

Retour synthétique sur le webinaire du 23 février 2021

Il s'agit du premier webinaire programmé dans le cadre de la concertation préalable relative à l'abrogation de la DTA de l'Estuaire de la Loire. Un second suivra le mardi 23 mars aux mêmes horaires.

Ce webinaire, qui s'est tenu entre 9h30 et 12h, a rassemblé une trentaine de participants, dont :

- des collectivités (services techniques et quelques élus) : région Pays de la Loire, CD 44, CD 49, CARENE, CCEG, CCSE, PETR Pays de Retz, Pornic Agglo, SCoT Nantes Saint Nazaire
- des associations : FNE Pays de la Loire, LPO 44, Bretagne vivante, SOS Loire Vivante ;
- la garante de la concertation, Sylvie Haudebourg.

Il était animé par la DREAL des Pays de la Loire (David Goutx, Hugues Ravenel, Gwenn Boulzennec). Les services de l'État (DDTM 44 et DDT49) y étaient représentés.

Après une introduction générale faite par la DREAL, ce webinaire était structuré en 3 séquences :

1. méthode de réalisation du bilan de la mise en œuvre de la DTA ; exposés relatifs à la transposition dans les SCOT des orientations 1 et 2 de la DTA ;
2. exposés relatifs à la transposition dans les SCOT des orientations 3 et 4 de la DTA
3. quelles protections environnementales au-delà de la DTA ?

Le support utilisé pendant la réunion est disponible sur le site de la DREAL des Pays de la Loire : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/dta-concertation-environnementale-prealable-a5550.html>

Des temps d'échange et de débat ont ponctué chaque séquence. Ils ont porté sur les sujets suivants :

- la prise en compte de la DTA au-delà des SCOT (PLUi, SRADDET, SAGE, etc.) ;
- l'analyse des projets routiers en dehors des deux secteurs ciblés par l'orientation 2 de la DTA ;
- les réflexions et travaux du CD44 sur la route de demain, l'actualisation du schéma routier
- le statut des cartographies de la DTA ;
- la prise en compte de la trame verte et bleue ;
- le sujet des franchissements de la Loire ;
- le vide juridique laissé par la DTA ;
- la protection de l'estuaire.

Dans le détail, les questions posées et réponses apportées regroupés par thème et qu'on anonymisés

Question :

Une analyse des projets routiers sur le Maine et Loire a-t-elle été effectuée ? Le projet Vallet-Beaupréau-Ancenis ne semble pas figurer dans la présentation ?

Réponse : l'analyse a été conduite sur les deux secteurs explicitement mentionnés dans l'orientation 2 de la DTA (Pays de Retz et zone Nord / Nord-Est de Nantes) et qui ne concernent pas directement le département de Maine et Loire. Le SRADDET et les schémas routiers départementaux n'ont pas d'interface avec la DTA (lien de subordination).

Question :

L'analyse proposée porte sur les projets DUPés uniquement. Quid du SRADDET notamment au sujet des axes structurants comme le contournement Ancenis- Nort sur Erdre- Savenay.

Réponse : L'analyse conduite vise à regarder l'effectivité de la mise en œuvre de l'orientation 2 de la DTA (évolution concrète du réseau routier). Les projets qui sont encore au stade des réflexions amont ne peuvent pas intégrer les analyses faites ici qui portent principalement sur les réalisations ou à tout le moins sur les projets dont les études sont finalisées et qui sont en cours de mise en œuvre de déploiement.

Question

Quel est le statut des cartes de la DTA ?

Réponse : la DTA dans son texte le précise en page 6 : elle comprend deux types de cartes :

- des cartes ayant une valeur prescriptive car les orientations qu'elles illustrent ont cette valeur
- des cartes ayant une valeur illustrative car n'étant pas rattachées à une orientation mais à une autre partie de la DTA.

Il convient de noter que la DTA est un document papier comportant les cartes en annexe : les cartes en plus d'avoir une échelle d'opposabilité, ont un format d'impression qui fait foi.

Commentaire / question : La DTA a permis également d'accélérer (ou de pousser) certains projets (routiers notamment). Qu'en sera-t-il après ?

Réponse : La DTA a pu servir au-delà de sa stricte opposabilité.

Commentaire

Plusieurs réflexions engagées au sein du CD 44 sont rapidement évoquées dont celles sur le plan d'actions déplacements durables, le livre blanc sur la route de demain, l'idée d'un SCoT unique à l'échelle départementale,, les PEAN, ...

Au-delà de l'analyse faite au niveau des SCOT, la question de la réalité de la traduction de la trame verte et bleue (TVB) dans les PLUI est posée. Beaucoup de PLUI posent des problèmes sur cet aspect.

Réponse : Les PLUI n'ont pas à être directement compatibles avec la DTA : le SCoT (7 sur le territoire couvrant tout le périmètre DTA) transpose la DTA. C'est avec cette transposition que les PLU(I) doivent être compatibles. Lors de l'élaboration des PLUI, l'État et ses services sont associés puis les projets de document de planification sont soumis au contrôle de légalité.

Pour mémoire, la DTA ne traite que de la trame verte. Le concept de trame verte et bleue (TVB) est né après la DTA.

Le SRCE qui lui cartographie et traite de la TVB est /sera repris par le SRADDET qui n'en minore ni le contenu ni la portée. Enfin la loi, en dehors de toute DTA, a fait beaucoup progressé le traitement correct et efficient du sujet TVB.

Question : A-t-on également analysé les SAGE ?

Réponse : non, car il n'existe pas de lien juridique entre la DTA et les SAGE.

Question : interrogation sur la représentation de principe de franchissement de la Loire (dans le secteur d'Ancenis)

réponse : le sujet des franchissements de la Loire fait partie du chapitre des politiques d'accompagnement et non des orientations de la DTA. . Ce sujet toujours d'actualité, est important tant à Nantes qu'à Ancenis et nécessite un temps d'échange plus long. Il est proposé d'y consacrer un temps d'échange lors du second webinaire le 23 mars..

Question quant à la cartographie dans le secteur de Notre Dame des Landes(trame verte et zones humides)Quelles intentions aujourd'hui que le projet d'aéroport à NDDL est abandonné ?

Réponse : Le PLUI de la CCEG propose une première réponse à cette prise en compte via un zonage A ou N donc inconstructible. Les projets agricoles y sont possibles sous condition. Des réflexions sont en cours avec notamment le PEAN qui s'est étendu.

Le SRCE ne traitait pas de ce sujet du fait du projet d'aéroport. Le futur PLUI et le SCoT pourront traiter de ces sujets dans le cadre de leurs évolutions respectives. C'était impossible avec la DTA.

La suppression de la DTA crée un vide juridique. La période est de nature à interpeller : ordonnance SCoT assez fondatrice (juin 2020 : nouvel enjeu et nouveau rôle pour les SCoT sur des bassins de vie élargis), suppression annoncée de la DTA, avènement du SRADDET ... cela conduit à réfléchir à lancer une révision des SCoT, un élargissement des périmètres, une réduction du nombre de SCoT et une orientation plus forte (en lieu et place de la DTA).

Réponse : Ce calendrier, conjonction d'évènements, peut en effet interpeller. La recherche d'outils pérennes en « remplacement » de la DTA paraît légitime : un seul, cela ne semble pas certain, une combinaison sans doute. Il s'agit de saisir les bonnes orientations à ce stade et traiter le vide laissé par la DTA après avoir analysé que les sujets sont toujours d'actualité, leur permanence

L'abandon du projet d'aéroport à NDDL interroge sur la question des déplacements en Erdre et Gesvres : le territoire, avec ou sans aéroport s'est très fortement développé. La question de la liaison tram-train vers NDDL peut sembler perdre de sa pertinence mais c'est mal envisager la pression du territoire sur les mobilités. Dans le même ordre d'idée, la question de l'échangeur sur l'axe Nantes-Rennes (qui pourrait être envisagé moins au nord que précédemment avec le projet d'aéroport) entre Vigneux et Treillières reste posée car les besoins de rabattement sont évidents et croissants. La disparition de la DTA ne semble pas s'accompagner du traitement de ces sujets.

Réponse : ce sujet des mobilités que l'on peut rattacher à la question des franchissements est en effet important et nécessite un temps d'échange plus long. Proposition de le traiter le 23 mars lors du second webinaire.

Question : La DTA fixait une certaine hiérarchie ou à tout le moins une armature urbaine avec la notion des pôles d'équilibre. Le SRADDET vient bouleverser cela.

Réponse : c'est également un sujet qui nécessite un temps d'échange. Proposition de le traiter le 23 mars lors du second webinaire.

Question : Concernant l'estuaire de la Loire, des protections existent, plus ou moins fortes, mais n'apportent pas toujours la cohérence satisfaisante. Malgré le déploiement de la stratégie des aires protégées, on peut parler d'échec. Le projet de réserve estuarienne n'a pas abouti. Il revient de temps à autre et l'abrogation à venir de la DTA doit donner la possibilité de traiter à nouveau de ce sujet.

Réponse : La DTA porte le nom de DTA de l'estuaire de la Loire. Ce sujet est en effet un sujet qui mérite qu'on y consacre un moment. Si la DTA ne portait pas le projet d'organe ayant cette vocation, les réflexions au moment de son abrogation peuvent porter sur cet aspect. Proposition de le traiter le 23 mars lors du second webinaire.

Question : le sujet de l'artificialisation des sols est devenu important et cela semble utile de le traiter également.

Réponse : ce sujet est traité par la DTA. Il a bien sûr pris une autre ampleur 15 ans après et il nécessite qu'on s'y arrête pour échanger et envisager les suites à donner également. Proposition de le traiter le 23 mars lors du second webinaire.

En conclusion : des échanges à poursuivre lors du second webinaire du 23 mars autour de sujets ciblés.

Le second webinaire du 23 mars permettra de poursuivre la discussion sur certains sujets qui ont été évoqués lors de cette première réunion. Parmi les sujets à aborder, il pourrait y avoir l'armature urbaine, le SRADDET, les franchissements, l'artificialisation des sols, la biodiversité.