

*Projet de site aéroportuaire pour le Grand Ouest .
Débat public
Contribution de l'association **BVV** Bien Vivre à Vigneux .*

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE , NOUVELLES REGLES , LOI SRU . AMENAGEMENTS URBAINS , GRANDS PROJETS

Tout nouvel équipement dit structurant qui induit des modifications d'urbanisme importantes à de multiples niveaux , impose le respect de nouvelles règles que précise la loi **SRU** (Solidarité et renouvellement Urbain) . La synthèse suivante se propose d'en rappeler les principales dispositions à l'occasion des études réalisées sur un projet d'aéroport pour le Grand Ouest .

(Pour plus de précisions on se reportera utilement au code de l'urbanisme édition 2002 / Dalloz . Les sigles utilisés sont définis en fin de document .)

I – LES PROCEDURES .

*Directives territoriales d'aménagement **DTA** , Schémas de cohérence territoriale **SCT** (ou **SCOT**) , Plans locaux d'urbanisme **PLU** , cartes communales , **MARNU** :*

L'aménagement des communes ou groupements de communes implique une cohérence d'ensemble , ce que vise la loi **SRU** qui se substituant à la loi d'aménagement et d'urbanisme **LAU** , renforce les principes de cohérence et de hiérarchisation des différentes procédures .

Au schéma **LAU** → **DTA** → **SD** → **POS**

est substitué de manière hiérarchique rigoureuse le schéma

SRU → **DTA** → **SCT** → **PLU**

Avec pour la **DTA** nouvelle formule , un niveau hiérarchique beaucoup plus affirmé , et assez proche de celui de l'ex **LAU** .

Chaque procédure de rang supérieur encadre strictement les procédures de rang inférieur . En contrepartie une plus grande liberté est laissée aux communes ou groupements de communes dans la définition des projets , pour autant que les frontières des procédures de rang supérieur ne soient pas franchies . Il s'agit donc ici d'une application du principe de subsidiarité , pouvant aussi être interprété comme un régime de grande liberté , mais surveillée .

Les **DTA** sont élaborées par les services de la Préfecture (dans le cas nous concernant le Secrétariat Général à l'Action Régionale **SGAR**) avec diverses étapes de consultation .

les **SCT** et **PLU** sont élaborés par les communes ou groupements de communes dans des périmètres d'application préalablement établis .

I – 1 . Les DTA , directives territoriales d'aménagement :

Elles sont établies , le plus souvent à l'initiative et sous la responsabilité du Préfet . Elles fixent les grandes orientations d'aménagement du territoire voulues par L'Etat , en particulier pour des projets dits **structurants** à l'échelle de tout ou partie d'un territoire régional .Elles **s'imposent** aux communes et groupements de communes , plus consultés en fin de procédure qu'en cours d'élaboration .

Les **DTA** sont soumises à la procédure **d'enquête publique** .

Sur le plan local , une **DTA** est en cours de finalisation pour l'espace élargi de l'estuaire de la Loire . Cette **DTA** qui englobe les communes de la **CCEG** propose à son stade actuel de rédaction connue de retenir :

- Le projet de site aéroportuaire de Notre Dame des Landes .
- les aménagements de desserte correspondants , routes et échangeurs .
- l'aménagement de la RN 165 (voie rapide Nantes Vannes à transformer en autoroute) .
- des réserves foncières pour une desserte par rail très hypothétique .
- -----

Elle ne retient pas cependant le projet de deuxième périphérique nantais qui demeure un projet du seul Département . Ceci n'exclut pas les aménagements ponctuels de certains axes routiers appelés à un renforcement du trafic . Cela pourrait être le cas de la RD 49 , La Paquelais , Vigneux , Le Temple , déclarée **voie structurante** .

Après diverses consultations cette **DTA** devrait être définitivement formalisée courant deuxième semestre 2003 .

I – 2 . SCT (ou SCOT) Schémas de cohérence territoriale :

Les **SCT** se positionnent à un rang immédiatement inférieur à la **DTA** avec laquelle ils doivent être strictement compatibles . Ils sont élaborés par les communes ou plus certainement par des groupements de communes .

Compte tenu de certaines spécificités techniques , juridiques...leur élaboration peut être confiée à des prestataires extérieurs ou à des structures mises en place à cette occasion **EPCI** (Etablissements publics de coopération intercommunale) , mais toujours sous la responsabilité des élus (les Maires et / ou Présidents de groupements de communes ,) qui gardent le pouvoir de décision .

Chaque **SCT** s'applique à un territoire préalablement choisi , à périmètre continu et peut être complété par des schémas de secteurs

Ils doivent concerner au minimum l'étude des points suivants :

- l'organisation de l'espace .
- la restructuration des espaces urbanisés .

- les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels agricoles ou forestiers .
- l'équilibre social de l'habitat .
- les équipements commerciaux et artisanaux .
- la localisation préférentielle des commerces .
- la protection des paysages .
- la prévention des risques .

Les **SCT** doivent apprécier les incidences prévisibles de ces orientations sur **l'environnement** Ils sont soumis à **enquête publique** et **s'imposent** hiérarchiquement aux **PLU** .

I – 3 . PLU , plans locaux d'urbanisme :

Il se substituent aux **POS** , et s'en différencient au moins à deux niveaux :

- ils doivent être élaborés pour tout le territoire de la commune ou groupement de communes .
- ils ne sont formellement opposables qu'à partir du moment où il ont été légalement approuvés , ce qui interdit toute application anticipée comme cela était le cas des **POS** .

Ils doivent être cohérents avec le **SCT** les concernant qui leur est hiérarchiquement immédiatement supérieur . Il sont également soumis à **enquête publique** . Comme les **SCT** leur rédaction peut être confiée à des tiers (exp bureaux d'urbanisme) , le pouvoir de décision appartenant toujours aux élus .

Ils concernent au minimum et de manière assez semblable aux **POS** :

- les règles d'affectation des sols selon les usages et les activités pouvant y être exercées (U , AU , N , A , N à protéger) .
 - . U zones urbaines .
 - . AU zones à urbaniser .
 - . N zones naturelles .
 - . A zones agricoles .
 - . N à protéger , zones forestières .
- les règles concernant la destination et la nature des constructions .
- les règles concernant l'aspect extérieur des constructions , leurs dimensions et l'aménagement de leurs abords .
- les zones dans lesquelles les constructions ou aménagements de bâtiments existants seront soumis à des règles de densité spécifiques .
- la mention du tracé , des caractéristiques des voies de circulation , y compris les sentiers piétonniers , les itinéraires cyclables , les voies réservées aux transports publics .
- les localisations des espaces ou immeubles à protéger ou à mettre en valeur pour des raisons d'ordre culturel , historique ou écologique .
- les indications des emplacements réservés aux voies et ouvrages publics , aux installations d'intérêt général et aux espaces verts .
- les localisations en zone urbaine des terrains cultivés à protéger et inconstructibles

- les délimitations des secteurs dans lesquels le permis de construire peut être subordonné à la démolition de bâtiments existants .
- les délimitations des zones affectées à l'assainissement collectif

ils peuvent en outre imposer des valeurs de surfaces constructibles minimales en dehors des zones d'assainissement collectif .

Désormais , les règles d'urbanisme des **ZAC** seront intégrées dans les **PLU** .

Soumis à **enquête publique** , les **PLU** peuvent cependant introduire la notion de « modification peu importante » laissée à l'appréciation des conseils municipaux , ce qui n'implique pas d'enquête publique mais ouvre cependant toute possibilité de contestation auprès des tribunaux administratifs .

I – 4 . Cartes communales , MARNU :

Les cartes communales nouvelle version ont toujours pour objet de préciser les modalités d'application du règlement national d'urbanisme **MARNU**. Elles doivent être compatibles avec les , **SCT** , **DTA** . Elles sont soumises à **enquête publique** .

II – LES GRANDS PROJETS .

II – 1 . Le projet de site aéroportuaire de NOTRE DAME des LANDES :

Largement débattu à différents niveaux , le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes est avec ses dessertes et pour les 15 / 20 prochaines années , l'aménagement qui risque de contribuer le plus à la transformation du Nord Ouest de l'agglomération nantaise en une simple **banlieue** , alors délimitée :

- au Nord par l'aéroport et ses zones industrielles ou de stockage (destinations non précisées dans l'avant projet de **DTA**) .
- au Sud / Sud Est par la **CUN** , en limite de la commune de Sautron .
- à l'Est par la RN 137 , Nantes Rennes .
- à l'Ouest Sud / Ouest par la RN 165 , devant passer en gabarit autoroutier .

soit au moins 3 limites sur 4 , génératrices de pollutions massives par le bruit et les gaz de combustion , auxquelles pourraient s'ajouter les nuisances du trafic d'une RD 49 renforcée et élargie et plus au sud du deuxième périphérique nantais .

Il est à noter que plusieurs communes se trouvent dans la zone dite **d'aire urbaine** de la **CUN** (règle des 15 km) (1) .

A ce jour l'aéroport de Notre Dame des Landes **n'est qu'un projet** dont la nécessité reste à démontrer et dont l'Etat décidera du futur . Il est soutenu par les institutionnels que sont la Région , le Département , la CUN et la CCI , cette dernière espérant le cas échéant en être le gestionnaire .

Il fait l'objet du **débat public demandé et obtenu par notre association** . Ce débat en cours doit permettre d'évaluer les besoins et la fonction réelle projetée , ainsi que les motivations d'un dimensionnement capable de traiter 16 millions de passagers / an puis 9 selon les

dernières affirmations des porteurs de projet , alors que le trafic actuel à l'aéroport de Nantes Atlantique n'est que de 1,8 million de passagers / an (données DGAC / bilan fin 2002) .

S'agit il :

- du simple transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique ?
- d'un aéroport interrégional Bretagne Pays de Loire ?
- d'un aéroport **Grand Ouest** aux limites géographiques à préciser ?
- de récupérer un trafic passagers en transfert de la région parisienne , **sans bénéfice économique** pour la Région , mais avec les **nuisances** pour les riverains ?

Sur le plan économique , l'investissement (avec les aménagements périphériques) cité à 0,4 / 0,8 Milliard d'€ (~ 2, 5 / 5 milliards de francs) à minima par les uns et 3 Milliard d'€ (~ 20 milliard de francs) par les autres pose non seulement le problème du financement et de son montage , mais également celui du choix de cet investissement au regard de besoins peut être plus urgents et exerçant une **moindre pression sur l'environnement** .

Outre le financement de cette opération ce projet aurait pour effet de stériliser au total **1500 à 2500 ha** de terres agricoles , avec une incidence géographiquement plus large sur les productions alentour (viande et lait) en raison de l'émission massive de produits toxiques de combustion .

Du fait du financement des études préalables par le plan Etat Région , deux structures locales ont été constituées :

- un Comité de pilotage à l'initiative de la Préfecture de Région .
- un Syndicat mixte à l'initiative de la Région Pays de Loire .

Enfin le projet de Notre Dame des Landes paraît être **la seule justification** à l'extension de la CCEG et au regroupement de 12 communes .

II – 2 . routes transversales Est / Ouest et RD 81 .

Outre l'intensification de la circulation qui pourrait résulter de la mise en chantier de l'aéroport , les communes pourraient être « cisailées » par 3 axes principaux , risquant de leur enlever une large partie de leur calme résidentiel et ouvrant la voie à une **urbanisation renforcée** :

- transversale 2 x 2 voies pour desserte de l'aéroport , entre la zone aéroportuaire et la vallée du Gesvres , de l'échangeur du temple à la RN 137 .
- RD 49 recalibrée , plus au Sud .
- deuxième périphérique nantais 2 x 2 voies , selon un axe à créer si l'on se réfère aux premières esquisses du Conseil Général de Loire atlantique .

Par ailleurs la RD 81 (Couéron , Vigneux , Fay) pourrait, au sud voir son trafic renforcé en particulier durant les travaux , puis au nord disparaître au profit de la zone aéroportuaire .

II – 3 . Rail :

Si le projet d'aéroport et la **DTA** en particulier évoquent la possibilité d'une desserte par rail , il est peu probable que cette hypothèse soit retenue , en raison du coût d'un tel investissement (ligne nouvelle ~10 millions d'€ par km) et du nombre potentiel de passagers pouvant privilégier ce mode de transport . L'étude est à suivre sans illusions au regard des engagements de **RFF** (Réseau ferré de France) sur d'autres projets (liaisons Lyon Turin , TGV le Mans Rennes , TGV Est , contournement de Paris ,). Tout au plus pourraient être exploitées les voies existantes, Nantes Chateaubriant , Nantes Redon .

L'idée d'un TGV Nantes Rennes passant par l'aéroport demeure aujourd'hui purement spéculative .

*(1) à partir du 1^o Janvier 2002 , les zones naturelles et les Zones d'urbanisation futures délimitées par les plans locaux d'urbanisme ne pourront pas être ouvertes à l'urbanisation si la commune n'est pas couverte par un **SCT applicable** . Cette règle ne concerne que les communes situées au plus à 15 km de la périphérie d'une agglomération de plus de 15000 habitants : cas de Vigneux par rapport à l'agglomération nantaise.*

Rappel des sigles utilisés :

CCEI communauté de communes Erdre et Isac .
CCEG communauté de commune Erdre et Gesvres .
CUN communauté urbaine de Nantes .
DTA directive territoriale d'aménagement .
EPCI établissement public de coopération intercommunale .
LAU loi d'aménagement et d'urbanisme .
MARNU modalités d'application du règlement national d'urbanisme .
PLU plan local d'urbanisme .
POS plan d'occupation des sols .
RFF réseau ferré de France .
SCT (ou SCOT) schéma de cohérence territoriale .
SD schéma directeur .
SGAR secrétariat général à l'action régionale .
SRU (loi) solidarité et renouvellement urbain .
ZAC zone d'aménagement concertée .