleurs un élément marquant du paysage de ce secteur.

Le tracé s'appuie donc en partie sur la Route Bleue, englobe l'Arche du Boivre, espace écologiquement remarquable arrêté à la limite communale de Saint-Brévin-les-Pins, et revient ensuite à la Route Bleue au niveau de la Roussellerie à Saint-Michel-Chef-Chef.

■ De Saint-Michel-Chef-Chef à Sainte-Marie

Les secteurs balnéaires de Saint-Michel sont installés sur les dunes et au contact de la mer. Le bourg de Saint-Michel, tourné à l'origine vers le monde agricole, comporte à la fois de l'habitat traditionnel et touristique. La Route Bleue suit la ligne de crête et s'éloigne alors du littoral, traversant des paysages dont le caractère est agricole.

Le tracé des espaces proches du rivage s'appuie pour cette séquence sur la Route Bleue puis l'abandonne au moment où elle rejoint la ligne de crête, pour retrouver un moment la RD 96 et englober ainsi les entités paysagères en relation avec la mer.

A La Plaine-sur-mer, la côte rocheuse est urbanisée presque en continu, en arrière le bocage est ouvert et sec, subissant l'influence de la mer. L'intérieur des terres est sous influence agricole, bien que celle-ci périclité. Le tracé des espaces proches du rivage est alors calé sur la transition entre ces deux entités de paysages.

La pointe Saint-Gildas constitue une avancée sur la mer, avec des perspectives visuelles importantes. Les deux entités paysagères identifiées sur ce promontoire rocheux sont entièrement contenues dans les espaces proches du rivage définis sur cette portion de territoire.

Au sud, la ligne de crête permet de différencier les espaces tournés vers la mer de ceux tournés vers les terres et l'identification des espaces proches du rivage s'appuie alors naturellement sur cet élément du relief pour trouver ensuite un support sur des chemins communaux à l'ouest de Pornic.

■ De Pornic aux Moutiers-en-Retz

Le tracé des espaces proches du rivage se fonde sur deux notions combinées : la covisibilité terre-mer et la frange d'urbanisation touristique littorale. Il se concrétise en s'appuyant sur des

"événements" particuliers que constituent les axes routiers. A l'ouest, il se localise sur des chemins communaux situés entre le rivage et la RD 13 - les espaces situés pour cette portion entre route et rivage étant alors relativement plats avant l'entrée dans une coupure d'urbanisation. À l'est, il prend appui sur la RD 13 pour rejoindre la RD 213 (Route Bleue) au-dessus de la Gohelière.

Le tracé se poursuit à l'ouest de Pornic en prenant appui sur la Route Bleue, ce qui permet d'englober les entités en relation avec la mer - et notamment la côte de La Bernerie-en-Retz - et de suivre la logique de la ligne de crête qui marque là une inclinaison plus forte de la terre vers la mer. A l'extrême est, la limite communale des Moutiers marque la limite d'application de la loi "Littoral", la commune de Bourgneuf n'y étant pas soumise.

■ Lac de Grand-Lieu

Pour la détermination des espaces proches du rivage du lac de Grand-Lieu, l'enjeu que constitue la gestion de l'eau est prépondérant. C'est pourquoi la limite du sous-bassin versant du pourtour du lac, tirée de l'étude menée dans le cadre de l'élaboration du SAGE, a été prise en compte dans la définition du tracé des espaces proches du rivage. Cette dernière donnée a été croisée avec les entités paysagères définies dans le cadre d'une étude paysagère réalisée sur le lac de Grand Lieu ainsi qu'avec d'autres critères tels que la topographie, la géomorphologie et la distance au rivage.

Etant par leur nature même des espaces attractifs, les espaces proches du rivage supportent à eux seuls une grande partie de la pression foncière qui s'exerce sur les communes riveraines de la mer ou du lac de Grand-Lieu. La maîtrise de l'évolution de l'urbanisation sur ces espaces sensibles conditionne l'équilibre entre développement et protection de l'environnement recherché, le maintien de l'attractivité du territoire, de la diversité et de la mixité des usages.

Titre IV.

Les politiques d'accompagnement

Les politiques d'accompagnement proposées ci-après, qui visent à conforter la mise en œuvre des objectifs et des orientations, sont susceptibles d'être mises en œuvre par les collectivités publiques ; elles traitent respectivement des thèmes suivants et sont classées en fonction des objectifs dont elles relèvent.

Objectif n°1 : affirmer le rôle de Nantes-Saint Nazaire comme métropole européenne au bénéfice du grand Ouest, c'est-à-dire :

- optimiser les liaisons terrestres internes du territoire la D.T.A. ;
- améliorer les liaisons terrestres externes ; définir les principes d'aménagements relatifs à la réalisation du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes ;
- préciser les principes de desserte multimodale du port autonome de Nantes-Saint Nazaire (dans sa partie aval).

Objectif n°2 : assurer le développement équilibré de toutes les composantes territoriales de l'estuaire, c'est-à-dire :

- identifier et mettre en œuvre un projet économique concerté pour l'estuaire ;
- déterminer les principes d'aménagement urbain : s'agissant du bipôle Nantes-Saint-Nazaire, s'agissant des pôles d'équilibre, grâce à un observatoire des déplacements ;
- améliorer le franchissement de la Loire ;
- établir les principes visant à la pérennité des espaces agricoles.

Objectif n°3 : protéger et valoriser les espaces naturels, les sites et paysages de l'estuaire, soit :

- protéger les espaces boisés périurbains ;
- protéger la ressource en eau, la préserver et concevoir les aménagements en conséquence ;
- mieux gérer les déchets et les dragages ;
- déterminer les capacités d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser sur le littoral.

Objectif N°1 : affirmer le rôle de Nantes-Saint-Nazaire comme métropole européenne au bénéfice du grand Ouest

Le rayonnement du bipôle métropolitain de Nantes-Saint Nazaire sera conforté pour autant que les quatre politiques d'accompagnement suivantes seront mises en œuvre.

1.1. Optimiser les liaisons terrestres internes du territoire de la D.T.A.

Il s'agit d'abord des liaisons entre Nantes et Saint-Nazaire, puis du périphérique nantais et enfin des relations entre Nantes et Angers.

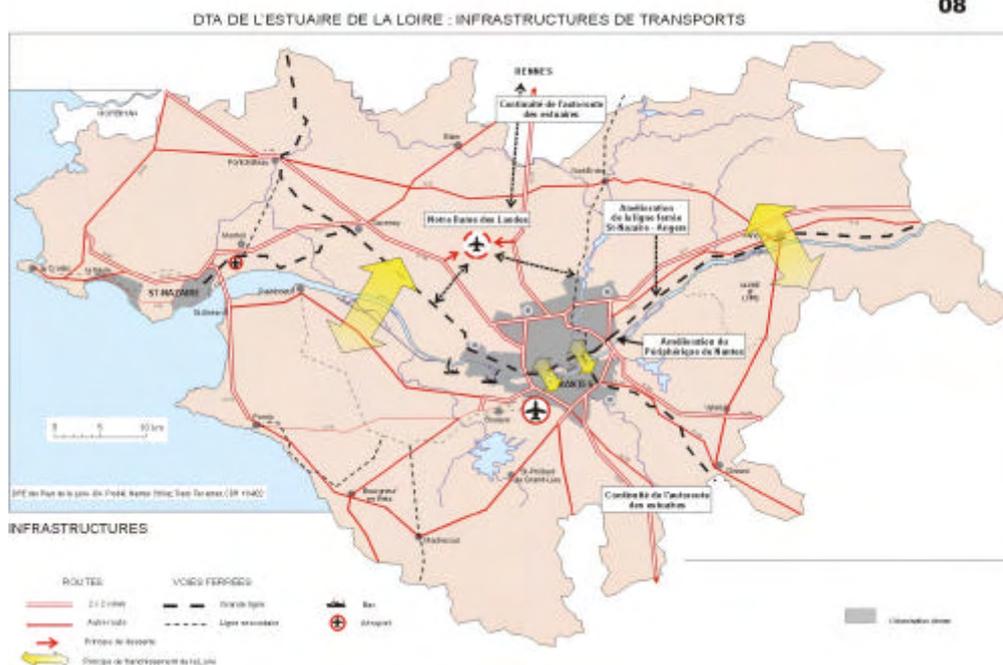
Améliorer les liaisons entre Nantes et Saint-Nazaire

■ Liaisons ferroviaires

Le renforcement de relations ferroviaires régulières entre Nantes et Saint-Nazaire nécessite une amélioration de l'infrastructure, compte tenu de l'importance des trafics déjà supportés et dont l'accroissement est prévisible.

La traversée de la raffinerie de Donges, établissement industriel à risques, par la ligne Nantes-Saint Nazaire peut nécessiter des aménagements visant à réduire les risques. Une étude spécifique sera conduite dans le cadre de la préparation du plan de prévention des risques technologiques concernant la raffinerie.

Le développement de modes alternatifs pour les marchandises représente des perspectives de transport alternatif et de désengorgement des axes routiers.



La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains confère aux Régions la compétence d'autorité organisatrice des transports ferroviaires d'intérêt régional à titre définitif depuis le 1er janvier 2002.

C'est dans ce contexte que doit s'inscrire l'actualisation du schéma régional de transport multimodal qui a vocation à se prononcer sur l'amélioration des liaisons, notamment ferroviaires, entre Nantes et Saint-Nazaire et les autres pôles d'équilibre de l'estuaire.

Les principes d'aménagement suivants sont retenus :

- des améliorations sur la liaison ferroviaire Nantes Saint-Nazaire sont apportées dans le cadre du contrat Etat-région 2000-2006. Elles sont poursuivies en fonction des besoins futurs dans un objectif de sécurisation des transports de voyageurs, en particulier un renforcement de la sécurité de la traversée par la voie ferrée du site industriel de la raffinerie de Donges est recherché par une étude de confinement des risques industriels au strict périmètre de la raffinerie et, si nécessaire, par l'étude d'un nouveau tracé pour la ligne ;

- des travaux d'amélioration de capacité des gares de Nantes sont programmés dans le même contrat Etat-région. Parallèlement, des études sont engagées pour les gares de Saint-Nazaire et de la Baule ;

- les liaisons ferroviaires inter-villes entre Nantes et Saint-Nazaire et certains pôles d'équilibre de l'estuaire sont renforcées, avec la participation des collectivités locales ;

- le fret ferroviaire interne à la métropole doit trouver sa place dans l'organisation du réseau des plates forme multimodales et des raccordements portuaires bord à quai.

■ Liaisons routières

Les liaisons routières entre Nantes et Saint-Nazaire sont principalement assurées par l'axe RN 165 - RN 171 qui supporte des trafics importants. Les trafics internes à la métropole correspondent, en matière de définition des infrastructures, à des migrations domicile travail, principalement entre les territoires desservis et l'un ou l'autre des deux pôles, et aux flux de fin de semaine attachés au tourisme littoral de proximité.

La liaison entre l'agglomération nazairienne et les communes du sud se fait actuellement par le pont de Saint-Nazaire saturé à certaines périodes.

La mise à 2 x 3 voies de la RN 165, section Savenay-Nantes, tronc commun à la liaison Nantes Vannes et à la liaison Nantes-Saint Nazaire, est programmée en partie dans le cadre du contrat Etat région 2000-2006. La section Saint Nazaire-Savenay a fait l'objet

d'un avant-projet sommaire d'itinéraire pour sa mise à 2 x 3 voies. Des travaux de restructuration des points d'échange de Certé et Cran-neuf (Saint-Nazaire), ainsi que de La Moère sont en cours.

Les principes d'aménagement suivants sont retenus :

- l'aménagement de la capacité de desserte routière Nantes - Saint-Nazaire ;
- l'amélioration de la desserte routière par le sud-Loire.

■ Liaisons fluviales

La création de terminaux rouliers à Cheviré et Montoir-Donges, dans la perspective de convoyage par voie fluviale de transports exceptionnels (industrie aéronautique), justifie d'étudier l'opportunité et les modalités de mise en œuvre de liaisons de cabotage de proximité par le fleuve, à partir des rives nord et sud de l'estuaire

Optimiser le fonctionnement du périphérique nantais

Les fonctions d'intérêt national ou régional du périphérique de Nantes pourraient conduire à optimiser son exploitation selon les principes suivants :

- étudier avec l'ensemble des partenaires les questions relatives à la sécurité et à l'exploitation du périphérique ;
- aménager la continuité et l'homogénéité de l'infrastructure ;
- prévoir le réaménagement de certains points d'échange structurants ;
- limiter la création de nouveaux points d'échange susceptibles, pour les trafics qu'ils induiraient, de compromettre le niveau de service du périphérique pour les multiples fonctions de cette infrastructure ;
- prévoir à plus long terme des aménagements de capacité pouvant se traduire par la mise à 2 x 3 voies de certaines sections pour assurer un niveau de service satisfaisant pour les flux de transit ;
- améliorer l'homogénéité du périphérique nantais dans sa section nord, dans la continuité des travaux programmés sur la porte

de Gesvres et en tenant compte du rôle de générateur de trafic de la porte de Rennes ;

- envisager à long terme un itinéraire plus au nord qui relie la RN 165 (à hauteur du Temple-de-Bretagne) et l'A 11 (à hauteur d'Ancenis).

Poursuivre l'adaptation des relations routières entre Nantes et Angers

La RN23 et l'A11 constituent deux axes parallèles, le premier gratuit et le second à péage, reliant Nantes à Paris ou assurant la continuité entre Saint-Nazaire, la Bretagne sud et le centre de la France et traversant le pays d'Ancenis. Le premier point d'échange sur l'autoroute est situé à Ancenis.

La politique globale d'aménagement de la RN23 sera poursuivie et il sera procédé à l'analyse des fonctions d'échange de l'autoroute A11.

1.2. Améliorer les liaisons terrestres externes

Cette politique d'accompagnement concerne les aménagements ferroviaires s'agissant du grand transit est-ouest principalement mais aussi nord-sud et l'aménagement d'installations logistiques.

Principes d'aménagement ferroviaire relatifs au grand transit est-ouest ainsi que nord-sud

L'essentiel du trafic ferroviaire de l'estuaire s'effectue sur l'axe Paris-Angers-Nantes-Le Croisic, itinéraire à voie double et électrifié, permettant de bonnes performances des liaisons en temps. Cet axe est connecté directement sur la Bretagne sud.

Cet axe est-ouest essentiel pour tout le trafic " voyageurs " est également le vecteur de tout le fret ferroviaire de la Basse-Loire. Au-delà, la majorité des marchandises rejoignent le triage de Saint-Pierre-des-Corps, pour une redistribution nationale. Le service régulier en transport combiné, en revanche, rejoint Paris via Le Mans.

Les principes d'aménagement ferroviaires suivants sont retenus :

- maintenir un bon niveau de service sur le réseau ferré pour accéder à Paris en procédant dans un

premier temps à des aménagements de capacité sur les sections Saint Nazaire-Nantes-Angers ;

- étudier la faisabilité environnementale d'une troisième voie sur la ligne Nantes-Angers ;

- améliorer les performances de l'interconnexion des réseaux ferrés TGV au sud de l'Île-de-France, dans un premier temps par l'aménagement in situ, déjà programmé, de la liaison Massy-Valenton et à terme par un nouveau tracé ;

- permettre un service fiable et compétitif pour le fret ferroviaire, notamment au départ du port de Nantes-Saint Nazaire, en mettant en place des sillons dédiés et en permettant une massification des flux, et engager une réflexion prospective sur les conditions d'écoulement, à terme, du fret ferroviaire ;

- faciliter l'intermodalité par la mise en place de titres de transport uniques et de plates-formes d'échanges pour les voyageurs, le développement du transport combiné pour les marchandises, avec notamment des plates-formes logistiques adaptées.

S'agissant du grand trafic nord-sud, les principes d'aménagement ferroviaires suivants sont retenus :

- améliorer les relations entre Nantes et Rennes, en tenant compte de la desserte de Notre-Dame des-Landes ;

- améliorer la liaison Nantes-Bordeaux et développer les liaisons à longue distance le long de la façade Atlantique.

Principes d'aménagement d'installations intermodales pour le transport de marchandises

L'estuaire de la Loire dispose de plates-formes logistiques pour le fret, avec en particulier le chantier de transport combiné sur le port de Montoir qui traite les transports maritimes et routiers en intermodalité avec le ferroviaire. Les aménagements port-fer qui y ont été réalisés, facilitent le fonctionnement de l'intermodalité à partir des quais portuaires

En outre, ces installations permettent la massification qui rend plus concurrentiels les trains de marchandises à moyenne longue distance et constituent une base d'échange pour les autoroutes de la mer.

Elles contribuent au rayonnement métropolitain et portuaire de l'estuaire conformément à la vocation de pôle d'échange de Nantes-Saint Nazaire.

En ce qui concerne le chantier de transport combiné de " l'île de Nantes ", site de la gare de l'Etat, enclavé au cœur de l'agglomération, une relocalisation sur un site mieux desservi est à privilégier, en cohérence avec la gare de fret.

Les principes d'aménagement suivants sont retenus :

- étendre la plate forme multimodale et le chantier de transport combiné de Montoir ;

- relocaliser l'actuel chantier de transport combiné de Nantes au Grand-Blottereau.

1.3. Définir les principes d'aménagements relatifs à la réalisation du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Ces principes concernent respectivement les dessertes, les mesures de préservation foncière et la reconversion de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique (ou Château-Bougon) sis à Bouguenais.

Desserte par transports collectifs

Lors de sa mise en service, la plate-forme aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes est desservie par transports collectifs. Cette desserte doit garantir un temps de parcours maîtrisé et assurer un niveau de service satisfaisant.

Les études qui sont engagées en ce sens associent l'Etat et les autorités organisatrices de transports concernées, afin d'examiner la réalisation d'une desserte ferroviaire.

Ces études examineront en particulier les différents scénarios possibles de desserte ferroviaire de la plate-forme aéroportuaire à partir de Nantes et de Rennes en empruntant la ligne existante passant par Redon ou celle passant par Châteaubriant ainsi que les conditions de création d'une ligne nouvelle entre Rennes et Nantes.

Une desserte en transport collectif "volontariste" doit être développée pour ce projet d'aéroport à vocation européenne, même si la rentabilité d'un tel service est incertaine, notamment dans la phase initiale, en raison des modes de déplacement privilégiés par les usagers.

Desserte routière

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes doit être raccordé au réseau routier et permettre l'accès des passagers en provenance de la métropole comme de l'ensemble du grand Ouest.

Le branchement, le plus court possible, sur les axes Nantes-Rennes (RN 137, future A 84) et Nantes-Vannes (RN 165, future A 82) offrira des conditions d'accès satisfaisantes au réseau autoroutier de l'agglomération nantaise. L'amélioration du niveau de service des franchissements de Loire compensera l'allongement de la distance de raccordement à l'aéroport pour les usagers en provenance du sud de la Loire.

Mesures de préservation foncière

Pour ne pas générer des nuisances excessives pour les populations aux abords du site de Notre-Dame-des-Landes, des mesures de préservations spatiales visant à organiser et contrôler l'urbanisation à proximité du futur aéroport doivent être prises.

Un sursis à statuer sur les demandes d'occupation du sol a été instauré par arrêté préfectoral le 18 février 2004, à titre conservatoire, dans les zones susceptibles d'être concernées par les nuisances de bruit.

Reconversion de l'aéroport actuel

Le déménagement des activités aéroportuaires du site actuel de Château-Bougon sur celui de Notre-Dame-des-Landes pose la question du maintien de certaines activités sur le site actuel ou de la reconversion de celui-ci. Une étude sur ce thème a été réalisée par le département de la Loire-Atlantique.

Après transfert de l'aéroport, le site de Château-Bougon pourra continuer d'offrir aux entreprises autres qu'aéroportuaires déjà

installées la possibilité d'y poursuivre et d'y développer leur activité.

Les décisions relatives au devenir du site actuel de Nantes-Atlantique devront prendre en compte le souci d'un développement économique équilibré des rives nord et sud de l'estuaire de la Loire.

1.4. Préciser les principes de desserte multimodale du port autonome de Nantes-Saint Nazaire (dans sa partie aval)

Premier port de la façade atlantique avec un trafic escompté de 40 Mt à horizon 2015, Nantes-Saint Nazaire est le principal générateur de fret de la métropole et utilise très majoritairement (90 %) la route.

La part de l'acheminement ferroviaire est très faible, tant en valeur absolue que comparée à la plupart des grands ports. Les autres modes (voie fluviale, cabotage de proximité, et installations de transport fixes - oléoduc) sont peu présents.

L'agglomération nazairienne est contournée au nord par la RN 171. Des aménagements d'échangeurs sont en cours de réalisation (Cran-Neuf) ou programmés (Certé).

Certaines infrastructures routières sont inadaptées pour supporter les trafics induits par l'activité portuaire et pour assurer, en toute sécurité pour les usagers, la cohabitation de différents modes d'usage (attentes d'affrètement, circulations deux-roues...).

Enfin, la zone industrialo-portuaire sur la commune de Saint-Nazaire n'est pas raccordée dans des conditions satisfaisantes au réseau routier structurant.

Principes d'aménagement des infrastructures routières

La desserte routière du site de Donges-Est s'effectue par le réseau départemental dont les caractéristiques correspondent aux besoins de la première phase d'aménagement du site.

La voirie départementale pourra être adaptée à terme, dans le respect des exigences de protection du milieu naturel.

Dans ce contexte :

- des améliorations des caractéristiques du réseau routier de proximité accompagnent la croissance de l'activité portuaire, en particulier l'aménagement de Donges-est ;
- des améliorations sont apportées à la desserte et au désenclavement de la zone industrialo-portuaire sur la commune de Saint-Nazaire ;
- une réflexion est conduite avec la Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE) afin d'améliorer les accès à Saint-Nazaire, dans le prolongement de l'aménagement de l'échangeur de Certé sur la RN 171.

Les Principes d'aménagement de la RN 171 sont les suivants :

- La section de la RN 171 entre Châteaubriant et la limite est du département, ainsi que la déviation de certaines zones agglomérées, dont celle de Châteaubriant, seront progressivement aménagées.
- Entre Savenay et Nozay, l'aménagement de la RN 171 favorisera la desserte du port. Une amélioration sensible sera réalisée dans le cadre du contrat Etat région 2000-2006 (aménagement de sections courantes et déviation de Bouvron). Une étude à court terme examinera les possibilités de déviation de certains bourgs comme ceux de Blain et de la Grignonais.
- La mise à 2 x 3 voies de la section Saint Nazaire-Savenay sera étudiée sur la base de l'avant-projet sommaire d'itinéraire.

Principes d'aménagement des modes alternatifs à la route

Sont encouragés comme alternative au mode routier :

- le fret ferroviaire, par la mise en place de services réguliers et le développement d'une logistique adaptée ;
- le trafic fluvial ;
- le cabotage maritime.

La desserte ferroviaire de Donges-Est s'effectue depuis la voie principale Paris Nantes-Saint-Nazaire Le Croisic passant en limite du site.

L'accueil des pétroliers

Enfin, l'évolution des volumes transportés par chaque navire pétrolier peut nécessiter l'aménagement d'un site d'accueil au large de Piriac permettant à la fois les réceptions au large par une bouée en mer et l'acheminement terrestre par conduite fixe jusqu'à la raffinerie de Donges.

Objectif N°2 : assurer le développement équilibré de toutes les composantes territoriales de l'estuaire

A ce titre, quatre politiques d'accompagnement sont mises en avant.

2.1. Identifier et mettre en œuvre un projet économique concerté pour l'estuaire

Identifier un projet stratégique

Pour se développer de façon durable, les acteurs économiques ont besoin d'un projet stratégique qui permet à l'ensemble des acteurs publics et privés d'œuvrer de concert, chacun participant avec ses moyens propres et en fonction de son champ de compétences dans le sens d'un intérêt collectif.

À ce titre, le dialogue permanent entre l'Etat et les principaux acteurs de l'estuaire, notamment l'association communautaire de l'estuaire de la Loire (ACEL), a vocation à être poursuivi et conforté en vue d'élaborer et de mettre régulièrement à jour un projet économique concerté.

Le projet économique stratégique concerté de l'estuaire vise à réussir un développement économique " qualitatif ", marqué par un accroissement de valeur ajoutée. Cet enjeu se déclinera notamment au travers des lignes d'actions suivantes :

- la consolidation de la place de la métropole à l'échelle européenne en matière de services

stratégiques (formation, recherche et développement, services financiers, étude et conseil, médias et télécommunications, relations internationales, services culturels et sportifs, services sociaux et médicaux) ;

- le développement et la diversification de la place portuaire et logistique afin de relier l'Ouest au reste du monde dans des conditions économiques et écologiques performantes ;

- le renforcement des filières industrielles et agricoles d'excellence, ces activités constituant le socle productif de l'économie de l'estuaire ;

- la recherche d'un meilleur équilibre dans la répartition des activités économiques entre le nord et le sud de l'estuaire.

Ce projet est rédigé de façon à permettre d'éclairer les choix et orientations des différents décideurs publics ou privés. Enfin, il a la capacité de s'adapter aux évolutions et variations de l'économie.

Sa mise en œuvre : une politique d'ensemble relative aux zones d'activités économiques (Z.A.E.)

Pour répondre aux perspectives de développement durable de tous les territoires de l'estuaire les documents d'urbanisme doivent, en application des dispositions de l'article L. 121.1 du code de l'urbanisme, "prévoir des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'activités économiques".

En 2002, la surface utile actuellement occupée par les activités industrielles et artisanales installées dans les zones d'activités réparties sur l'ensemble des communes de l'estuaire était d'environ 3 000 ha (source : Comité d'expansion de la Loire-Atlantique).

L'estuaire bénéficie encore de 4 500 ha environ de surface utile disponible hors voiries et équipements collectifs, pour accueillir des activités à court, moyen ou long terme.

Ce potentiel, qui répond globalement aux besoins de développement de tous les territoires de l'estuaire, a vocation à être conforté.

Les projets d'aménagement et de développement durable et les chartes de territoire seront l'occasion pour les collectivités et leurs groupements concernés d'engager des réflexions qui pourront conduire, pour mieux répondre à l'évolution des besoins des acteurs économiques tout en renforçant les solidarités intercommunales, à redéfinir, si nécessaire, la répartition dans l'espace des zones existantes et à programmer de nouvelles zones d'activités.

Dans ce cadre, les possibilités de renforcer l'offre d'espaces logistiques feront l'objet d'une attention particulière.

Par ailleurs, les spécificités des implantations économiques et industrielles sont prises en compte dans un souci de maîtrise des risques et des nuisances.

La législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement encadre réglementairement les activités afin de déterminer un niveau acceptable de risques et de nuisances.

Il paraît donc indispensable de gérer, en amont des procédures, les conflits d'intérêt, en conciliant développement économique et protection de l'environnement et de s'assurer de la disponibilité des zones au regard de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement.

A ce titre, les documents d'urbanisme locaux définissent un dispositif d'accueil des différents équipements en recherchant un équilibre entre l'implantation des différentes activités économiques, la prévention des risques naturels et technologiques et la qualité de vie des habitants et la préservation de l'environnement.

Les principes suivants seront privilégiés :

- solidarité intercommunale renforcée,
- densification des zones existantes et de réutilisation des friches industrielles,
- préservation des espaces naturels agricoles, compatibilité avec les objectifs de la trame verte,
- limitation de la vulnérabilité des activités face aux risques naturels et technologiques.

Par ailleurs, l'ouverture, à terme, de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes constitue un levier de développement qu'il convient d'organiser, pour maintenir un développement équilibré des territoires estuariens.

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes a vocation à attirer l'implantation d'activités autour des pôles d'équilibre proches (notamment Blain), en cohérence avec le développement de l'agglomération nantaise.

2.2. Déterminer les principes d'aménagement urbain

Le caractère bipolaire de la métropole est un atout à préserver et à conforter.

Il peut constituer un facteur d'équilibre et de cohérence des territoires estuariens pour autant que soit optimisée la complémentarité entre les deux composantes urbaines de l'estuaire, que soient renforcées les fonctions des pôles urbains secondaires et que soit confortée la vocation agricole principale des territoires intermédiaires.

La préservation des zones naturelles fragiles et des paysages contribuera au renforcement de l'attractivité et à la qualité de vie de l'espace estuarien.

La maîtrise d'une urbanisation en tache d'huile pose clairement la question d'un urbanisme plus resserré et mieux organisé répondant à des objectifs de développement durable, en particulier pour les territoires situés à l'intérieur du périurbain nantais.

Une gestion économe de l'espace permettrait aussi de renforcer la pérennité d'une activité agricole périurbaine et de constituer progressivement des espaces boisés de loisir pour les citoyens.

L'accroissement de la densité de l'urbanisation permettrait de valoriser le réseau de transports en commun et justifierait la poursuite de son développement.

Dans cet esprit devraient concourir à cette politique d'accompagnement les mesures, lignes d'action et propositions qui suivent respectivement pour le bipôle urbain lui-même, pour les villes pôles d'équilibre et pour

l'organisation des déplacements au sein de l'estuaire.

Principes d'aménagement du bipôle urbain Nantes-Saint Nazaire

Soient les sept principes suivants :

- la densification de la construction, particulièrement de l'habitat et des services dans les deux grands centres urbains, le long des axes importants de transports collectifs urbains et autour des points d'échanges multimodaux existants ou programmés selon un échéancier compatible avec le développement de l'urbanisation ;
- la localisation de l'habitat hors des zones à risques ;
- la libération et la réutilisation des espaces disponibles pour l'habitat, en s'appuyant sur différentes mesures telles que la mise en place d'un observatoire du foncier, une politique de localisation des zones d'activités nouvelles et de densification ou de reconversion des zones existantes, l'accompagnement des politiques de reconquêtes urbaines (île de Nantes, villeport Petit-Maroc).
- la requalification des friches industrielles ;
- la requalification et la réhabilitation des quartiers les plus sensibles, dans le sens d'une plus grande mixité sociale ;
- la pérennité d'une agriculture viable dans la périphérie des pôles métropolitains en s'appuyant notamment sur les nouvelles dispositions des zones agricoles protégées ;
- la création d'espaces boisés périurbains à proximité de l'agglomération nantaise.

Principes d'aménagement des pôles d'équilibre

Le développement de l'urbanisation des pôles d'équilibre doit favoriser le développement durable des territoires irrigués par ces pôles et organisés en pays et doit contribuer à éviter l'étalement urbain.

Dans cet esprit, seront recherchés :

- la densification de l'habitat et des activités dans les zones déjà urbanisées ;
- le renforcement de la fonction de centralité en tenant compte des axes de transport collectif et



des points d'échange multimodaux ;

- la libération et la réutilisation des espaces potentiellement disponibles pour l'habitat ;
- une localisation des activités commerciales, artisanales et industrielles privilégiant la densification ou la reconversion des zones existantes ;
- la prise en compte des espaces naturels dans un souci de développement durable ;
- la prise en compte des zones à risques et le développement de la connaissance locale du risque.

Mise en place d'un observatoire des déplacements

La poursuite d'une urbanisation en tache d'huile et l'augmentation continue des mobilités quotidiennes qui en découlent peuvent provoquer la saturation des infrastructures de transport et l'aggravation des inégalités sociales, tout en portant atteinte à la qualité du cadre de vie, de l'air et du paysage.

Le développement harmonieux de l'estuaire de la Loire passe donc par une organisation des déplacements s'appuyant sur une logique de développement durable, visant en particulier à optimiser la gestion et l'exploitation des infrastructures existantes et à renforcer l'attractivité et la compétitivité des transports collectifs.

Une meilleure connaissance de l'évolution des déplacements dans l'estuaire est également nécessaire pour permettre aux différentes autorités organisatrices de transport de mieux coordonner leurs actions.

A titre de mesure d'accompagnement, sur l'initiative du préfet, un observatoire des déplacements de la métropole sera constitué.

Cet observatoire aura pour mission de mieux connaître la nature et l'évolution des déplacements au sein du bi-pôle métropolitain Nantes Saint Nazaire, entre les deux pôles métropolitains et entre chacun d'eux et les pôles d'équilibre. Il associera l'ensemble des autorités organisatrices de transports.

L'organisation des déplacements respectera les orientations suivantes :

- la recherche, notamment par un effort de reconquête des centres, d'un report progressif d'une partie de la mobilité quotidienne sur de la mobilité résidentielle ;
- le développement des réseaux de transport en commun, prioritairement en site propre ; la promotion des modes économes en énergie (vélo, marche) par des aménagements et des maillages de voirie adaptés ;
- le développement volontariste des technologies de l'information et de la communication, notamment les boucles à haut débit.

Les politiques de déplacements métropolitains seront mises en œuvre en respectant les principes suivants :

- prendre en compte les aires urbaines comme référence pour les réflexions sur les déplacements et pour une organisation partenariale des services collectifs de transports ;
- offrir un service de transports en commun cadencé et de capacité adaptée aux déplacements réguliers ;
- mettre en place des dispositifs de gestion et d'exploitation des contournements urbains ;
- reconsidérer la conception et la gestion des conditions d'un meilleur accès à l'agglomération nazairienne et à la zone portuaire, en particulier dans la perspective de la création de Donges-est ;
- favoriser la complémentarité entre modes par l'implantation de parcs de stationnement à proximité des gares de transports express régionaux et des axes lourds de transport en commun ;
- créer des pôles d'échanges intermodaux pour les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire ;
- développer des lignes de transports en commun de rocade desservant les principaux pôles d'emploi, d'habitat et de service ;
- créer pour les communes balnéaires, notamment dans la presqu'île guérandaise et le long de la côte de Jade, une offre de



transport en commun adaptée ;

- développer des centrales d'information multimodale et une tarification unique ;
- développer les liaisons en transport en commun entre les deux pôles métropolitains et entre chacun d'eux et les pôles d'équilibre.

Pour les déplacements urbains, les capacités de franchissement du fleuve par les réseaux de transports collectifs urbains et de voirie sont saturées à l'heure de pointe. Les liaisons de type urbain par véhicules particuliers se reportent alors largement sur les franchissements structurants de Bellevue, de Cheviré et de Saint-Nazaire, détériorant d'autant l'offre de transit et d'échange.

2.3. Améliorer le franchissement de la Loire

Les franchissements de la Loire dans l'estuaire assurent des fonctions :

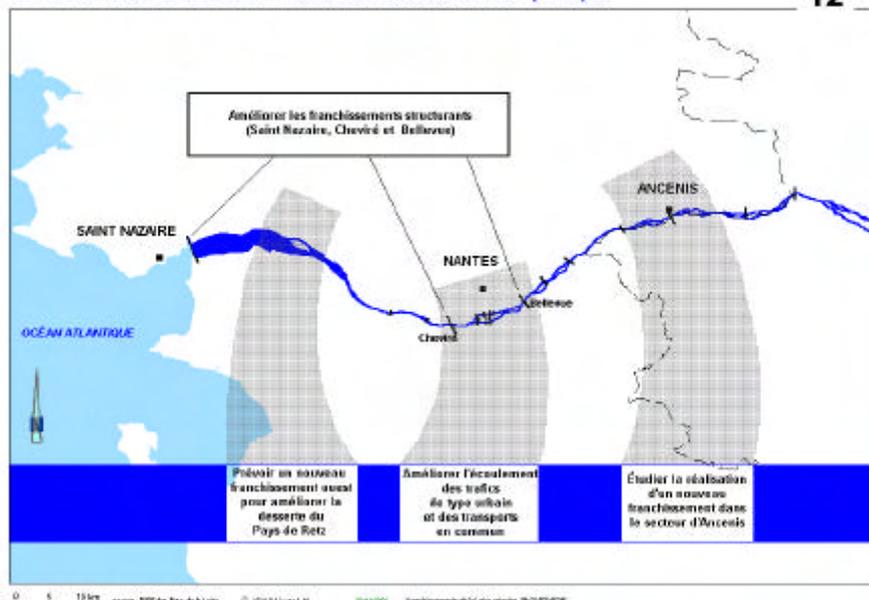
- nationales et régionales, d'écoulement du trafic de transit nord-sud, principalement assurées par les deux ouvrages du périphérique nantais et du pont de Saint-Nazaire, bien que perturbées par l'occupation de ces ouvrages pour d'autres fonctions locales ;
- départementales, d'aménagement équilibré du territoire en empruntant majoritairement les mêmes ouvrages que le transit ; les liaisons entre les secteurs de Savenay et du pays de Retz nécessitent des détours importants, même en cas d'usage des deux bacs qui sont situés dans la partie est de l'estuaire ;
- urbaines, tant par des transports collectifs sur voirie ou en site propre (lignes ferroviaires et tramway nantais) que par véhicule individuel.

Pour répondre à ces besoins, les objectifs retenus sont les suivants :

- garantir au trafic de transit une capacité de franchissement de la Loire au droit des agglomérations de Nantes et de Saint-Nazaire, prenant en compte les hypothèses d'évolution retenues dans les schémas de services collectifs des transports ;
- améliorer sensiblement les liaisons départementales entre le nord et le sud de la Loire, tout particulièrement entre Savenay et le pays de Retz ;
- améliorer sensiblement les liaisons métropolitaines entre Nantes et Saint-Nazaire, tant au nord qu'au sud de la Loire ;
- soutenir un développement volontariste des modes de transports collectifs et à deux roues pour le trafic urbain, en maîtrisant la part des déplacements par véhicule léger tout en améliorant le maillage de voirie.

D.T.A. ESTUAIRE DE LA LOIRE : franchissements de la Loire - principes

12



Plusieurs opérations peuvent permettre d'atteindre ces objectifs :

- augmenter la capacité des franchissements des voiries structurantes (ponts de Bellevue et/ou de Cheviré à 2 x 3 voies, doublement du pont de Saint-Nazaire), mais l'environnement urbain n'en rend pas aisée l'intégration ;
- créer un nouveau franchissement routier entre Cheviré et Saint-Nazaire dans le souci d'un aménagement équilibré du territoire départemental, en vue notamment d'améliorer la desserte du pays de Retz ;
- créer un nouveau franchissement routier structurant à l'est de Nantes ;
- augmenter la capacité des bacs d'Indre et du Pellerin et développer une nouvelle offre de bac entre Paimbœuf et le secteur de Donges-est, créant ainsi une liaison départementale au milieu de l'estuaire ;
- augmenter la capacité de franchissement par les transports collectifs urbains nantais en mobilisant les franchissements urbains existants ;
- mailler le réseau de transports collectifs urbains et de voirie à l'intérieur du périphérique nantais en créant prioritairement de nouveaux franchissements urbains susceptibles de permettre une limitation du trafic urbain sur le périphérique à l'heure de pointe ;
- développer une capacité de franchissement par bac pour piétons et deux roues sur les liaisons les plus significatives de l'agglomération nantaise et de l'agglomération nazairienne, associée à des parcs relais et à une adaptation des réseaux de transports collectifs urbains.

Les dispositions suivantes sont préconisées :

- améliorer les franchissements structurants existants (Saint-Nazaire, Cheviré et Bellevue) dans le but de mieux écouler le trafic de transit ;
- prévoir, sous maîtrise d'ouvrage locale, la réalisation de nouveaux ouvrages de franchissement de la Loire à l'intérieur de l'agglomération nantaise pour des trafics de type urbain, les transports collectifs (lignes ferroviaires, tram, bus) et les modes de déplacement "doux" (équipement des ouvrages routiers) ;
- prévoir, sous maîtrise d'ouvrage locale, la réalisation d'un nouveau franchissement de la

Loire à l'ouest de Nantes, compatible avec la vocation portuaire de Nantes et suffisamment éloigné de l'agglomération nantaise pour ne pas constituer une amorce de nouveau périphérique ; des études de faisabilité technique, financière et environnementale préciseront les conditions de réalisation de ce franchissement ; dans l'attente de la mise en service d'un nouvel ouvrage, améliorer le niveau de service des franchissements par bacs ;

- étudier la réalisation d'un franchissement de la Loire dans le secteur d'Ancenis, dans un souci d'aménagement du territoire départemental et de contournement à long terme de l'agglomération nantaise par le trafic de transit ;

- étudier la cohérence entre les franchissements de la Loire et le réseau de voiries rapides, notamment l'autoroute A 11.

2.4. Etablir les principes visant à pérenniser des espaces agricoles

Dans un estuaire fortement urbanisé et caractérisé par la présence de nombreuses zones humides protégées, l'agriculture représente une activité économique importante. Le développement durable est la pierre angulaire de l'avenir agricole. En cohérence avec le schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux, il est commode de distinguer trois zones géographiques à enjeux différents.

En **zone sensible**, telles que les marais, les abords des cours d'eau et des lacs, nombreux dans l'espace estuarien, l'agriculture peut exercer, comme la forêt, un rôle prépondérant. Les espaces correspondants doivent être entretenus et préservés. Les dispositifs de soutien à l'agriculture et à la forêt mis en place par l'Union européenne, l'Etat et les collectivités territoriales doivent prendre en compte les contraintes économiques et environnementales spécifiques à ces milieux.

En **zone périurbaine et littorale**, la menace sur la pérennité de l'agriculture est particulièrement forte dans les zones de déprise avancée et dans celles connaissant une poussée de l'urbanisation et un développement des espaces de loisirs. Les démarches de planification locale précisent les zones réservées aux activités agricoles ou forestières qui permettent d'assurer durablement le maintien de ces activités et contribuent à la maîtrise de l'urbanisation.

En **zone rurale traditionnelle** où l'agriculture est prépondérante, l'enjeu principal est le maintien de cette activité. Il est nécessaire de limiter l'urbanisation diffuse pour éviter de la fragiliser.

Par ailleurs, les expropriations nécessaires à la réalisation d'aménagements ou d'infrastructures nécessitent une gestion attentive des droits à produire (quotas laitiers) et de la valeur ajoutée qu'ils dégagent.

Les collectivités territoriales, l'Etat et ses établissements publics concourront à la mise en œuvre des dispositifs permettant de pérenniser l'activité agricole, notamment sur les zones agricoles protégées, à la préemption des parcelles sujettes à changement d'utilisation dans les zones périurbaines et littorales, et à l'aménagement foncier, agricole et forestier en zone rurale traditionnelle.

Objectif N°3 : protéger et valoriser les espaces naturels, les sites et les paysages de l'estuaire

3.1. Les espaces boisés périurbains et autres espaces naturels et ruraux

Les espaces boisés périurbains

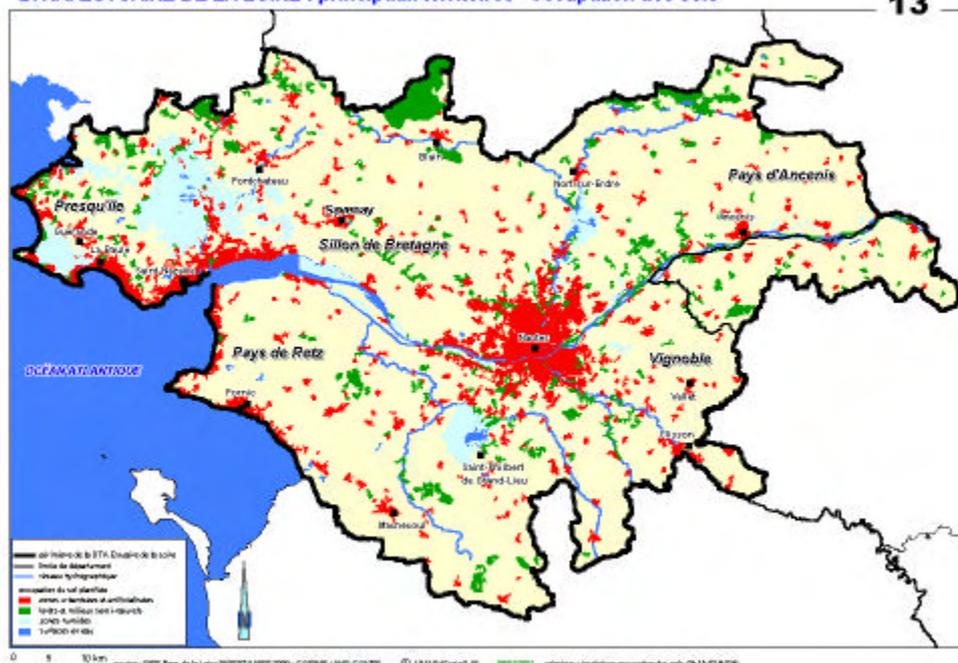
Dans un territoire particulièrement déficitaire en boisement, la création d'espaces boisés périurbains doit répondre à la demande sociale d'un espace public et forestier, participer à la maîtrise de l'urbanisation, valoriser les milieux naturels dans les zones de déprise agricole et concourir à une amélioration de la qualité de l'air et de l'eau.

Les espaces boisés périurbains pourraient recouvrir, à long terme, 4 000 à 5 000 ha à l'intérieur du périmètre de l'aire urbaine de Nantes. Dans un premier temps, un programme portant sur 1 000 ha est envisagé.

Ces espaces boisés,, constitués de massifs homogènes d'une importance significative, de

D.T.A. ESTUAIRE DE LA LOIRE : principaux territoires - occupation des sols

13



bois et bosquets adossés à des zones boisées existantes ou à des espaces déjà protégés, n'ont pas vocation à se substituer aux zones agricoles cultivées et viables qui seront conservées.

Les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme arrêtent, chacun à leur niveau, les contours des zones boisées et tiennent compte, notamment, de la taille des massifs en privilégiant l'adossement à des massifs forestiers. L'Etat, ses établissements publics et les collectivités territoriales mettent en place des dispositifs de préemption.

La **carte 17 au 1/300 000e** jointe au présent document désigne les zones potentielles d'implantation des espaces boisés périurbains.

Les autres espaces naturels et ruraux

Les autres espaces naturels et ruraux correspondent aux zones naturelles agricoles et aux zones naturelles à protéger qui figuraient en zones NC et ND dans les communes dotées de plans d'occupation des sols.

Relativement à ces espaces, il convient :

- de conserver et de restaurer la vocation principale d'accueil d'une agriculture durable et multifonctionnelle et de protection contre les risques naturels (inondations et érosion des sols) ;
- d'affirmer, tout particulièrement en milieu périurbain, la pérennité de zones naturelles agricoles ;
- de renforcer l'offre d'aménités à proximité de l'agglomération nantaise ;
- d'assurer, par des corridors, les continuités paysagères et les continuités écologiques entre les grandes unités comme les zones humides ou les massifs forestiers, nécessaires notamment aux différentes espèces animales terrestres.

Il est nécessaire de tenir compte, dans l'étude d'impact et la réalisation des projets d'aménagements et d'infrastructures, des corridors écologiques qui auront été identifiés.

Pour les espaces à vocation agricole ou forestière en friche et recoupant en partie les espaces agricoles périurbains à protéger, les documents d'urbanisme arrêtent les limites des zones respectivement réservées à l'agriculture et à la forêt.

3.2. La ressource en eau, sa préservation et les aménagements concernés

L'eau est un enjeu essentiel de l'estuaire de la Loire, pour tous les usages qui y sont liés.

L'estuaire de la Loire accueille une population permanente de 1 094 000 habitants en 1999, à laquelle s'ajoute, en particulier sur le littoral au plus fort de la saison touristique, une population saisonnière estimée à 400 000 personnes.

Les perspectives d'augmentation de ces populations contribuent à donner à la préservation de la ressource en eau destinée à la consommation humaine et de l'élimination des déchets ménagers le caractère d'enjeux majeurs pour le territoire couvert par la D.T.A..

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne établit la liste des moyens à mettre en œuvre remédier aux désordres actuels de la Loire.

Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'estuaire de la Loire qui doit adapter à l'estuaire les prescriptions fixées par le SDAGE pour l'ensemble du bassin devra orienter, en cohérence avec les dispositions du programme interrégional Loire-Grandeur nature, la politique globale d'aménagement.

Quatre grandes lignes d'action sont retenues :

- assurer l'approvisionnement en eau ;
- rééquilibrer et maîtriser le fonctionnement hydraulique du fleuve pour en améliorer la gestion globale à long terme ;
- restaurer la qualité des eaux continentales et marines ;
- remonter la ligne d'eau d'étiage du fleuve dans l'agglomération nantaise et en amont.

La pérennité de la ressource

La ressource en eau est constituée, pour l'essentiel, d'une part, de la nappe de Campbon dont l'eau est indispensable pour alimenter le littoral, la ville de Saint-Nazaire en particulier, et, d'autre part, de la Loire sur laquelle les prélèvements à hauteur de Mauves-sur-Loire permettent d'alimenter l'agglomération nantaise.

Outre la préservation en quantité et en qualité de la ressource existante, il convient de diversifier les approvisionnements en examinant les possibilités qu'offrent les nappes souterraines en zone de socle.

La mise en œuvre de la directive du 23 octobre 2000 établissant le cadre de la politique communautaire dans le domaine de l'eau incite à accroître la cohérence de l'action publique sur la ressource en eau, de la part des diverses autorités qui interviennent en cette matière.

Les conditions de mise en œuvre de ces actions prioritaires seront notamment précisées par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'estuaire.

Les aménagements de la Loire

Un programme d'études et de travaux est engagé entre Nantes et Angers dans le cadre du programme interrégional Loire-Grandeur nature 2000-2006, destiné en particulier à remonter la ligne d'eau d'étiage pour reconstituer des habitats naturels, des frayères et des zones humides

A l'amont de Nantes, le programme prévoyait la construction de six seuils et une opération expérimentale de raccourcissement d'épis destinée à mobiliser le sable retenu et à ralentir le courant pour favoriser la sédimentation. Au cours des études préalables, la nécessité absolue de n'opposer aucun obstacle à la remontée des migrateurs, en particulier des alevins d'anguille (plan de gestion des poissons migrateurs 2003-2007 du bassin de la Loire), a conduit à renoncer à la construction des seuils, après la mise en service d'un seul ouvrage expérimental, au demeurant "démontable", de Fresnes-Ingrandes

Sur l'estuaire aval, une démarche de modélisation prospective de la Loire estuarienne est engagée par l'Etat et par les collectivités, regroupées au sein du groupement d'intérêt public (GIP) Loire Estuaire (anciennement cellule de mesure et de bilan).

Des aménagements importants pourraient se révéler nécessaires pour répondre aux objectifs. Ils devront garantir l'écoulement des crues et la pérennité de l'activité portuaire.

Les choix relatifs à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur de la Loire estuarienne sont précédés d'une concertation entre l'Etat, les

collectivités territoriales et les acteurs socio-économiques et associatifs concernés.

Les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme prennent en compte, le cas échéant, les ouvrages à créer pour appliquer les objectifs du SDAGE ainsi que la restauration et l'aménagement des berges et des quais de la Loire estuarienne.

Les berges et les quais de la Loire estuarienne constituent un patrimoine de qualité qu'il convient de préserver et de mettre en valeur.

3.3. Les déchets et les dragages

Les déchets ménagers et assimilés

La loi du 13 juillet 1992 a fixé des objectifs ambitieux visant à établir une véritable politique des déchets au niveau local, s'appuyant sur :

- l'incitation à une réduction de la production des déchets ;
- une nouvelle stratégie de valorisation ;
- l'interdiction de la mise en décharge brute en vigueur depuis le 1er juillet 2002.

Chaque département est couvert par un plan départemental d'élimination des déchets ménagers ou assimilés. Cependant, malgré l'incitation à la réduction de la production de déchets, l'augmentation de la population et l'évolution des modes de consommation risquent de prolonger l'augmentation constante du volume des déchets ménagers.

L'estuaire de la Loire est d'ores et déjà confronté à un déficit d'installations d'élimination des déchets ménagers produits localement. La révision des plans départementaux d'élimination des déchets ménagers ou assimilés doit être l'occasion de prévoir la réalisation de nouveaux centres de traitement (incinération, tri sélectif, compostage...) ou de mise en décharge (centre d'enfouissement technique, installation de stockage...).

Dans ce contexte, les collectivités compétentes mettront en œuvre des politiques visant, en application des plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés, à créer de nouveaux

centres de traitement ou de mise en décharge des déchets ménagers, tout en donnant plus de place aux démarches de réduction à la source et de valorisation.

Les dépôts de dragage

L'accès nautique aux sites portuaires de Nantes Saint-Nazaire nécessite des dragages d'entretien, ce qui pose la question du devenir des produits de dragage.

L'évolution de la réglementation ou du régime hydro-sédimentaire de la Loire peut conduire le port à reconsidérer la technique et l'organisation des dragages et avoir recours à la mise en dépôt à terre des produits de dragages dont la contamination ne permet pas les rejets en mer.

Le dépôt à terre devra être précédé d'un traitement de sédiments et ne concerner que des quantités faibles. Cela pourrait être réservé aux sédiments les plus pollués, mais dans ce cas, des mesures d'étanchéité devront être prises.

Par ailleurs, il faudra veiller à ce que le rejet en mer des produits de dragage n'amplifie pas l'envasement de la baie de Bourgneuf-en-Retz.

Lorsque la qualité des matériaux dragués est telle que leur rejet en mer s'avère impossible (matériaux présentant des teneurs en polluants élevées ainsi qu'une toxicité avérée), ces matériaux pourront être entreposés à terre sur des sites définis par les arrêtés d'autorisation et selon les modalités décrites dans ces arrêtés.

La valorisation des produits issus du dragage d'entretien pourra également être envisagée, selon les conditions fixées par le code de l'environnement et les arrêtés particuliers pris pour son application.

3.4. Les capacités d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser sur le littoral

La capacité d'accueil en général

La capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser est liée à la prise en compte du seuil de tolérance au-delà duquel les milieux naturels perdraient leurs caractéristiques. Il en va de même des espaces agricoles.

Elle est liée par ailleurs à l'offre en matière d'équipements, de services et d'hébergements.

La notion de capacité d'accueil s'applique non seulement aux espaces à urbaniser mais également aux espaces urbanisés autres que ceux destinés à la réalisation des opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi qu'à l'amélioration, à l'extension ou à la reconstruction des bâtiments existants.

Elle est relative à l'utilisation de l'espace et conditionne la part de l'urbanisation, existante ou à venir, par rapport à celle des espaces naturels.

L'évaluation de la capacité d'accueil doit s'intégrer dans un projet de développement local élaboré dans une perspective de développement durable à une échelle intercommunale pertinente pour prendre en compte les caractéristiques des différents espaces, des enjeux et des objectifs d'évolution qui s'y attachent ainsi que des facteurs restrictifs qui les affectent.

La détermination de la capacité d'accueil d'un territoire permet d'avoir une lecture éclairée de la notion d'extension de l'urbanisation, non seulement en espaces proches du rivage, mais plus globalement à l'échelle des bassins de vie touristique auxquels se rattache la commune.

L'hébergement touristique à vocation sociale

Le littoral de la Loire-Atlantique a permis l'accueil de populations à revenu modeste sous la forme de maisons familiales de vacances, de colonies de vacances, d'hébergements de plein air et autres centres de vacances.

La pression foncière et urbaine a contribué à la lente disparition de certaines de ces formes d'accueil. Aujourd'hui, les espaces susceptibles d'accueillir des hébergements de vacances à caractère social sont rares et peu recherchés par les collectivités.

Afin de répondre au double objectif de maîtrise de l'évolution des terrains de camping dont la tendance est sur le moyen et le long terme de se transformer en espaces construits et de maintenir une offre d'accueil touristique qui favorise la mixité sociale, l'aménagement et l'ouverture de terrains de camping et de stationnement de caravanes doivent être pensés au travers des documents d'urbanisme. ■

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

Décret n° 2006-884 du 17 juillet 2006 portant approbation de la directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire

NOR : EQUU0601093D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 111-1-1, L. 121-1, L. 121-10, L. 146-1 et suivants et R. 111-27 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 123-1 à L. 123-16 et R. 123-7 à R. 123-23 ;

Vu la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 modifiée relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, notamment son article 34, et la loi n° 95-115 du 4 février 1995 modifiée d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, notamment son article 3 ;

Vu les avis sur le projet de directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire émis par le conseil régional des Pays de la Loire, le conseil général de la Loire-Atlantique, les conseils municipaux de Nantes, Orvault, Rezé et Vertou, du conseil de la communauté urbaine de Nantes, des conseils des communautés d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire, et de la presqu'île de Guérande, des conseils des communautés de communes de Cœur d'estuaire, Cœur de pays de Retz, entre Brivet et Brière, Erdre et Gesvres, Grand Lieu, Loire-Divatte, Loire et Sillon, pays d'Ancenis, Pornic, Vallet, des conseils des syndicats mixtes de schémas de cohérence territoriale de la métropole Nantes - Saint-Nazaire et du vignoble ;

Vu les lettres en date du 26 novembre 2003 du préfet de la région Pays de la Loire saisissant pour avis le conseil général de Maine-et-Loire, les communes d'Ancenis, Châteaubriant, Cholet, Saint-Sébastien-sur-Loire, les communautés de communes du canton de Champtoceaux, du canton de Saint-Gildas-des-Bois, du canton de Saint-Florent-le-Vieil, de Loire-Atlantique méridionale, de la région de Blain, de la région de Machecoul, de Sèvre, Maine et Goulaine, du Sud-Estuaire, de la vallée de Clisson, le syndicat d'études et de développement du secteur aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes et le syndicat intercommunal à vocation multiple de Bourgneuf-lès-Moutiers ;

Vu l'arrêté interpréfectoral en date du 22 mars 2004 portant ouverture de l'enquête publique relative au projet de directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire ;

Vu le rapport et les conclusions motivées en date du 20 juillet 2004 de la commission d'enquête sur le projet soumis à enquête publique ;

Vu l'avis en date du 10 mars 2005 de la conférence régionale de l'aménagement et du développement du territoire des Pays de la Loire ;

Vu l'avis en date du 6 juillet 2005 du Conseil national de l'aménagement et du développement du territoire ;
Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. – La directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire annexée au présent décret est approuvée.

Art. 2. – La directive territoriale d'aménagement approuvée est tenue à la disposition du public dans les préfectures de la Loire-Atlantique et de Maine-et-Loire, et dans les mairies de toutes les communes situées dans le périmètre de la directive territoriale d'aménagement.

Art. 3. – Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, le ministre de l'agriculture et de la pêche et la ministre de l'écologie et du développement durable sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 17 juillet 2006.

DOMINIQUE DE VILLEPIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer,*

DOMINIQUE PERBEN

*Le ministre d'Etat,
ministre de l'intérieur
et de l'aménagement du territoire,*
NICOLAS SARKOZY

Le ministre de l'agriculture et de la pêche,

DOMINIQUE BUSSEREAU

*La ministre de l'écologie
et du développement durable,*
NELLY OLIN



Directive
territoriale
d'aménagement
de l'estuaire de la Loire