

SCOT du Pays de Pont-Château St Gildas-des-Bois

1/ INFRASTRUCTURES ET DEPLACEMENTS

S'agissant des projets d'infrastructures affirmés dans le SCOT, les CCI souhaitent rappeler l'utilité et leur volonté de voir aboutir des projets structurants pour le territoire, à savoir :

- Le **réaménagement de la RD773** pour améliorer et sécuriser les connexions routières entre Redon, St Gildas des Bois, Pont-Château, St Nazaire.
- La **réouverture de la ligne ferroviaire entre St Nazaire et Pont-Château** pour assurer une desserte en transport collectif entre les grands pôles urbains du territoire et hors territoire.

Plus largement, nous souhaitons insister sur la nécessité d'orienter et de flécher le développement urbain en fonction des espaces desservis ou à proximité d'une desserte en transport collectif (ferroviaire) existante ou à venir. Il convient en effet, dans le cadre du SCOT, de renforcer l'urbanisation autour des pôles générateurs de trafic comme les gares.

2/ DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

En matière de réflexion sur les zones d'activités et plus largement sur le développement industriel, des éléments intéressants figurent dans le SCOT :

- La notion de réserves foncières pour anticiper le développement futur,
- La mise en place de zones tampons entre zones d'habitat et d'activités,
- La hiérarchisation des zones d'activités,
- La maîtrise d'implantations diffuses de commerce sur les zones structurantes et intermédiaires.

En revanche, il conviendrait d'appuyer les points suivants :

- **Insister davantage sur la vocation des zones d'activités** : la hiérarchisation des zones d'activités doit tenir compte de la notion de compatibilité des entreprises entre elles et du degré de contrainte et de risque.
- **Insister sur l'anticipation des conflits d'usage par une gestion cohérente de l'urbanisme** : ne pas rapprocher les zones d'habitat des sites d'activités économiques pour éviter les conflits de voisinage et assurer dans le temps et dans l'espace les conditions de développement des entreprises.

3/ COMMERCE

Dans le contexte actuel de réforme de l'urbanisme commercial, le SCOT va devenir un document incontournable pour penser l'aménagement commercial d'un territoire.

Dans le PADD et le DOG du SCOT de Pont-Château St-Gildas-des-Bois, des éléments intéressants ont été ajoutés suite à nos différents échanges :

- Le PADD mentionne que « l'objectif visé est de s'acheminer vers l'élaboration d'une charte commerciale de Pays dont la vocation sera d'accroître la cohérence et l'efficacité de l'action publique ».
- La notion d'équilibre entre les communes et entre les différentes formes de commerce.
- Les recommandations pour les PLU et les communes en faveur du commerce de proximité (linéaires commerciaux notamment).
- La maîtrise des implantations diffuses de commerces en zones d'activités.

En revanche, de sorte que cette notion d'équilibre entre les pôles et entre les formes de distribution permette un développement commercial cohérent, **le volet commerce du SCOT, notamment dans le DOG, mériterait d'être précisé et développé**. Il constituerait la base de la stratégie commerciale de la communauté de communes, déclinée ensuite en actions concrètes.

Pour cela, nos observations, qui concernent avant tout le DOG, volet prescriptif du SCOT, sont les suivantes :

- Identifier le volet commerce du SCOT comme un objectif à part entière de l'axe stratégique n°4 consacré au développement économique.
- **Proposer une hiérarchisation claire avec un rôle et des orientations assignés à chaque type de pôle.** Cette hiérarchisation des pôles est indispensable pour assurer une cohérence du développement commercial. Elle pourra être le résultat du diagnostic commercial préalable à **la réalisation d'une Charte mentionnée dans le PADD**, qui vise à compléter le volet commerce du SCOT.
- Proposer une nouvelle rédaction plus complète du volet commerce du DOG arrêté avec notamment :
 - **Ne pas créer de galeries marchandes dans l'enceinte ou autour des projets de déplacement ou d'implantation de grandes surfaces alimentaires** (ex. la zone commerciale de la Hirtais) pour ne pas déstabiliser les équilibres entre centre-ville et périphérie.
 - **Demander d'implanter en priorité les commerces au sein de l'enveloppe urbaine dense**, dans ou à proximité des concentrations commerciales existantes et proches des zones d'habitat, plutôt qu'en zone périphérique excentrée.
 - **Renforcer le volet développement durable** au vu des nouveaux critères LME (intégration paysagère, entrée de ville, économie d'espace, desserte par des modes de déplacement non exclusivement routiers...)

A ce titre, nous vous proposons la rédaction du DOG suivante :

Objectif 2 : encourager et soutenir le développement des activités commerciales

Orientations proposées :

Permettre le développement du tissu commercial :

- Assurer la cohérence du développement commercial en s'attachant notamment à veiller à l'équilibre du maillage entre les différents pôles commerciaux du territoire

Pour cela, une hiérarchisation des pôles fait apparaître des pôles intercommunaux, des pôles d'attraction locale et des pôles de proximité.

Cette hiérarchisation permettra d'apprécier les projets selon leur lieu d'implantation et en respectant les enjeux et équilibres du territoire et des territoires voisins (Redon, Saint-Nazaire, Savenay). Elle sera déclinée dans le cadre d'une charte d'orientation commerciale. Cette Charte vise à compléter le volet commerce du SCOT et à le rendre opérationnel par la mise en place d'actions concrètes en faveur du commerce, telle que mentionnée p.27 du PADD.

- Assurer une complémentarité entre les zones périphériques et des pôles centraux, entre le commerce sédentaire et non sédentaire. *Ainsi les projets de déplacement ou d'implantation de grandes surfaces alimentaires seront réalisés en lien avec les projets d'aménagement urbain afin d'optimiser la liaison entre le pôle périphérique et le centre-ville pour une meilleure lecture de l'offre commerciale. Ces projets devront, en outre, exclure la création de galeries marchandes généralistes, dans leur enceinte ou en mitoyenneté de celles-ci.*
- Affirmer, dans les documents d'urbanisme, la vocation commerciale des secteurs structurants ou en projet :
 - o Intégrer le développement de la zone structurante de la Hirtais (Pont-Château / Ste Anne sur Brivet) en lien avec la RN165 et son échangeur
 - o Permettre le développement commercial des pôles intermédiaires de St Gildas des bois et Missillac
 - o Affirmer le statut des zones économiques commerciales existantes et maîtriser les implantations diffuses des commerces notamment dans les zones d'activités structurantes et intermédiaires
- Privilégier, dans les ~~pôles communaux~~ *centres-bourgs / centres-villes des communes*, le maintien du tissu commercial en cœur de bourg ~~en maîtrisant notamment les possibilités de changement d'affectation et en intégrant~~ *intégrer* la dimension commerciale dans tout projet de réaménagement de ces secteurs (ex interdire le changement d'affectation, instituer un DPU commercial, ...). *Il s'agit notamment d'éviter l'éparpillement, préserver les continuités des linéaires. Il s'agit aussi d'implanter en priorité les commerces au sein de l'enveloppe urbaine dense, dans ou à proximité des concentrations commerciales existantes et proches des zones d'habitat, plutôt qu'en zone périphérique excentrée.*
- Inscrire l'évolution des pôles commerciaux dans une logique de développement durable :
 - o *Inciter à l'intégration paysagère et architecturale des implantations commerciales, notamment pour les zones commerciales vitrine et/ou situées aux abords des entrées de ville ;*
 - o *Renforcer la prise en compte de l'environnement (eau, déchets, énergie) dans les implantations commerciales ;*
 - o *Limiter la consommation d'espace par une recherche de densification des zones/espaces commerciaux (stationnement, espaces verts, emprise au sol, front bâti continu...) et une priorité à l'implantation de commerces au sein du tissu urbain existant ;*
 - o *Favoriser les dessertes par les modes doux (continuités piétonnes, cyclables), en transport collectif (gare, lignes ferroviaires...) et non exclusivement routiers.*