

# Abrogation de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Loire

## *Cahier d'acteur des associations de protection de la nature et de l'environnement*

### Carte d'identité des acteurs :

**France Nature Environnement (FNE) Pays de la Loire**, représentée par Jean-Christophe Gavallet, président. Fédération régionale d'associations de protection de la nature et de l'environnement créée en 2008 et agréée à l'échelle régionale.



**Bretagne Vivante**, représentée par Gwénola Kervingant, présidente. Association de protection de la nature et de l'environnement créée en 1958 et reconnue d'utilité publique depuis 1968, active sur tout le territoire de la Bretagne historique.

**Ligue pour la Protection des Oiseaux Loire-Atlantique (LPO 44)**, représentée par Guy Bourlès, président. Association agréée à l'échelle de la Loire-Atlantique et ayant pour objet d'agir pour l'oiseau, la faune sauvage, la nature et l'Homme et de lutter contre le déclin de la biodiversité.



**SOS Loire-Vivante ERN France**, représentée par Roberto Epple, président. Association agréée à l'échelle nationale oeuvrant pour la sauvegarde des équilibres fondamentaux des fleuves, rivières et milieux aquatiques et ce de façon particulièrement accrue sur le bassin de la Loire.

**La Sauvegarde de l'Anjou**, représentée par Florence Denier-Pasquier, vice-présidente. Fédération départementale du Maine-et-Loire des associations de protection de la nature et de l'environnement créée en 1965 et agréée à l'échelle départementale.

**LA SAUVEGARDE  
de  
L'ANJOU**

### Exposé argumenté :

La DTA Estuaire de la Loire traçait certaines perspectives de développement non soutenables pour ce territoire, ce que nos associations ont contesté. Quelques orientations étaient toutefois en faveur de la protection de l'environnement. Sa possible abrogation rend nécessaire d'être vigilant quant au maintien juridiquement pérenne de l'ambition portée par ces orientations.

Par ailleurs, cette abrogation prive le territoire d'un document de planification globale et pose la question de la cohérence des orientations à retenir à cette échelle en termes, notamment, d'aménagement du territoire, de préservation de la biodiversité et de leurs porteurs juridiques.

Nous présentons dans ce cahier d'acteurs des observations et questionnements dans l'ordre des quatre orientations thématiques du titre 3 de la DTA. S'y ajoutent ensuite des points de vigilance quant à la gouvernance à mettre en place pour les réflexions et décisions à venir.

## **Orientation 1 – Abandon des grands projets : la nécessité d'une préservation durable de l'environnement des territoires concernés**

Cette orientation vise les trois grands projets soutenus par la DTA, combattus par nos associations et dont l'abandon contribue à justifier l'abrogation envisagée. Cet abandon et l'absence d'orientations actualisées à son issue (par exemple via une révision de la DTA) suscitent plusieurs questions pour l'avenir des territoires concernés :

- **Aéroport de Notre-Dame-des-Landes** : il existe un fort enjeu de fixer des orientations pérennes pour permettre la préservation des atouts écologiques de ce territoire (voir orientation 3). Le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique consécutif à cet abandon doit avoir des impacts mesurés sur les milieux naturels et tenir compte de l'évolution à la baisse du trafic aérien. La diminution des nuisances sonores doit demeurer un objectif fort.
- **Extension portuaire à Donges-est** : se pose aujourd'hui la question des projets stratégiques du Grand Port Maritime, de leurs impacts sur l'environnement et de l'adoption de sa stratégie de gestion des espaces naturels (voir orientation 3).
- **Production d'énergie électrique dans l'estuaire de la Loire** : l'abandon d'une extension de la centrale électrique de Cordemais a été salué par nos associations mais le projet de reconversion présenté (projet Ecocombust) pose de nombreuses questions qui restent pour l'heure sans réponse.

## **Orientation 2 – L'indispensable modération des projets routiers**

Cette orientation vise la maîtrise de l'étalement urbain par la limitation du nombre d'échangeurs lors de la création de nouvelles infrastructures routières ou du réaménagement de routes existantes.

Elle a été transposée de façon limitée dans les SCOT concernés, comme le note le dossier de concertation s'agissant en particulier du SCOT du Pays d'Ancenis. Il faut renforcer l'intégration de cette orientation et ce à l'échelle de l'ensemble du territoire estuarien et non des deux seuls secteurs identifiés par la DTA. L'urbanisation excessive est en effet largement confortée par des projets routiers. Les projets routiers accentuent l'étalement pavillonnaire, grignotent les terres agricoles et augmentent le bilan carbone par les déplacements pendulaires inhérents.

Plusieurs projets routiers actuellement inscrits dans des documents d'urbanisme contribueront à l'étalement urbain et doivent être supprimés. C'est par exemple le cas du contournement Est de la commune de Sucé sur Erdre (actuellement en réserve foncière), qui encadre de manière négative les marais de Mazerolles, et du projet de desserte de la zone d'activités nouvelle de la Jacopière.

Plus globalement, les stratégies départementale (schéma routier de 2012 pour la Loire-Atlantique) et régionale (SRIT de 2008) en matière d'infrastructures de transports doivent impérativement être remises à plat afin de tenir compte de l'évolution des besoins (ex: abandon du projet de NDDL) et de la nécessaire modération dans la consommation d'espaces. Une concertation doit rapidement s'ouvrir à ce titre et permettre d'interroger la pertinence et la soutenabilité de divers projets d'ampleur évoqués (notamment la liaison Vallet-Ancenis passant par les Mauges, retenue dans le projet de SRADDET).

### **Orientation 3 – Renforcement de la préservation des espaces d'intérêt remarquable et formalisation de l'objectif de zéro artificialisation nette**

Cette orientation vise, après délimitation (à échelle large) des espaces, sites et paysages à intérêt exceptionnel et à fort intérêt patrimonial par la DTA, à poser le principe d'une extension limitée de l'urbanisation en continuité du bâti existant dans l'ensemble de ces espaces. Elle impose également aux documents d'urbanisme de tenir compte de la vocation de ces espaces dans leur zonage.

Comme indiqué par le dossier de concertation, ce principe a globalement été bien appliqué dans les territoires concernés. Il conviendra d'être attentif à ce que ceci perdure en dépit des évolutions à venir des documents d'urbanisme concernés. Par ailleurs, il est nécessaire que la révision à venir du SCOT de Pontchâteau – St-Gildas-des-Bois permette l'intégration – tardive – de ces principes.

La cartographie de la DTA excluait **le secteur bocager de Notre-Dame-des-Landes** de toute ambition de protection patrimoniale, tout comme le fait le SCOT Nantes - Saint-Nazaire. La richesse de ce bocage humide assurant une connexion entre le bassin de la Vilaine et celui de l'Erdre-Loire doit donner lieu à une protection forte (reconnaissance comme réservoir majeur de biodiversité dans un SCOT révisé) et à une orientation claire en faveur de pratiques agricoles respectueuses de l'environnement. Les documents et politiques publiques en vigueur, bien qu'ayant évolué de façon favorable suite à l'abandon du projet d'aéroport, ne suffisent pas à la prise en compte pérenne des enjeux de ce secteur : PLUi insuffisant pour la préservation du bocage, PEAN sans effet sur les pratiques agricoles, politique volontariste du Conseil départemental en faveur de la transition agroécologique (baux à clauses environnementales) dont la pérennité n'est pas garantie...

**Le site de l'estuaire lui-même** est central dans le dispositif des espaces naturels du département. L'abrogation de la DTA implique que les documents d'urbanisme aient un regard prospectif, ce qui n'est pas actuellement le cas. L'avenir de ce site ne peut être envisagé sans la mise en œuvre d'un outil de protection fort, cohérent et pérenne comme seule peut l'être une Réserve Naturelle Nationale, qui permettra d'éviter les mitages successifs de l'estuaire et de conforter les pratiques durables nécessaires à sa préservation (entretien du réseau hydraulique, élevage extensif, etc.). Elle doit englober les zones majeures mais dans un ensemble beaucoup plus vaste pour conserver la structure paysagère de ce qui constitue fondamentalement un estuaire. Un outil national est nécessaire au vu des enjeux que présente l'estuaire à l'échelle de l'ensemble du bassin ligérien.

Au-delà de la logique de préservation des espaces d'intérêt remarquable, il apparaît indispensable de formaliser dans les documents de planification le principe de zéro artificialisation nette (ZAN). Nous relevons que les cadrages national et régional sont à ce stade insuffisant pour rendre l'atteinte de cet objectif crédible à moyen terme (le projet de SRADDET prévoit de tendre vers la ZAN à l'horizon 2050), si bien qu'un cadrage départemental, comprenant des outils méthodologiques sur ce sujet, s'avère nécessaire. Les documents d'urbanisme en vigueur devront être révisés pour inscrire cet objectif, avec un regard très attentif des services de l'État.

### **Orientation 4 – Spécificités des territoires littoraux : une réglementation à consolider et à ouvrir à de nouveaux enjeux**

La DTA précisait certaines modalités d'application de la loi Littoral. Il est établi que ces précisions ont globalement bien été intégrées par les documents d'urbanisme des territoires concernés.

Deux points posent cependant question :

- Il ressort du document de concertation que le SCOT de Cap-Atlantique a imparfaitement intégré les modalités précisées par l'orientation 4 de la DTA : la question de la modification de ce SCOT et des PLU des territoires concernés doit par conséquent être posée pour assurer une reprise satisfaisante.
- La DTA assurait une préservation renforcée du lac de Grand-Lieu, qu'il s'agisse de l'identification des boisements protégés ou des coupures d'urbanisation retenues. Au vu des enjeux environnementaux associés, il est nécessaire de se prémunir d'une évolution défavorable des documents d'urbanisme concernés.

Certains enjeux littoraux non identifiés à l'époque de l'élaboration de la DTA doivent par ailleurs être intégrés dans les politiques d'aménagement du territoire : c'est en particulier le cas de la montée des eaux consécutive aux changements climatiques et de l'érosion côtière. Le repli stratégique, ses potentielles incidences sur les milieux naturels et sa conciliation avec l'objectif de zéro artificialisation nette doivent donner lieu à des réflexions concertées afin de bien préparer le territoire aux changements à venir.

### **Une nouvelle gouvernance à définir**

L'abrogation de la DTA entraîne la disparition d'une vision d'État pour l'estuaire. Une nouvelle réflexion doit s'ouvrir pour l'avenir du territoire, réflexion qui ne peut qu'être collective : l'échec des grands objectifs de la DTA démontre à l'envi que leur réussite passe par leur acceptation locale et par la mise en œuvre d'une concertation sincère et largement ouverte.

Les associations de protection de la nature et de l'environnement doivent être des acteurs à part entière de la gouvernance à instaurer. Leur rôle devra être retenu dans les différentes instances de concertation retenues, indépendamment des véhicules juridiques qui seront choisis pour définir les grandes orientations (la piste d'un SCOT nord/sud Loire est à approfondir) et du ou des acteurs qui assureront le pilotage de cette concertation continue.

Il est par ailleurs indispensable que l'État demeure fortement présent pour prendre part à ces réflexions, qui devront être articulées avec les stratégies définies à l'échelle plus large du bassin de la Loire (SDAGE, Plan Loire Grandeur Nature, etc.).

### ***Conclusion***

**Nos associations souhaitent que l'abrogation de la DTA ouvre la voie à une nouvelle réflexion collective pour l'avenir durable du territoire. Celle-ci doit permettre de consolider et renforcer les orientations qui avaient été fixées par la DTA en matière de préservation des milieux naturels, de lutte contre l'étalement urbain et de prise en compte des spécificités du littoral.**