

Contribution des SCOTs de Loire Atlantique à la contribution de la conférence régionale des SCOTs des Pays de la Loire au SRADDET

Septembre 2017

Avec la participation des agences d'urbanisme :



périmètres de SCoT en région Pays de la Loire



Les SCOTs de Loire Atlantique :

- SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire
- SCOT du Pays de Retz
- SCOT du Vignoble Nantais
- SCOT du Pays d'Anenis
- SCOT de Chateaubriant-Derval
- SCOT du Pays de Redon Bretagne Sud
- SCOT de Pontchâteau Saint-Gildas
- SCOT de Cap Atlantique

Ce document répond à la demande de la Région formulée à la Conférence régionale des SCOT en juin 2017 de produire une contribution unique dans le cadre des travaux d'élaboration du SRADDET. Chaque inter-Scot s'est réuni à l'échelle départementale pour contribuer à la synthèse.

Ce document a fait l'objet d'échanges avec les SCOTs de Loire Atlantique entre juin et septembre 2017.

Chapitre 2 – Les enjeux identifiés par les SCOT au regard des objectifs thématiques du SRADDET

1. Enjeux en matière d'équilibre et égalité des territoires

- *Note à l'attention de la Région : les enjeux exposés ci-dessous font la synthèse du contenu des SCOT en la matière sans jamais opérer de choix ou de priorisation, ce n'est pas l'objet de la contribution.*

L'armature urbaine régionale

Les SCOT définissent, chacun, une armature urbaine qui fonde la recherche, inhérente à chaque SCOT, de développement équilibré des territoires. Chaque territoire a un fonctionnement qui lui est propre, qui repose en grande partie sur son armature urbaine. C'est à partir de l'armature territoriale que les SCOT localisent le développement, organisent les complémentarités et les relais.

- La métropole Nantes-Saint-Nazaire

La métropole Nantes Saint-Nazaire : l'alliance des territoires

Nantes Saint-Nazaire, 850 000 habitants et 425 000 emplois, structuré le long de la Loire et de son estuaire, porte depuis 2009 le projet d'éco-métropole : l'estuaire comme bien commun, le frein à l'étalement urbain et la structuration multipolaire du territoire dans un souci de préservation des espaces naturels et agricoles en constituent les fondements.

Le rayonnement régional, national et européen de la métropole bénéficie à l'ensemble de la dynamique régionale et confère à ce territoire une responsabilité forte en termes d'accueil de population, de dynamique économique mais aussi d'exemplarité en matière de transition énergétique et écologique. Cette ambition passe notamment par le renforcement des coopérations métropolitaines pour consolider, le développement du potentiel industriel et des filières d'excellence, et par l'amélioration de son accessibilité internationale.

Un socle de valeurs communes est partagé : l'alliance au bénéfice de tous les habitants, la cohésion sociale basée notamment sur le maintien et le renforcement du dynamisme économique, des inégalités sociales moins marquées qu'ailleurs, un esprit d'ouverture propre à l'Ouest et aux populations de territoires maritimes et portuaires, un esprit associatif et entrepreneurial particulièrement vivant, une culture du dialogue, de la recherche du consensus, de la concertation entre acteurs publics et privés, la préservation d'une qualité de vie pour les habitants.

La métropole nantaise : une envergure nationale

La métropole nantaise joue un rôle capital dans la croissance et l'attractivité du territoire national. 6^e agglomération française en population (619 240 habitants en 2014), bénéficiant une croissance soutenue des emplois dans un contexte de crise économique (taux de chômage de moins de 8%), la métropole nantaise est l'une des plus dynamiques de France grâce à un socle industriel puissant (aéronautique, navale, agro-alimentaire, matériaux...), à la présence de filières d'excellence

(numérique, énergies marines renouvelables, biotechnologies...).. C'est l'une des seules métropoles pour laquelle les emplois privés productifs et présentiels progressent conjointement depuis 2007 autour de filières stratégiques en mutation (agroalimentaire, santé/biotechnologies, aéronautique/construction navale, tertiaire supérieur) ou en développement (industries culturelles et créatives, numérique, filières vertes, tourisme). Son modèle de développement a été reconnu au niveau européen avec notamment le label de Capitale verte de l'Europe obtenu en 2013. Elle accueille par ailleurs des équipements et infrastructures majeures d'intérêt régional : CHU, MIN, salles de spectacle...

Nantes Métropole doit être à la hauteur de sa responsabilité de capitale régionale et de grande Métropole de l'Ouest, en partageant la croissance qui prévaut sur son territoire. L'objectif étant avant tout de rechercher la complémentarité des dynamiques sans susciter la concurrence.

Le projet métropolitain s'inscrit dans la volonté de faire de Nantes Métropole une métropole attractive, que ce soit en termes de développement économique, d'accessibilité ou d'ouverture au monde et d'intégration dans les réseaux, une métropole innovante et créative, qui encourage l'esprit d'entreprendre, la formation, le travail collectif, tout en étant une métropole exemplaire en termes de sobriété dans l'usage des ressources, qui favorise la consommation locale et qui encourage l'engagement associatif et citoyen. Mais surtout, il s'agit de faire que la solidarité et le vivre-ensemble soient au cœur de cette métropole volontaire et créative.

L'agglomération nazairienne

Porte d'entrée vers la presqu'île guérandaise, seul point de passage du Nord Loire au Sud Loire entre Nantes et l'océan atlantique, l'agglomération de Saint-Nazaire est à la croisée des influences ligériennes, bretonnes et vendéennes.

Accueillant le 4^e port maritime national, et de la métropole Nantes-Saint-Nazaire, c'est une agglomération littorale de taille moyenne, à l'image de Lorient, Vannes, La Rochelle, qui concentre les moteurs économiques, 1^{er} pôle national de construction navale et 4^e pôle national aéronautique avec des grands groupes internationaux présents sur son territoire : STX, Airbus, Total, Alstom...) du deuxième bassin d'emploi du département de Loire Atlantique. Elle crée 1 000 emplois supplémentaires par an.

En parallèle, elle accueille 900 habitants supplémentaires par an. On compte ainsi aujourd'hui 1 emploi pour 2 habitants dans l'agglomération. L'attractivité résidentielle générée bénéficie à l'agglomération mais de façon inégale et, jusqu'à il y a peu, en amoindrissant le poids démographique de Saint-Nazaire qui connaît les difficultés inhérentes à toute ville moyenne française (perte de vitalité du centre-ville, perte d'attractivité résidentielle, vieillissement de la population...). Les territoires voisins, en premier lieu desquels Cap Atlantique, le pays de Pont-Château Saint-Gildas (mais aussi dans une moindre mesure Sud Estuaire, Estuaire et Sillon...), fonctionnent en interdépendance avec l'agglomération nazairienne, les déplacements des ménages s'en font ainsi le reflet.

- Les autres grandes agglomérations

Cf. synthèse de la contribution de la conférence régionale des SCOTs

- Les pôles intermédiaires structurants

Ces villes sont des relais importants dans l'espace régional. Qu'elles soient implantées dans des espaces ruraux ou des espaces périurbains sous influence d'une agglomération, elles structurent l'offre d'équipements et de services de leur bassin d'influence (principaux services publics, soins médicaux, commerces, équipements sportifs et culturels...). Les SCoT les dénomment différemment (pôle structurant, pôle intermédiaire, pôle d'équilibre...) mais leur attribuent un rôle qui nécessite de conforter, voire d'augmenter, leur poids démographique. Ces villes ont également de forts enjeux de développement et de structuration d'une offre de mobilité alternative à la voiture auto-soliste (covoiturage, offre de transports collectifs, aménagement de pôles d'échanges multimodaux) pour organiser les déplacements domicile-travail vers le(s) principal(aux) pôle(s) d'emploi. Elles portent aussi des objectifs forts en matière de maintien de l'animation du centre-ville/centre-bourg (commerces, services, espaces publics, liaisons douces).

En Loire Atlantique, la multipolarité s'organise au travers des territoires de la façon suivante :

> une façade littorale attractive composée de villes qui forment une maille dense d'échanges et de complémentarités. Le maillage historique du territoire en petites villes est renforcé par la dynamique démographique rétro-littorale positive :

- Le bi-pôle **La Baule-Guérande** au nord Loire
- 2 pôles d'équilibre principaux au sud de l'estuaire : **St Brévin-les-Pins et Pornic**
- qui s'appuient sur un système urbain rétro-littoral de villes dynamiques : **Herbignac, Pont-Château, Savenay, Ste Pazanne, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu**

Une partie de cette zone côtière est par ailleurs fortement marquée par la saisonnalité. L'été, l'ouest de la zone agglomérée vit ainsi « intensément » au rythme des touristes.

> Un pôle urbain en interaction avec le sud Bretagne et Rennes : **Redon et St Nicolas de Redon**, s'appuyant sur des pôles secondaires (Guéméné Penfao, Plessé).

> Des pôles structurants aux portes de la métropole nantaise qui viennent mailler le territoire périurbain :

- Au Nord : **Blain, Savenay, St Etienne-de-Montluc, Treillères / Grandchamp des Fontaines, Nort-sur-Erdre**
- Au sud : trois pôles de centralités « d'équilibre structurant » développés dans le Vignoble Nantais autour de **Loroux-Bottreau / St-Julien-de-Concelles / La-Chapelle-Basse-Mer, Vallet et Clisson / Gétigné / Gorges.**
- **Legé, et Machecoul**

> Un réseau de villes ligériennes entre Nantes et Angers relié par un réseau ferroviaire structurant :

- **Ancenis/Saint-Géréon/Sud de Mésanger** et des pôles d'équilibre secondaires (St-Mars-la-Jaille, Ligné et le bi-pôle Varades/Saint-Florent-le-Veil).

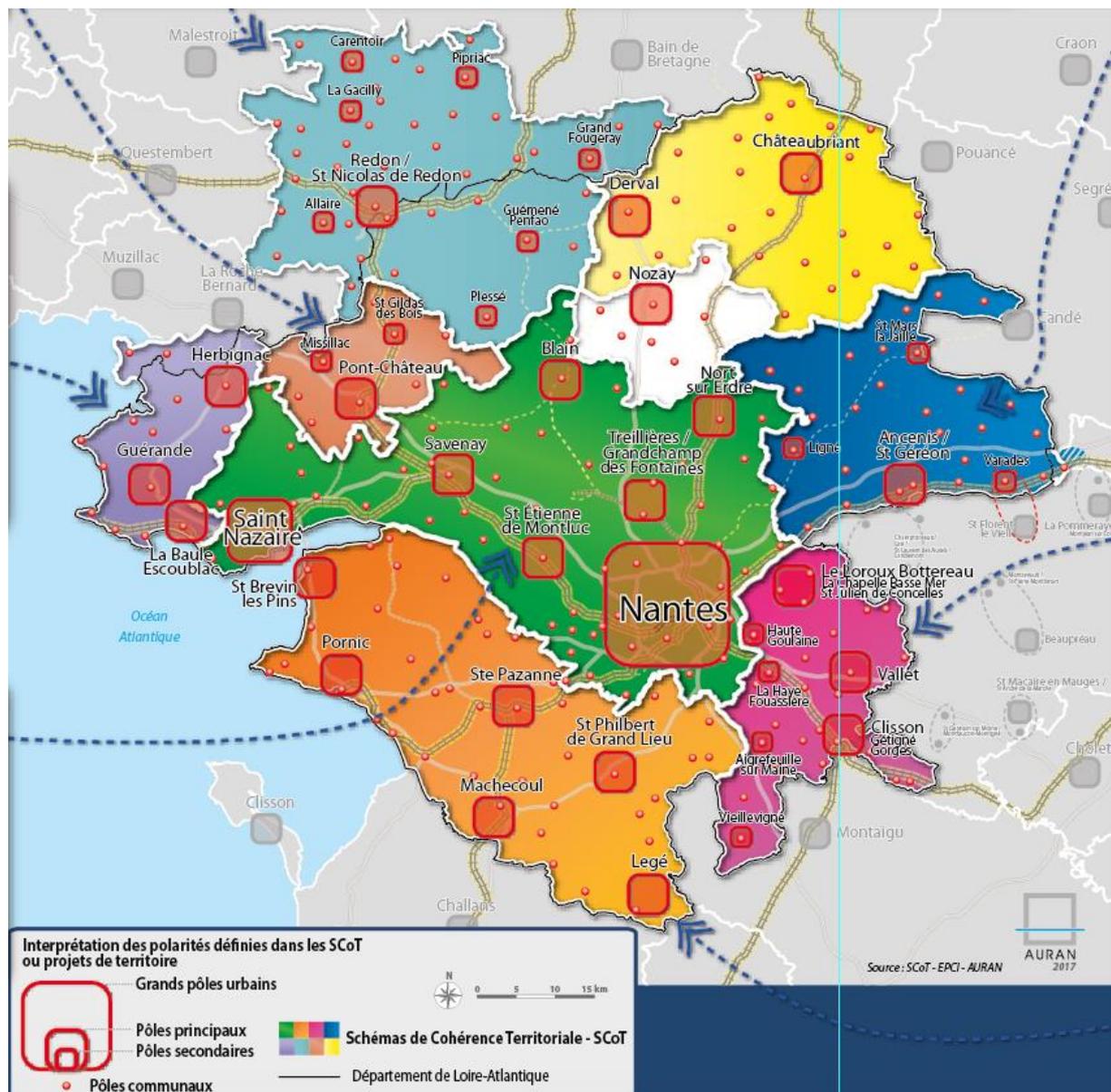
> Un pôle urbain rayonnant entre Nantes, Rennes, Angers et Laval : **Chateaubriant** au regard de son poids démographique, de son nombre d'équipements et d'emplois. Néanmoins, ce pôle connaît une baisse de sa croissance démographique depuis 2008. **Derval** constitue un pôle d'équilibre secondaire.

- Les centralités communales ou de quartier

Ces centralités, identifiées par les SCoT, ont en commun un rôle d'animation de la vie locale autour d'un espace public, de services et/ou commerces et/ou équipements de la vie quotidienne. Elles animent un quartier ou un centre-bourg et sont à ce titre confortées par les SCoT, qui leur octroient

des capacités d'accueil de population et d'activités pour se pérenniser sans pour autant venir déséquilibrer l'armature territoriale existante. L'affirmation et le développement des centralités communales en milieu périurbain ou rural permettent ainsi de lutter contre l'étalement urbain de ces territoires. En effet, l'ensemble des SCoT partage la nécessité de rationaliser l'usage du foncier tout en diminuant les obligations de déplacements automobile. L'ensemble des SCoT, et plus fortement encore les plus récents, « grenellisés », opèrent un recentrage de l'urbanisation rurale et périurbaine autour des centralités. Les centralités de quartier portent des enjeux de maintien du niveau de service et d'animation ainsi que d'organisation des liens avec le centre-ville via des transports collectifs performants, adaptés aux besoins des habitants et des liaisons douces sécurisées.

Pour la Loire-Atlantique, la carte ci-dessous donne à avoir une interprétation des maillages multipolaires définis dans les SCOT existants ou en cours de réflexion.



Les SCOTs représentent différentes typologies de territoire

- *Chaque territoire de SCoT emprunte à différentes typologies de territoire qui, chacun, sont porteurs d'enjeux spécifiques. Le SRADET pourrait distinguer des typologies de territoires et territorialiser ainsi ses objectifs et ses règles.*

- Des territoires urbains

Derrière le qualificatif « urbain », il existe une grande diversité de situations urbaines qui partagent cependant des problématiques communes :

D'attractivité : Une métropole au rayonnement régional, inter-régional et national, qui bénéficie d'une attractivité résidentielle et constitue un moteur économique. Des villes dynamiques parfois en tension avec les espaces péri-urbains. Qu'ils accueillent ou perdent de la population, très souvent, les territoires urbains observent une sous-représentation des familles et une surreprésentation des ménages d'une personne (personnes âgées et jeunes actifs ou étudiants) qui s'explique par l'offre de logements disponibles en ville (plus de petits logements, foncier et immobilier chers, moins d'espaces extérieurs). Les SCoT identifient pour ces territoires des objectifs de développement démographique liés à des objectifs de production de logements et de « produits familiaux » notamment.

Spatiales : les espaces urbains recèlent d'opportunités de renouvellement urbain qui permettent d'organiser le développement urbain en priorité dans ces espaces, au plus près des équipements et services. Les SCoT portent ces impératifs de renouvellement urbain, tout en étant conscients que ces opérations, plus coûteuses, plus complexes, ne peuvent être les seuls vecteurs de développement urbain et qu'il convient aussi d'engager certaines extensions urbaines, rationalisant le foncier utilisé.

De mixité : certains espaces urbains sont devenus difficilement accessibles aux populations modestes alors même qu'ils concentrent services, équipements et emplois. Ces espaces sont en général vieillissants. Les SCoT portent alors des objectifs (souvent quantitatifs) de production de logements sociaux, voire « abordables ». D'autres espaces urbains, déqualifiés, souvent à fort pourcentage de logements sociaux, nécessitent une attention particulière, la plupart du temps portée par la géographie prioritaire mais aussi relayée par les SCoT, tant les problématiques de désenclavement et de mixité y sont fortes.

D'accessibilité : pôles d'emploi, pôles de loisirs, les territoires urbains peuvent connaître des effets de saturation en matière de circulation routière, notamment aux entrées de ville. L'enjeu, fortement relayé par les SCoT est celui des mobilités alternatives pour réduire l'usage de la voiture auto-soliste, ce qui permet aussi de réduire les phénomènes de pollution de l'air observés. Certaines solutions routières peuvent également être portées par les SCoT.

La question qui se pose aussi aux SCoT est celle du positionnement des pôles d'habitat, souvent assez dispersés dans les territoires, par rapport aux pôles d'emploi, beaucoup plus concentrés spatialement. Chaque SCoT apporte ses réponses à cette problématique à l'origine des flux pendulaires et de leur effets « négatifs » : engorgement routier, perte de vitalité dans les espaces à dominante résidentielle, ...

- Des territoires littoraux

La Région compte 8 SCoT littoraux. Ces derniers comptent une part plus ou moins importante de leur territoire en interface terre/mer. Même si les caractéristiques des territoires littoraux varient en fonction du degré d'urbanisation et des usages liés à l'ouverture maritime, il s'observe sur tous ces territoires, de façon récurrente :

- Une **pression foncière particulièrement forte due à une croissance démographique rapide** (Pays de Retz) **ou à une rareté et un coût de foncier élevé** (Cap Atlantique), qu'il s'agit de concilier tant avec la préservation des paysages et patrimoines qui font l'identité littorale, qu'avec la préservation des espaces naturels, voire agricoles qui demeurent. Des

problématiques de mixité sociale et générationnelle, et de gestion de la saisonnalité touristique.

- **Un rôle moteur et structurant de l'activité touristique littorale.**
- Une problématique de **gestion des risques littoraux** en lien avec le dérèglement climatique : érosion et submersion.
- Des **conflits d'usages** (entre activité touristique, plaisance, fonctions résidentielles, fonctions récréatives, activités de pêche, de pêche à pied...) peuvent s'observer.
- Une **accessibilité routière** parfois problématique, notamment en saison estivale, du fait de la position de ces territoires, excentrés des grands axes.

Les objectifs des SCoT s'emploient à répondre à ces enjeux et particulièrement à lutter contre les phénomènes liés à la pression foncière et à maintenir les activités liées à la mer.

A noter que certaines structures porteuses de SCoT engagent ou ont engagé des démarches de planification de leur espace maritime, à l'image du « livre bleu » du Pays de Retz, qui vise à définir une stratégie territoriale spécifique pour ces espaces.

- Des espaces périurbains

Les communes sont dites périurbaines dès lors que 40% de leurs actifs travaillent dans un pôle urbain. Plus globalement, sont qualifiés de « périurbains », les espaces sous influence de villes et d'agglomérations pourvoyeuses d'emplois et qui génèrent des problématiques spécifiques : flux automobiles des navetteurs, étalement urbain... Ces espaces sont multiples et présents dans tous les SCoT. Ainsi les espaces périurbains en rétro-littoral et proches des agglomérations sont-ils soumis à une pression particulièrement forte qu'il s'agit de maîtriser. Quel que soit le degré de pression observé, les SCoT portent des objectifs créant les conditions pour que ces territoires recentrent l'urbanisation au sein de l'enveloppe urbaine et dans les bourgs, maintiennent des coupures paysagères et des corridors écologiques.... Ces espaces connaissent également un usage de la voiture individuelle qu'il s'agit de diminuer en confortant l'animation des centres-bourgs et en développant les alternatives à la voiture auto-soliste.

Le développement de l'emploi et de zones d'activités dans ces espaces est une préoccupation pour tous les SCoT qui apportent des réponses assez différenciées en fonction de la dynamique économique locale et de la stratégie d'accueil des entreprises tout en permettant aux territoires de répondre aux besoins d'installation des artisans.

Le maintien des espaces agricoles et naturels, sous pression et à proximité immédiate des bassins de consommation, est un enjeu fort des SCoT qui trouvent là également un moyen de lutter contre l'étalement urbain.

- Des territoires ruraux à dominante agricole et naturelle

La « ruralité » recouvre des dynamiques différenciées. L'éloignement aux pôles d'emploi principaux, aux centres urbains est une constante des territoires ruraux. Ces derniers peuvent pour certains (cela n'est pas vrai sur le littoral sud Loire), observer une plus ou moins forte décroissance démographique ou stagnation due au vieillissement de la population et à la faible attractivité résidentielle. Les SCoT développent alors des stratégies de revitalisation (*cf. Enjeux en matière de désenclavement des territoires ruraux*) pour conforter le tissu économique local, pour accueillir de nouveaux ménages, notamment dans les centres-bourgs. Les SCoT se font aussi le relais des projets de désenclavement routier et numérique.

Enfin, les espaces ruraux sont riches d'espaces agricoles et naturels, préservés de la pression foncière mais dont la pérennisation dépend aussi du maintien des exploitations ; il appartient aux SCoT dans ce cadre de pérenniser ces espaces dans leurs vocations tout en permettant à l'appareil productif agricole de se développer lorsque nécessaire.

La Loire-Atlantique est le territoire le plus urbanisé de la Région et qui rencontre le plus fortement les enjeux liés aux territoires urbains. Le département compte une façade littorale importante, assez urbanisée elle aussi et qui est l'un des vecteurs de son attractivité, résidentielle et économique. De par son urbanisation, la Loire-Atlantique connaît une forte périurbanisation, les problématiques rurales concernent peu de territoires (autour de Chateaubriand notamment) mais la revitalisation des centre-bourgs est une préoccupation très forte des SCoT du département, dans les espaces périurbains

Les SCOT recherchent une régulation dans l'aménagement des zones de développement économique et commercial

Les SCOT s'attachent tous à définir, à leur échelle, une **armature économique et commerciale** qui doit permettre d'apporter une plus grande lisibilité aux territoires dans un souci d'équilibre et d'attractivité. En lien avec les objectifs de développement des infrastructures de transport et d'amélioration de l'accessibilité, la plupart définit ainsi des **parcs d'activités structurants** ayant vocation à accueillir prioritairement les activités économiques majeures du territoire.

Les sites stratégiques d'accueil des entreprises de rayonnement métropolitain sont également définis et localisés dans les SCOT bénéficiant des infrastructures de rayonnement national (gares, ports, aéroport etc.).

- *En complémentarité du SRDEII, le SRADDET pourrait alors apporter un éclairage sur les échelons d'armature économique d'intérêt régional, en consolidant une vision transversale de l'aménagement régional qui concilie notamment les enjeux de développement économique, de mobilités et d'environnement.*

En matière de développement commercial, les SCOT s'attachent à définir un cadre pour la régulation des implantations commerciales en définissant de façon différenciée des zones d'implantation préférentielle pour le commerce. Le plus souvent les zones sont définies en cohérence avec l'armature urbaine afin de répondre à un objectif global partagé **d'équilibre entre les centralités et les zones commerciales périphériques**.

- *Il serait attendu que le SRADDET puisse définir de grands principes partagés pour les implantations commerciales d'envergure départementale ou régionale qui viendraient renforcer les orientations des SCOT sur cette question.*

2. Enjeux en matière de désenclavement des territoires ruraux

Les SCOT font de la revitalisation des centralités une priorité

Les centralités sont des lieux de regroupement de plusieurs fonctions (commerces, équipements, services etc.) propices à engendrer une animation et une identification des habitants aux territoires.

La vitalité des centralités du territoire est une priorité pour les SCOT, en particulier pour les territoires ruraux et périurbains. Ils affirment donc la nécessité de renforcer ces lieux de vie afin de rechercher une proximité entre les équipements, commerces, services et transports en commun,

favoriser des déplacements de courtes distances, offrir des lieux de vie de qualité et favoriser la mixité sociale et générationnelle.

- *L'importance du renouvellement urbain dans les centres-villes et centres-bourgs, le renforcement des commerces de proximité et la recherche d'une mixité de fonctions sont des objectifs pour lesquels le SRADET devra prioritairement s'exprimer.*

Les SCOT portent des enjeux de cohésion sociale et d'accès aux services

Chaque SCOT veille à créer les conditions pour assurer l'équilibre entre les territoires qui le composent et les populations qui y résident.

- *A ce titre, les SCOT portent à l'attention du SRADET en cours d'élaboration les problématiques en matière d'accès aux services publics/aux soins et en matière de couverture numérique.*

- L'accès aux soins fondamentaux

Le vieillissement de la population engendre des besoins croissants : capacité d'accueil des structures, personnels qualifiés, services à domicile, transport... **Ce vieillissement nécessitera l'amélioration ou la création de structures adaptées à la demande (lieu de vie, foyer d'accueil ouvert...) et l'anticipation des besoins en personnes qualifiées.**

Dans certains territoires, les difficultés sont croissantes pour maintenir une offre de santé suffisante dans le secteur libéral, d'où l'importance de conforter les structures hospitalières relais et maternités (centre hospitalier d'Ancenis par exemple) qui travaillent en réseau avec les CHU de Nantes et Angers.

- L'accessibilité numérique

Les habitants du département de Loire-Atlantique bénéficient d'une **offre de services numériques concurrentiels de qualité**. Le déploiement de la fibre optique sur le territoire permet en effet à une très large majorité de particuliers et d'entreprises de bénéficier d'un accès aux offres multi-services des opérateurs en haut débit. Toutefois, des **disparités** importantes existent au sein du territoire. Près de 8,7% des lignes ne permettent pas aujourd'hui d'avoir accès au haut débit de base, ce taux dépassant même les 50% sur plusieurs zones du territoire.

Or, les communications électroniques à haut débit représentent un moyen pouvant accompagner les territoires ruraux dans une démarche de réduction des déséquilibres territoriaux. Notamment pour favoriser l'accueil d'actifs et d'entreprises sur les territoires. Au même titre que l'organisation du transport des personnes, celle du transport des informations par voie numérique devient un enjeu essentiel de compétitivité des territoires.

L'amélioration des conditions de mobilités pour désenclaver les territoires ruraux

Cf. Enjeux en matière d'infrastructures et d'intermodalité

3. Enjeux en matière d'habitat et de gestion économe de l'espace

La lutte contre l'étalement urbain : un prérequis des SCOT

La réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers constitue le socle commun des projets de territoire. Il s'agit d'assurer la cohérence entre développement et préservation des ressources. **Des objectifs ambitieux de réduction de cette consommation ont été définis, à leur échelle et en respectant leurs spécificités locales, par les SCOT.**

La lutte contre l'étalement urbain passe par la priorisation du développement dans les centres-villes, centres-bourgs, centres de quartiers et par le renforcement des armatures urbaines. La recherche de la requalification et de l'optimisation des espaces urbanisés existants constitue un préalable tout en anticipant les réserves nécessaires aux activités indispensables à l'attractivité du territoire.

Certains espaces subissent une pression plus forte, en raison de la rareté foncière ou des contraintes réglementaires : littoral, centres des agglomérations...

La production de logements : la nécessaire reconnaissance de besoins différenciés

Afin de fixer un cadre pour les documents de rang inférieur (PLU et PLH), les SCOT définissent des objectifs chiffrés de production de logements. Ceux-ci sont déclinés au regard des armatures urbaines qu'ils définissent dans un souci de mixité sociale, d'équilibre territorial, de limitation de la consommation foncière et de préservation des composantes agricoles, paysagères et environnementales. Ils ont été définis sur la base de scénarios démographiques prospectifs dont les variables d'ajustement tiennent compte à la fois des ambitions politiques inscrites dans les projets de territoire mais également des besoins qualitatifs et quantitatifs propres à chaque territoire et de leurs contraintes d'aménagement.

- *C'est pourquoi, compte-tenu de l'hétérogénéité des territoires infra-régionaux et de leurs spécificités locales en matière d'habitat, il est attendu que le SRADET s'attache avant tout à fixer un cadre général en réaffirmant de grands objectifs stratégiques, sans risquer de modifier les objectifs différenciés fixés par les SCOT.*

4. Enjeux en matière d'implantation des infrastructures d'intérêt régional

Au-delà des SCOTs et des agglomérations, les territoires s'organisent entre eux pour optimiser leurs moyens, créer des synergies et offrir aux habitants des services et des équipements de qualité.

- *A ce titre, les SCOTs portent à l'attention du SRADDET les démarches de coopérations existantes notamment dans les domaines de l'enseignement supérieur, de la santé et des fonctions stratégiques du territoire. Parce qu'ils dépassent les échelles communales, intercommunales et départementales et nécessitent des moyens d'actions collectifs, ces sujets sont à traiter en priorité à l'échelle régionale.*

Enseignement Supérieur et Recherche : conforter un pôle universitaire moteur au sein du Grand Ouest

L'enseignement supérieur et la recherche sont au cœur de l'ambition métropolitaine Nantes Saint-Nazaire. La présence actuelle ou à venir d'équipements rayonnants, l'organisation des pôles universitaires de pointe, de clusters et pôles de compétitivité complémentaires à Nantes et Saint-Nazaire sont à ce titre essentielles. « Campus Nantes », le schéma de développement universitaire de Nantes Métropole, permet de construire une stratégie à la fois spatiale, d'enseignement et recherche, fédérant la collectivité, l'Université et les grandes écoles publiques et privées, ainsi que les opérateurs de recherche.

Le pôle universitaire nazairien bénéficie quant à lui, grâce à des laboratoires réputés, d'une spécialisation reconnue au niveau national autour de quatre grands thèmes, qu'il convient de conforter via le regroupement et le renouvellement du site universitaire : Génie Civil et Mécanique, Génie des Procédés et Bioprocédés, Génie Electrique et électronique, Achats, Logistique et Supply Chain.

Cette structuration à l'œuvre s'inscrit dans la dynamique de l'Université Bretagne Loire (UBL), socle de l'ambition du Grand Ouest pour l'enseignement supérieur et la recherche : visibilité internationale, transition numérique, rôle moteur dans le développement économique des territoires, élévation du niveau de formation des jeunes, formation tout au long de la vie.

Grands équipements de santé

- *Le SRADDET pourrait fixer des objectifs en matière d'accès aux soins de premier recours, second recours, en prenant en compte le maillage existant et les projets en cours.*

Le projet de transfert du Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Nantes vers l'Île-de-Nantes va s'accompagner de la création d'un pôle Santé autour de l'hôpital du futur. La structuration de la filière santé sur le territoire est l'opportunité d'apporter de la visibilité aux dynamiques liées notamment aux biotechnologies. Les différents pôles d'excellence médicaux du territoire Nantes-Saint-Nazaire viennent renforcer ces dynamiques (Cité Sanitaire de Saint-Nazaire, Centre Hospitalier Spécialisé de Blain...).

Grandes infrastructures de transports

Cf. Enjeux en matière d'infrastructures et d'intermodalité

5. Enjeux en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports de personnes et de marchandises

Prendre en compte les enjeux de connexions et d'accessibilité interrégionale, nationale et internationale

Étant donné son positionnement à l'extrême Ouest de l'Europe, **l'accessibilité nationale et internationale de la Région, ferroviaire et aérienne, doit rester une de ses priorités**. L'accessibilité du grand territoire est un enjeu pour répondre aux besoins de coopérations dans un contexte national et européen de fortes concurrences.

Pour garantir l'accessibilité et l'attractivité de la Région et notamment de sa métropole de rayonnement national, **le développement de ses portes est déterminant**.

Les gares SNCF et l'amélioration des connexions ferrées (liaisons vers Paris, vers Rennes, vers le centre de la France et le sud de l'Europe), le **projet d'aéroport du Grand Ouest ou le projet de Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL)**, le **Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire sont des outils majeurs pour l'attractivité régionale**. Leur développement est considéré comme indispensable pour continuer à figurer parmi les principales plates-formes interrégionales d'échanges et d'interconnexion pour le transport de personnes et de marchandises.

- *Il est attendu que la Région puisse affirmer dans son SRADET les objectifs forts qui existent sur le territoire en matière d'accessibilité interrégionale, nationale et internationale et qu'elle inscrive sa position quant aux grands projets d'infrastructures en réflexion ou en débat sur le territoire.*

- L'accessibilité aéroportuaire

A l'échelle régionale, le projet d'aéroport du Grand Ouest, est indispensable pour garantir son rayonnement et son attractivité et développer son ouverture sur le monde et sa connexion aux flux, à l'échelle du Grand Ouest, nationale, européenne et internationale.

Les modes de transports collectifs pour la desserte du projet d'aéroport du Grand Ouest doivent être privilégiés en lien avec les projets des intercommunalités et des autres autorités organisatrices de transports. Le projet d'aéroport prévoit une desserte par différents modes de transports avec des évolutions prévues, échelonnées dans le temps (la desserte routière, une desserte cadencée en autocar permettant d'assurer les liaisons vers les principaux pôles urbains (Nantes, Nort-sur-Erdre ou Sucé-sur-Erdre, presque île Guérandaise - gare de Saint-Nazaire-Savenay, Rennes, Redon)), un accès par tram-train à partir de la gare de Nantes desservant Treillières - Grandchamp-des-Fontaines, empruntant pour partie la ligne Nantes-Châteaubriant et dans la mesure du possible, l'emprise de l'ancienne voie ferrée La Chapelle sur Erdre-Blain, est prévu à l'horizon de l'ouverture de l'aéroport, un accès via une gare ferroviaire à l'aéroport.

Dans ce cadre, il s'agira de veiller :

- A l'accessibilité de tous les territoires à l'aéroport en s'appuyant notamment sur la complémentarité entre le train et l'avion, et depuis les espaces littoraux (Cap Atlantique, liaisons bus depuis la Baule),
- Au développement cohérent des infrastructures routières et ferroviaires, notamment de leurs points d'échange, avec l'objectif de maîtriser leur impact sur l'activité agricole,

- À ce que les nouvelles infrastructures routières projetées dans le cadre du projet d'aéroport n'entravent pas les déplacements locaux et favorisent les conditions de déplacement Est-Ouest et Nord-Sud dans les territoires d'Erdre et Gesvres et de Loire et Sillon.
- Aux incidences du transfert de l'aéroport sur le Sud Loire, notamment économiques et d'accès par les habitants du Sud Loire et de la Vendée (qui pose de manière plus aigüe encore la question du franchissement de Loire).

Par ailleurs, la dynamique des pôles économiques aéronautiques de Bouguenais et Montoir doit être conservée et un espace dédié à l'accueil d'activités liées à la dynamique aéro-portuaire est réservé, en continuité de la zone Érette-Grand Haie et de coordonner et de maîtriser les zones d'activités situées à l'Ouest du site aéroportuaire le long de la RN165.

- Le Grand Port Maritime Nantes St Nazaire

Le Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire est une infrastructure majeure en termes de transit commercial, de transport d'énergie, de produits agricoles et de passagers. C'est un acteur économique fondamental et un outil de développement territorial. La métropole Nantes Saint-Nazaire et le Pays de Retz entendent accompagner la mise en œuvre du projet stratégique du Grand Port Maritime.

Il s'agit de développer la logistique portuaire, notamment via « l'élargissement de la vocation régionale, nationale et internationale du port pour tous les trafics ». L'objectif est que les infrastructures existantes soient valorisées et optimisées : site multimodal de Cheviré à Nantes, site multimodal de Montoir-de-Bretagne, étude à mener sur la virgule d'Estuaire et Sillon, site du Carnet pour l'accueil d'activités éco technologiques. Il s'agit d'encourager le report modal dans le transport de marchandises (ferroviaire, autoroute de la mer, barging sur l'estuaire), nécessitant la création de plate-forme(s) logistiques multimodales.

- Les grands projets ferroviaires structurants

Le réseau des agglomérations de Bretagne et des Pays de la Loire est particulièrement dynamique à l'échelle française. Cette attractivité, qui s'est renforcée ces dernières années, va se poursuivre d'ici 2030. Mais ce grand territoire reste pénalisé par sa situation périphérique, à l'écart des grands axes d'échanges nationaux et européens. Plus localement, les liaisons ferroviaires ne peuvent concurrencer la voiture. **Le Projet de Liaison Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire** est la garantie d'une amélioration significative de l'accessibilité du Grand Ouest à toutes les échelles : régionale, interrégionale, métropolitaine, nationale et européenne.

Actuellement, l'accessibilité ferroviaire entre les principales agglomérations bretonnes et ligériennes reste encore insuffisante (nombre d'allers-retours quotidiens, temps de parcours), tout comme leurs relations de longues distances vers le reste de la France et de l'Europe. Le projet LNOBPL, et plus spécifiquement le **nouvel axe rapide Rennes-Nantes** permettrait de renforcer le maillage ferroviaire Loire-Bretagne en abaissant significativement le temps de parcours en train entre toutes les agglomérations bretonnes et ligériennes, et d'améliorer les fréquences.

Le projet devrait plus spécifiquement permettre :

- **d'améliorer les relations moyennes et longues distances nationales et internationales** en s'appuyant notamment sur la complémentarité entre le train et l'avion pour l'ensemble du territoire Loire-Bretagne, notamment via l'accès au futur aéroport du Grand Ouest.
- **de faciliter le développement du fret ferroviaire** vers l'ensemble du territoire national grâce à la libération de capacités sur les réseaux actuellement empruntés par les TGV, notamment depuis le Grand Port Maritime Nantes – St Nazaire vers Rennes.
- de créer de nouvelles capacités pour la desserte des espaces périurbains et faciliteront le report modal de la route vers le train

Le SRADDET devra prendre en compte l'enjeu fort de cohérence avec le schéma ferroviaire d'intérêt national et européen, en affichant notamment sa position quant aux connexions à développer avec les autres projets de desserte à grande vitesse (la Via Atlantica notamment).

Le déploiement du projet Bretagne à Grande Vitesse et les liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire incluant une nouvelle liaison entre Rennes et Nantes, constituent des projets d'avenir. La gare de Redon y tient un rôle central pour l'interconnexion de la Bretagne Sud aux grands centres de décision et aux métropoles.

Le niveau de desserte TGV des agglomérations doit être maintenu, y compris jusqu'à la Presqu'île de Guérande sans rupture de charge à Nantes ou Saint-Nazaire.

- Les franchissements fluviaux

L'amélioration des franchissements de la Loire est un enjeu fort, certains SCOT exprimant le souhait de voir également se réaliser une nouvelle infrastructure de franchissement multimodal devant permettre d'améliorer les liens entre Nord et Sud du département et participer à l'amélioration du maillage du territoire.

- *Le SRADDET doit pouvoir être l'occasion de débattre d'une telle infrastructure d'intérêt régional au regard notamment de l'optimisation des infrastructures existantes et du développement souhaité des traversées par bac. Les SCOT attendent que la Région affiche sa position quant à la localisation privilégiée pour un éventuel nouveau franchissement.*

- Le développement d'infrastructures routières structurantes

Plusieurs projets de grandes infrastructures routières sont inscrits dans les SCOTs de Loire-Atlantique et sont considérés comme des priorités à réaliser.

Compte-tenu de l'enclavement du territoire et des problématiques fortes de déplacement domicile – travail entre son territoire et la métropole nantaise, le **SCOT du Pays de Retz** identifie comme enjeux majeurs de :

- Permettre l'amélioration **d'une liaison structurante nord-sud du Pays de Retz** en s'appuyant prioritairement sur l'existant, en lien avec la création d'un franchissement multimodal de la Loire
- Mettre à deux voies la RD751 et la RD 723
- Redéfinir une nouvelle stratégie visant à l'amélioration de la fonctionnalité et la qualité de services de l'axe reliant le pont de St-Nazaire à Légé en s'appuyant sur la route bleue et la RD 13 afin de fluidifier le trafic dans sa partie nord notamment et d'améliorer l'accessibilité à Machecoul et Légé.
- Réaliser ou achever les infrastructures routières en cours ou à l'étude

le **SCOT du Pays d'Ancenis** souhaite que soient **améliorées des infrastructures existantes : RD 923** (axe Ancenis-Candé) dans un souci, partagé avec le Pays Segréen, de désenclavement des territoires, **RD 33** (axe Joué-Riaillé-St Mars-Candé), **RD 723** ainsi que l'**A11** (axe Nantes-Angers).

Sur le territoire du SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire, les élus souhaitent favoriser un usage raisonné de la voiture en optimisant les grandes infrastructures routières existantes et celles en projet. Il s'agit notamment de prendre en compte la création ou l'amélioration d'axes d'intérêt régionaux et inter-régionaux inscrits au schéma routier départemental, dont les contournements des bourgs prévus :

- Supportant des trafics de transit longue distance :
 - **RD 123** (route bleue)
 - **Grandes liaisons est-ouest** (D164 Ancenis-Nort sur Erdre-Blain et D16 Héric-Bouvron/DUP), au nord et au sud de l'agglomération nantaise (D723, D751)
 - **RD773** (mise en 2X2 voies entre Redon et Rennes) et RD164
- Supportant des trafics de transit moyenne distance :
 - Axe Nantes-Nord sur Erdre (D 178/DUP)
 - Axe Nantes-Ancenis (D723)

Il s'agit également de prendre en compte la nécessité d'adapter les infrastructures routières pour tenir compte de l'évolution prévisible des trafics :

- La liaison structurante Ancenis – Nort-sur-Erdre – Savenay
- **Les travaux de mise aux normes autoroutières de la RN165 (PIG) qui constituera à terme l'A82,** doivent être poursuivis par la réalisation de travaux d'élargissement de voirie entre Sautron et Savenay

Le SCOT du vignoble nantais soutient l'amélioration de la desserte routière de son territoire au travers du projet de réalisation du barreau de la RD 117 permettant la mise en œuvre d'une liaison structurante entre Clisson et Ancenis et l'amélioration du franchissement de la Loire au niveau du pont de Thouaré et au niveau d'Ancenis.

Le SCOT de Cap Atlantique souhaite que soit pris en compte les projets de rénovation/renforcement d'infrastructures suivants :

- **La déviation de la route de la Turballe ;**
- **La requalification des traversées urbaines d'Herbignac et Guérande ;**
- **La qualification des axes alternatifs à la route bleue.**

Le SCOT du Pays de Pont-Château / Saint-Gildas-des-Bois porte 2 projets routiers majeurs : la mise aux normes autoroutière de la « route de Vannes » (RN165 appelée à devenir A82) et le réaménagement de la RD773 pour mieux connecter le territoire aux différents pôles attracteurs (Vannes et Saint-Nazaire).

Le SCOT du Pays de Redon-Bretagne Sud favorise l'engagement de plusieurs projets améliorant les liaisons du Pays avec l'extérieur : Finaliser la réalisation des axes majeurs en 2X2 voies : l'aménagement des routes de Rennes (D177) et de Vannes (D775) ; l'aménagement de l'axe routier Redon / Saint Nazaire (RD773). Il rappelle l'urgence de la convergence des axes de développement stratégique par la poursuite du contournement routier de Redon déclinant une étude détaillée dans une logique de liaison interrégionale (Sud-Bretagne – Paris) et de desserrement de la rocade de Rennes et du périphérique de Nantes.

L'organisation des mobilités régionales

- Le développement d'une offre TC complémentaire pour une meilleure connexion aux polarités des territoires

A l'échelle de chaque grand territoire, il est déterminant que l'ensemble des pôles structurants bénéficie d'une desserte performante en transports collectifs, condition essentielle pour leur attractivité.

Ainsi, le SCOT du Pôle Métropolitain Nantes-Saint Nazaire souhaite que :

- pour Savenay et Saint-Etienne de Montluc, soit optimisée la desserte ferroviaire par le cadencement de l'offre, l'augmentation des fréquences et l'élargissement de l'amplitude des services, en lien avec la desserte de Nantes et Saint-Nazaire.

- pour Nort-sur-Erdre et Treillières/Grandchamp-des-Fontaines, l'enjeu porte sur les complémentarités avec les dessertes par le tram-train et par autocar à haut niveau de services.

Le Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire soutient également le déploiement sur Blain d'une liaison performante en transports collectifs, inexistante à ce jour.

Le SCOT du Pays de Retz souhaite le développement d'une desserte rapide en transport collectif du Pays de Retz en complémentarité de l'offre ferroviaire. Il s'agit de compléter les services rapides en cars Lila pour les pôles non desservis par le ferroviaire et sur les axes structurants irriguant le SCOT. Les pôles d'équilibre de Saint-Brevin-les-Pins, Saint-Philbert-de-GrandLieu et Legé ne sont pas raccordés au réseau ferroviaire. C'est pourquoi le SCOT souhaite leur desserte par des services d'autocars rapides et performants. Il convient également d'améliorer les liaisons pôles à pôles.

Pour le SCOT du Pays d'Ancenis soutient la création de lignes express ou de transports en commun « à haut niveau de service » vers l'agglomération de Nantes qui pourraient être prolongées jusqu'à certaines polarités du SCOT de la COMPA (par exemple : Ligné).

Le SCOT du Vignoble Nantais soutient la réalisation d'une liaison en transport en commun prenant appui sur l'axe Aigrefeuille/Clisson/Vallet pour faciliter les déplacements sans véhicule individuel entre ces communes et offrir une solution pour les covoiturages empruntant l'A83 et la N249. Il promeut également le développement de la desserte en cars via le prolongement de la ligne 32 Vertou/Château-thébaud jusqu'à Aigrefeuille-sur-Maine, l'augmentation du nombre de cars vers La Planche, Vieillevigne et la Regrippière, la restructuration de la ligne 30.

Le SCOT du Pays de Pont-Château / Saint-Gildas-des-Bois souhaite que soit améliorée la desserte du territoire en transport collectif (notamment l'axe Nord/Sud du territoire) en veillant notamment à renforcer les liaisons vers les pôles d'activités, les gares ou les équipements structurants.

- Les projets ferroviaires assurant le désenclavement des territoires ruraux ou améliorant les conditions de déplacement des actifs

Le développement du réseau TER et la qualité de l'offre (notamment aux heures de pointe des actifs) sont des enjeux majeurs pour les territoires, à l'heure où les collectivités doivent accompagner les habitants dans la recherche de solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

Le SCOT du Pays de Pont-Château / Saint-Gildas-des-Bois souhaite que la réflexion pour la réouverture d'une ligne « Pontchâteau / Saint-Nazaire » soit initiée.

Le ScoT du Pays de Retz soutient la modernisation et le renforcement des lignes ferroviaires existantes, dont les lignes Nantes - Sainte-Pazanne puis Sainte-Pazanne - Pornic et Sainte-Pazanne - Machecoul - Saint-Gilles-Croix-De-Vie, avec à terme un doublement de la voie. Il s'agit en particulier de créer une liaison ferroviaire directe Pornic – Nantes attractive pour les actifs, d'optimiser et augmenter les fréquences et le cadencement des trains, d'élargir l'amplitude des services (matin, soir et week-end) et d'amplifier l'intégration tarifaire avec les autres réseaux de transports collectifs.

Le développement du réseau et du cadencement des trains doit également être accompagné d'un déploiement de services associés de qualité à bords des trains.

Enfin, les SCOTs de Loire-Atlantique sont soucieux de voir se déployer une intégration tarifaire entre AOT qui est essentiel à l'attractivité des transports collectifs et au déploiement de la multimodalité. L'accessibilité tarifaire aux transports en commun structurants et notamment à l'offre ferroviaire est en effet un réel enjeu pour les territoires.

- Le développement de l'intermodalité

Les SCOTs portent chacun des objectifs de mise en œuvre de stratégies de mobilité durable privilégiant les modes de déplacements les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants. Ils entendent donc favoriser la complémentarité des modes de déplacements, en s'appuyant sur les actions engagées par les partenaires institutionnels et en identifiant les pôles structurants comme les lieux privilégiés pour développer cette intermodalité et pour y organiser des systèmes de rabattement efficaces.

- *Le SRADDET pourrait permettre l'expression d'une ambition régionale en termes d'intermodalité et l'identification des moyens et leviers d'actions prioritaires pour favoriser le report modal :*
 - *L'identification des nœuds de mobilités, plateformes d'échanges multimodales, parkings-relais, aires de covoitures etc. qui doivent être confortés ou créés ;*
 - *L'organisation de rabattements efficaces, notamment dans les territoires ruraux et périurbains ;*
 - *L'amélioration du nombre et du cadencement de certains équipements (tram-train, train, bus...) pour répondre aux besoins différenciés des territoires (déplacements domicile-travail, fréquentation estivale etc...);*
 - *Le développement des liaisons ferroviaires et l'articulation des lignes TER/lignes routières ;*
 - *L'aménagement de liaisons cyclables structurantes et de zones de stationnement vélos adaptées ;*

- Mobilités douces

Le développement de liaisons pour les mobilités douces prenant en compte les déplacements utilitaires et touristiques structurants est un enjeu pour tous les territoires.

A ce titre, certains territoires ont identifié des portions stratégiques à aménager de façon à réaliser des liaisons structurantes permettant de rendre attractif l'utilisation du vélo et d'en augmenter la part modale. Les anciennes voies ferrées désaffectées sont à ce titre particulièrement intéressantes et identifiées par les SCOT comme des potentiels à valoriser, qui pourraient dès lors être intégrées au schéma régional véloroutes voies vertes (SR3V), afin de bénéficier de financements notamment européens..

- Mobilités alternatives

Les territoires périurbains et ruraux sont tous concernés par un fort taux en équipement automobile et une forte dépendance à la voiture, notamment pour les trajets domicile-travail.

Les pistes sur le développement des « réseaux de transport solidaires » (partage et mise à disposition de véhicules à des fins solidaires), ou encore l'expérimentation de l'« auto-stop de confiance » sont également à creuser, dans la mesure où elles permettent de développer un service affinitaire pour des motifs autres que les trajets domicile travail (courses, manifestations, ...), et sont porteuses de lien social.

La structuration d'une offre multimodale pour le transport de marchandises

- Le développement des liaisons fluviales et maritimes et les projets d'interconnexions liées à la logistique portuaire et ferroviaire

Afin d'optimiser la logistique métropolitaine Nantes Saint-Nazaire, trois orientations stratégiques ont été définies :

- Le renforcement des atouts logistiques au service d'un hub industriel estuarien consolidé et diversifié et du développement de la métropole en dynamisant les activités existantes, en valorisant l'excellence logistique liée aux grands ensembles mécaniques, à l'économie maritime, et au plein essor des énergies marines renouvelables. Le développement industriel et les fonctions portuaires seront intégrés durablement sur le territoire.
- Le Grand Port de la façade Atlantique, plate-forme d'interconnexion aux corridors de fret européens en élargissant la vocation régionale du Grand Port pour tous les trafics (vracs industriels, énergie, conteneurs), voire lui donner une vocation nationale, en renforçant ses liens avec l'industrie. L'hinterland du Grand Port doit être élargi vers l'Europe grâce aux connexions aux corridors transeuropéens.
- Un pôle d'excellence pour la recherche, la formation et les services en logistique : s'appuyer sur les structures collaboratives existantes (Néopolia, PA SCA) pour développer ce pôle d'excellence, en rapprochant les compétences recherche logistique-structures de recherche (IRT, EMC2), notamment sur les questions de logistique urbaine, logistique complexe et grands ensembles mécaniques.

En lien avec l'objectif du Grenelle, de rechercher une part de 25% du tonnage de fret hors transport routier, **le SCOT du Pays de Retz** souhaite également voir expertiser à l'échelle de l'estuaire, les stratégies possibles pour renforcer le fret ferroviaire et par voie d'eau.

Le SCOT du Pays de Redon-Bretagne Sud souhaite que le statut de l'actuel port de commerce soit maintenu afin de permettre le développement d'une filière économique nautique sur le territoire et pérenniser les capacités de logistique fluvio-maritime du site.

6. Enjeux relatifs au climat, à l'air et à l'énergie

L'ensemble des SCOT du département de la Loire-Atlantique développent des objectifs en faveur de la transition énergétique et de la réduction des émissions de GES, en lien avec l'élaboration de PCAET :

- Économiser l'énergie, réduire les consommations d'énergies fossiles, maîtriser les consommations énergétiques, agir en faveur de la performance énergétique par l'aménagement... ;

- Améliorer la qualité de l'air, réduire les émissions de GES, contribuer à la lutte contre les émissions de GES... ;
- Développer les énergies renouvelables : solaire thermique et photovoltaïque, bois-énergie, géothermie, éolien, énergie en mer, déchets, biomasse, matériaux du sol et du sous-sol...
- Adaptation au changement climatique (Privilégier les circuits-courts, dans le domaine de l'agriculture et de l'alimentation...)

Certains territoires ont été labellisés Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte par le Ministère de l'environnement (Pays de Retz).

7. Enjeux relatifs à la préservation et à la restauration de la biodiversité

La biodiversité dans toutes ses composantes a été prise en compte dans la réalisation de trames vertes et bleues dans les SCOTs, déclinant le SRCE. Les espaces majeurs d'intérêt écologique de niveau national et régional sont protégés.

Certains territoires ont identifié des espaces agricoles pérennes, reconnaissant à l'activité économique agricole un rôle majeur, et préservant pour 20 ans la destination agricole de ces espaces (Pays de Retz, métropole Nantes Saint-Nazaire).

Dans le respect des orientations et des objectifs du SDAGE, les zones humides particulièrement nombreuses en Loire Atlantique sont préservées et font l'objet du principe éviter-réduire-compenser.

8. Enjeux relatifs à la prévention, au recyclage et à la valorisation des déchets