Direction générale territoires
Délégation vignoble
Service développement local
Référence : S2025-08-0008
Affaire suivie par :
Ludivine PERIO
Tél. 02.44.76.40.13

Monsieur Laurent ROBIN
Maire de Machecoul-Saint-Même
Hôtel de Ville
5 place de l'Auditoire
BP 1
44270 MACHECOUL ST MÊME

Objet : Projet arrêté du Plan Local d'Urbanisme
PJ : carte de hiérarchisation du réseau

Monsieur le Maire,

Par courrier reçu le 2 juin 2025, vous avez adressé, pour avis, au Conseil départemental un exemplaire du « projet arrêté » du Plan Local d'Urbanisme (PLU) 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 connaître les observations qu'appelle ce document de la part du Département de Loire-Atlantique.

1 – <u>Les infrastructures routières départementales et les déplacements</u>

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

A. Catégorisation du réseau routier départemental

Le rapport de présentation présente, en page 87, l'ancien schéma routier départemental.

Le nouveau schéma directeur des mobilités et les livrables associés (règlement de la voirie départementale et la nouvelle catégorisation du réseau) ont été approuvés par l'assemblée départementale le 14 octobre 2024 :

- Schéma directeur des mobilités : https://www.loire-atlantique.fr/44/deplacements/schema-directeur-des-mobilites-2024-2030/c_1481576
- Le règlement de voirie départemental : https://inforoutes.loire-atlantique.fr/44/projets-routiers/le-reglement-de-la-voirie-departementale-de-loire-atlantique/info_83440.

Il prévoit une nouvelle catégorisation du réseau établi 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

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.

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-bourg portée par le Département, en évitant l'étalement urbain et le mitage du territoire.

Les évolutions, vis-à-vis du précédent schéma départemental, peuvent concerner un changement de catégorisation de certaines routes départementales et/ou une évolution des dispositions d'urbanisme applicables aux routes départementales classées Routes Principales de Catégorie 1 (RP1).

Il convient de faire référence à ce nouveau schéma directeur des mobilités dans le rapport de présentation (page 87) de votre PLU et de remplacer le tableau avec celui présent ci-dessous et de joindre la carte de hiérarchisation du réseau.

B. Marges de recul applicables au réseau routier départemental

La commune de Machecoul-Saint-Même est traversée par les routes départementales suivantes :

- RD 117 classée dans le réseau prioritaire 1 et également route à grandes circulations (RGC) ;
- RD 13 classée dans le réseau prioritaire 1 et également route à grandes circulations (RGC) de la limite ouest de la commune jusqu'à l'intersection avec la RD 117 (rond-point du Moulin Mocrat), puis classée au réseau principal 2 jusqu'à la limite est de la commune ;
- RD 95 classée dans le réseau prioritaire 1 et également route à grandes circulations (RGC) depuis l'intersection avec la RD 13 (rond-point du Moulin Mocrat) jusqu'à la limite sud de la commune ;
- RD 95 classée dans le réseau prioritaire 2 depuis la limite nord de la commune jusqu'à l'intersection avec la RD 13 (rond-point des carrières) ;
- Les RD 64, 71, 72, 73 80, 87, 295 classées 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 pour les routes départementales présentes sur votre commune :

Hiérarchisation des routes départementales	**Créations d'accès**	**Reculs**
Réseau principal de Catégorie 1	Toute création d'accès est interdite	Hors agglomération, 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, les 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.
Réseau principal de catégorie 2 Réseau de desserte locale 1	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.
Réseau de desserte locale 2	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.

Il convient de préciser à la commune que pour les routes départementales classées à grande circulation (RGC), l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme précise, qu'hors agglomération et en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 m de part et d'autre de l'axe de la route et de 100 m pour les déviations et voies express.

Aussi, s'agissant des bâtiments sensibles au bruit, le retrait de 100 m par rapport à l'axe de la voie peut être retenu et pour les autres bâtiments, un retrait de 75 m par rapport à l'axe de la voie peut être inscrit.

Enfin, dans l'hypothèse d'une demande de dérogation aux dispositions de la loi Barnier (article L 111-8 du code de l'urbanisme), la dérogation ne pourra pas être inférieure aux reculs préconisés par le Département en fonction de la catégorie de la voie, soit 35 m pour les routes identifiées au réseau principal de catégorie 1 et 2 et réseau de desserte local 1.

Le règlement du PLU, en page 17, inscrit les dispositions spécifiques au domaine routier départemental hors agglomération. Il convient de reprendre la hiérarchisation indiquée pour la RD 95.

Il convient de traduire réglementairement ces prescriptions sur le plan de zonage à l'instar de la marge de recul affichée pour les routes classées à grande circulation.

Par ailleurs, au plan de zonage la marge de recul de la RD 95 inscrite au titre de la L116-1-4 est interrompue au niveau de la zone d'activité sud-est de Machecoul. Or cette zone est située hors agglomération, aussi les marges de recul du schéma directeur des mobilités du Département s'appliqueront.

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

Votre commune a identifié 95 bâtis pouvant faire l'objet d'un changement de destination sur son règlement graphique. Sauf erreur, le document ne dispose pas d'un inventaire détaillé de ces changements de destination.

Je vous rappelle 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.

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

1.2 Les nuisances sonores

En page 97 du **rapport de l'état initial de l'environnement**, il convient d'ajouter, au titre des pollutions sonores, la 4ème échéance pour les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En effet, si Machecoul-Saint-Même n'est pas concerné par le PPBE de l'État, elle l'est par celui du Département approuvé en 2024 (4ème échéance). Il conviendra donc de le mentionner.

De même, en page 204 de **l'évaluation environnementale**, le PPBE du Département de Loire-Atlantique est à mentionner, avec les marges de recul et la nouvelle catégorisation du schéma routier. Et en page 205 : le titre de la deuxième colonne du tableau est à modifier par « pollution sonore » et non pas « pollution des sols ».

En page 12 du **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**, l'apaisement recherché des circulations peut s'intégrer dans l'objectif de réduction des nuisances sonores. Il conviendrait de l'indiquer.

1.3 Les liaisons douces et le covoiturage

A. Les aménagements cyclables portés par le Département sur le territoire de Machecoul-Saint-Même

Vous avez réalisé un schéma directeur des modes doux sur lequel vous vous appuyez pour développer les modes de déplacement alternatifs en inscrivant en priorité les liaisons de bourg à bourg.

Vous identifiez également (page 82 du rapport de présentation), les itinéraires départementaux ouverts et en projet sur la commune. Aux deux itinéraires mentionnés, il peut être ajouté :

« Par ailleurs, le schéma départemental des infrastructures cyclables prévoit la création de liaisons cyclables inter-bourgs entre Saint-Même et Saint-Lumine de Coutais et entre Saint-Même et Fresnay en Retz. »

Les mobilités cyclables sont bien intégrées dans les projets d'aménagement urbain (OAP).

En complément des liaisons cyclables qui seront réalisées, il est nécessaire de prévoir la mise en place de dispositifs de stationnement sécurisés adaptés aux cycles, au niveau des pôles d'équipements, générateurs de déplacements, ainsi que des pôles d'intermodalités (gare routière, parking de covoiturage, etc.) afin de favoriser l'usage du vélo au quotidien.

B. Le covoiturage

Le rapport de présentation en page 89 fait bien référence aux 3 aires de covoiturage labellisées sur votre commune.

Le Département ne prévoit pas de poursuivre le développement du réseau d'aires de covoiturage, désormais bien établi sur tout le territoire de Loire-Atlantique.

Concernant les projets d'extension et de création de zones d'activités, il apparaît pertinent de limiter et de mutualiser les parkings entre les différents établissements pour densifier les zones et favoriser nativement les dynamiques inter-entreprises (dont TPE et PME). De la même manière, il apparaît pertinent de systématiser les possibilités de mutualisation de stationnement pour le covoiturage pendulaire en semaine – avec d'autres usages (zone commerciale, équipement public…).

1.4 Prise en compte des projets routiers départementaux dans les différentes pièces du PLU et dans la trajectoire zéro artificialisation nette (ZAN) : le contournement de Machecoul-Saint-Même (phase 1 entre la RD 117 et la RD 72)

Pour mémoire, ce projet de déviation, d'une longueur totale de 10,3 km (8,5 km en Loire-Atlantique et 1,8 km en Vendée), participe à l'aménagement de l'axe Nantes - Challans. La première tranche de réalisation concerne la section nord-est reliant la déviation de La Marne à la route départementale 72 au lieu-dit la Seiglerie. La déviation sera réalisée à 2 voies.

Cette section nord-est comporte également 2 autres franchissements de voies communales et 2 franchissements de cours d'eau, au-dessus du Tenu et du Falleron, en cours de réalisation.

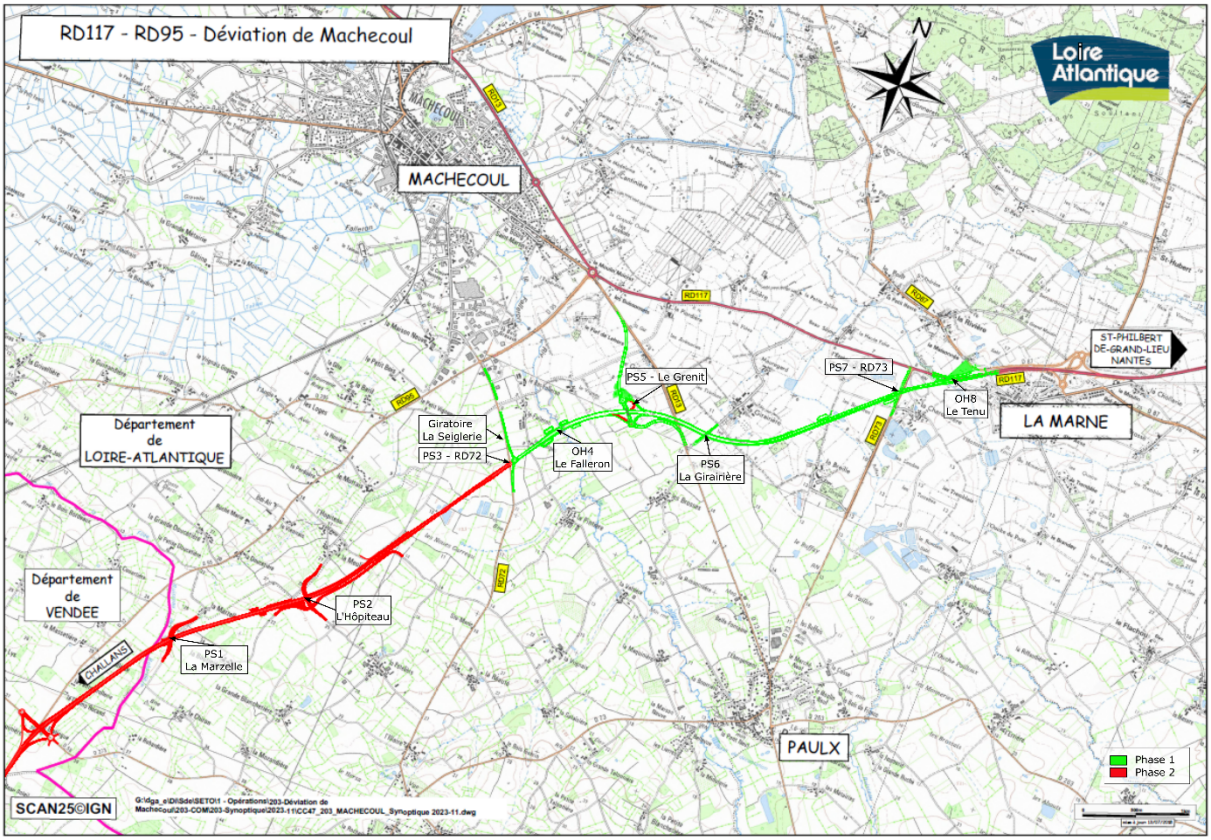
En page 88 du rapport de présentation est indiqué *« Par ailleurs, les travaux de déviation de Machecoul, déclaré d'utilité publique en 2006, sont en cours pour ce qui concerne la partie nord.* ».

Cependant, si les ponts supérieurs et les ouvrages hydrauliques avec leurs mesures compensatoires ont été réalisés, il n'y a pas de travaux en cours. En effet, les dossiers règlementaires sont en cours d'élaboration pour solliciter par la suite l'autorisation environnementale. Aussi, les travaux ne pourront démarrer qu'après réception de cette autorisation. Il est donc proposé de supprimer la mention du début des travaux indiquée dans la phrase ci-dessous :

« La réalisation de la section nord-est de la déviation, depuis La Marne jusqu'à la RD 72, est inscrite dans le programme des travaux du Département et est projetée pour 2026. »

La carte 23, présente à cette même page, présente une erreur. En effet, le tracé vert doit être prolongé jusqu'à la RD 72 et intégrer le recalibrage de la RD 72.

Vous trouverez ci-dessous la carte du projet routier pour référence :



Au titre des emplacements réservés, l'ER 7 au bénéfice de la commune concerne une création de voirie qui se raccroche sur la RD 13 (RP2). Or ces parcelles sont destinées à la réalisation du projet routier départemental. Il convient de solliciter la suppression de cet ER, puisque le Département est déjà propriétaire de cet emplacement.

Pour les zones traversées par le projet routier, zonage A, il convient de compléter le règlement en page 81 pour autoriser en complément des affouillements et exhaussements du sol, « l*es constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt général… ».*

La consommation d'Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ENAF) de ce projet (phases 1 et 2) sur la commune de Machecoul est estimée à 1.9 ha (calcul réalisé sur la base des plans du projet croisés avec la base de données conso ZAN 44).

J'invite votre commune à inscrire la consommation d'ENAF de ce projet dans le quota du PLU ou à se rapprocher de l'intercommunalité pour s'assurer de son inscription dans l'enveloppe mutualisée du SCOT. À l'échelle de l'ensemble du projet, la consommation d'ENAF du projet est estimée à 39,3 ha (dont 20,4 ha pour la phase 1 et 18,9 ha pour la phase 2).

Enfin, dans le cadre de ce projet, la commune de Machecoul a fait l'objet d'un aménagement foncier partiel au sud-est de son territoire qui a été clôturé le 26 novembre 2016. Aussi, toutes les demandes de division de terrain incluses dans le périmètre aménagé doivent faire l'objet d'une autorisation de la commission départementale d'aménagement foncier durant 10 ans soit jusqu'au 26 novembre 2026, afin de garantir ses effets.

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

Votre PLU prévoit dix OAP en renouvellement urbain et cinq en extension urbaine. Elles sont relativement bien détaillées d'un point de vue aménagement urbain.

Elles appellent les observations suivantes de la part du Département :

- **OAP « zone commerciale des Prises »** : Le site est bordé à l'est par la RD 13, hors agglomération. L'OAP prévoit de requestionner la marge de recul en lien avec le Département le long de cette RD. Je vous rappelle que la RD 13 est classée en RP1 au schéma directeur des mobilités et également RGC sur cette section. S'agissant d'un site à vocation économique, une marge de recul de 35 m depuis l'axe central de la voie s'applique. Cette marge de recul pourrait être retranscrite sur les documents graphiques.

Afin de maintenir la dynamique commerciale de cette zone économique, l'OAP prévoit d'optimiser le stationnement, de repenser la place de la voiture, de végétaliser, voire désimperméabiliser certains secteurs, tout en intensifiant les fonctions économiques du site pour accueillir de nouvelles activités commerciales et de services.

L'OAP prévoit par ailleurs de :

- créer un carrefour entre la RD13 et le boulevard des Prises pour garantir la sécurité et apporter une lisibilité de l'entrée de ville ;
- mettre en valeur l'entrée de ville depuis la RD13 en préservant les vues vers le bourg ;
- garantir une qualité du traitement des façades commerciales pour valoriser l'entrée de ville depuis la RD13 et valoriser les cônes de vue depuis la RD 13.

Vous avez interpellé le Département le 24 avril 2025 sur la nécessité d'un aménagement de ce carrefour. Il conviendra de s'assurer que ce projet n'a pas d'impact en termes de sécurité et de fluidité du trafic sur la RD 13. La commune devra travailler en concertation avec le Département en amont de la conception de ces aménagements.

Je tenais également à porter à votre connaissance les éléments suivants :

- L'extension du Super U prévue en 2026 n'est pas compatible avec le projet arrêté du PLU et les marges de recul du Département de 35 mètres qui s'appliquent sur la RD 13 (le projet est implanté à environ 18 mètres de l'axe de la voie) ;
- Le déplacement de la station-service est également prévu en 2026, au carrefour du moulin Mocrat (RD113/117/95) dans le prolongement de l'aire de covoiturage existante. Le projet d'implantation de la station-service est également situé dans la marge de recul de 35 m et n'est donc pas compatible avec le projet arrêté du PLU.

- **OAP « les anciennes serres »** : vous avez interpellé le Département sur la création d'un tourne-à-gauche dans le sens commune (rue de Pornic) vers la RD 13 pour rejoindre Fresnay. Le Département n'est pas favorable à cette demande car l'accès rue de Pornic sur la RD 113 n'est pas satisfaisant en termes de sécurité routière.

- **OAP « Prés neufs »** : d'une superficie de 130 ha, cette OAP qui englobe une partie de la RD 64 à vocation à préserver les espaces naturels (haie, boisement, zone de captage de l'eau) tout en permettant le développement des mobilités douces. L'OAP souhaite notamment garantir le franchissement sécurisé par une liaison douce sur la RD 64. Pour la sécurisation de la traversée, il nous paraît opportun d'étendre la limitation de la vitesse à 50 km/h au moins jusqu'à la limite d'agglomération.

- **OAP « Saint-Même ZAC Sud »** : le site est bordé à l'est par la RD 64 en secteur aggloméré. L'OAP prévoit la réalisation d'environ 35 logements en habitat intermédiaire et collectif. L'OAP prévoit une desserte du site en véhicules légers ainsi qu'une desserte en mobilité douce sur la RD 64. Le Département n'est pas favorable à l'accès sud sur la rue de la ville au Bois du fait de problème de visibilité au débouché du carrefour.

2 – Économie d'espace et environnement

2.1 Économie d'espace

En Loire-Atlantique, sur 95 000 hectares artificialisés aujourd'hui, plus des 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 champs ;
- 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 visent à favoriser une agriculture préservant l'environnement, préserver et valoriser le patrimoine naturel, etc. Elle partage aussi les objectifs inscrits, qui priorisent la mobilisation des espaces en renouvellement urbain, ambitionnent de présenter des densités élevées adaptées au contexte urbain et à proximité des équipements et limitent la consommation d'espace en extension urbaine.

En termes de consommation foncière, le PLU de votre commune se projette sur la période 2024-2035. Cependant, la consommation foncière en application des dispositions législatives, est calculée sur la période 2021-2031. Sur la période de 2009-2021, vous avez consommé 40 ha (conso ZAN). Entre 2021-2024, la commune a consommé 2,16 ha, son potentiel de consommation foncière pour la période 2025/20321 semble donc être de 17,84 ha. Toutefois les calculs sur la consommation foncière en p 186 du rapport de présentation – volet justification des choix, manquent de clarté.

Les OAP sont globalement bien concentrées en cœur de bourg avec des extensions plutôt en proximité immédiate du cœur de bourg et 2 sur la commune déléguée de Saint-Même-le-Tenu, ce qui est satisfaisant. Pour une meilleure lisibilité, j'invite votre commune à faire apparaître clairement les densités dans chacune de vos OAP, même si elles sont bien reprises dans le tableau en page 36 (OAP sectorielles). Les densités affichées sur les différents secteurs sont globalement satisfaisantes avec une moyenne de 40 logements par hectare sur l'ensemble des OAP. Mais au vu du déficit de logements sur votre commune, certaines OAP pourrait être densifiées davantage.

Concernant les zones d'activités économiques, elles doivent être traitées dans le cadre d'une réflexion commune avec 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 économiques et de privilégier l'optimisation des zones existantes. Une vigilance particulière devra être accordée à cette remarque. Toutefois, votre document se doit de justifier la consommation foncière que vous envisagez sur la partie économique, ce qui n'est pas le cas.

2.2 Environnement

D'un point de vue environnemental, je vous encourage, si ce n'est pas déjà le cas, à réfléchir à la gestion des eaux pluviales, et à limiter et maîtriser au maximum leur débit vers le réseau public ou le milieu naturel afin de permettre la réalimentation des nappes souterraines. De même, j'incite également votre commune à procéder à l'implantation de haies sur les talus, du fait de leur intérêt faunistique, mais aussi car elles constituent un obstacle aux eaux de ruissellement. Elles permettent notamment de freiner l'écoulement de l'eau et de limiter les phénomènes d'érosion superficielle du sol. En effet, elles favorisent l'infiltration des eaux dans le sol en créant des ruptures de pente.

3 – Habitat

3.1 La mixité sociale

Le rapport de présentation fait référence au Plan Départemental de l'Habitat en page 23, ce qui est satisfaisant.

Votre PADD mentionne bien votre volonté d'avoir une offre de logements accessible et diversifiée pour répondre aux besoins de la population avec une part relativement importante dédiée au logement social. Cette volonté est bien retranscrite dans les OAP qui prévoient une moyenne de 31% de logements sociaux sur les opérations ainsi que des logements en accession abordable.

3.2 L'accueil des gens du voyage

Le Département est copilote, avec l'État, du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Il a été adopté par l'assemblée départementale le 23 juin 2025 pour la période 2025-2031 et approuvé par arrêté en juillet 2025. Il est disponible sur le site du Département de Loire-Atlantique.

Pour la période 2025-2031, cet outil de planification des politiques publiques fixe pour principale priorité le développement de solutions d'habitat adapté en réponse aux besoins d'ancrage des gens du voyage.

À cette fin, l'intégration des habitats légers mobiles dans les documents d'urbanisme représente un enjeu de taille, et fait l'objet d'une fiche-action dédiée dans le schéma (fiche n°3). Les documents d'urbanisme (PLU, PLUi, SCoT) abordent généralement la thématique de la résidence mobile comme une autorisation sous condition limitée à quelques périmètres ou en déclinaison dans le règlement du PLU(i) et dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (SCoT). Cette prise en compte n'est pas suffisante pour permettre de combiner une approche stratégique et réglementaire de la résidence mobile en réponse aux besoins des gens du voyage.

Le Département encourage les collectivités locales à être davantage inclusives vis-à-vis de l'habitat caravane à titre de résidence principale.

Pour ce faire, je vous invite :

- à mentionner le « schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de Loire-Atlantique 2025-2031 » ;
- à tenir compte des prescriptions et recommandations formulées dans le schéma à l'attention de l'EPCI concerné ;

- à intégrer des zones sur lesquelles l'implantation de caravanes à destination de résidence principale est possible.

Pour rappel, la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, stipule dans son 1er article que les communes de plus de 5 000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental. Le schéma précise la localisation des aires permanentes d'accueil et leur capacité. Il localise également les aires de grand passage, ouvertes ponctuellement durant l'année, ainsi que les terrains familiaux locatifs aménagés et implantés dans les conditions prévues à l'article L. 444-1 du code de l'urbanisme et destinés à l'installation prolongée de résidences mobiles. L'EPCI est maître d'ouvrage et responsable de la mise en œuvre des actions du schéma.

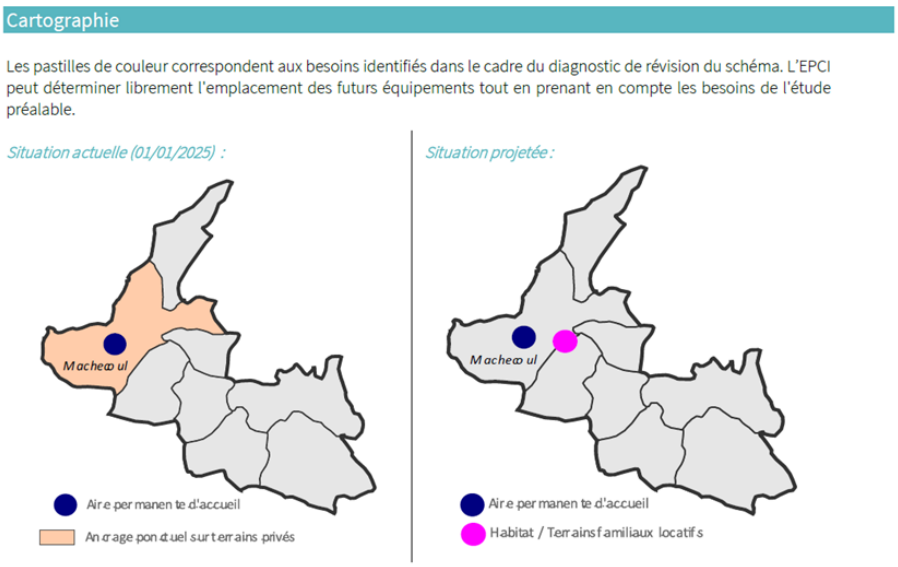
Le nouveau schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2025-2031 porte les préconisations suivantes pour votre EPCI et notamment pour votre commune :

SDAHGV LOIRE-ATLANTIQUE 2025-2031 LIVRET 3

Communauté de communes Sud-Retz-Atlantique

Volet accueil	Prescriptions d'accueil • **Maintien de 5 emplacements (10 places-caravanes) d'APA :** Machecoul-Saint-Même (5 emplacements – 10 PC)
Volet habitat	Prescriptions d'études • **Réaliser une étude préalable** pour affiner et calibrer correctement les 10 prochains projets d'ancrage. Prescriptions d'habitat • **Création de 10 lots d'ancrage** en TFL ou logements sociaux adaptés dont la localisation reste à définir sur le périmètre de la communauté de communes.
Volet social	• Les EPCI responsables des aires permanentes d'accueil doivent élaborer et mettre en œuvre un **projet social local**. Ce projet a pour objectif de favoriser l'inclusion sociale et l'accès des populations accueillies aux droits fondamentaux, tels que l'éducation, la santé, et l'emploi. • Le projet social local peut être intégré dans les politiques sociales locales et territoriales et notamment dans le cadre des **projets territoriaux de solidarité**.
Communes de plus de 5 000 habitants	
	• Machecoul-Saint-Même

(TFL : terrains familliaux locatifs, APA : aires permanentes d'accueil)



Le règlement tel qu'il est rédigé actuellement ne permet pas le développement de projets d'habitat adapté aux gens du voyage. Ainsi, il est proposé d'inscrire dans votre PLU que l'installation de caravanes constituant la résidence principale de leurs utilisateurs puisse être possible dans certaines zones U de votre commune.

À titre d'exemple, Nantes Métropole fait évoluer la réglementation du PLUM pour plus de réactivité et de souplesse lors d'opportunités foncières. Il est proposé d'autoriser le stationnement de caravanes pendant plus de 3 mois dans les zones Um du Plum s'il est associé à de l'habitat dual ou du terrain familial.

Il est important aussi que le PLU puisse permettre et organiser la sédentarisation ou la sédentarisation « contrôlé » des gens du voyage. Le STECAL peut être utilisé pour régulariser des situations existantes.

4 – <u>L'économie</u>

Le PADD prône un équilibre commercial à trouver entre le centre-ville et les secteurs périphériques des Prises et de la Seiglerie. Cette intention semble traduite de manière incomplète dans les objectifs présentés.

En effet, le PADD présente l'objectif de renforcer l'offre commerciale dans les cœurs de bourgs de Machecoul et de Saint-Même et sur les secteurs des Prises, de façon indifférenciée. En matière de complémentarité entre le centre-ville de Machecoul et le secteur des Prises, seules les liaisons piétonnes sont évoquées.

Or l'étude de positionnement et stratégie de renforcement des linéaires commerciaux, réalisée par le cabinet LESTOUX et ASSOCIES en 2023, préconisait de différencier les typologies d'activités accueillies sur chacune des polarités afin d'encadrer le développement des Prises tout en donnant une priorité au centre-ville.

Si le PLU traduit correctement les intentions de confortement du centre-ville dans le règlement, en revanche, la vocation très ouverte du secteur des Prises suscite une interrogation quant à l'accueil possible d'activités de services qui pourraient trouver leur place en centre-ville, en complément des activités premium (commerces de bouche).

- sur le centre-ville, le règlement graphique fait apparaître le périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité sur tout le secteur central, ainsi que les linéaires de protection commerciale positionnés sur le parcours marchand du centre-ville (rue du marché, place des halles et place de l'église), tel que l'étude précitée l'a préconisé.

- le secteur des Prises est classé en zone Uy1 du règlement, qui instaure un minimum de surface de vente autorisé, fixé à 300 m², ce qui évite l'implantation de commerces et artisanat de proximité.
- mais le zonage Uy1 autorise aussi l'implantation de bureaux et les activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle (professions libérales, avocat, notaire, médecin, assurances, banques, agences immobilières, etc.), activités vectrices de flux qui pourraient aussi avoir leur place en centre-ville, et qui semblent entrer en contradiction avec les objectifs suivants affichés par le PADD :
    - « Maîtriser la périphérisation des professionnel.les médicaux qui tendent à s'éloigner du cœur de ville créant une perte de flux pour les commerces » ;
    - « Maîtriser la tertiarisation du secteur des Prises ».

L'économie sociale et solidaire n'est pas évoquée dans les différents documents. On retrouve implicitement cette notion dans le diagnostic et de développement des circuits courts. Cependant la thématique traitée ne s'adresse qu'au monde agricole.

On peut également constater que les acteurs de l'économie sociale et solidaire (ESS) n'ont pas été identifiés dans le diagnostic du tissu économique du territoire.

Au-delà de ces orientations, la commune est donc incitée 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 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.

5 – <u>Le tourisme</u>

Le PADD transmis montre une prise en compte des enjeux liés à l'activité touristique sur le territoire, autour de la valorisation du patrimoine bâti et du patrimoine naturel, en s'appuyant sur les activités de loisirs comme la randonnée, les activités nautiques ou encore l'équitation. Le document mentionne la démarche de mise en tourisme du lac de Grand-Lieu dont la commune est membre et au sein de laquelle la commune va bénéficier d'un projet de mise en valeur des abords du Tenu. De même, un projet de valorisation environnementale et touristique de la zone des Prés Neufs est cité dans la partie dédiée au tourisme.

Cependant, ces différents points sont à peine esquissés et mériteraient d'être approfondis pour confirmer l'engagement du territoire dans une démarche de tourisme responsable et de proximité, qui paraît pertinente au regard des atouts de la commune mis en avant dans le diagnostic.

Trois objectifs sont indiqués en matière de tourisme :

- Renforcer l'offre touristique dans le tissu urbain.
- Permettre le développement de l'offre touristique dans les villages notamment à travers le changement de destination ou des infrastructures légères.
- Développer les circuits touristiques, en s'appuyant sur les réseaux de cheminements doux existants ou à venir et le réseau hydrographique.

Le document manque de précisions sur les intentions de la commune, en particulier sur le type d'offre touristique visé dans le tissu urbain et dans les villages.

Sur ces différents points, le Département invite la commune à approfondir les éléments présentés et à suivre les orientations suivantes en accord avec le schéma départemental du tourisme et des loisirs responsables :

- valoriser le patrimoine naturel du territoire dans une optique de tourisme responsable et de proximité ;
- favoriser le développement d'une offre de loisirs nautiques responsables sur le territoire, cette dernière comportant des équipements structurants en la matière (ports, bases nautiques et de loisirs) en lien avec les voies navigables du territoire (canaux et rivières), afin de permettre la conciliation des activités touristiques et de loisirs avec la préservation de la qualités paysagères des lieux qui rendent ce territoire attractif ;
- favoriser le développement de l'itinérance douce (rando, vélo) sur le territoire, en s'appuyant sur la présence de l'itinéraire départemental n°2 qui permet de connecter la Vélodyssée à l'ouest. Le développement de boucles vélo locales, connectées à ces itinéraires de niveau départemental et national et en lien les orientations du schéma des mobilités du Département, favoriserait la mise en réseau des territoires et des acteurs touristiques.

Le tourisme de randonnée, en lien avec les nombreux sentiers balisés sur le territoire et la proximité du sentier de Grande Randonnée de Pays (GRP) « Tour du lac de Grand-Lieu », est un axe de développement touristique responsable à appuyer, en lien avec la demande croissante pour des activités de nature et respectueuses de l'environnement et des territoires.

& & & & && & & & & &

<u>En conclusion</u> :

Le Département tient à saluer le travail de la commune : les prescriptions du schéma des mobilités sont globalement bien reprises même si des précisions et des correctifs sont à apporter, les OAP sont essentiellement concentrées en cœur de bourg et les extensions limitées, le pourcentage de logements sociaux affichés est satisfaisant.

Aussi, le Département émet **un avis favorable** sur le projet arrêté du Plan Local d'Urbanisme sous réserve de la prise en compte des remarques émises.

Le service développement local de la délégation pays de Retz (□ 02 44 48 11 07) 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 : 01/09/2025
Qualité : Vice-président solidarité et cohésion des territoires