

SYNTHESE DE LA CONTRIBUTION DE LA CONFERENCE REGIONALE DES SCOT DES PAYS DE LA LOIRE SUR LE SRADDET

Version finale du 041017

Ce document ne vise pas l'exhaustivité mais présente les éléments essentiels portés par les interSCOT départementaux.

SOMMAIRE

1. Equilibre et égalité des territoires	3
1.1. L'armature territoriale régionale.....	3
1.2. Les SCOT représentent différentes typologies de territoires.....	8
1.3. Les SCOT recherchent une régulation dans l'aménagement des zones de développement économique et commercial	11
1.4. Des coopérations et réseaux à renforcer en s'appuyant sur cette armature	12
2. Désenclavement des territoires ruraux	13
2.1. Les SCOT font de la revitalisation des pôles une priorité.....	13
2.2. Les SCOT portent des enjeux de cohésion sociale et d'accès aux services.....	13
2.3. L'amélioration des conditions de mobilités pour désenclaver les territoires ruraux	14
3. Habitat et gestion économe de l'espace	15
3.1. La lutte contre l'étalement urbain : un prérequis des SCOT	15
3.2. La production de logements : la nécessaire reconnaissance de besoins différenciés.....	15
4. Implantation des infrastructures d'intérêt régional.....	16
5. Intermodalité et développement des transports.....	18
5.1. Les enjeux de connexions et d'accessibilité interrégionale, nationale et internationale	18
5.2. L'organisation des mobilités régionales	21
5.3. La structuration d'une offre multimodale pour le transport de marchandises.....	23
6. Enjeux relatifs au climat, à l'air et à l'énergie	24
7. Enjeux relatifs à la préservation et à la restauration de la biodiversité.....	25
8. Enjeux relatifs à la prévention, au recyclage et à la valorisation des déchets ..	25

Chapitre 1 – Les attentes des SCOT en matière de contenu du SRADDET

Cf. résultats du questionnaire à destination des SCOT des Pays de la Loire présenté en Conférence régionale le 14 juin 2017.

Sur les thématiques du SRADDET

- De façon générale, faire du SRADDET un document simple, synthétique, qui sera le fruit d'une vision stratégique collective,
- Focaliser le SRADDET sur les thématiques ressortant de ses compétences (cf. transports, infrastructures, numérique, énergie, climat biodiversité, santé...),

Interrogations/craintes sur le contenu de thématiques « purement » locales comme l'habitat, voire le foncier qui ne sont pas de compétence régionale ; un point d'alerte sur la non remise en cause des équilibres délicats trouvés localement sur les objectifs de production résidentielle (volume, densité...), ceux de réduction de consommation d'espace, voire de l'armature urbaine.

Sur les modalités de traitement des thématiques

- Interrogation sur le niveau de traitement avec la nécessité de rester à un niveau régional.
- Eviter les nouvelles contraintes et un niveau cartographique trop détaillé.
- Enjeu du traitement global des problématiques.
- Considérer les questions de l'inter-régionalité, des « effets de bords ».

Sur les opportunités données par le SRADDET

- Conforter la mise en œuvre des SCoT avec une contractualisation régionale intervenant en convention d'application SRADDET à un niveau infra-régional.
- Avoir une meilleure lisibilité des politiques régionales.
- Déterminer une méthode de travail et un vocabulaire communs.
- Définir des indicateurs de suivi et d'évaluation, réutilisables par les SCoT dans une logique de faire vivre le document par la suite.
- Formaliser une vraie relation avec la Région.

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

1. Equilibre et égalité des territoires

1.1. L'armature territoriale régionale

Les SCoT définissent, chacun, une armature territoriale qui fonde la recherche de développement et de fonctionnement équilibré des territoires. Chaque territoire a un fonctionnement qui lui est propre, qui repose en grande partie sur son armature territoriale. C'est à partir de l'armature territoriale que les SCoT localisent le développement, déclinent des objectifs (densité, production de logements...) organisent les complémentarités et les relais.

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

Nantes Saint-Nazaire avec 850 000 habitants et 425 000 emplois, est structurée le long de la Loire et de son estuaire, et porte depuis 2009 le projet d'éco-métropole. 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.

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 d'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...). 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.

L'agglomération nazairienne : porte maritime du département de Loire-Atlantique avec le 4^e port maritime national, et de la métropole Nantes-Saint-Nazaire, c'est une agglomération littorale de taille moyenne, 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.

Métropole hors Pays de la Loire en relation : Rennes (35)

Pôles urbains majeurs

Après la métropole Nantes-Saint Nazaire, la Région Pays de la Loire comporte deux pôles urbains majeurs en Maine et Loire autour d'Angers et en Sarthe autour du Mans.

Aire angevine :

L'aire angevine (environ 400 000 habitants), portée par l'influence d'**Angers**, rayonne au nord jusqu'aux marches de la Sarthe et de la Mayenne, à l'est jusqu'aux portes du Baugeois et du Douessin, au sud jusqu'au Vihiersois et aux Mauges, et à l'ouest jusqu'aux abords du Segréen.

Angers et son cœur de métropole, 2^{ème} pôle de la Région, porte une partie de la dynamique régionale dans la dorsale d'échanges de St Nazaire au Mans et Tours. Le territoire présente un rayonnement large (au-delà du département) et diversifié porté par des éléments structurants forts tels que les universités, le CHU, le pôle de compétitivité, la French Tech, les entreprises internationales (Scania, Giffard, ...), les structures publiques ou semi-publiques (Caisse des dépôts, ADEME...), les pôles commerciaux Ouest et Sud, le tourisme / patrimoine, les équipements phares (Parc expo et Centre de Congrès, stade, salles, patinoire...), les événements de renommée (Premiers Plans, Accroche Cœurs, World Electronics Forum 2017...). L'aire angevine bénéficie d'un très bon niveau de desserte routier et ferré complété par un service de transports collectifs urbains performants porté par la ligne de tramway et ses futures lignes commerciales. Le projet de développement vise à amplifier l'attractivité et le rayonnement du territoire (fonctions métropolitaines, cadre de vie, accessibilité/réseaux/communication, activités de demain...) dans un développement solidaire (armature territoriale) préservant et valorisant ses richesses (patrimoniales, paysagères, naturelles, agricoles).

Aire mancelle :

L'aire mancelle (environ 340 000 habitants), se distingue par l'influence de la ville du **Mans** (22^{ème} ville de France en population) et de son agglomération sur le centre du département de la Sarthe (plus de 120 communes). Elle constitue la troisième aire urbaine de la Région Pays de la Loire après la Métropole Nantes-Saint Nazaire et Angers. Elle bénéficie de bonnes dessertes TGV et autoroutières et se trouve à l'interface de l'ouest et du bassin parisien. Cette desserte est complétée par un réseau en transports collectifs performant sur la communauté urbaine de Le Mans Métropole (2 lignes de tramway et 1 BHNS). Cette aire concentre plus de 60% de la population de la Sarthe, les principaux services, équipements (pôle Santé (cliniques, CHS), pôle universitaire (11 000 étudiants), pôle d'excellence sportive...). Elle est aussi un pôle commercial de dimension régionale voire interrégionale (zone nord,...) et un pôle d'emplois important (MMA, industrie automobile, logistique, tertiaire, centre d'affaire à 1h de Paris, technopoles...). Ce pôle comporte une notoriété internationale avec l'évènement des 24h du Mans, et diversifie sa politique touristique notamment avec la valorisation de la Cité Plantagenêt (candidature au patrimoine mondial de l'UNESCO). Le projet de territoire vise à en renforcer l'attractivité (production de logements, emplois, développement économique) et le rayonnement (équipements métropolitains...) dans un esprit de complémentarité ville/campagne (armature urbaine équilibrée, mobilité, agriculture périurbaine, mixité sociale...).

Pôles urbains majeurs hors Pays de la Loire en relation : Tours(37), Caen (14), La Rochelle(17), Poitiers (86), ...

Pôles urbains secondaires

Villes moyennes de plus de 25 000 habitants (unité urbaine) qui exercent un rôle d'animation (pôle santé avec hôpital départemental, enseignement supérieur avec IUT et/ou antennes d'université, pôle culturel, pôle d'emplois, pôles de services à la population et aux entreprises, équipements sportifs...) et d'organisation du territoire infra-départemental (centres administratifs, vastes zones d'activités avec logistiques, zone commerciale attractive, parfois un aéroport). Ces pôles urbains secondaires sont équipés de gares routières et ou ferroviaires structurantes pour la Région et sont situés sur des axes routiers d'importance régionale (autoroute, ou 2x2 voies). Ils possèdent une aire urbaine d'au moins 40 000 habitants rayonnant sur plusieurs communes.

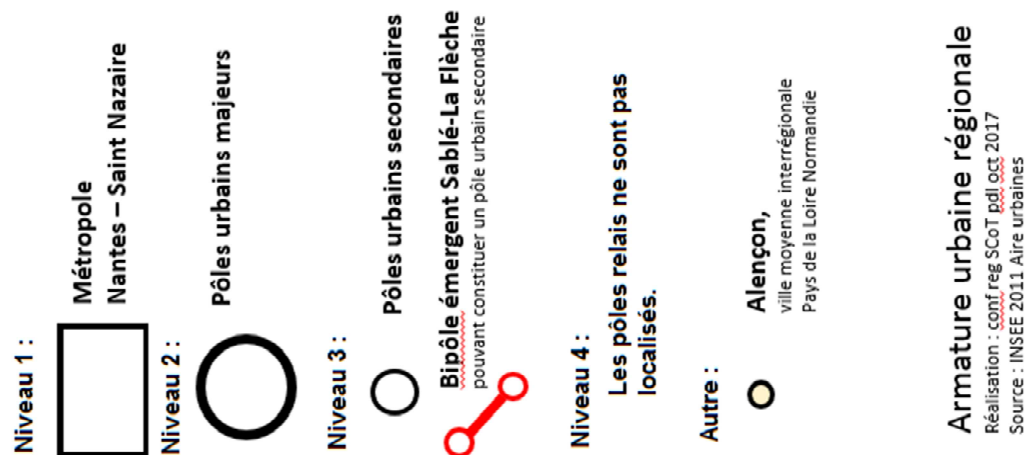
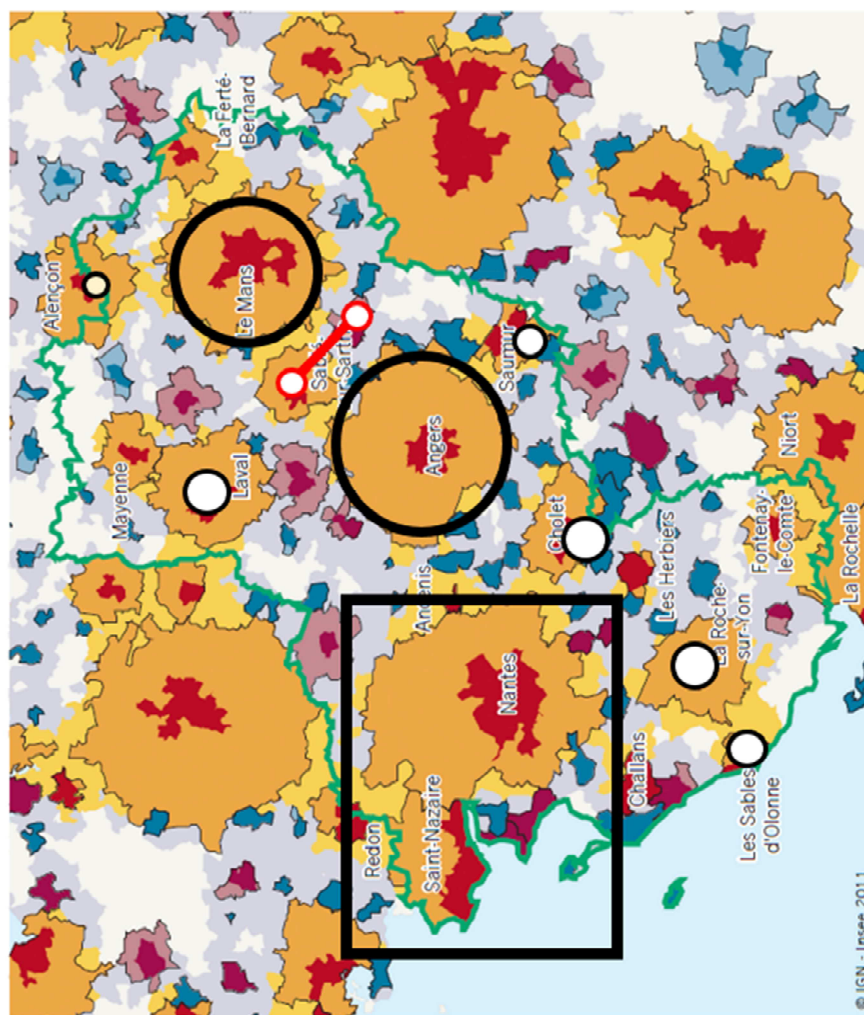
Cholet (49), Saumur (49), La Roche-sur-Yon (85), Les Sables d'Olonne (85), Laval (53), et bipôle émergent Sablé-La Flèche (72)

Dépt	Commune centre	Communes dans l'unité urbaine	Population municipale unité urbaine Insee 2014 (publiée au 1/01/2017)	Aire Urbaine 2010 (pop 2014)
53	Laval	4 (Laval, Changé, L'Huisserie, St Berthevin)	67 197 habitants	121 899 habitants (46 communes)
85	La Roche-sur-Yon	1	53 162 habitants	120 175 habitants (22 communes)
49	Cholet	2 (Cholet, La Séguinière)	57 857 habitants	115 741 habitants (19 communes)
85	Les Sables d'Olonnes	3 (Les Sables d'Olonne, Château d'Olonne, Olonne-sur-Mer)	43 080 habitants	49 914 habitants (6 communes)
49	Saumur	4 (Saumur, Parnay, Souzay-Champigny, Turquant)	29 132 habitants	44 794 habitants (20 communes)
72	Bipôle émergent Sablé- La Flèche	3 (Sablé, Solesme, Juigné-sur-Sarthe) 1 Pour La Flèche	Sablé : 14 906 habitants La Flèche : 15 025 habitants	Sablé : 31 292 habitants (21 communes) La Flèche : 17 016 habitants (5 communes)
Pôle urbain secondaire interrégional (Normandie, Pays de la Loire)				
61,72	Alençon	8 (Alençon, Cerisé, Condé, Damigny, St Germain-du-Corbéis, Valframbert, Arçonnay, St Paterne – Le Chevain)	41 055 habitants	67 771 habitants (59 communes)

Source : INSEE Pays de la Loire 2014 publié au 1^{er} janvier 2017

Pôles urbains secondaires hors Pays de la Loire en relation: Alençon (61,72), Vannes (56), Fougères (35), Niort (79)...

ARMATURE URBAINE DES PAYS DE LA LOIRE



Pôles relais

Ces villes sont des relais importants dans l'espace régional. Elles ou leurs unités urbaines comportent au moins 5000 habitants, un taux d'équipements important et peuvent être des petits pôles d'emplois. Qu'elles soient implantées dans des espaces ruraux ou des espaces périurbains sous influence d'une agglomération, ou sur le littoral, 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). Elles portent aussi des objectifs forts en matière de maintien de l'animation du centre-ville/centre-bourg (commerces, services, espaces publics, liaisons douces).

A noter que certaines communes, malgré une population de + 5 000 habitants, ne sont pas considérées comme pôles relais structurants à l'échelle de la Région. En effet, celles-ci sont polarisées par une agglomération ou gardent un caractère très résidentiel et ne possèdent pas un taux d'équipements suffisant.

Ces polarités peuvent être au sein d'une commune nouvelle, si c'est le cas le pôle correspond à l'unité urbaine qui comprend le plus d'équipement et de service.

Pôles relais hors Pays de la Loire en relation : Vitré (35), Redon (35, 44, 56), Chinon (37), Thouars (79), Bressuire (79), Parthenay (79), Loudun (79), Vendôme (41), Nogent-le-Rotrou (28),...

Pôles d'appui ruraux ou périurbains

Il s'agit de petites villes qui structurent des bassins ou micro-bassins ruraux et périurbain. Ces bassins peuvent aussi bien fonctionner autour d'un pôle principal comme de plusieurs mais toujours dans une logique de proximité. Certains de ces bassins peuvent très bien être sous l'influence directe d'un pôle urbain tout en ayant leur propre fonctionnement et une dynamique de développement et de pression liée au rayonnement et à l'attractivité du pôle urbain proche. D'autres bassins, plus ruraux et sous une influence moins évidente d'un pôle urbain, présentent un fonctionnement plus historique autour de pôles le plus souvent déjà constitués. L'activité agricole y est plus présente dans l'économie locale, l'indice de jeunesse y est souvent plus faible. D'une manière générale, ces bassins devront concilier maintien/développement de l'accès aux services et diversification des pratiques de mobilité (forte dépendance à l'usage de la voiture individuelle).

Pôles d'appui ruraux ou périurbains hors Pays de la Loire en relation : Bellême (61), Château-la-Vallière (37), Bourgueil (37), Mauléon (79), Marans (17), Muzillac (56), Bain-de-Bretagne (35), La Guerche-de-Bretagne (35), Domfront (61),...

Territoires insulaires

La côte vendéenne comporte deux îles importantes avec des enjeux forts en termes de maîtrise foncière et de protection de l'environnement L'île d'Yeu (4 700 habitants), et Noirmoutier (9 500 habitants).

Principe à intégrer au SRADET :

L'élaboration du SRADET pourrait permettre l'identification de quelques échelons d'armature d'intérêt régional (ou la formulation d'une méthodologie permettant de les identifier, en distinguant les critères de taille, fonction et caractérisation socio-économique) et en affirmant leurs rôles.

1.2. Les SCOT représentent différentes typologies de territoires

Principes à intégrer au SRADET :

- *ne pas opposer l'urbain et le rural, encourager une complémentarité ville/campagne ;*
- *prendre conscience des relations fortes de la région (notamment la Sarthe) avec Paris (impact de la LGV sur Laval (lien vers Paris et Rennes) et sur Sablé) ;*
- *intégrer des relations interrégionales avec la Bretagne (relation forte Rennes / Nantes), la Normandie, le Centre-Val-de-Loire et la Nouvelle Aquitaine.*

Typologies de territoires :

Ces typologies ont été repérées suite aux travaux des interSCoT, ce travail n'est pas exhaustif, certaines typologies peuvent être manquantes ou restent à qualifier.

Les grandes aires urbaines de plus de 115 000 habitants

(Nantes-Saint Nazaire, Angers, Le Mans, Laval, La Roche-sur-Yon et Cholet)

Des territoires urbains attractifs et moteurs économiques (locomotives régionales et départementales) correspondent aux sept plus grandes aires urbaines de la Région. Ils observent souvent une sous-représentation des familles et une surreprésentation des ménages d'une personne. Ils recèlent des opportunités de renouvellement urbain qui permettent d'organiser le développement urbain en priorité dans ces espaces, au plus près des transports en commun performants, équipements et services. Les problématiques de désenclavement de certains espaces résidentiels et de mixité y sont fortes. 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. Ils rayonnent sur des territoires plus larges que le cœur d'agglomération.

Le littoral et les îles (Ile de Noirmoutier, ile d'Yeu)

La Région compte 8 SCoT littoraux. Il s'observe sur tous ces territoires, de façon récurrente :

- Une pression foncière particulièrement forte due à une croissance démographique soutenue ou à une rareté et un coût de foncier élevé, 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 économie maritime et portuaire importante (pêche, port de commerce, port de plaisance, construction navale).
- 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.

La vallée de la Loire

Les principales caractéristiques sont :

- La viticulture et ses enjeux en matière agricole, de paysages, tourisme rural, etc...
- La valeur patrimoniale et touristique (UNESCO, Loire à vélo...)
- Un territoire fortement concerné par les risques inondations.

Deux séquences : de St-Nazaire à Chalonnes et de Chalonnes à Chinon.

- Des paysages, un patrimoine, des savoir-faire et une histoire identifiée à l'international « Loire valley ».
- Un lien interrégional fort faisant déjà l'objet de coopération : tourisme, culture, biodiversité, eau, et d'organisme labellisé : mission UNESCO, PNR LAT, PNR de Brière...
- Des richesses et des contraintes qui fondent sa différence notable : Estuaire et marais, val inondable, troglodytisme, biodiversité, grands paysages et belvédères, centre bourg et bâtis tuffeux.
- Une présence humaine et économique autour de son axe, à l'appui d'un réseau d'emplois et de services à l'appui des agglomérations ligériennes de St Nazaire, Nantes, Angers à Tours (Ancenis, Champtoceaux - St Florent, Chalonnes, St Mathurin, Saumur, Chinon)
- Une économie spécialisée : productive (industrie, végétal : viticulture, horticulture et maraichage --> pôle de compétitivité) et présentielle (services, tourisme, patrimoine) qui appelle aussi des réponses de services et de l'accessibilité.
- Des « spots » économiques et touristiques sur la côte de Loire qui renforcent sa valeur : tourisme urbain, Loire à vélo, équitation, vins, abbaye, troglodytes...

La vallée du Loir

La Vallée du Loir est un territoire identitaire concerné par quatre SCoT en Région Pays de la Loire (Loire Angers, Vallées d'Anjou et Pays Vallée du Loir). Mais ce territoire est interrégional, il se poursuit vers la Région Centre-Val de Loire notamment par le Vendomois. Cette vallée est située à l'interface de trois aires urbaines majeures Angers, Le Mans et Tours. Elle bénéficie d'une reconnaissance au regard de son identité patrimoniale, paysagère, viticole et touristique. Toutefois la Vallée du Loir doit faire face à des enjeux importants :

- Atténuer le vieillissement de la population.
- Rénover le bâti ancien et diminuer la vacance du parc de logements.
- Limiter la déprise économique de certains secteurs et l'appauvrissement de la population.
- Renforcer l'accès aux services et aux soins.
- Valoriser le potentiel touristique du territoire.
- Prendre en compte les enjeux de préservation environnementale et gestion du risque inondation.

Les Mauges et le Choletais

Des caractéristiques proches du Bocage Vendéen et du Vignoble Nantais.

Des constats :

- Un territoire multi polarisé avec au sud la ville de Cholet et sur les Mauges un réseau/maillage de communes pôles de 7 000 à 10 000 habitants (Beaupréau, Chemillé, Saint-Macaire-en-Mauges, La Pommeraye/Montjean).

- Une dynamique démographique du Choletais portée davantage par les communes de première couronne que par la ville centre
- Une économie dynamique avec un caractère productif affirmé qui constitue le 2^{ème} bassin d'emploi industriel de la Région. Une économie auparavant orientée dans l'industrie de la mode.
- Un tissu dense de PME et PMI avec des entreprises familiales dont certaines se sont développées à l'international, mais des difficultés de recrutement par les entreprises d'où la nécessité de formations adaptées et de revalorisation des métiers de l'industrie et de l'artisanat.
- Un pays de bocage et d'élevage qui marque le paysage, avec une forte activité économique agricole.

Structuration spécifique de la Vendée

La Vendée compte plus de 655 500 habitants et devrait dépasser 840 000 habitants en 2040 selon projection INSEE, faisant de la Vendée le 2^{ème} département national en termes de croissance démographique.

A l'inverse des autres départements, une structuration qui s'organise autour de nombreux pôles urbains répartis de façon équilibrée sur son territoire et qui bénéficient chacun d'une autonomie propre dans leur développement. Le réseau de petites villes qui couvrent le territoire vendéen contribue de manière très conséquente au développement du département. Ces unités urbaines polarisent elles-mêmes des espaces périphériques plus ou moins vastes au regard de la masse d'emplois et de la qualité des services qu'ils proposent.

Un dynamisme économique du département avec un tissu dense de PME /PMI maillé sur ensemble du territoire mais aussi liée à l'activité maritime, portuaire et agricole, aquacole et halieutique.

Une économie liée au tourisme très développée avec 5 millions de touristes et 35,4 millions de nuitées en moyenne chaque année, la Vendée est le premier département touristique de la façade atlantique en nombre de lits. Ce tourisme est impulsé par des événements et sites touristiques phares que sont le Vendée Globe et le Puy du Fou mais aussi par la présence du littoral et d'espaces naturels variés (dunes, côtes rocheuses et sauvage, bocage, maris, forêts...).

La Mayenne

La Mayenne est structurée autour de sa préfecture Laval, dont l'agglomération représente près de 100 000 habitants et 1/3 du département. Laval est désormais fortement connectée aux métropoles par l'arrivée de la LGV : **Rennes et Le Mans à 25 mn, Paris à 70 mn, Nantes à 1h30.** Ces connexions sont une chance pour la Mayenne, à la fois par le désenclavement mais aussi par la promotion de la qualité de vie en Mayenne.

Réparties autour de Laval, les villes de Mayenne, Château-Gontier, Evron, Ernée et Craon forment un ensemble de pôles relais structurants, avec leurs pôles d'emplois propres et leurs services aux populations. Chacune rayonne à son tour sur des bourgs et des territoires plus ruraux.

L'ensemble forme ainsi une armature concentrique, cohérente et fortement inter-dépendante, de la préfecture aux villes secondaires puis aux territoires ruraux. Le tissu économique constitué de PME familiales et de grands groupes ouverts à l'international, couplé à des formations qualifiantes en lien avec les besoins des entreprises, permet au département de présenter le plus faible taux de chômage de la région.

Principe à intégrer au SRADET :

L'élaboration du SRADET pourrait permettre la définition d'une typologie partagée des espaces et des territoires.

1.3. 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 définissent 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.).

Principe à intégrer au SRADET :

En complémentarité du SRDEII, le SRADET 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.

Principe à intégrer au SRADET :

Il serait attendu que le SRADET puisse définir de grands principes partagés pour les implantations commerciales de dimension régionale qui viendraient renforcer les orientations des SCOT sur cette question.

1.4. Des coopérations et réseaux à renforcer en s'appuyant sur cette armature

- Enseignement Supérieur et Recherche – Universités Nantes/Angers/Le Mans + autres villes (Saumur et végétal spécialisé, La Roche-sur-Yon, Les Sables d'Olonne, Cholet, Laval) / Université Bretagne-Loire.
- Coopérations entre sites principaux de formations et d'enseignements supérieures vers les territoires de proximité des petites villes.
- Santé – CHU, réseaux de santé avec les centres hospitaliers des réseaux des villes et contrat locaux de santé.
- Coopérations dans le cadre du Pôle métropolitain Loire Bretagne.
- Coopération dans le cadre du val de Loire depuis Tours jusqu'à Chalonnes-sur-Loire (cf. système territorial).
- Réseau de villes Le Mans, Tours, Alençon, Laval...
- Coopération interrégionale Est (cf. contribution du CESER 2015) avec les régions Centre et nouvelle Aquitaine.
- Réseau Saumur Est de l'Anjou (Saumur, Bourgueil, Chinon, Loudun, Montreuil-Bellay, Thouars...).
- Renforcement des coopérations entre Sablé et la Flèche

Notamment affirmation de la position pivot de Sablé entre le Grand Ouest et la région parisienne en lien avec la Virgule (développement des relations entre Sablé et les villes du Grand ouest (Notamment Nantes, Angers, Rennes, Laval, Vitré, etc.), coopération inter-SCOT avec l'agglomération mancelle)

Principe à intégrer au SRADET :

Le SRADET doit prendre en compte les dynamismes de coopérations et de réseaux inter et intrarégionaux.

2. Désenclavement des territoires ruraux

2.1. Les SCOT font de la revitalisation des pôles une priorité

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.

Enjeu fort de requalifier / rénover l'habitat ancien très présent dans certains secteurs (Sarthe, Mayenne, secteurs ruraux du Maine-et-Loire...) : insalubrité, vacance, passoirs thermiques, logement non adapté à la perte de mobilité, petit patrimoine privé habité...

Développer plus d'OPAH, PIG

- Agir sur la vacance du parc de logements
- Adapter les logements au vieillissement de la population et apaiser les déplacements dans certaines centralités
- Prioriser le développement et le renouvellement des centres-bourgs.
- Maintenir le commerce des centralités.
- Renforcer l'attractivité des centres villes de centralités (services, emplois, commerces, loisirs, numérique, santé...)

Principe à intégrer au SRADET :

De manière générale, reprendre les objectifs des Schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public (SDAASP) notamment pour le Maine-et-Loire et la Sarthe.

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

Enjeu de prise en compte du vieillissement de la population

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.

Enjeu de désertification médicale et d'accès aux soins

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/R de Nantes, Angers et Le Mans et centres départementaux.

Des territoires apparaissent plus concernés par les problématiques de déserts médicaux et d'accès aux soins : la Sarthe, la Mayenne, franges du Maine-et-Loire. Des solutions telles que le transport alternatif et l'usage des nouvelles fonctionnalités numériques seront à étudier. Le SRADET devra aussi faire le lien avec les contrats locaux de santé existants (Saumurois, Mauges, Baugé-en-Anjou, Mayenne...).

Enjeu desserte numérique équilibrée et adaptée

Principe à intégrer au SRADET :

Les zones blanches devront être couvertes par le THD. Il en va de même pour le réseau de téléphonie mobile. L'accent pourra être mis sur le développement des e-services pour faciliter les démarches des populations, des entreprises et l'accès aux informations : e-collaboration. Il conviendra de sensibiliser aux différents usages du numérique.

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

Cf. chapitre sur les déplacements

3. Habitat et gestion économe de l'espace

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

Les objectifs doivent s'établir de manière adaptée en fonction des contextes des territoires, les enjeux étant différents.

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...

Principe à intégrer au SRADDET :

Le SRADDET doit éviter une déclinaison d'objectifs chiffrés (ressort des SCOT pas du SRADDET), rester au niveau régional, un objectif régional de maîtrise de l'étalement urbain nécessite un observatoire régional de suivi sur ce sujet. Cet observatoire pourrait distinguer l'étalement urbain habitat de l'étalement urbain activités économiques (objectifs de régulation distincts dans les SCOT).

3.2. La production de logements : la nécessaire reconnaissance de besoins différenciés

Principes à intégrer au SRADDET :

Il n'est pas nécessaire de prévoir des objectifs quantitatifs de production de logements (ressort des SCOT) dans le SRADDET. Toutefois le SRADDET doit s'orienter vers l'adaptation du parc de logements au regard :

- Des besoins des populations (vieillesse population, jeunes, handicap, mixité intergénérationnelle et sociale, logements abordables)
- De la vacance, l'insalubrité, logements énergivores,
- De l'habitat durable (énergie, environnement).

Compte tenu de l'hétérogénéité des territoires infra-régionaux et de leurs spécificités locales en matière d'habitat, **il est attendu que le SRADDET 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. Implantation des infrastructures d'intérêt régional

Liste non exhaustive

Enseignement supérieur :

- Universités de Nantes/St Nazaire, Angers et Le Mans, et technopoles

Santé :

- CHU Nantes (transfert île de Nantes), CHU Angers et CHR Le Mans et cliniques,
- Centres hospitaliers de Laval, Cholet, La Roche-sur-Yon, Les Sables d'Olonne, Challans, Fontenay-le-Comte, Saumur, Mayenne, pôle santé Sarthe et Loir.

Evènementiel – Sport - Culturel :

- Equipements sportifs et évènementiels :
 - Nantes (Zénith, Beaujoire...), Le Mans (Circuit des 24H, MMArena, Antarès...), Angers (théâtre le Quai, ArenaLoire, patinoire, complexe Kopa/Bouin, Cité de l'objet connecté...), Cholet (théâtre St Louis, complexe piscine-patinoire Glisséo), Saumur (théâtre le Dôme), centres d'affaires, cités des congrès, parcs des expositions, hippodromes...
- Evènements sportifs et culturels :
 - Sport de haut niveau (1^{ère} division masculine et féminine) : football (Nantes, Angers), basket-ball (Le Mans, Cholet, La Roche, Rezé), handball (Nantes), hockey/glace (Angers), tennis de table (Angers, La Romagne)
 - Evènements sportifs : 24h du Mans, GP de France moto, Vendée globe, courses hippiques, Concours complets internationaux (Saumur), marathons de Nantes et Saumur, courses cyclistes, organisation ponctuelle (championnats de France d'athlétisme, de natation...)
 - Evènements culturels : Angers-Nantes Opéra, ONPL, musées, Festival Premiers Plans, les Machines de l'île, La Folle journée, Le Voyage à Nantes, la nuit de l'Erdre, les Escales, le Hellfest, Accroche cœurs, Festival d'Anjou, La Nuit des Chimères, Festival de Poupet...

Etablissements publics/semi-publics :

- Etablissements publics/semi-publics : services décentralisés et régionaux (Nantes), ADEME, Caisse des dépôts...

Tourisme-loisirs :

- Cadre Noir, Carrousel de Saumur
- Abbaye Royale de Fontevraud (patrimoine, évènementiel, culture, affaires),
- Châteaux de la Loire,
- Stations balnéaires,
- ZOO de la Flèche et de Doué, Planète Sauvage, Boissière du Doré
- Aquariums
- Parcs : Puy du Fou, Terra Botanica, Papéa...
- Voies vélo : « Loire à Vélo », « vélo Francette », « La Sarthe à Vélo », « la Vallée du Loir à vélo », « Vendée à Vélo ».
- Canal de Nantes à Brest
- PNR du Marais Poitevin labellisé « Grand site de France »

- PNR Brière
- PNR Loire-Anjou-Tourraine
- PNR Normandie-Maine
- Forêt de Bercé (72) classée forêt d'exception
- Alpes Mancelles et Perche Sarthois (72)
- Parc Oriental de Maulévrier
- Pays d'Art et d'Histoire Coevrons-Mayenne avec les sites de Ste Suzanne, Jublains, Mayenne et Lassay.

Des projets : classement UNESCO Cité Plantagenêt au Mans, Parc automobile « Le Mans Resort » (ACO), Palais des Congrès Gare sud Le Mans, nouveau complexe patinoire d'Angers, projet complexe équestre IFCE Saumur...

Principes à intégrer au SRADDET :

Le schéma doit identifier et hiérarchiser les infrastructures de dimension régionales au regard des thématiques à traiter.

5. Intermodalité et développement des transports

5.1. Les enjeux de connexions et d'accessibilité interrégionale, nationale et internationale

Aéroport du grand ouest

L'aéroport international de Nantes-Atlantique propose aujourd'hui 60 destinations régulières dont 33 européennes et 9 internationales, 3,9 millions de passagers en 2013 en augmentation de +97 % depuis 2000. Le projet d'aéroport du Grand Ouest (transfert de Nantes Atlantique) a pour objectif de garantir le rayonnement et l'attractivité du Grand Ouest et développer son ouverture sur le monde et sa connexion aux flux, à l'échelle du Grand Ouest, nationale, européenne et internationale. A ce titre, quelle que soit la solution choisie, son accessibilité tous modes est indispensable.

Le Grand Port Maritime Nantes-St-Nazaire

Le Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire en est une infrastructure majeure (4^e port maritime français) en termes de transit commercial, de transport d'énergie, de produits agricoles et de passagers.

C'est aussi le support de lignes maritimes régulières (Espagne...).

Les grands projets ferroviaires structurants

Interrégionaux :

- Barreau TGV Paris Massy Valenton
- Desserte régionale à améliorer vers les aéroports parisiens Roissy et Orly.
- Projet Liaison nouvelle Ouest Bretagne-Pays de la Loire LNOBPL entre Nantes et Rennes
- Virgule de Sablé = connexions créées et améliorées notamment Angers-Sablé –Laval - Rennes
- Développement et amélioration des temps de parcours de la ligne TGV Paris – La Roche sur Yon – les Sables d'Olonne (temps de parcours bien supérieur à d'autres stations touristiques du Littoral Ouest)
- Promotion de l'axe Nantes-Tours-Lyon pour se raccrocher au réseau européen et atteindre en tout point de son axe une vitesse minimale à 220 km/h
Positionnement de la façade atlantique dans le Schéma national et européen de transport ferroviaire (voyageur et fret) en améliorant l'axe existant pour rejoindre Sud Europe Atlantique (SEA), Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon (POCL) et Bettembourg / Perpignan.
Amélioration de la liaison Nantes / Angers / Tours/ Vierzon / Bourges : L'achèvement de l'électrification de la ligne ainsi que la suppression des derniers passages à niveaux et des courbes difficiles permettront d'assurer des circulations à 220 km/h et ainsi d'augmenter la performance.
- Amélioration des cadencements TER interloire et TGV intersecteur : cadencement entre Angers et Ancenis et entre Angers et Tours via Saumur, reliant à Paris et à la LGV sud Europe (Lyon et Bordeaux), et répondant ainsi aux enjeux de dessertes économiques et touristiques du système territorial « val de Loire ».
- Vers une ligne fret Le Mans-Le Havre, développement fret Montoir de Bretagne ;

- Maintien ligne TER Le Mans – Chartres - Paris
- Amélioration et maintien du réseau intercity :
 - o Ligne Nantes – Tours - Lyon
 - o Ligne Nantes – Bordeaux
 - o Ligne Caen-Alençon-Le Mans – Tours (enjeu de sécurisation et rénovation)
 - o Ligne interloire Orléans – Nantes ou Croisic

Intrarégionaux :

- Nouvelle ligne Paris-Nantes = maintenir le passage par Angers St Laud
- Virgule de Sablé = connexions créées et améliorées
- Valorisation du PEM St Laud (étude en cours avec la Région)
- Valorisation des étoiles ferroviaires (TER périurbain à développer)
- Electrification des lignes
 - o Angers/Cholet entre La Possonnière et Cholet
 - o Alençon-Le Mans-Tours (enjeu de rénovation en+)
- Ouverture de la ligne touristique Mortagne/Cholet (prolongement des Herbiers/Mortagne)
- Amélioration de la ligne Nantes/Clisson/Cholet
- Amélioration cadencement ligne Nantes-Angers-Sablé-Le Mans ; Nantes -Pornic
- Améliorer l'offre en transport ferroviaire et son attractivité pour les usagers entre les pôles urbains de Vendée et les pôles majeurs des territoires voisins (Nantes, Angers, Cholet, Tours, La Rochelle...)

Enjeu de faire des haltes TER et TGV des pôles d'échanges multimodaux

Enjeu de maintien et rénovation des gares

Les franchissements fluviaux

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

- Traversée d'Ancenis dans l'axe vers Cholet
- Franchissement multimodal de la Loire entre Nantes et Saint Nazaire.
- Aménager les traversées de la Loire pour les modes doux : Gennes val de Loire, Montsoreau, et faciliter l'accès au Val de Loire par l'échangeur A85 en Indre et Loire (riverain du 49) : Port Boulet via Avoine (centrale) et Chinon.

Le développement d'infrastructures routières structurantes

Plusieurs projets de grandes infrastructures routières d'intérêt régional sont inscrits dans les SCOT et sont considérés comme des priorités à réaliser.

- **Améliorer les liaisons autoroutières existantes :**
 - o Echangeurs autoroutiers :
 - dans l'agglomération angevine (A11, A85),
 - en Sarthe : Connerré et Noyen (A11)
 - o Amélioration d'axes :
 - Mise à 2x3 voies de l'A11 dans la traversée de l'agglomération angevine
 - Mise aux normes autoroutières de la RN165 qui constituera à terme l'A82

- Dimension interrégionale :
 - Raccordement A11/A19
 - Elargissement de la voie sur l'A28 Le Mans / Alençon
- **Améliorer les liaisons structurantes existantes :**
 - Routes principales structurantes :
 - Maine-et-Loire**
 - Finaliser l'axe Angers – Niort/ Angers-Poitiers (RD761)
 - Finaliser l'axe Angers – Rennes (RD775)
 - Finaliser l'axe Saumur-Cholet (RD960)
 - Sarthe :**
 - Améliorer et sécuriser l'axe Le Mans – Saint Calais – Orléans (RD357)
 - Vendée :**
 - Restructuration de la départementale 32, axe Nord Sud reliant les Sables d'Olonne à Challans et Nantes, particulièrement fréquentée en période estivale, engendrant des reports de trafic sur des voies communales qui ne sont pas toujours adaptées.
 - Projet de la Rocade du Bocage (amélioration de l'itinéraire qui relie Réaumur et Mortagne) qui relie L'A87 à l'A83 par l'Est
 - Mise en 2*2 voies de la D 949 entre Bournezeau-Chantonnay et Chantonnay-Pouzauges
 - Mise en 2*2 voies de la RD 948 entre la Roche-sur-Yon et Challans
 - Travaux de dénivellement sur le contournement Nord de la Roche sur Yon
 - Travaux sur la RD 137
 - Aménagement de l'axe La Roche sur Yon / Fontenay
 - Aménagement axe Nantes/Bordeaux (déviations des communes traversées)
 - Loire-Atlantique :**
 - Finaliser la mise à 2x2 voies :
 - de l'axe RD177 (Redon-Rennes)
 - et RD 775 (Redon-Vannes),
 - l'axe Nantes-Pornic (RD751) et de la RD 723 en lien notamment avec le site du Carnet
 - et la RD 723
 - Améliorer la fonctionnalité de :
 - la RD723 entre Nantes et Ancenis,
 - la RD773 entre Saint Nazaire – Redon – Rennes
 - la RD 213 « route bleue » littorale
 - RD164 Ancenis-Nort sur Erdre-Blain
 - Mayenne**
 - Répondre à la spécificité de la ville de Mayenne qui est absente du réseau ferroviaire, par :
 - La mise à 2x2 voies complète de la RN162 de Mayenne jusqu'à Angers,
 - L'Aménagement de la RN12 de Alençon à Fougère très utilisée par les poids lourds, et en particulier le contournement Nord de Mayenne ainsi que la traversée de plusieurs centre-bourgs.

O Routes secondaires :

- Requalifier l'axe Laval-Segré -Cholet (53-49),
- Améliorer la fonctionnalité de la route bleue (littoral 44-85),
- Améliorer la liaison nord-sud du Pays de Retz en lien avec réflexion sur la création d'un franchissement de la Loire,
- Axe Cholet/Beaupreau/Ancenis (RD 752) avec franchissement de Loire à Ancenis et connexion à la voie structurante du sud-est Nantais via Vallet,
- Réaliser le barreau de la RD 117 (axe Clisson-Ancenis),
- Améliorer le désenclavement du Nord-Mayenne par l'aménagement de la RD34 de la frontière normande jusqu'à Mayenne et la connexion au réseau national RN12 / RN162.

Principes à intégrer au SRADET :

Le schéma doit intégrer des enjeux de connexions de dimension régionale voire interrégionale et internationale. Aussi il conviendra de hiérarchiser et moderniser le réseau routier régional, de s'interroger sur d'éventuels franchissements fluviaux, de développer le grand port maritime de Nantes-Saint Nazaire, de se positionner sur le développement de l'aéroport du grand ouest et de valoriser et moderniser le réseau ferroviaire tout ceci en lien avec les dynamiques territoriales.

5.2. 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.

- **Adapter les réseaux départementaux et trouver des liens entre eux**
- **Trouver des alternatives pour le développement de la mobilité durable notamment en milieu rural**
- **Coordonner les AOT au niveau régional et local**
- **Créer des lignes car expresses adaptées aux actifs**
- **Poursuivre le développement du réseau de transports urbains dans les agglomérations principales**
- **Développer une offre voyageurs par train et/ou TC relié aux gares et haltes :**
 - Valorisation des étoiles ferroviaires (desserte du périurbain notamment)
 - Amélioration de l'offre (cadencement, fréquence, amplitude) sur l'axe Nantes-St Nazaire, et de manière générale sur les polarités secondaires vers et depuis Nantes.
 - Améliorer la desserte en transports en commun entre le Pays Segréen et les pôles voisins (Châteaubriant avec perspective d'accès au tram-train, Ancenis pour l'accès au TER, Château-Gontier, Sablé sur Sarthe, etc.)
 - Améliorer les liaisons TER Cholet / Angers et Cholet / Nantes sur le tronçon Clisson-Cholet pour faire le lien avec le tram-train : poursuite de la requalification de la halte

- ferroviaire implantée sur Torfou, appelée à assurer un rôle d'intermodalité avec les territoires voisins, notamment le Nord Vendée, modernisation de l'axe jusque Cholet.
- Maintien et modernisation de la ligne Intercité Nantes – La Roche sur Yon – La Rochelle – Bordeaux
 - Améliorer l'offre en transport ferroviaire et son attractivité pour les usagers entre les pôles urbains de Vendée et les pôles majeurs des territoires voisins (Nantes, Angers, Cholet, Tours, La Rochelle, Le Mans / Alençon, Le Mans / Chartres...)
 - Ligne TER bus Saumur/La Flèche à développer, passant par Baugé-en-Anjou
 - Confortement d'un transport en commun urbain performant reliant aux points d'entrée du tramway sur Angers et de ses 2 futures lignes commerciales.
 - Maintien des haltes TER existantes et création de nouvelles haltes TER (Trélazé, Hôpital du Mans...)
 - Déployer une liaison performante en transports collectifs vers Nantes depuis Blain, la COMPA et sur Saint-Brevin-les-Pins, Saint-Philbert-de-GrandLieu et Legé. En complémentarité, envisager des rabattements depuis les communes vers les pôles concernés.
 - Réalisation une liaison TC entre Aigrefeuille/Clisson/Vallet
 - Profiter de la LGV pour réutiliser l'ancienne ligne Rennes/Laval/Le Mans avec une desserte performante de TER.
 - Améliorer les navettes rapides en Mayenne entre Laval et les villes secondaires, en étudiant l'opportunité de sites propres pour faciliter l'entrée sur Laval,
 - Améliorer les connexions avec la gare TGV de Vendôme (41) pour le sud-est de la Sarthe.

Le développement de l'intermodalité et des services

- **Centralisation et rabattement intermodal**
 - Complémentarité tram/train et bus/train pour les grandes lignes desservant les pôles d'emploi des SCOT
 - L'interconnexion des modes pour la vallée de la Loire vers des « SPOT » tels que l'IFCE1 de Saumur, et l'abbaye royale à Fontevraud, et la création de parcours touristiques.
- **Flexibilité et diversité de l'offre :**
 - Aires de covoiturage,
 - Itinéraires modes doux reliés aux gares
 - TAD, modes alternatifs et associations de mobilités
- **Mise en relation et usagers**
 - Informations aux usagers : services en ligne, plateforme de mobilités, destinéo ...
 - Le déploiement des services associés (billettique, continuité tarifaire...), titre unique de transport
 - Coopérations : développement des partenariats entre AOM pour tramer les réponses de mobilités en proximité.

¹ Institut français du cheval et de l'équitation (dont ENE et cadre noir)

Mobilités douces

- Offre vélos
 - Continuité, amélioration et extension de la Loire à vélo (itinéraire nord Loire entre Nantes et St Nazaire), et développement des boucles connectées (Vendée vélo, Thouet, etc.) et lien avec Vélo Francette.
 - Raccordement de la Vallée de la Loire (région angevine) à la Vendée via le Choletais
- Liaisons randonnées (connexion intra et interrégionale)

Principes à intégrer au SRADDET :

Le schéma doit intégrer des enjeux de connexion des territoires et notamment des polarités par :

- le développement et la coordination des transports en commun en articulation avec le développement urbain,
- le développement de l'intermodalité et des services,
- la poursuite d'un développement des liaisons douces de dimension régionale.

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

Le développement des liaisons fluviales et maritimes

- Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire : conforter et développer sa vocation nationale et sa connexion aux corridors transeuropéens.
- Port des Sables d'Olonne et ensemble des ports vendéens
- La batellerie de Loire et le tourisme fluvial en val de Loire, Mayenne, Loir, Sarthe...

Les projets d'interconnexions liées à la logistique portuaire et ferroviaire

Le potentiel est lié à la libération de la ligne Paris/Tours/Bordeaux existante pour favoriser le développement du fret dans les sites d'activités existants.

Maintien des potentiels fret pour les zones embranchées existantes identifiées dans les SCOT.

Port sec du Mans (développement transport combiné).

Principes à intégrer au SRADDET :

Le schéma doit positionner la Région sur les grands axes de fret nationaux et européens en valorisant :

Le développement des liaisons fluviales et maritimes.

Les projets d'interconnexions liées à la logistique portuaire et ferroviaire.

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

L'ensemble des SCoT développe des objectifs en faveur de la transition énergétique et de la réduction des émissions de GES :

- 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, méthanisation, 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.

Principes à intégrer au SRADDET :

La Région Pays de la Loire pourrait apporter, à son échelle, différentes réflexions sur l'énergie-climat notamment sur les éléments suivants :

- *L'atténuation du changement climatique*
- *l'adaptation au changement climatique à son échelle.*
- *Le potentiel régional de développement des ENR.*

Ces travaux pourraient alimenter les réflexions des PCAET en cours de réalisation. Par ailleurs, la mise en place d'un observatoire énergie-climat au niveau régional faciliterait l'acquisition et le suivi de données pour les territoires (SCoT ou EPCI).

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 SCOT, 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 à long terme la destination agricole de ces espaces. Le modèle agricole doit cependant être diversifié, afin d'éviter un agrandissement continu des exploitations, en aidant au développement des filières courtes et de qualité, qui développent également l'emploi agricole.

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

A noter la spécificité de la gestion de la forêt pour la Sarthe.

Principes à intégrer au SRADDET :

La Région Pays de la Loire doit prendre en compte les trames vertes et bleues élaborées au niveau local par les SCOT. La valorisation de la multifonctionnalité de la trame verte et bleue est importante, il ne s'agit pas de la percevoir uniquement sous l'angle biodiversité, mais de prendre en compte ses dimensions cadre de vie, loisirs, économique, santé... Un observatoire multipartenarial notamment avec le CEN et les CPIE pourrait répondre à l'enjeu de mutualisation de la connaissance suivi mise en œuvre de la TVB. Autre enjeu accompagner la mise en œuvre des TVB de l'objectif à l'opérationnel.

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

Schéma/ critères d'implantation du centre d'enfouissement des déchets inertes.

Lien réseaux de chaleur et valorisation climat/énergie.

Besoin d'uniformisation des systèmes de collecte et de traitement des OM. Le tout doit tendre vers de meilleures pratiques, moins productrices de déchets ...

Principes à intégrer au SRADDET :

Le SRADDET doit prendre en compte les démarches engagées par les territoires et encourager le développement de systèmes plus durables et l'économie circulaire.

Contact élu	Franck BRETEAU – Animateur élu conférence régionale des SCOT des Pays de la Loire et élu référent Grand Ouest de la FédéSCoT
Contact technicien	Julien ROISSÉ – Animateur technique conférence régionale des SCOT des Pays de la Loire et référent technique Grand Ouest de la FédéSCoT – julien.roisse@paysdumans.fr – 02.43.51.23.23