Direction générale territoires
Délégation vignoble
Service développement local
Référence : S2025-03-1026
Affaire suivie par :
Ludivine PERIO
Tél. 02.44.76.40.13

Monsieur Yannick FETIVEAU
Maire de Pont-Saint-Martin
Hôtel de Ville
Rue de la Mairie
BP 4
44860 PONT ST MARTIN

Objet : Avis sur le projet arrêté du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Pont-Saint-Martin

Monsieur le Maire,

Par courrier reçu le 14 février 2025, vous avez adressé, pour avis, au Conseil départemental un exemplaire du « projet arrêté » du Plan Local d'Urbanisme de votre commune, conformément aux dispositions de l'article L.153-16 du Code de l'urbanisme. Comme vous le savez, le Département dispose d'un délai de trois mois pour émettre un avis sur ce projet.

Aussi, j'ai l'honneur de vous faire connaitre les observations qu'appelle ce document de la part du Département de Loire-Atlantique.

1 – **Les infrastructures routières départementales et les déplacements**

1.1. *Le réseau routier départemental et le schéma directeur des mobilités*

A. Catégorisation du réseau routier départemental

Le rapport de présentation en page 46 du diagnostic évoque de manière très succincte le réseau routier desservant la commune de Pont-Saint-Martin.

Dans cette partie, j'invite votre commune à faire référence au nouveau schéma directeur des mobilités approuvé par l'assemblée départementale le 14 octobre, afin de justifier la traduction règlementaire de ces nouvelles dispositions dans le règlement du PLU.

Pour rappel, le nouveau schéma directeur des mobilités prévoit une nouvelle catégorisation du réseau établie suivant l'usage des voies. Cette nouvelle catégorisation du réseau traduit la volonté départementale d'optimiser le réseau routier actuel plutôt que de rechercher son développement, dans un souci de sobriété foncière et de préservation de l'environnement.

Aussi, dans ce contexte, il apparaît indispensable de concentrer les efforts de chacun sur la préservation du niveau de service du réseau routier départemental existant. Il s'agit également, en limitant les constructions le long d'axes routiers, d'éviter de créer aujourd'hui, les nuisances sonores de demain et les plaintes de riverains auxquelles le Département ne pourra pas donner suite. Enfin, ces évolutions sont en cohérence avec la politique de revitalisation des centres-bourgs portée par le Département, en évitant l'étalement urbain et le mitage du territoire.

Aussi, la rédaction suivante peut être proposée :

Adresse postale :
Hôtel du département
3 quai Ceineray - CS 94109
44041 NANTES CEDEX 1
Tél. 02 40 99 10 00
contact@loire-atlantique.fr
www.loire-atlantique.fr

Dans le cas d'une signature électronique, ce document en format numérique est disponible sur demande auprès des services du Département.

« Face au constat de croissance du trafic routier et à l'émergence de nouvelles préoccupations (diversification des modes de déplacement, environnement, cadre de vie, préservation des ressources…), le Département de Loire-Atlantique a voté un schéma directeur des mobilités le 14 octobre 2024.

Afin de préserver les espaces naturels et agricoles du département, mais aussi compte tenu du coût des projets, la création d'aménagements routiers en tracé neuf va être limitée à l'avenir. En matière de déplacements, le Département est donc amené à prioriser ses actions :

- *sécurisation des modes de déplacement doux (piétons, cyclistes) ;*
- *meilleure utilisation des routes existantes ;*
- *lutte contre l'urbanisation linéaire et l'étalement urbain ;*
- *politique de redynamisation des centres- bourgs ;*
- *éviter l'exposition au bruit de riverains lors de la réalisation de nouvelles constructions.*

Dans ce contexte, il apparaît indispensable de concentrer les efforts de chacun sur l'amélioration ou, à défaut, la préservation du niveau de service du réseau routier départemental existant. Cette orientation a des conséquences concrètes dans le domaine de l'urbanisme : le Département souhaite limiter l'extension urbaine linéaire le long des routes, le développement des villages et hameaux et le phénomène de mitage. En effet, ces trois tendances, combinées à une activité de construction très dynamique sur le Département, ont eu, au cours des précédentes décennies des impacts non négligeables sur l'accroissement des trafics et de l'insécurité routière (à travers la multiplication des accès sur les routes). L'augmentation de l'usage de la voiture qui a résulté de ce mode d'urbanisation a également eu des conséquences environnementales importantes. »

Dans mon courrier en date du 19 décembre 2024, je vous notifiais les évolutions sur les routes départementales traversant votre commune, vis-à-vis du précédent schéma routier départemental.

Votre commune est traversée par les routes départementales suivantes :

- RD 178 route classée à grande circulation et classée au réseau principal 1,
- RD 937 classée au réseau principal 1,
- RD 65 classée dans le réseau de desserte locale 1 du nord de la commune jusqu'au bourg de Pont-Saint-Martin puis dans le réseau de desserte locale 2 depuis le pont qui traverse l'Ognon jusqu'au sud de la commune.
- RD 11 et 178A classée dans le réseau de desserte locale 1,
- RD 76 classée dans le réseau de desserte locale 2 et permettant la desserte de proximité.

À chaque catégorie de voie correspond un niveau de service qui se traduit par des prescriptions en matière d'urbanisme, détaillées ci-après :

- <u>Réseau principal de Catégorie 1 :</u>
    - Toute création d'accès est interdite
    - Les constructions doivent respecter les reculs suivants :

        100 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie pour les constructions sensibles au bruit (habitations, établissements médicaux-sociaux, scolaires et de tourisme).

        35 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie pour les constructions à usage d'activités non sensibles au bruit.
- <u>Réseau principal de catégorie 2 / Réseau de desserte locale 1 :</u>
    - Toute création d'accès est interdite hors agglomération.

- Hors agglomération, les constructions doivent respecter une marge de recul de **35 mètres minimum** par rapport à l'axe de la voie

- <u>Réseau de desserte locale 2 :</u>

  - Les créations d'accès sont autorisées sous réserve du respect des conditions de sécurité et de visibilité.
  - Hors agglomération, les constructions doivent respecter une marge de recul de **25 mètres minimum** par rapport à l'axe de la voie.

B. Marges de recul applicables au réseau routier départemental

- Dans les dispositions générales du **règlement écrit** (pages 21 et suivantes), la commune intègre un paragraphe sur les marges de recul et les accès le long des routes départementales.

  - Concernant les marges de recul applicables aux voies départementales, des dérogations peuvent être autorisées dans les cas suivants et sous conditions :

    - lorsque le projet de construction est nécessaire à l'exploitation et à la gestion de la voirie et des réseaux situés dans le domaine public départemental, les constructions devront respecter un recul minimal de 7 mètres par rapport au bord de la chaussée de la route départementale (distance de sécurité). Cette distance correspond à la zone devant être dépourvue de tout obstacle risquant d'augmenter les conséquences corporelles d'une sortie de la chaussée. Elle est préconisée par le guide du SETRA intitulé « Recommandations techniques pour la conception générale et la géométrie de la route – Aménagement des routes principales » ;

  J'invite votre commune à modifier le règlement, page 22, pour reprendre ces éléments.

  - Pour la RD 178 (RGC et RP1), la commune a bien inscrit une marge de recul de 100 m de part et d'autre de l'axe de la RD178 pour les bâtiments sensibles au bruit (la liste du schéma directeur des mobilités est bien reprise) et un recul de 75 m pour les autres RD. Le recul de 75 m est matérialisé sur le plan de zonage mais le tracé est réduit au niveau de la zone UE. En l'absence de dérogation accordée par l'État relative aux dispositions de la loi Barnier, la marge de recul de 75 m doit être conservée sur tout le linéaire de la voie y compris dans la zone UE et 100 m pour les bâtiments sensibles au bruit. Dans l'hypothèse d'une dérogation accordée par l'État, j'invite votre commune à ne pas réduire la marge de recul en deçà de 35 m, tel que préconisé par le Département dans son schéma directeur des mobilités.

    - Concernant les accès, ils sont interdits le long de la RD 178. Cependant la commune autorise des dérogations dans les cas suivants :
      - les constructions et installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
      - les services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
      - les bâtiments d'exploitation agricole,
      - les réseaux d'intérêt public.

  Je vous informe qu'aucune dérogation ne sera autorisée le long de la RD 178, à l'exception des constructions et installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières. Le règlement doit donc être modifié en conséquence.

  Par ailleurs, contrairement à ce qui est indiqué au règlement, ces règles s'appliquent également à l'adaptation, aux changements de destination, à la réfection ou à l'extension des constructions existantes.

  Et concernant plus particulièrement l'extension de bâtis existants situés dans l'emprise de la marge de recul d'une route départementale, je vous précise

que leur extension est admise sous réserve que la distance de recul existante ne soit pas encore diminuée.

- Pour la RD 937, s'agissant d'une route classée au réseau prioritaire 1, il convient d'ajouter que toute création d'accès sur la RD 937 est interdite et qu'aucune dérogation ne sera autorisée. Il convient aussi de faire modifier l'erreur matérielle qui s'est glissée dans le texte. Il s'agit bien de la RD 937 et non de la RD 3937.

- Pour la RD 11 et 65 (Nord de la commune jusqu'au bourg), il conviendra de corriger l'erreur d'écriture en précisant que la création d'accès est interdite « hors » tissu aggloméré.

- Concernant le paragraphe sur les autres routes départementales classées au réseau de desserte locale 2 (RD 76 - 178 A et 65 depuis le pont qui traverse l'Ognon jusqu'au Sud de la commune), il est bien précisé que les créations d'accès sur les voies départementales sont possibles sous réserve du respect des conditions de sécurité et de visibilité.

- Sur votre **plan de zonage**, concernant la sortie Ouest de Viais (RD 11) et Ouest de Pont-Saint-Martin (RD 11), il conviendra d'arrêter la trame de la marge de recul au panneau d'entrée d'agglomération ; les marges de recul n'ayant pas vocation à s'appliquer en agglomération.

C. Changement de destination et extension de bâtis dans l'emprise de marges de recul de routes départementales

La commune a identifié un total de 22 bâtiments susceptibles de changer de destination (page 103 du **règlement écrit**).

Il convient de préciser qu'en principe les changements de destination sont interdits dans l'emprise des marges de recul des routes départementales. Toutefois, le Département ne s'y oppose pas afin de permettre une requalification de bâtis existants d'intérêt patrimonial. Un examen au cas par cas sera réalisé. Dans cette hypothèse, la commune devra alerter les futurs occupants sur le fait que le bâti est situé dans l'emprise d'une marge de recul et sur les éventuels risques de nuisances sonores induits par la proximité de la route. Il devra également être précisé que le Département ne donnera aucune suite aux éventuelles remarques relatives à ces nuisances sonores.

Et comme précisé précédemment, concernant l'extension de bâtis existants situés dans l'emprise de la marge de recul d'une route départementale, il est nécessaire de préciser à la commune que leur extension est admise sous réserve que la distance de recul existante ne soit pas encore diminuée.

1.2. Le covoiturage et les liaisons douces

- En page 49 du **rapport de présentation**, il est bien fait référence aux trois aires de covoiturage labellisées sur votre commune, et la question des mobilités douces est abordée.

  En complément, il pourrait être fait référence à l'ambition départementale de relier toutes les communes de Loire-Atlantique entre elles par des aménagements cyclables ainsi qu'au schéma routier départemental, qui prévoit la réalisation de liaisons inter-EPCI (sous maîtrise d'ouvrage départementale) et de nouvelles liaisons touristiques. Les différents itinéraires départementaux cyclables prévus sur la commune sont bien mentionnés (Pont-Saint-Martin / Saint-Aignan-de-Grand Lieu, Pont-Saint-Martin / aéroport de Bouguenais, Pont-Saint-Martin / Les Sorinières et Pont-Saint-Martin / Rezé).

  En complément de la réalisation d'infrastructures cyclables, il est nécessaire de prévoir la mise en place de dispositifs de stationnement sécurisés, adaptés aux cycles au niveau des équipements et pôles générateurs de déplacement afin de favoriser l'usage du vélo au quotidien. Par ailleurs, un service de location de vélos à assistance électrique, dénommé VELILA (partenariat entre Grand-Lieu Communauté et le

Département), permet aux habitants de tester l'usage du vélo à assistance électrique pour les déplacements du quotidien.

Dans cette partie, il aurait pu être fait référence aux trois itinéraires de randonnée de votre commune inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) : Grande Randonnée du Pays Nantais, Circuit de l'Ognon, Circuit du Quai Romain.

- Votre **PADD** affiche clairement la volonté de développer l'usage du vélo, ce qui est pleinement satisfaisant, d'autant plus que cette volonté est corrélée à la mise en place d'une Opération d'Aménagement et de Programmation thématique relative aux mobilités alternatives à la voiture.

1.3. ***Projet routier départemental***

Le projet départemental de doublement de la RD 178 entre Viais et l'A83 avec mise en place en voie de droite d'une voie réservée, allant vers Nantes n'est pas mentionné au PLU.

Je vous rappelle que ce projet départemental fera l'objet d'une déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme. Cette mise en compatibilité est en cours d'instruction et s'est appuyée sur la version actuellement en vigueur de votre PLU. Si la révision générale du PLU est approuvée et applicable avant l'enquête publique relative au projet d'aménagement de la RD 178 qui est prévue en septembre 2025, le dossier de mise en compatibilité sera obsolète. **C'est pourquoi, il est important que votre PLU intègre de manière explicite le projet de la RD 178.**

D'une manière générale, je vous demande de mieux prendre en compte le projet d'aménagement de la RD 178 afin d'assurer une bonne information du public. L'aménagement de la RD 178 en 2x2 voies entre « Tournebride » et l'A83 a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 2 juin 2009, et d'une autorisation au titre de l'article L.214-3 du Code de l'environnement (loi sur l'eau) par arrêté du 12 octobre 2009.

Dans ce cadre, il était prévu :

- de mettre en 2x2 voies l'axe principal (RD 178) sur 7 km ;
- de réaliser, au droit du village de Viais , un échangeur complet à l'intersection des RD 178 et 937 ;
- de recalibrer la RD 62 (La Chevrolière - échangeur de Tournebride) ;
- de recalibrer la RD 57 (Le Bignon - RD 115) ;
- de recalibrer la RD 115 sur 250 m entre le giratoire du Moulin des Landes (RD 57/RD115) et le carrefour de la Désirée (RD 115/RD 137) sur la commune des Sorinières ;
- de créer un barreau de liaison de 1 km entre Le Taillis et la RD 178a préfigurant un futur contournement des Sorinières.

Plus récemment, la section de RD 178 entre Viais et l'A83 a fait l'objet d'une étude d'opportunité portant sur l'aménagement d'une voie réservée transports en commun et covoiturage (VR2+) entre Viais et l'A83 dans le sens Saint- Philbert-de-Grand-Lieu -> Nantes. La réflexion s'inscrit dans le cadre d'un appel à projets de l'État pour la mise en œuvre d'expérimentations en matière d'aménagements dédies aux transports collectifs et au covoiturage.

Ce projet devrait être mentionné à minima :

- au rapport de présentation,
- dans la notice explicative des choix retenus,
- dans le résumé non technique,
- éventuellement dans l'OAP thématique mobilité.

Un article sur le site internet du Département peut vous apporter des informations sur le projet :https://inforoutes.loire-atlantique.fr/44/projets-routiers/doublement-et-amenagement-d-une-voie-reservee-sur-la-rd-178/info_76226

Par ailleurs, le règlement tel qu'il est rédigé dans le projet de révision du PLU ne permettra pas la réalisation de l'aménagement de la RD 178.

Il conviendrait en effet que les articles A1, UE1, AI1 et NS1 autorisent « la construction ou l'agrandissement d'équipements et infrastructures d'intérêt général» afin de permettre l'élargissement de la voirie et l'implantation des équipements connexes (bassins d'assainissement, voies d'accès pour l'entretien de la route et des abords, équipements de gestion de la voirie, etc.).

Pour le règlement graphique, il conviendrait de se rapprocher de la Direction infrastructure du Conseil départemental de Loire-Atlantique, afin de vérifier dans le détail que des éléments naturels protégés ne se situent pas dans l'emprise du projet de doublement de la RD 178 (EBC, haies, zones humides, arbres à protéger). L'OAP thématique « continuité écologique » et les plans de zonage seront potentiellement à modifier pour permettre la réalisation de ce projet.

En termes de trajectoire ZAN (zéro artificialisation nette), la consommation ENAF (espaces naturels agricoles et forestiers) relative à ce projet est répartie sur les communes de La Chevrolière, du Bignon, de Pont-Saint-Martin, et des Sorinières. Sur votre commune, la consommation ENAF serait de 0,2ha (à proximité du viaduc de l'Ognon), car l'emprise, pour l'essentiel, a déjà été artificialisée dans le cadre de l'aménagement de l'échangeur de Viais. Les travaux sont programmés entre 2025 et 2028. Le Département sera en mesure de préciser ce chiffre au cours de l'année 2025 sur la base de l'exploitation de la base de données consoZAN44 et des plans d'avant-projet de l'opération. Le Département prend note que la consommation ENAF liée à ce projet sera intégrée dans une enveloppe mutualisée à l'échelle du SCoT.

1.4. ***Le bruit***

Concernant le classement sonore des voies, le PLU dans **l'état initial de l'environnement** (page 102) et dans le document **« Autres Annexes »** (pages 15 et 18), il est fait référence à l'article 13 de la loi n° 92 1444 du 31 décembre 1992. Il est à noter que l'article de référence est désormais l'article L.57-10 du Code de l'environnement (version du 14 novembre 2004). L'arrêté préfectoral portant révision du classement sonore date du 5 novembre 2020.

En ce qui concerne le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), le document nommé **« Annexes »** devrait intégrer le PPBE du Département, d'autant plus que les routes classées voies bruyantes sur la commune de Pont-Saint-Martin sont des routes départementales.

1.5. ***Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)***

De manière générale, les **OAP** sont très peu détaillées d'un point de vue aménagement urbain.

De plus, plusieurs OAP appellent des observations de la part du Département :

- L'OAP thématique « énergie renouvelable » :

  Cette OAP thématique identifie les secteurs potentiels en vue de la production d'énergie renouvelable dont un au niveau de l'échangeur de Viais, à proximité de la RD 178.

  - Dans le cas où il s'agirait de l'implantation d'éoliennes, j'invite votre commune à respecter le Règlement de la voirie départementale (article 35), qui stipule que :

  « Dans le cas d'une installation soumise à étude de danger, le porteur de projet transmet au Département le contenu de l'étude afin de vérifier que la distance par rapport aux voies publiques exclut tout risque vis-à-vis des usagers.

À défaut, la distance d'implantation des éoliennes entre la limite du domaine public et le mât (en limite extérieure la plus proche du domaine public) doit être au minimum égale à la hauteur totale de l'équipement (mât + pâle).

Sur les 2x2 voies ainsi que sur le réseau principal départemental, une distance de deux fois la hauteur de l'éolienne (mât + pale) doit séparer l'éolienne du bord de la chaussée. Cette distance pourra être augmentée si l'étude de dangers, réalisée par le demandeur, le recommande.

Sur les autres voies du réseau routier départemental, la distance minimale à respecter est égale à la hauteur totale de l'éolienne (mât + pale). »

Les bâtiments techniques liés à l'exploitation des éoliennes sont soumis au respect de la distance de sécurité mentionnée à l'article 34 du règlement de la voirie départementale (7 mètres minimum par rapport au bord de la chaussée de la route départementale, sans préjuger de dispositions complémentaires plus contraignantes au titre de la sécurité routière.).

- Dans le cas où il s'agirait de l'implantation de panneaux photovoltaïques, votre commune devra respecter le Règlement de la voirie départementale (article 36) :

« Les installations photovoltaïques sont possibles dans l'emprise des marges de recul prévues par la catégorisation du réseau routier départemental en vigueur, sous réserve des règles de recul applicables le long des routes à grande circulation (article 111-7 du code de l'urbanisme).

Toutefois, ces installations doivent respecter les préconisations suivantes :

- *Les installations ne doivent pas présenter un risque d'éblouissement des conducteurs ;*
- *Leur implantation ne doit pas risquer de produire une augmentation des nuisances de bruit sur les habitations riveraines ;*
- *Une attention particulière est portée à la bonne intégration paysagère des dispositifs dans leur environnement.*

La vérification de l'ensemble des 3 points cités ci-dessus par le biais d'une étude est de la responsabilité du porteur de projet qui en jugera de l'opportunité et sera responsable des conséquences éventuelles de son installation sur les riverains.

Le Département ne finance en aucun cas des aménagements visant à résorber les nuisances éventuelles générées par les installations photovoltaïques sur les riverains.

Les installations doivent être facilement démontables et ne pas compromettre l'aménagement ultérieur des routes départementales sur place. Leur éventuel démantèlement du fait de l'aménagement de route est en totalité à la charge du propriétaire du dispositif photovoltaïque et ne donne lieu à aucune indemnité. »

Pour des raisons de sécurité, la distance d'implantation des installations par rapport au bord de chaussée ne peut être inférieure à 7 mètres, conformément à l'article 34 du Règlement de la voirie départementale, sans préjuger de dispositions complémentaires plus contraignantes au titre de la sécurité routière.

- Plusieurs OAP sont en bordure de routes départementales : les OAP 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10 n'appellent pas de remarque particulière en termes de sécurité.

  Concernant l'OAP 8 « Viais Sud » : cette OAP est située en zone AUe qui autorise la création d'hôtel par exemple (page 92 du règlement du PLU) soit un bâtiment sensible au bruit. Je vous rappelle que ce secteur est à proximité de la RD 937, classée RP1 et que pour ce type de bâtiment, une marge de recul de 100 m s'applique. Il conviendra sur votre **plan de zonage** de modifier la trame des marges de recul le long de la RD 937.

2 – Économie d'espace et densité

2.1. Économie d'espace

- En Loire-Atlantique, sur 95 000 hectares artificialisés aujourd'hui, plus de deux tiers l'ont été dans les 70 dernières années. Le Département de Loire-Atlantique est devenu le plus artificialisé des Pays de la Loire, et la Région se positionne comme la 4ème plus artificialisée de France.

  Même si ce rythme s'est fortement réduit au cours de la dernière décennie en passant sous la barre des 500 hectares par an, contre le double au début des années 2000. Il n'est plus possible de se satisfaire de ce simple ralentissement. La neutralité foncière vise à éviter au maximum des nouvelles consommations de terres agricoles ou naturelles. C'est cet objectif que s'est fixé le Département.

  Concrètement il s'agit de :

  - Les réduire dans les nouveaux espaces ;
  - Compenser celles générées par les logements, zones d'activités, voies de transport, etc. ;
  - Favoriser la renaturation des milieux naturels ou dégradés par d'anciennes activités humaines ;
  - Renaturer ou remettre en culture des surfaces déjà artificialisées ou en friche.

  Pour répondre à cet objectif de neutralité foncière, plusieurs actions sont au cœur de l'action du Département :

  - Reconstruire la ville sur la ville : par exemple construire un collectif en remplacement d'une maison de ville ou privilégier les dents creuses et les friches urbaines plutôt que l'allotissement de champ ;
  - Réduire la superficie des terrains à bâtir ;
  - Poursuivre et étendre l'effort porté par l'habitat aux zones d'activités économiques, qui consomment plus de foncier que l'habitat.

- À ce titre, le Département partage plusieurs des orientations affichées par la commune dans le **PADD** qui vise à préserver les espaces naturels et les composantes de la trame bleue et verte, à limiter l'étalement urbain et la consommation d'espace, à travailler l'exemplarité en matière d'habitat, notamment paysagère mais en intégrant une offre immobilière plus dense, et à développer le maillage des itinéraires pédestres et cyclables du territoire.

  Votre commune prévoit une consommation foncière d'environ 19 hectares sur 12 ans répartis entre habitat, équipements et développement économique dont 6,6 hectares pour l'habitat soit 0,55 hectares par an (2.6 sur la décennie précédente), 11,5 hectares pour le développement économique et 0,8 pour les équipements. Selon la consoZAN44, c'est 46 hectares qui ont été consommés sur la période 2011-2021. Sur la période 2021-2031, c'est 16,3 hectares que vous prévoyez de consommer. Cet effort est à saluer.

  Il est prévu la réalisation d'une cinquantaine de logements par an. Les densités envisagées sur les différents secteurs sont globalement satisfaisantes même si une densité plus importante aurait pu être recherchée sur le secteur 5 « jardin sud » (17 logements par hectare). Pour une meilleure lisibilité, j'invite votre commune à faire apparaître clairement les densités dans vos **OAP**.

  Concernant les zones d'activités économiques, une extension de 11,5 hectares est envisagée, notamment pour le développement de la zone de Viais Sud. La question du développement économique de votre commune doit se faire dans le cadre d'une réflexion commune à l'échelle de l'intercommunalité. Et tout nouveau projet d'extension devra s'assurer que les zones existantes soient complètes, sans friche, et avec des tailles de parcelles adaptées aux besoins. Dans un objectif de zéro artificialisation nette, une analyse approfondie de l'activité sur la zone existante et les

zones d'activités limitrophes devra être menée, afin de justifier les besoins en termes de développement économique et de privilégier l'optimisation des zones existantes. Je vous invite à accorder une vigilance particulière à cette remarque. De plus, cette zone étant en partie située en zone humide, je vous invite d'ores et déjà à mener une réflexion sur la manière de compenser.

2.2. Mixité sociale

- Votre **rapport de présentation** aurait pu mentionner le Plan Départemental de l'Habitat.
- Votre **PADD** mentionne également votre volonté de favoriser l'accès au logement pour tous par une offre diversifiée et adaptée. Il prévoit notamment la réalisation de 30% de logements locatifs sociaux à l'échelle communale avec des secteurs identifiés en 100% social et des secteurs sans prescription. Cette volonté de diversification et de fluidification du parcours résidentiel est bien retranscrite dans les OAP, ce qui est satisfaisant.

3 – L'environnement et les énergies renouvelables

Conformément à l'article L151-1 du code de l'urbanisme, le PLU doit respecter dans toutes ces pièces, les principes énoncés aux articles L 101-1 à 101-3 du même code, et en particulier viser à atteindre les objectifs suivants « la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, les émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables ».

- **Le rapport de présentation (état initial de l'environnement)** aborde cette question de manière incomplète. Le diagnostic énergie climat n'indique que la consommation d'énergie électrique à l'échelle communale. Le potentiel de consommation et de production d'énergie renouvelables est abordé de façon très succincte. Ces éléments vous ont été transmis dans le porter à connaissance transmis par le Département, le 12 juillet 2022. Le diagnostic détaille bien les risques liés au changement climatique même s'il reste assez général sur leur possible aggravation.

- **Le PADD** doit définir « les orientations générales concernant…les réseaux d'énergies ». Aucune orientation n'a été définie dans le PADD que ce soit pour le réseau d'électricité, de gaz ou un autre réseau de chaleur.

- Une **OAP** thématique « énergie renouvelable » est détaillée. Elle porte sur les énergies renouvelables mais aussi sur les économies d'énergie via le bioclimatisme. Elle mériterait toutefois d'être davantage détaillée. La carte notamment pourrait indiquer les énergies renouvelables concernées par secteurs potentiels présentés.

  À travers son OAP thématique « continuités écologiques », la commune prend bien en compte l'intérêt d'une bonne gestion de ses eaux pluviales, et l'intérêt de la plantation de haies et talus pour limiter les phénomènes d'érosion superficielle, ce qui est pleinement satisfaisant.

- **Le règlement** ne mentionne pas de dispositifs de production d'énergie renouvelable. Il pourrait juste indiquer explicitement que les capteurs solaires (photovoltaïques ou thermiques) sont autorisés en toiture sans autres précisions (notamment ne pas imposer l'intégration des capteurs solaires dans le plan de toiture).

4 – L'économie

- Le **PADD** précise en page 9 sa volonté de préserver et développer l'offre de service en cœur de bourg et de maîtriser les implantations en dehors du bourg et du pôle

commercial de Viais, ce qui est satisfaisant et cohérent avec la démarche cœur de bourg engagée par votre commune.

Le secteur Ue (zone artisanale de la Nivardière et le Parc d'activités de Viais) et AUe (situé au sud de l'échangeur de Viais) du **règlement écrit** n'autorise pas l'implantation de commerces de proximité, ce qui est cohérent avec les objectifs de votre PADD.

- L'économie sociale et solidaire (ESS) n'est pas évoquée dans les différents documents. J'invite votre commune à tenir compte du rôle des acteurs de l'ESS dans les politiques urbaines. En effet, l'ESS dispose de nombreux atouts pour être partenaire à part entière des problématiques foncières des collectivités : capacité à mobiliser une ingénierie sociale et culturelle pour mener avec les habitants des projets dans des approches participatives, capacité à être réactive et à expérimenter de nouvelles approches mixant les partenaires et les usages, et donc à imaginer de nouvelles façons de vivre la ville demain. L'ESS a également développé ces dernières années de solides expertises et outils juridiques et financiers, à l'instar des foncières solidaires.

& & & & & & & & &

En conclusion, le Département tient à saluer le travail de la commune et sa volonté de réduire la consommation foncière et de préserver les ressources de son territoire. Il émet un **avis favorable** sur le projet arrêté de votre PLU à la condition expresse de prendre en compte les éléments suivants concernant le projet de doublement et de voie réservée de la RD 178 :

- Mentionner explicitement le projet dans les documents du PLU,
- Autoriser aux articles A1, UE1, AI1 et NS1 « la construction ou l'agrandissement d'équipements et infrastructures d'intérêt général » afin de permettre l'élargissement de la voirie et l'implantation des équipements connexes (bassins d'assainissement, voies d'accès pour l'entretien de la route et des abords, équipements de gestion de la voirie,etc.),
- Vérifier dans le règlement graphique l'absence d'éléments naturels protégés dans l'emprise du projet, sinon le cas échéant, y apporter les modifications nécessaires,
- S'assurer de la prise en compte de la consommation d'ENAF estimée à 0,2ha à l'échelle du SCOT ou du PLU.

Le service développement local de la délégation Pays de Retz (☎ 02.44.48.11.08) se tient à votre disposition pour tout renseignement complémentaire relatif à cet avis.

Je vous remercie de m'adresser un dossier numérique (dont les plans de zonage en format « dwg ») de votre PLU, lorsqu'il sera exécutoire, afin de l'intégrer dans la bibliothèque d'urbanisme de l'ensemble des communes du Département.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Président du conseil départemental
Le Vice-président solidarité et cohésion des territoires
Jean CHARRIER

Signé électroniquement par : Jean CHARRIER
Date de signature : 09/05/2025
Qualité : Vice-président solidarité et cohésion des territoires