



Direction générale territoires

Délégation vignoble

Service développement local

Référence : S2025-08-0022

Affaire suivie par :
Ludivine PERIO

Tél. 02.44.76.40.13

Madame Pascale BRIAND
Maire des Moutiers-en-Retz
Hôtel de Ville
15 place de l'Église Madame
44760 LES MOUTIERS EN RETZ

Objet : Avis sur le projet arrêté du Plan Local d'Urbanisme de la commune des Moutiers-en-Retz

Madame la Maire,

Par courrier reçu le 6 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 – 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 nouveau schéma directeur des mobilités a été approuvé ainsi que les livrables associés (règlement de la voirie départementale et la nouvelle catégorisation du réseau) 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 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.

B. Marges de recul applicables au réseau routier départemental

La commune des Moutiers en Retz est traversée par les routes départementales suivantes :

- La RD 13 classée dans le réseau prioritaire 1 et également route à grandes circulations (RGC) ;
- Les RD 67 et 97 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 PLU reprend les prescriptions départementales du schéma directeur des mobilités quant aux marges de recul au sein du règlement littéral (page 36) et graphique, ainsi que les prescriptions relatives aux clôtures, éolien, implantation de panneaux photovoltaïques, etc. issue du règlement de la voirie, ce qui est pleinement satisfaisant.

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

Votre commune a identifié 5 bâtis pouvant faire l'objet d'un changement de destination en page 31 du rapport de présentation (1-3- justification et évaluation environnementale).

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

Le chapitre, en page 94 de l'état initial de l'environnement, pourrait être complété en inscrivant les marges de recul le long des routes départementales portées au schéma directeur des mobilités du Département. En complément des cartes de classement sonore arrêtées par le préfet qui imposent des isolations minimales, ces marges de recul inscrites au PLU permettraient d'imposer des retraits aux constructions sensibles au bruit comme évoqué.

En effet, en complément des objectifs d'optimisation du réseau routier actuel et de préservation du niveau de service, l'instauration des marges de recul permet également de limiter les constructions le long d'axes routiers et d'éviter d'exposer de nouveaux habitants aux nuisances sonores.

La commune pourrait donc faire référence à ce nouveau schéma directeur des mobilités et en particulier la nouvelle catégorisation du réseau routier départemental, dans l'état initial de l'environnement (pages 88, 89 et 94), dans la justification des choix (page 155) et le résumé non technique notamment.

Par ailleurs, en page 94 de l'état initial de l'environnement, la commune envisage de « préserver les zones calmes et améliorer la qualité de l'environnement sonore dans les secteurs affectés par le bruit ». Cette ambition n'est pas déclinée de manière concrète dans le PLU. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles ou thématiques auraient pu être des outils pour concrétiser cette ambition.

1.3 Les liaisons douces et le covoiturage

- Le rapport de présentation en page 49 fait bien référence à l'aire de covoiturage labellisée sur votre commune, située à l'intersection entre la RD 17 et 97.
- 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 Très Petites Entreprises et Petites et Moyennes Entreprises). 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...).
- En page 51, la carte des sentiers de randonnée inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées (PDIPR) et pistes cyclables est erronée. Seul le GR 8 est inscrit au PDIPR. Il conviendra de modifier la carte.
- Le rapport de présentation, en page 49, précise bien que le développement des infrastructures dédiées aux mobilités actives est confié à Pornic Agglomération. La prise en compte de l'itinéraire Vélodyssée est décrite. Cependant, il serait intéressant que la commune puisse décrire la manière dont elle souhaite accueillir les cyclotouristes.
- Il serait intéressant au niveau communal de mener une réflexion sur les mobilités douces au quotidien, et notamment la pratique cyclable pour les petits déplacements. Un plan d'accroches vélo à proximité des équipements et commerces serait de nature à inciter l'usage du vélo pour les déplacements de courte distance.
- L'OAP thématique « Bien Construire aux Moutiers en Retz » décrit bien la volonté de laisser une place aux piétons. Pour favoriser l'usage du vélo, il serait intéressant de préciser dans ce document la place des stationnements vélos sur l'espace public (arceaux, box...) et privé (places extérieures, local dédié...).

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

Plusieurs OAP appellent des observations de la part du Département :

- OAP « L'Olivier » : le site est bordé au sud par la RD 97 en secteur aggloméré. L'OAP prévoit la réalisation d'environ 18 logements sur cette parcelle de 0,9 ha, à raison de 20 logs/ha sous forme d'opération d'aménagement d'ensemble.

L'accès unique au site est prévu via la RD 97 et l'OAP envisage un aménagement spécifique en entrée du quartier. J'invite votre commune à solliciter l'avis de la SNCF car l'accès est à proximité du passage à niveau avec un risque de véhicules arrêtés sur le passage à niveau dans le mouvement de tourne-à-gauche.

- OAP « Village de Prigny » : la marge de recul de la RD 13, de 100 m par rapport à l'axe de la voie pour les constructions sensibles au bruit (habitations, établissements médico-sociaux, scolaires et de tourisme), aurait pu être intégrée pour une meilleure visibilité quant à son application et en réponse aux secteurs à exclure des secteurs pouvant être densifiés. La sortie route de la Fradouillère sur la RD 67 du fait de sa dangerosité devra faire l'objet d'une attention particulière.
- OAP « Les Sables » : cette OAP ne prévoit pas d'opération de production d'habitat en tant que telle, mais englobe le village des Sables afin « d'identifier les secteurs pouvant être densifiés et de délimiter les lieux de vie sociale à renforcer ».
- Comme pour le village de Prigny, la marges de recul de la RD 13, de 100 m par rapport à l'axe de la voie pour les constructions sensibles au bruit (habitations, établissements médico-sociaux, scolaires et de tourisme) ou de 35 m par rapport à l'axe de la voie pour les constructions à usage d'activités non sensibles au bruit, aurait pu être intégrées pour une meilleure visibilité quant à son application et en réponse aux secteurs à exclure des secteurs pouvant être densifiés.
- Au nord du village, la section de la RD 97 est située hors agglomération. Aussi, la marge de recul le long de cette RD s'applique également et aurait pu être reportée au plan de l'OAP.

2 – Les Espaces Naturels Sensibles (ENS) et l'environnement

- Les ENS :

En page 134 du rapport de présentation – volet justification et évaluation environnementale, il est bien fait référence aux ENS présents sur votre territoire. Cette partie pourrait être complétée en indiquant qu'il existe trois zones de préemption, modifiées par délibération de la commune le 17 septembre 1999 et par délibération du Département du 1er décembre 1999 : secteurs de Lyarne-le Collet, les Maisons Neuves et les Fresches.

La surface totale de ces zones est de 75.6 hectares et le Département est propriétaire de 57,79ha. Le Département souhaite poursuivre les acquisitions foncières dans ces secteurs.

Sur ces espaces, outre le respect des objectifs de la politique espaces naturels sensibles, le zonage permet l'application de l'article L 215.21 du code de l'urbanisme qui stipule que : « Les terrains acquis en application des dispositions du présent chapitre sont aménagés pour être ouverts au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu naturel. Cet aménagement est compatible avec la sauvegarde des sites, des paysages et des milieux naturels. »

Il serait intéressant de reporter les zones de préemption sur les documents graphiques du PLU.

Toutefois, un zonage de type Ns est appliqué au périmètre des zones de préemption située dans le marais et la dune du Collet et un zonage N est appliqué au secteur des

maisons neuves. Les propriétés isolées départementales situées sur le littoral nord de la commune sont zonées Ns, ce qui est pleinement satisfaisant.

Les Espaces Boisés Classés (EBC) situées au niveau de la dune du collet ont été modifiés pour tenir compte de l'existant. Des ajouts de classement en EBC ont été réalisés au niveau de la zone de préemption des maisons neuves.

Un emplacement réservé au bénéfice du Département situé au sud du marais de Lyarne a bien été maintenu pour permettre l'aménagement d'un sentier piéton.

- D'un point de vue environnemental, je vous encourage, 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. Ces éléments semblent bien repris dans votre règlement.

3 – Économie d'espace et densité

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 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 Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui visent à maintenir la diversité des espaces agricoles, affirmer la sobriété et une bonne gestion des espaces.

En termes de consommation foncière, le PLU de votre commune se projette sur la période 2025-2035. 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 14,6 ha (conso ZAN) et 12,15 sur la période 2011-2021 (9,5 pour l'habitat et 2,65 pour les activités économiques). Une réduction de moitié vise une consommation maximale d'environ 6 ha (4,3 pour l'habitat et les équipements et 1,2 pour les activités

économiques) entre 2021 et 2031. Le PADD prévoit une consommation maximale de 7 ha à horizon 2035. Mais à la lecture des documents, cette consommation sera atteinte en 2031 car les STECAL ne semblent pas comptabilisés dans votre calcul. Il conviendra de clarifier les chiffres pour une meilleure compréhension de votre document.

On peut également regretter que les OAP soient localisées essentiellement en extension urbaines plutôt qu'en cœur de bourg. Seulement 35% des opérations sera réalisées en renouvellement urbain et en densification. Une analyse fine des gisements fonciers en cœur de bourg aurait pu favoriser des opérations en le renouvellement urbain. De plus, les OAP affichent des densités relativement faibles (entre 20 et 24 logements par ha). J'invite votre commune à rechercher une densité plus importante pour limiter l'ouverture des secteurs en extension urbaine.

De plus, l'OAP « Village de Prigny » ne prévoit pas d'opération de production d'habitat en tant que telle mais englobe le village de Prigny afin de définir les orientations du projet de village. Elle précise notamment que « l'objectif est d'identifier les secteurs pouvant être densifiés et de délimiter les lieux de vie sociale à renforcer. » Les secteurs pouvant être densifiés mériteraient d'être précisés sur le plan de l'OAP.

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.

4 – Habitat

4.1 La mixité sociale

Le rapport de présentation, en page 16, aurait pu faire référence au Plan Départemental de l'Habitat.

Le PADD mentionne bien votre volonté d'avoir une offre diversifiée et une mixité sociale et intergénérationnelle pour répondre aux besoins de la population. Cette volonté est retranscrite partiellement dans les OAP qui mentionnent bien la réalisation de logements sociaux ou en accession sur certains secteurs mais ne précisent pas la typologie des logements attendus.

4.2 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, Schéma de Cohérence Territoriale) 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'Orientations et d'Objectifs (DDO du 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, il conviendra :

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

Volet accueil	Prescriptions d'accueil
	• Maintien de l'aire de grands passages de Pornic (recommandation d'agrandissement pour se rapprocher du décret du 5 mars 2019).
Volet accueil	Recommandations
	• Maintien de l'aire de moyens passages pour 30 à 40 résidences mobiles à Pornic. • Création d'une aire de moyens passages estivale pour 50 à 80 résidences mobiles qui sera ouverte pendant la saison estivale selon les besoins.
Volet habitat	Prescriptions d'études
	• Réaliser une étude préalable pour affiner et calibrer correctement les 6 prochains projets d'ancrage.
Volet habitat	Prescriptions d'habitat
	• Création de 6 lots d'ancrage en TFL ou logements sociaux adaptés dont la localisation reste à définir sur le périmètre de la communauté d'agglomération (soit 1 ou 2 projets).
Volet social	• Un projet social local 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. • N'ayant pas d'aire permanente d'accueil sur son territoire, le projet social local de Pornic Agglo Pays de Retz 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	
• Pornic • Chaumes-en-Retz • Sainte-Pazanne • Saint-Michel-Chef-Chef • Villeneuve-en-Retz	

(TFL : terrains familiaux 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 votre PLU puisse permettre et organiser la sédentarisation ou la sédentarisation « contrôlée » des gens du voyage. Le STECAL peut être utilisé pour régulariser des situations existantes.

5 – Économie et tourisme

5.1 L'économie

Dans son PADD, la commune souhaite affirmer la vitalité du bourg en orientant notamment le développement des commerces et de la restauration au sein d'un bourg élargi. La commune n'a pas candidaté à l'AMI cœur de bourg / cœur de ville ; la stratégie à moyen terme n'est pas donc pas suffisamment visible sur les documents présentés. Outre la préservation des locaux commerciaux et de services existants, il conviendra d'identifier de nouveaux locaux en fonction des besoins et d'adapter les équipements en cohérence avec l'évolution de la population.

L'Économie Sociale et Solidaire (ESS) n'est pas évoquée dans les différents documents hormis dans le PADD où la commune précise sa volonté de conforter les économies locales en permettant l'implantation d'entreprises tertiaires notamment à travers des espaces de travail partagé, des services divers au sein du continuum aggloméré. Ces éléments ne permettent cependant pas d'appréhender les ambitions de la commune en matière d'ESS.

On constate également que les acteurs de l'économie sociale et solidaire (ESS) n'ont pas été identifiés dans le diagnostic du tissu économique du territoire, ni dans le plan d'actions. Au-delà de ses objectifs, la commune est donc incitée à tenir compte du rôle des acteurs de l'ESS dans les différentes politiques. 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.

5.2 Le tourisme

Garant des solidarités et porteur d'un engagement fort de transition écologique, le Département, qui promeut un tourisme socialement et écologiquement responsable, qui contribue au développement équilibré du territoire et à l'amélioration du cadre de vie, partage ces orientations qui font écho aux ambitions du schéma départemental du tourisme et des loisirs responsables 2023-2028.

De manière générale, le Département encourage la commune à garantir des offres touristiques respectueuses du patrimoine naturel présent sur son territoire, dans une optique de valorisation raisonnée et responsable. Une vigilance doit ainsi être portée sur l'installation potentielle de nouvelles activités touristiques sur la commune, afin de s'assurer que cela ne nuit pas à la préservation des milieux naturels, en particulier à proximité des sites sensibles (notamment les zones de marais).

Dans le diagnostic, il est mentionné un enjeu de maîtrise du marché des résidences secondaires pour maintenir une vie à l'année dans la commune. Même si l'item des logements saisonniers n'est pas précisé (lié sans doute à une demande moindre que sur d'autres territoires), cette demande doit néanmoins être intégrée dans les réflexions tout comme l'accessibilité de l'offre (tourisme social et solidaire).

De plus, la commune présente de nombreuses qualités paysagères propices pour le tourisme. La volonté de la commune est toutefois de réduire au minimum l'empreinte dans le paysage des nombreux campings et résidences de vacances, ce qui est satisfaisant.

La commune, desservie par le train et traversée par la Vélodyssée, est facilement accessible, ce qui a permis le développement d'offres touristiques (monuments classés et

en bâti traditionnel ou balnéaire remarquable, sentiers de randonnées identifiés par l'office du tourisme, etc.). L'itinéraire cyclotouristique Véloodyssée, constitue un atout pour la promotion des mobilités touristiques décarbonées, permettant de proposer de nouvelles façons de découvrir le territoire. Le Département invite donc la commune à poursuivre son action en faveur du maintien de la qualité des infrastructures sur cet itinéraire et à œuvrer au déploiement de services adaptés à l'accueil de cyclotouristes, dans une logique de tourisme responsable et de proximité pouvant être accueillie toute l'année sur le territoire communal.

En complément, à travers le 3ème axe « conforter une dynamique à l'année » du PADD, la commune souhaite organiser les parcours touristiques sur la commune et mettre en avant les activités dédiées ou services associés. Cela devra intégrer les besoins de chacun.e (accessibilité tarifaire, prise en compte du handicap, etc.)

Par la présence d'un bureau d'information touristique parmi les 6 bureaux intercommunaux sur la commune, la commune peut participer à la volonté de l'EPCI de mieux répartir les flux. Il est précisé le souhait que des secteurs liés aux marais et plus généralement au tourisme sont à confronter (conforter ?) voire développer. Il est indispensable que cette volonté puisse être menée en parfaite adéquation avec la capacité d'accueil et la sensibilité environnementale des sites.

Le socle patrimonial à préserver est le premier axe du PADD. Au regard des volontés affichées dans le diagnostic, la volonté de révéler les identités et préserver l'équilibre des milieux est partagée par le Département tout comme le fait de valoriser le patrimoine bâti d'aujourd'hui et de demain. Le Département souhaite rappeler qu'il peut accompagner la commune dans cet objectif notamment à travers le dispositif « Fleurs et Paysage » (unique candidature de la commune en 2021).

& & & & & & & & &

En conclusion :

En conclusion, le Département tient à saluer le travail de la commune : les préconisations du schéma routier sont globalement bien reprises, le zonage N ou Ns retenu pour les ENS est cohérent, votre volonté de développer des mobilités douces est bien présente.

La question de l'habitat notamment sa densité serait à approfondir. En effet, il y a de nombreuses OAP en extension dont la surface aurait pu être réduite par une densité un peu plus affirmée. Cela aurait moins gâché les capacités d'extension à long terme.

Les données sur la consommation foncière demanderaient à être clarifiées pour une plus grande compréhension.

Le Département émet un avis favorable en vous demandant une vigilance particulière aux questions de densité.

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, Madame la Maire, l'expression de ma considération distinguée.

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