



les chantiers du Scot.01

→ Conforter les pôles structurants
Éléments de stratégie urbaine pour un grand territoire

Octobre 2008

Scot.métropole

Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale de la métropole Nantes Saint-Nazaire



Grands territoires : des orientations aux projets...

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Nantes Saint-Nazaire approuvé à l'unanimité en mars 2007 rassemble cinq intercommunalités et 57 communes où vivent près de 800 000 habitants.

Il est la base d'un engagement commun pour l'avenir. Il est fondé sur la volonté d'une plus grande solidarité entre les territoires, et sur une volonté politique forte que le dynamisme démographique et le développement urbain profitent à tous, qu'il préserve l'environnement et soit économe des ressources naturelles.

Il constitue ainsi un cadre de référence avec des règles communes qui s'imposent à tous.

Mais l'adoption du Scot n'est pas une fin en soi. Nous devons rester attentif aux évolutions économiques et sociales, nous adapter en permanence dans un monde où les mutations sont rapides. Nous devons ainsi faire vivre les règles que nous nous sommes fixées, en engageant des réflexions et des projets cohérents avec les objectifs de notre Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Cette volonté politique se traduira, dans les années qui viennent, par l'engagement des « Chantiers du Scot ». Cette démarche vise à apporter un appui aux collectivités membres, à mobiliser l'ensemble des acteurs autour de ces projets et à partager une culture commune avec les Scot et intercommunalités voisins.

Parmi les grands principes d'aménagement du Scot de la Métropole Nantes Saint-Nazaire figure la volonté d'organiser un développement urbain économe en espace et structuré par les transports collectifs. Il s'agit là certainement de la meilleure réponse que les collectivités puissent apporter au mouvement de péri-urbanisation.

Le Scot a ainsi, en dehors des agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire, identifié quatre pôles urbains existants ou émergents : Savenay, Saint-Etienne-de-Montluc, Nort-sur-Erdre et Treillières / Grandchamp-des-Fontaines.

Ces pôles structurants viennent en relais des deux grandes agglomérations en proposant à la population une offre étoffée en matière de logements, de commerces, de services, d'emplois, ce qui concourt notamment à limiter le nombre des déplacements.

Dès la fin de l'année 2007, le Syndicat Mixte du Scot a engagé une démarche de réflexion partenariale avec les intercommunalités et les communes concernées pour l'étude et la mise au point de projets urbains ambitieux dans ces quatre pôles, principalement autour des gares existantes ou en projet.

Dans le cadre de son programme partenarial, l'AURAN a réalisé un ensemble d'études diagnostic et de définition des enjeux, préalable au lancement par le Syndicat Mixte du Scot d'études de programmation urbaine.

Ce premier numéro des « Chantiers du Scot » présente la synthèse de ces études de cadrage réalisées en 2007 et 2008. Il sera suivi d'un autre volume qui présentera les projets retenus. Si chaque territoire a ses spécificités, les retours d'expériences sont nécessaires à chacun.

C'est le sens de cette publication de présenter la démarche du Scot de la Métropole Nantes Saint-Nazaire pour alimenter les réflexions et les débats autour de l'avenir et la gouvernance des « grands territoires ».

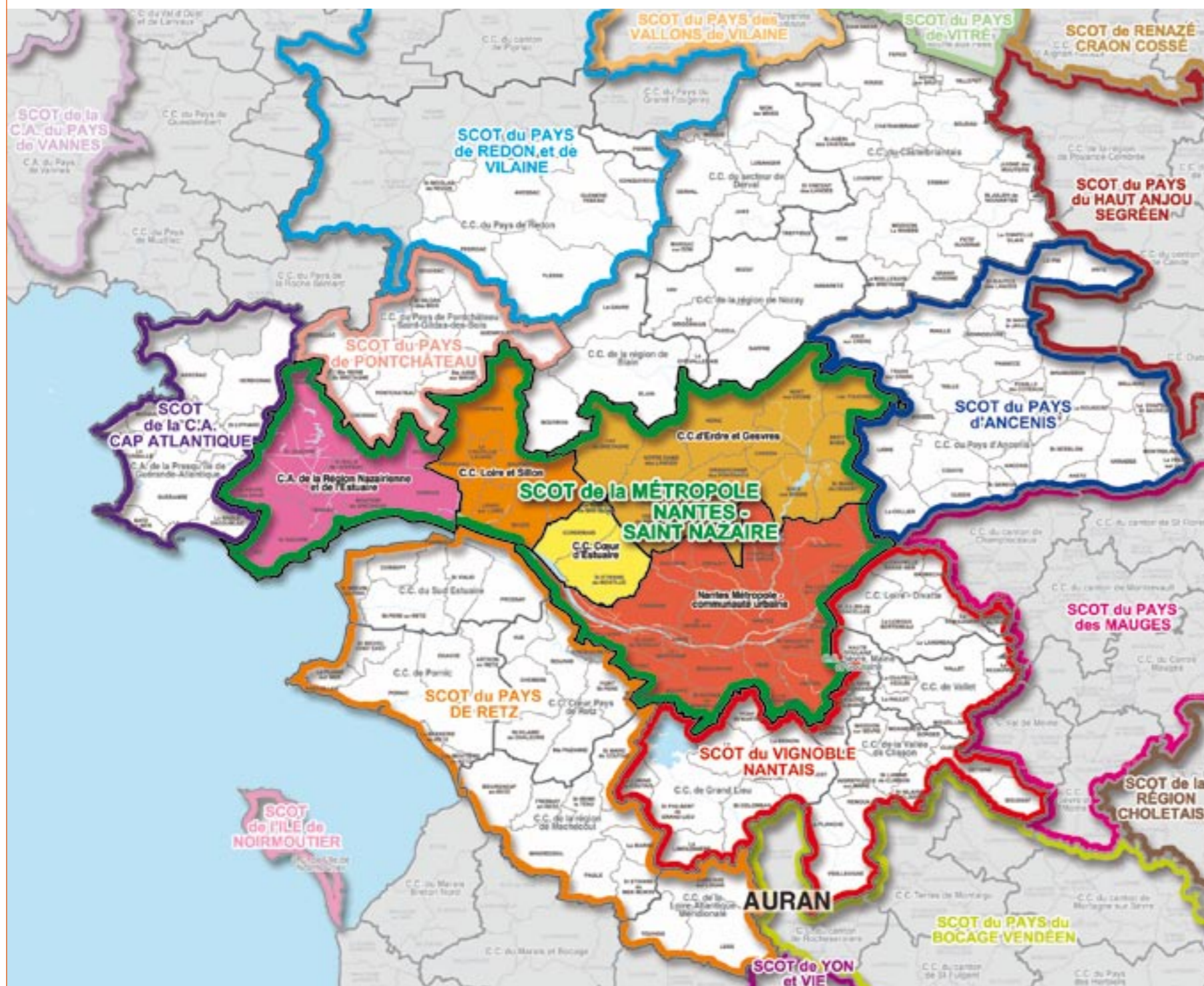
Jean-Marc Ayrault
Président du Syndicat Mixte du
Scot de la Métropole Nantes Saint-Nazaire

Présentation	5	Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres	
		Pôle structurant de Treillières - Grandchamp des Fontaines	37
SCoT Métropole		Données générales	
Identification et vocation des pôles structurants dans le PADD	7	Territoire	38
Document d'Orientations Générales (DOG)	9	Document d'Orientations Générales (DOG) du SCoT Métropole	39
Situation des quatre pôles structurants	10	Éléments de diagnostic pour conforter la centralité	
		Centralités et échelles de territoires	41
Communauté de Communes Loire et Sillon		Infrastructures routières	42
Pôle structurant de Savenay	11	Accessibilité ferroviaire (projet)	43
Données générales		Les équipements et la structure commerciale	44
Territoire	12	Urbanisation et orientations de développement urbain	46
Document d'Orientations Générales (DOG) du SCoT Métropole	13	Potentialités urbanisables	47
Éléments de diagnostic pour conforter la centralité		Enjeux urbains et stratégie d'aménagement	
Forme urbaine et coupures à l'urbanisation	14	L'organisation des déplacements à l'échelle du pôle structurant	48
Centralité et échelles de territoires	15	Composer un projet urbain de long terme	49
Infrastructures routières et ferroviaires	16		
Réseau viaire	17	Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres	
Les équipements et la structure commerciale	18	Pôle structurant de Nort sur Erdre	51
Urbanisation et orientations de développement urbain	19	Données générales	
La gare et son rôle urbain	20	Territoire	52
Enjeux urbains et stratégie d'aménagement		Document d'Orientations Générales (DOG) du SCoT Métropole	53
L'évolution du réseau viaire et des déplacements	22	Éléments de diagnostic pour conforter la centralité	
Composer un projet urbain de long terme	23	Forme urbaine et coupures à l'urbanisation	54
		Centralité et échelles de territoires	55
Communauté de Communes Cœur d'Estuaire		Polarités	56
Pôle structurant de Saint Étienne de Montluc	25	Infrastructures routières et ferroviaires	57
Données générales		Les équipements et la structure commerciale	58
Territoire	26	Territoires urbanisables	59
Document d'Orientations Générales (DOG) du SCoT Métropole	27	Problématiques et questionnements	60
Éléments de diagnostic pour conforter la centralité		Enjeux urbains et stratégie d'aménagement	
Forme urbaine et coupures à l'urbanisation	28	Composer un projet urbain de long terme	62
Centralité et échelles de territoires	29		
Infrastructures routières et ferroviaires	30		
Réseau viaire	31		
Les équipements et la structure commerciale	32		
Urbanisation et orientations de développement urbain	33		
Potentialités urbaines	34		
Enjeux urbains et stratégie d'aménagement			
Élever les fonctions de centralité à l'échelle d'un pôle structurant en développement	35		
Composer un projet urbain de long terme	35		

AIRES URBAINES DU GRAND OUEST ET LE SCOT DE LA MÉTROPOLE NANTES - SAINT-NAZAIRE



SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE LA MÉTROPOLE NANTES - SAINT-NAZAIRE



L'ambition du SCoT

La Métropole nantaise compte au rang des territoires qui connaissent les plus fortes dynamiques de développement.

À l'extrémité de l'Estuaire, Saint-Nazaire a un destin lié par la Loire et la mer avec Nantes depuis plus d'un siècle.

Aujourd'hui, les deux agglomérations et trois intercommunalités ont élaboré un projet pour consolider ce rôle de métropole européenne, permettre la poursuite de la dynamique sociale et économique, tout en maîtrisant son développement urbain.

Il s'agit de garder à ce territoire une échelle humaine.

L'enjeu est de taille dans un espace qui accueille chaque année plus de 6 000 habitants et construit près de 5 500 logements : **en trente ans, l'espace urbanisé a été multiplié par trois.**

Les perspectives d'évolution pourraient conduire à accueillir jusqu'à **125 000 habitants supplémentaires** sur le territoire à l'horizon 2020.





L'ambition poursuivie par le Scot est d'assurer les conditions de la poursuite du développement de ce grand territoire, en maîtrisant son urbanisation et en s'appuyant sur son réseau de transports collectifs.

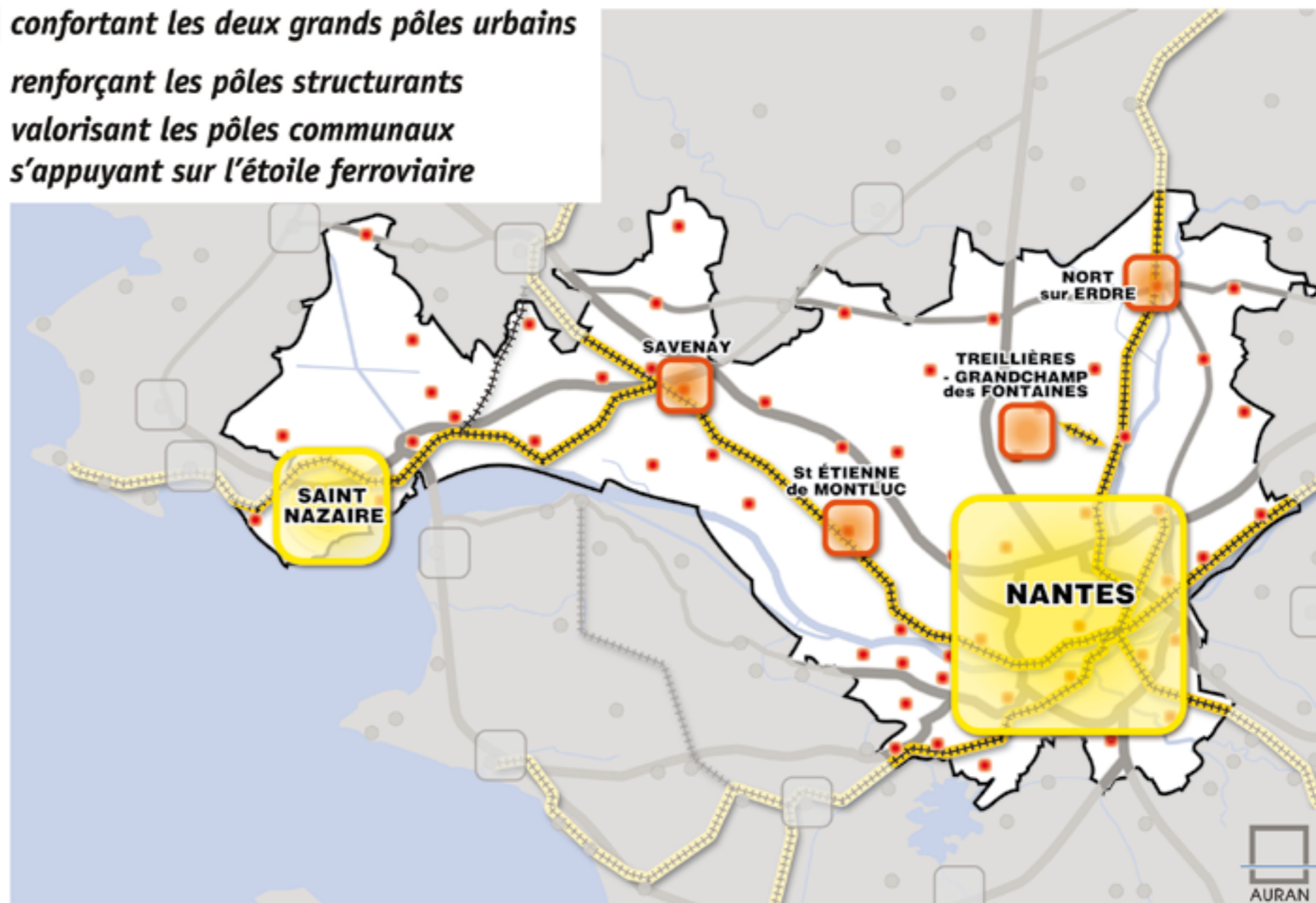
SCoT MÉTROPOLE : LES CHIFFRES CLÉS

- 57 communes
- 5 EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunale)
- 1.660 km²
- 782.000 habitants (estimation 2007)
- 339.000 résidences principales (estimation 2007)
- 336.300 emplois salariés *

* source : CLAP INSEE 2007 (hors agriculture, défense et intérim)

Organiser l'urbanisation, préserver les équilibres du territoire, soutenir les dynamiques locales en :

-  confortant les deux grands pôles urbains
-  renforçant les pôles structurants
-  valorisant les pôles communaux
-  s'appuyant sur l'étoile ferroviaire



Les pôles structurants sont une pièce majeure de la stratégie du SCoT pour organiser la forme de la métropole.

La forme de la Métropole

« La métropole est et restera organisée autour de ses deux grands pôles urbains, les agglomérations de Nantes et de Saint-Nazaire.

Entre ces deux agglomérations, la métropole appuiera son développement sur les pôles structurants de Savenay, Nort-sur-Erdre, Saint-Étienne-de-Montluc, Treillières / Granchamp-des-Fontaines qui viendront en relais des deux grandes agglomérations et joueront un rôle de maillage du territoire.

Les autres communes du territoire seront confortées dans leur rôle de pôles de proximité.

Les pôles structurants du SCoT devront être reliés au réseau ferroviaire. Les gares seront confortées comme des points de convergence de l'ensemble des modes de déplacements.

Le développement de l'urbanisation sera privilégié dans une logique de maîtrise de l'étalement urbain et du mitage en favorisant le renouvellement urbain. Les extensions urbaines seront favorisées en continuité des centres-bourgs, centres-villes, pôles de quartiers et en recherchant la proximité des équipements, des commerces, des services et des transports collectifs.

Le développement des sites d'activités économiques sera organisé dans une logique de performance et d'équilibrage des emplois entre les territoires du SCoT.

Le développement du commerce dans ou à proximité des centres-villes et centres-bourgs sera privilégié afin de garantir l'accès de tous à un commerce de qualité. Le développement des grandes zones spécialisées sera maîtrisé. »

S'appuyer sur le renforcement des pôles structurants.

« Le projet du SCoT est que ces pôles viennent en relais et en complément des équipements des deux agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire afin de limiter les déplacements de la population vers ces agglomérations.

L'aménagement des pôles, visant à augmenter la présence de services et d'équipements, devra être coordonné avec celui des pôles extérieurs à la métropole.

La desserte en transports collectifs de ces pôles, et principalement la desserte ferroviaire, seront affirmées, notamment vers les deux agglomérations ; les conditions de déplacements vers ces pôles, à l'échelle des bassins intercommunaux, devront être étudiées dans le cadre des schémas de secteurs.

Les transports collectifs, notamment le transport à la demande (Abeille) devra favoriser une bonne accessibilité à ces pôles à partir des territoires des communes environnantes.

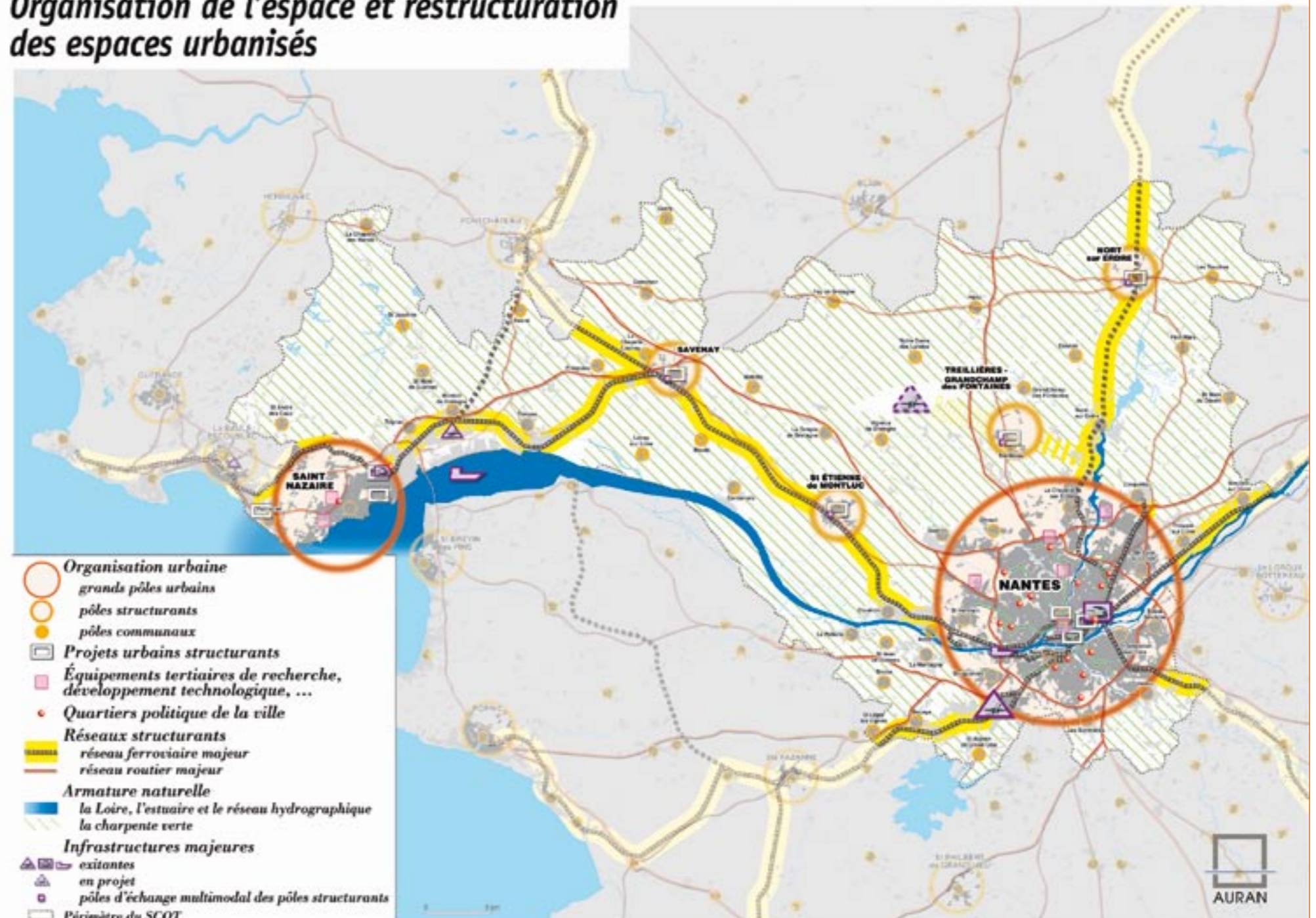
Ces pôles ont également vocation à devenir des lieux privilégiés pour l'accueil de nouveaux logements particulièrement de logements locatifs sociaux (un objectif de 20% de logements sociaux y est préconisé à moyen terme) et l'implantation d'activités. Dans ces pôles, les espaces situés autour des gares seront valorisés pour l'accueil d'équipements, d'emplois tertiaires et de logements en recherchant une utilisation optimale de l'espace. Les espaces de stationnement y seront développés.

Le SCoT affirme le maintien et le développement du niveau de services et d'équipements des pôles structurants au bénéfice des territoires qu'ils polarisent, particulièrement en matière de santé, scolarité, culture, sport, services publics et para-publics, services aux entreprises, commerces.

Cet objectif participe, à l'échelle métropolitaine, à la maîtrise des déplacements automobiles.

Enfin, la dynamique de développement des pôles structurants devra s'appuyer sur la mise en œuvre de projets urbains à l'échelle des centres permettant de renforcer le lien entre les équipements (gares, services...), de développer de l'habitat et de qualifier les espaces publics (utilisation des modes doux).»

Organisation de l'espace et restructuration des espaces urbanisés



Le DOG retient les grands principes qui s'appliquent aux pôles structurants.

Qualifier et développer les pôles structurants.

« Les pôles structurants identifiés par le SCoT se caractérisent par :

- Leur rayonnement sur leurs territoires proches : ils sont un lieu privilégié d'implantation des services publics, commerces et services. **Ils doivent développer, dans le cadre de projets urbains ambitieux, une offre de bâtiments tertiaires à proximité des gares SNCF.**
- Leur raccordement aux réseaux de transports métropolitains : **desservis par le transport ferroviaire, ils doivent développer une fonction de pôle d'échange multimodal à l'échelle de leur bassin de vie.** Les conditions de leur raccordement au réseau routier majeur de la métropole doivent être améliorées si nécessaire.
- Leur rôle dans le développement urbain et démographique des intercommunalités concernées. Ils sont des lieux d'accueil privilégiés des opérations d'habitat, notamment social. »

Les grands principes pour économiser l'espace et assurer un développement urbain cohérent.

« Aujourd'hui, les espaces urbanisés représentent environ 15% de l'espace métropolitain, et, depuis dix ans, ce sont environ 370 hectares de foncier (dont les 3/4 pour l'habitat) qui sont urbanisés en moyenne chaque année. L'objectif du Schéma de cohérence territoriale est de réduire de façon significative, d'au moins 10%, cette consommation moyenne annuelle.

Le développement urbain de la métropole doit s'effectuer en respectant les orientations suivantes :

- Privilégier le renouvellement urbain et la densification des opérations d'habitat, favoriser l'évolution des zones d'activités existantes.
- Inscrire les extensions urbaines à destination d'habitat en continuité des centres-villes, centres-bourgs et pôles de quartier en recherchant systématiquement la proximité des équipements, des commerces, des services et des transports collectifs.
- Définir les extensions urbaines à destination d'activités dans un souci d'économie d'espace et d'insertion paysagère.
- Stopper le mitage de l'espace métropolitain. »

Diversifier l'offre nouvelle d'habitat.

« Une diversification de l'offre de logements sera recherchée pour faciliter les parcours résidentiels de tous les ménages.

A ce titre, la production de logements locatifs sociaux est à renforcer sur tout le territoire.

Ces logements sont à développer dans chacune des communes prioritairement dans les centres-bourgs et les centres urbains desservis par les transports collectifs. »

QUATRE PÔLES STRUCTURANTS POUR LE SCoT MÉTROPOLE : LES CHIFFRES CLÉS

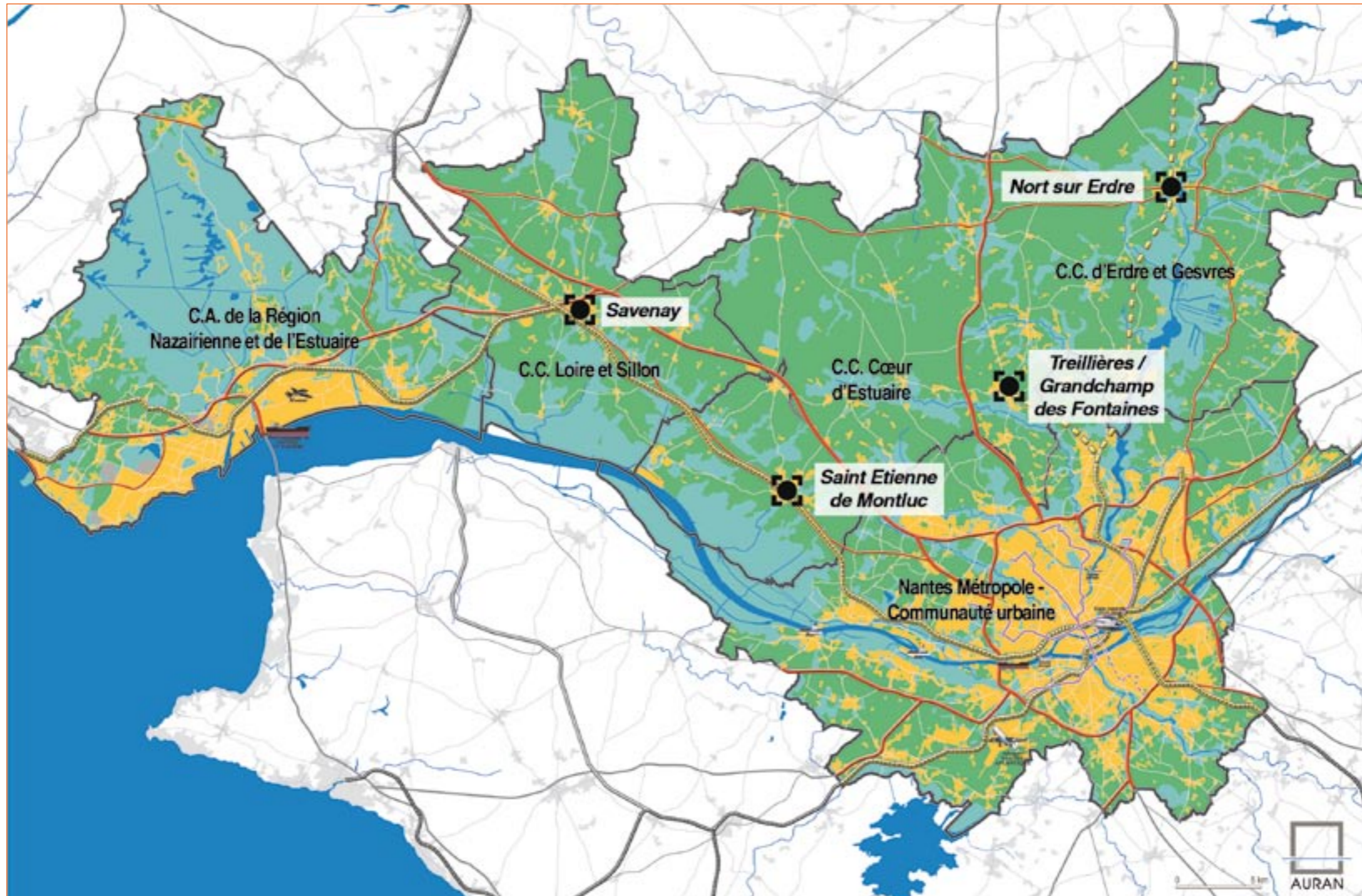
3 Communautés de Communes

- 23 communes
- 81.563 hectares (49% de la surface du SCoT)
- 84.700 habitants (estimation 2007)
(11% de la population du SCoT)
- 30.330 résidences principales (estimation 2007)
(9% des résidences principales du SCoT)
- 16.250 emplois salariés * (5% des emplois salariés du SCoT)

* source : CLAP INSEE 2007 (hors agriculture, défense et intérim)

4 pôles structurants

- 21.305 hectares (26% de la surface des 3 Communautés de Communes)
- 32.348 habitants (estimation 2007)
(38% de la population des 3 Communautés de Communes)
- 11.586 résidences principales (estimation 2007)
(38% des résidences principales des 3 Communautés de Communes)
- 7.930 emplois salariés * (49% des emplois salariés des 3 Communautés de Communes)

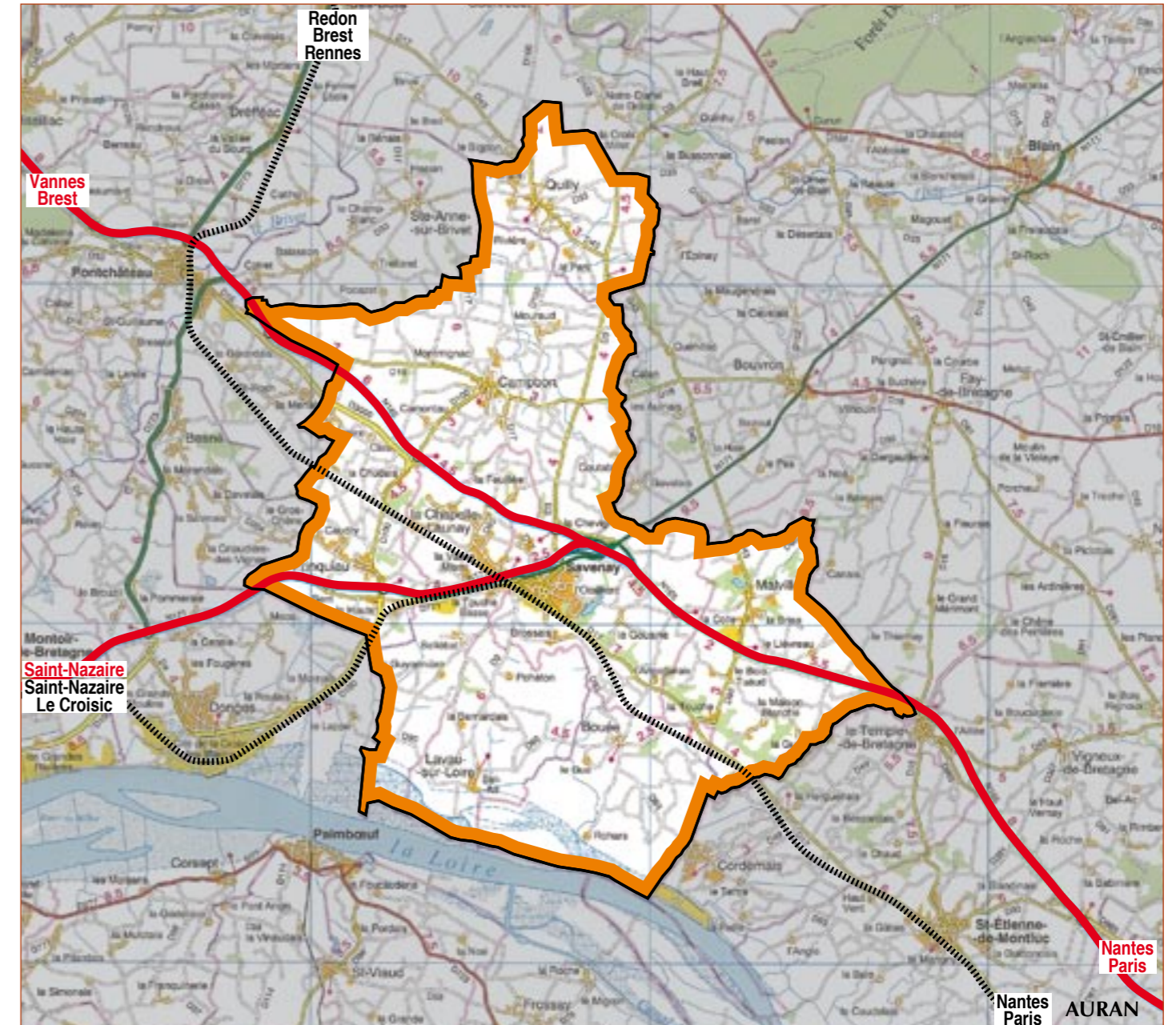
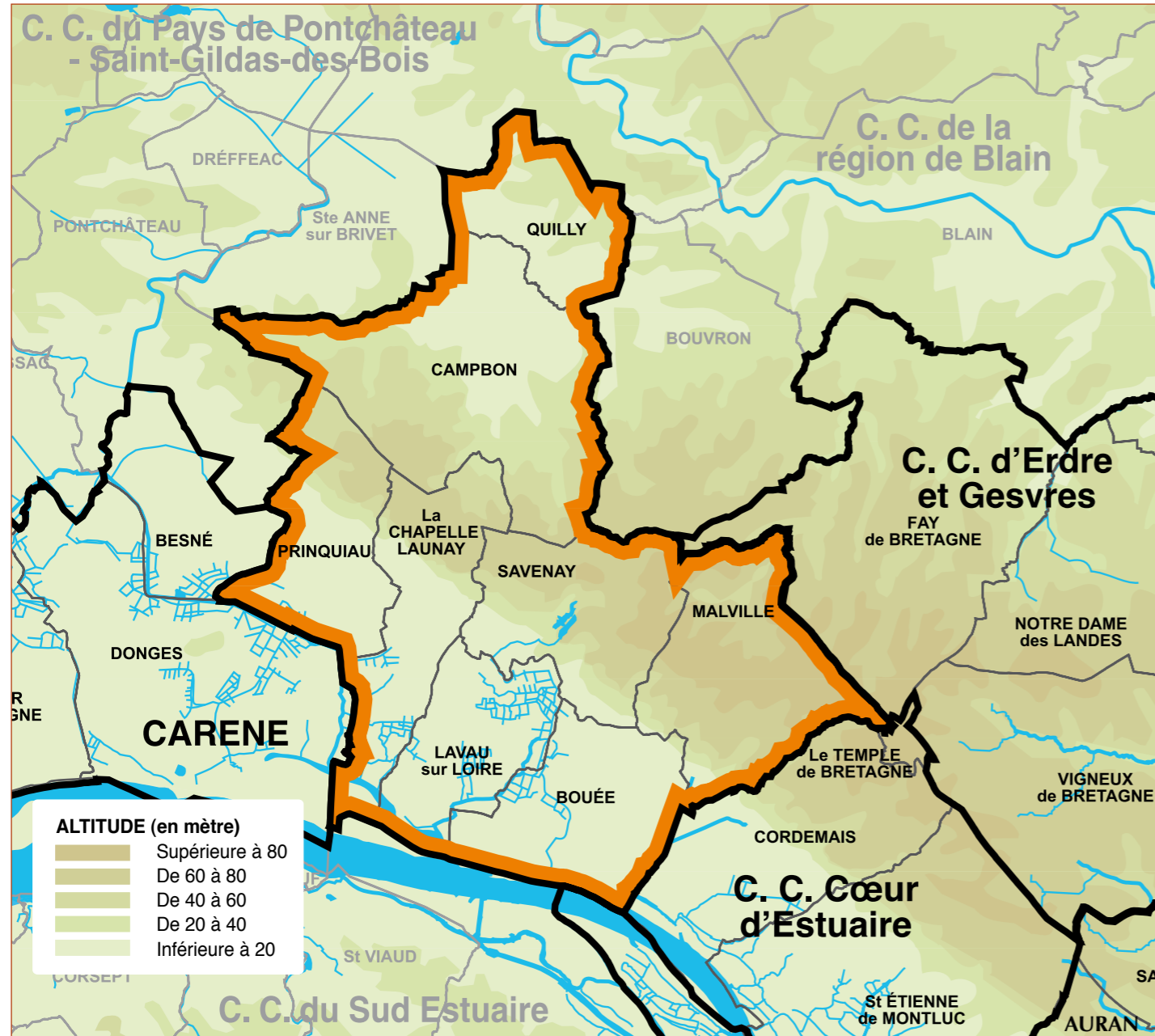


COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LOIRE ET SILLON

PÔLE STRUCTURANT DE SAVENAY



TERRITOIRE



Communauté de Communes Loire et Sillon

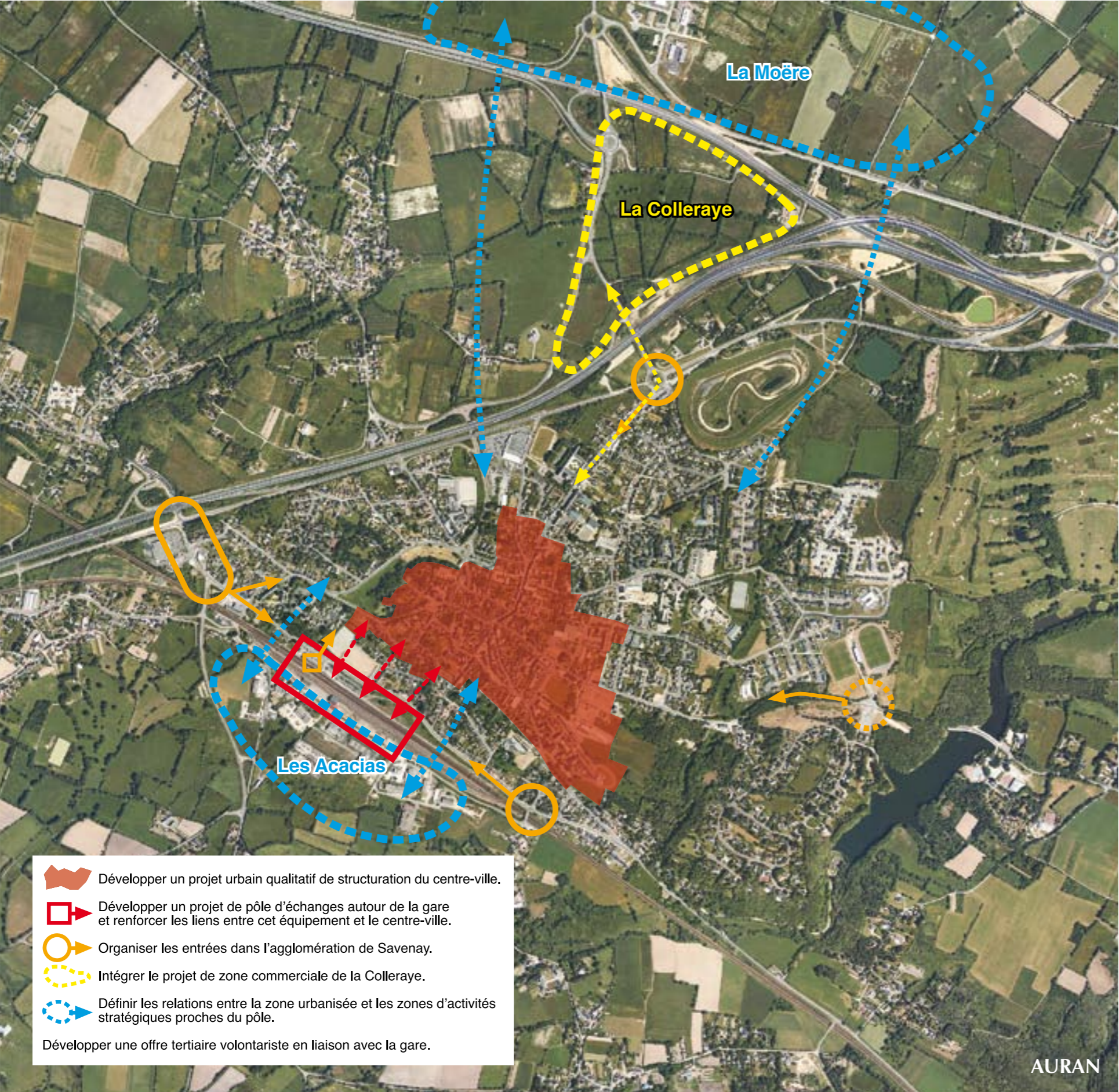
- 8 communes
- 20.993 hectares
- 21.500 habitants (estimation 2007)
- 8.000 résidences principales (estimation 2007)
- 4.750 emplois salariés *

Commune de Savenay

- 2.600 hectares (12% de la surface de la Communauté de Communes Loire et Sillon)
- 6.608 habitants (recensement 2004) (31% de la population)
- 2.486 résidences principales (recensement 2004) (31% des résidences principales)
- 1.700 emplois salariés * (36% des emplois salariés)

* source : CLAP INSEE 2007 (hors agriculture, défense et intérim)

DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES (DOG) DU SCoT MÉTROPOLÉ



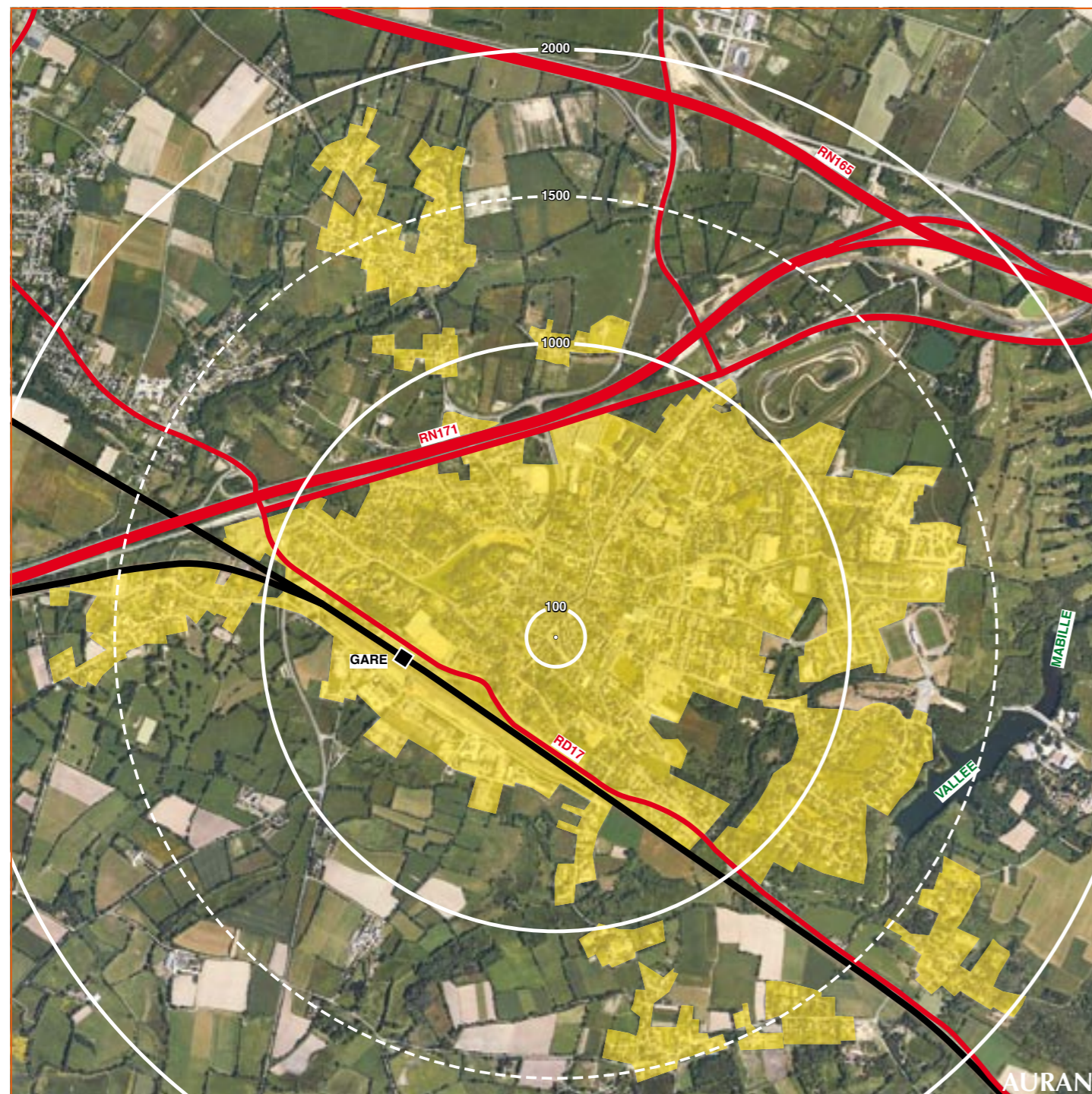
Le DOG précise les orientations et objectifs affichés dans le PADD, notamment en ce qui concerne les pôles structurants.

« Le pôle de Savenay

Implanté sur le coteau du Sillon de Bretagne, Savenay est un site d'articulation sur le plan routier et ferré entre l'axe Nantes - Saint-Nazaire et l'axe Nantes - Vannes et, sur le plan paysager, entre le plateau et les zones humides de l'estuaire de la Loire et la Brière.

Pour conforter ce pôle, la Communauté de Communes de Loire et Sillon et Savenay (commune de plus de 6.000 habitants) doivent développer un projet ambitieux permettant d'organiser la centralité à une échelle intercommunale.

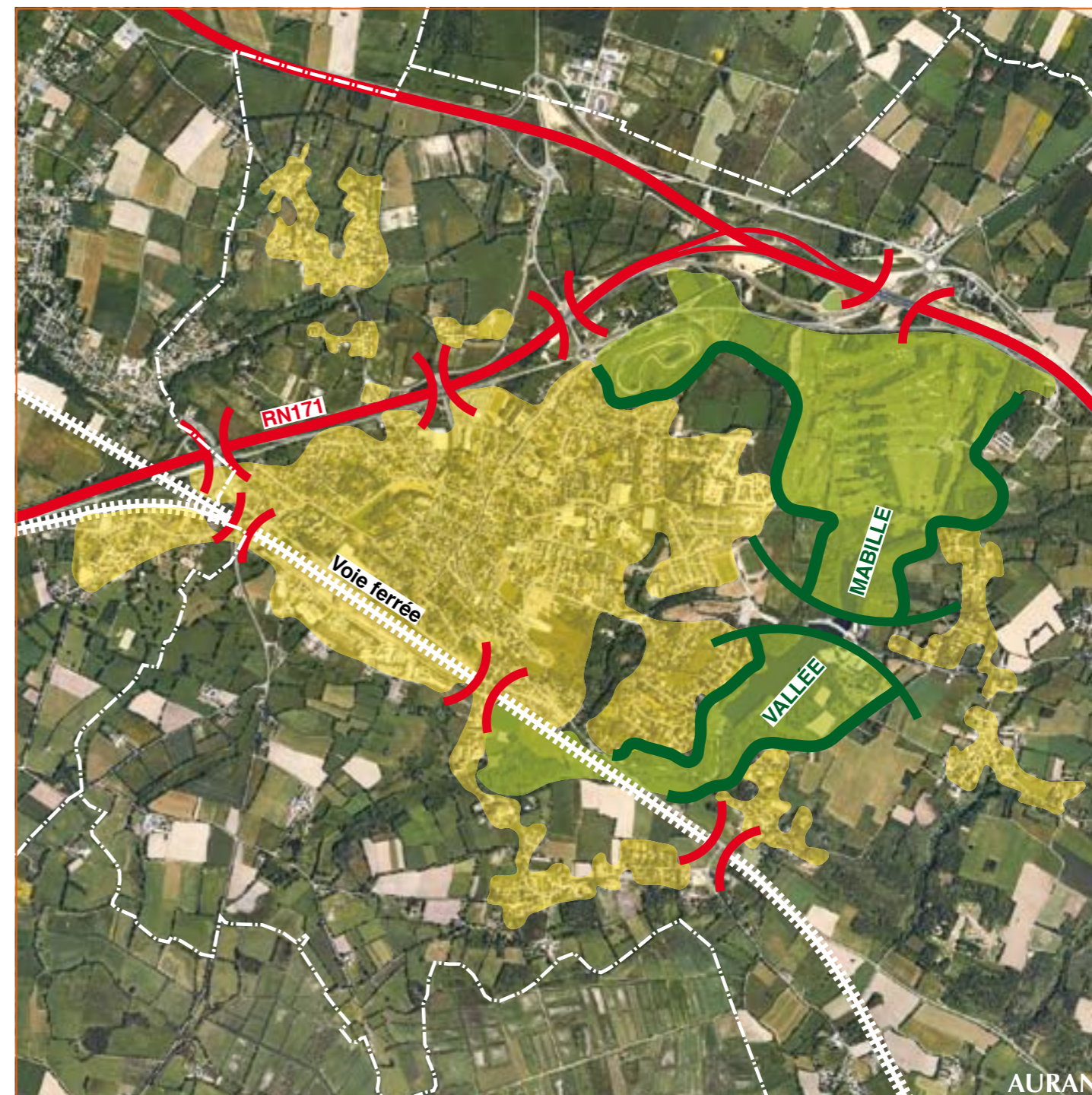
- Pour conforter les fonctions de polarités, il est nécessaire de :
- développer un projet urbain qualitatif de structuration du centre-ville, afin d'y accueillir les fonctions commerciales et les projets d'habitat, dont du logement social, conformes aux objectifs du SCoT et du PLH de la Communauté de Communes Loire et Sillon,
 - développer un projet de pôle d'échanges autour de la gare de Savenay et renforcer les liens entre cet équipement et le centre-ville,
 - développer une offre tertiaire volontariste en liaison avec la gare,
 - organiser les entrées dans l'agglomération de Savenay afin de faciliter les accès à la gare et au centre-ville,
 - intégrer le projet de zone commerciale de la Colleraye dans une réflexion sur les centralités à l'échelle de Savenay et de la communauté de communes,
 - définir les relations entre la zone urbanisée et les zones d'activités stratégiques proches du pôle. »



Une forme urbaine encore compacte :
- qui se tient globalement dans un rayon de 1 kilomètre du centre-ville,
- contenue dans les barrières physiques et naturelles : RN 171, voie ferrée (avec un dépassement engagé de l'urbanisation), vallée Mabilles.

Des villages et hameaux importants situés au-delà de ces barrières.

Une continuité urbaine qui s'installe avec le bourg de la Chapelle-Launay.



Des barrières à l'urbanisation qui deviennent coupures urbaines.

Des relations entre « intérieur » et « extérieur » gérées au travers de 8 points de passages obligés en franchissements supérieurs ou inférieurs d'ouvrages d'art.

Une tache urbaine qui, comparée à celle de la ville de Nantes, montre son étendue :

- de la place Canclaux à la gare SNCF d'Ouest en Est,
- de Talensac au CHU du Nord au Sud.

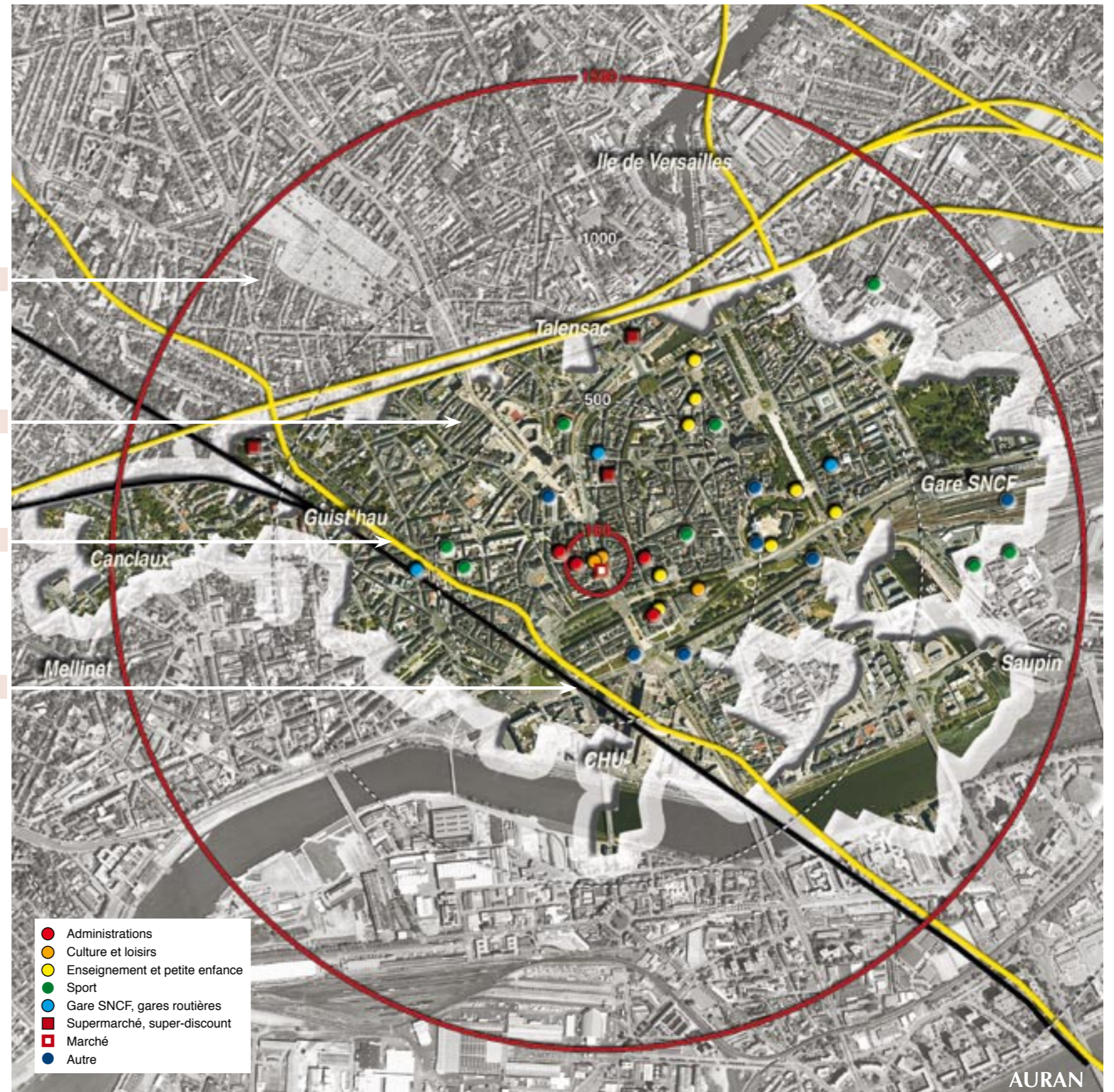
Des distances entre quartiers et équipements qui favorisent les déplacements motorisés.

Fond photo : centre-ville de Nantes

Emprise urbanisée centralité de Savenay

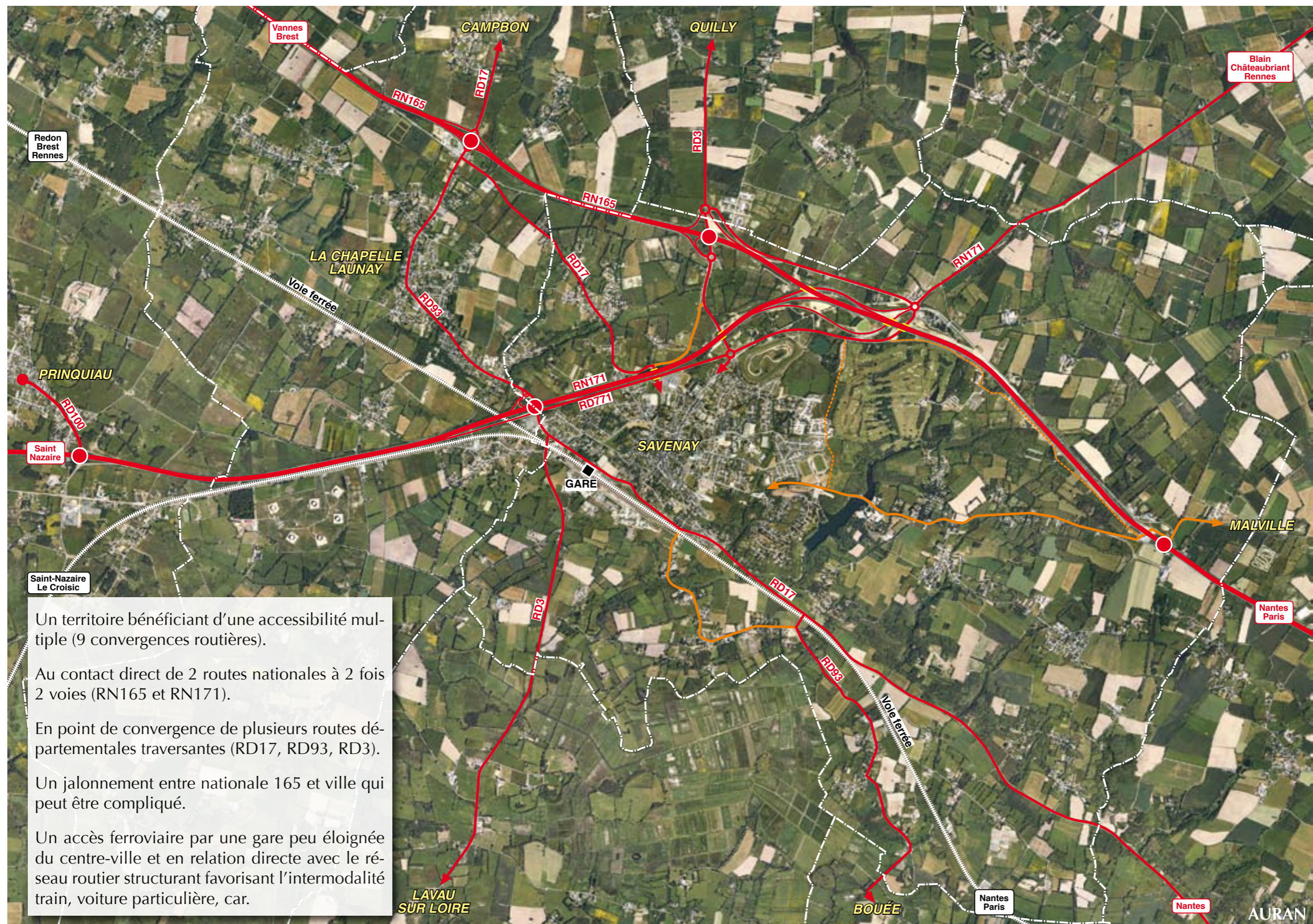
Infrastructure routière (Savenay)

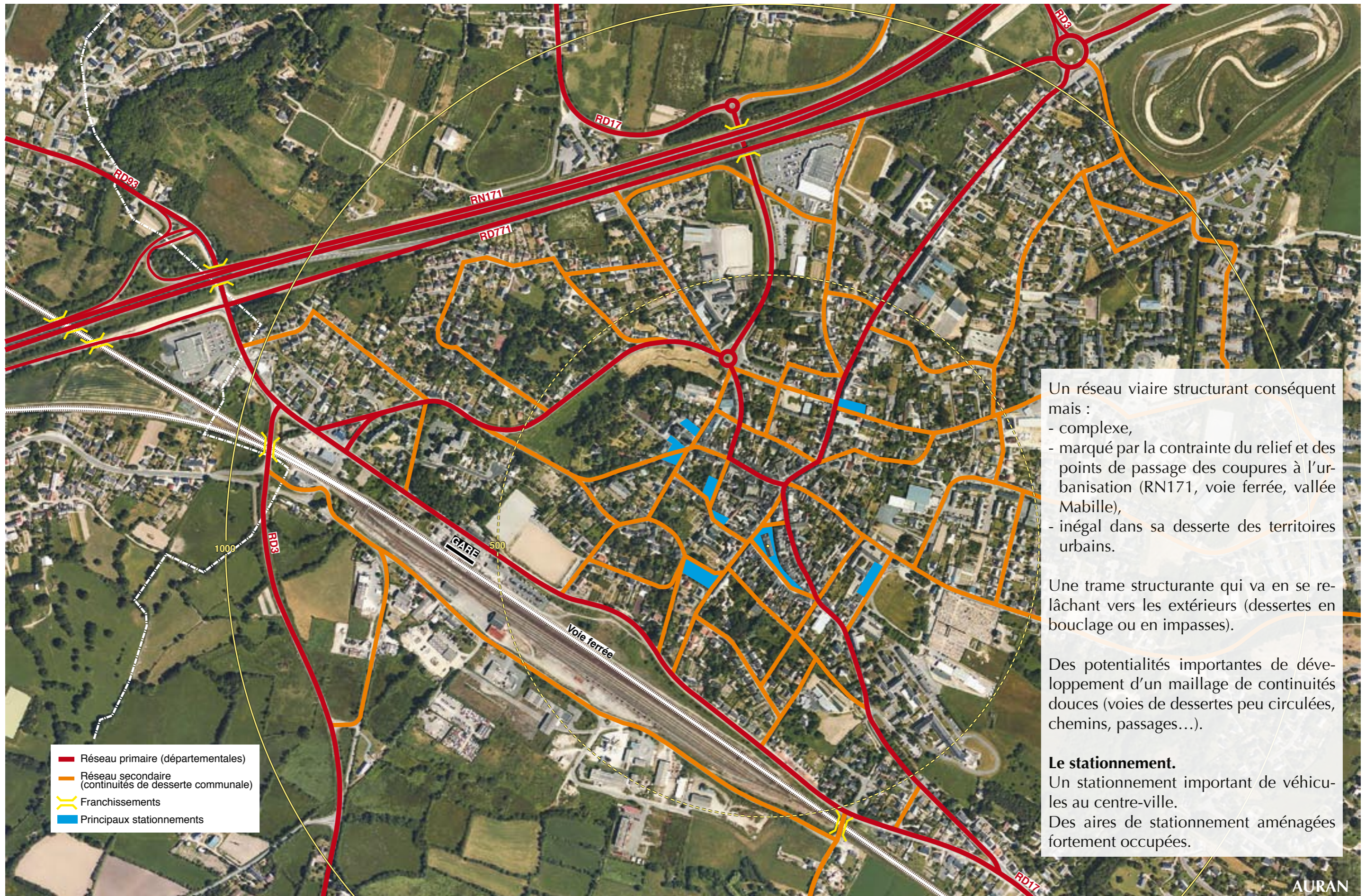
Voie ferrée (Savenay)



PÔLE STRUCTURANT DE SAVENAY : ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC POUR CONFORTER LA CENTRALITÉ

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES





Un réseau viaire structurant conséquent mais :

- complexe,
- marqué par la contrainte du relief et des points de passage des coupures à l'urbanisation (RN171, voie ferrée, vallée Mabilley),
- inégal dans sa desserte des territoires urbains.

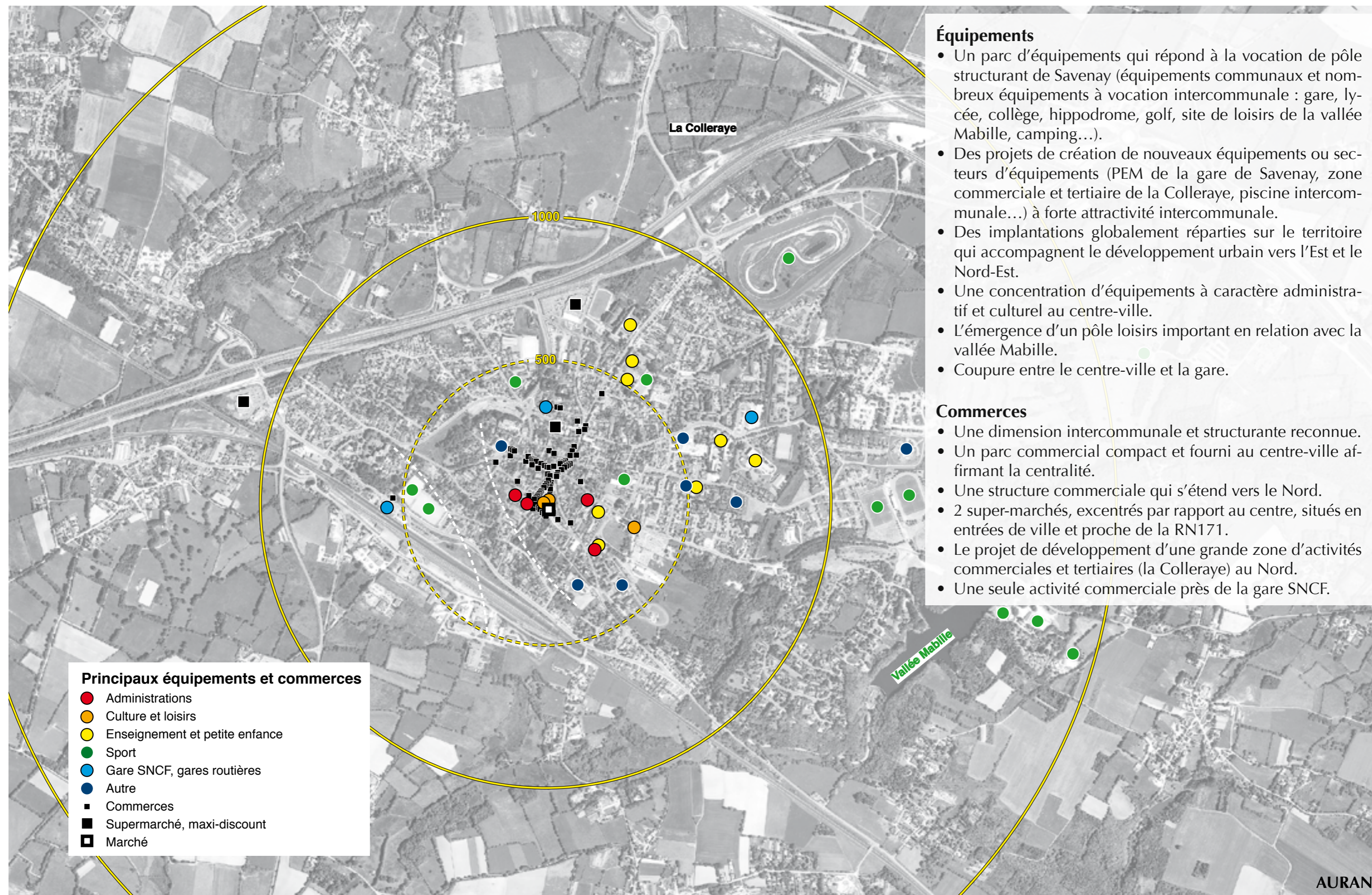
Une trame structurante qui va en se relâchant vers les extérieurs (dessertes en bouclage ou en impasses).

Des potentialités importantes de développement d'un maillage de continuités douces (voies de dessertes peu circulées, chemins, passages...).

Le stationnement.
Un stationnement important de véhicules au centre-ville.
Des aires de stationnement aménagées fortement occupées.

- Réseau primaire (départementales)
- Réseau secondaire (continuités de desserte communale)
- Franchissements
- Principaux stationnements

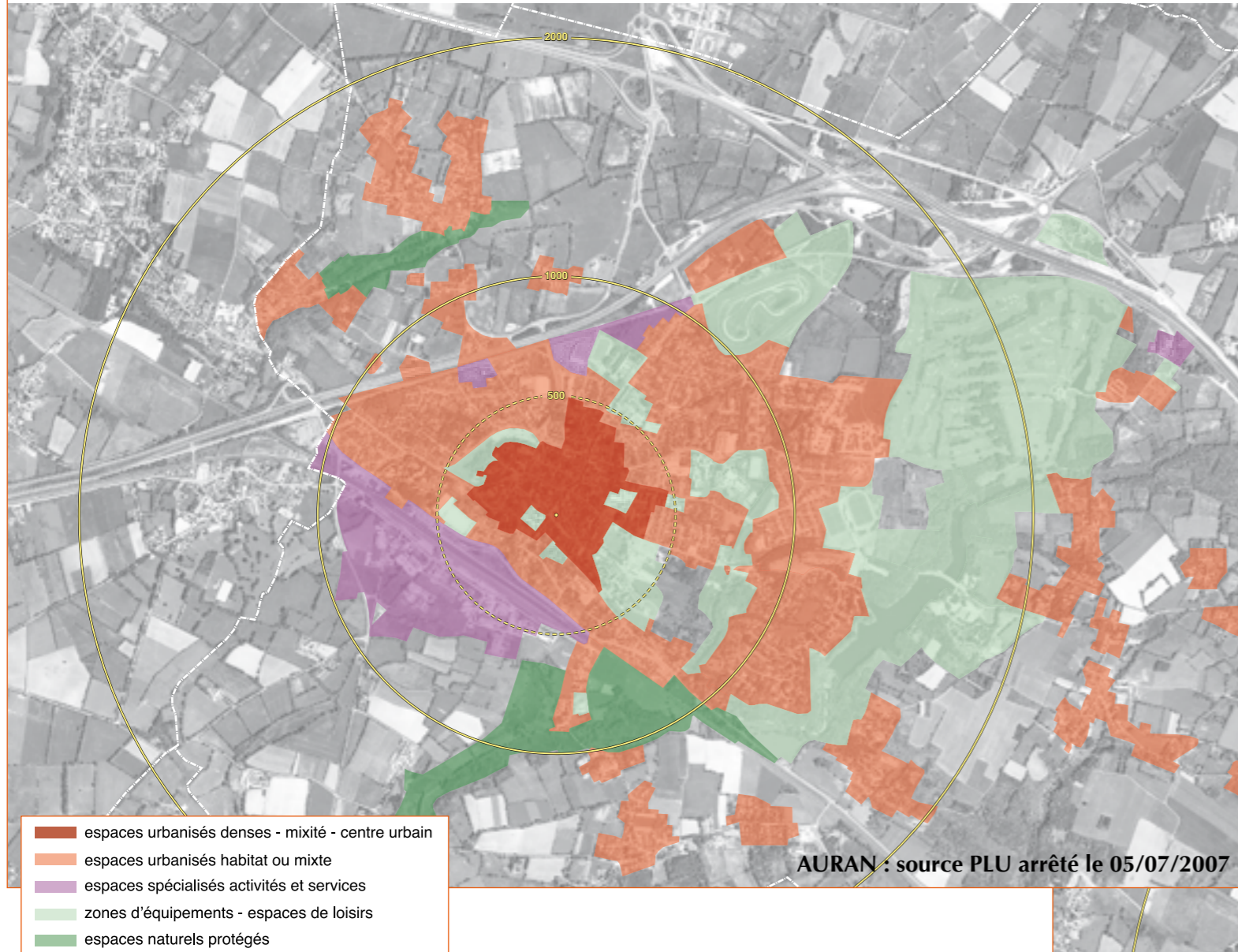
AURAN



PÔLE STRUCTURANT DE SAVENAY : ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC POUR CONFORTER LA CENTRALITÉ

URBANISATION ET ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

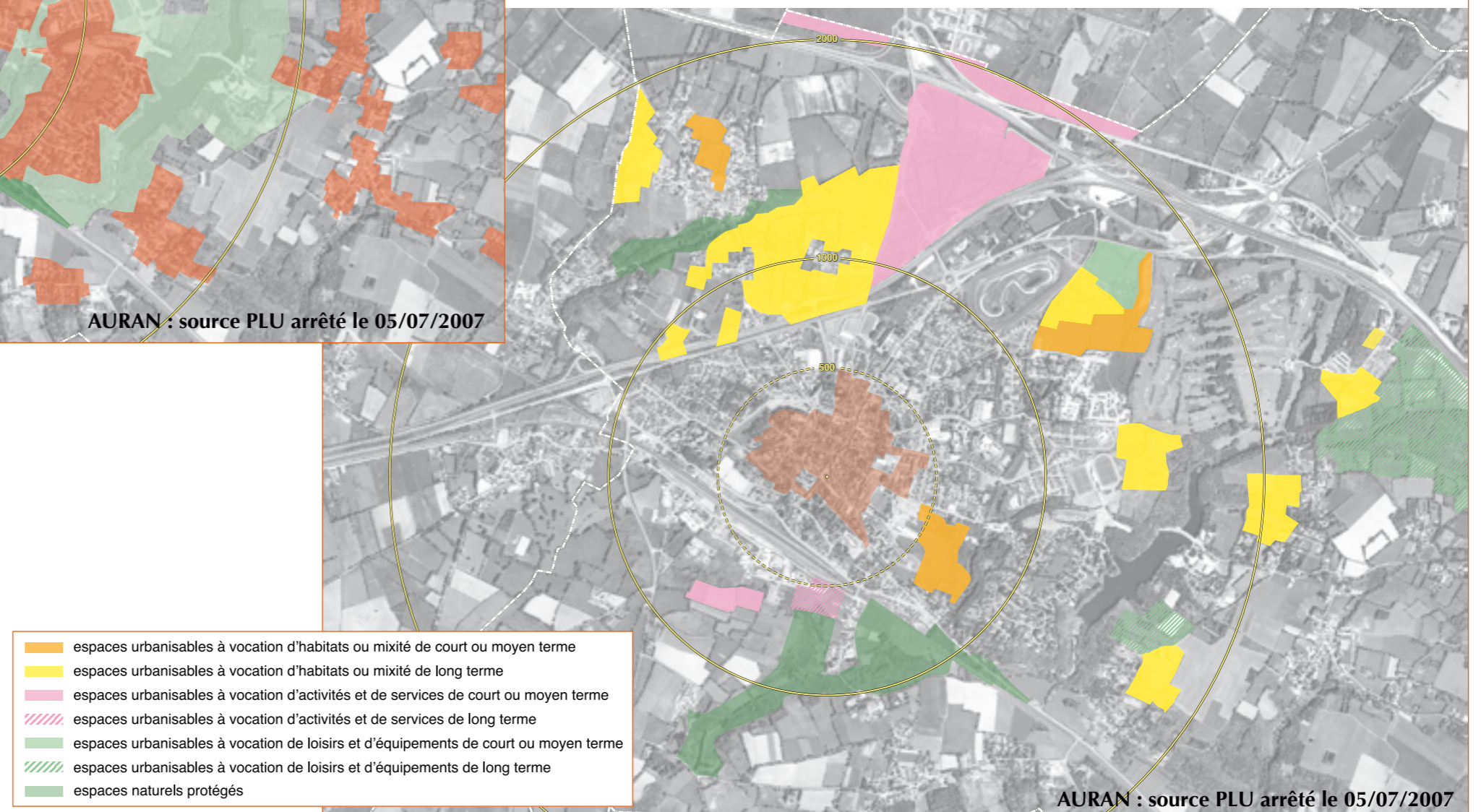
ESPACES URBANISÉS AUJOURD'HUI



117 hectares urbanisables (hors renouvellement urbain)

- 73 hectares à vocation d'habitat ou mixité, dont 18 hectares de court et moyen terme et 55 hectares de long terme.
- 44 hectares à vocation d'activités et de services, dont 41 hectares de court et moyen terme et 3 hectares de long terme.

ESPACES URBANISABLES



LA GARE ET SON RÔLE URBAIN

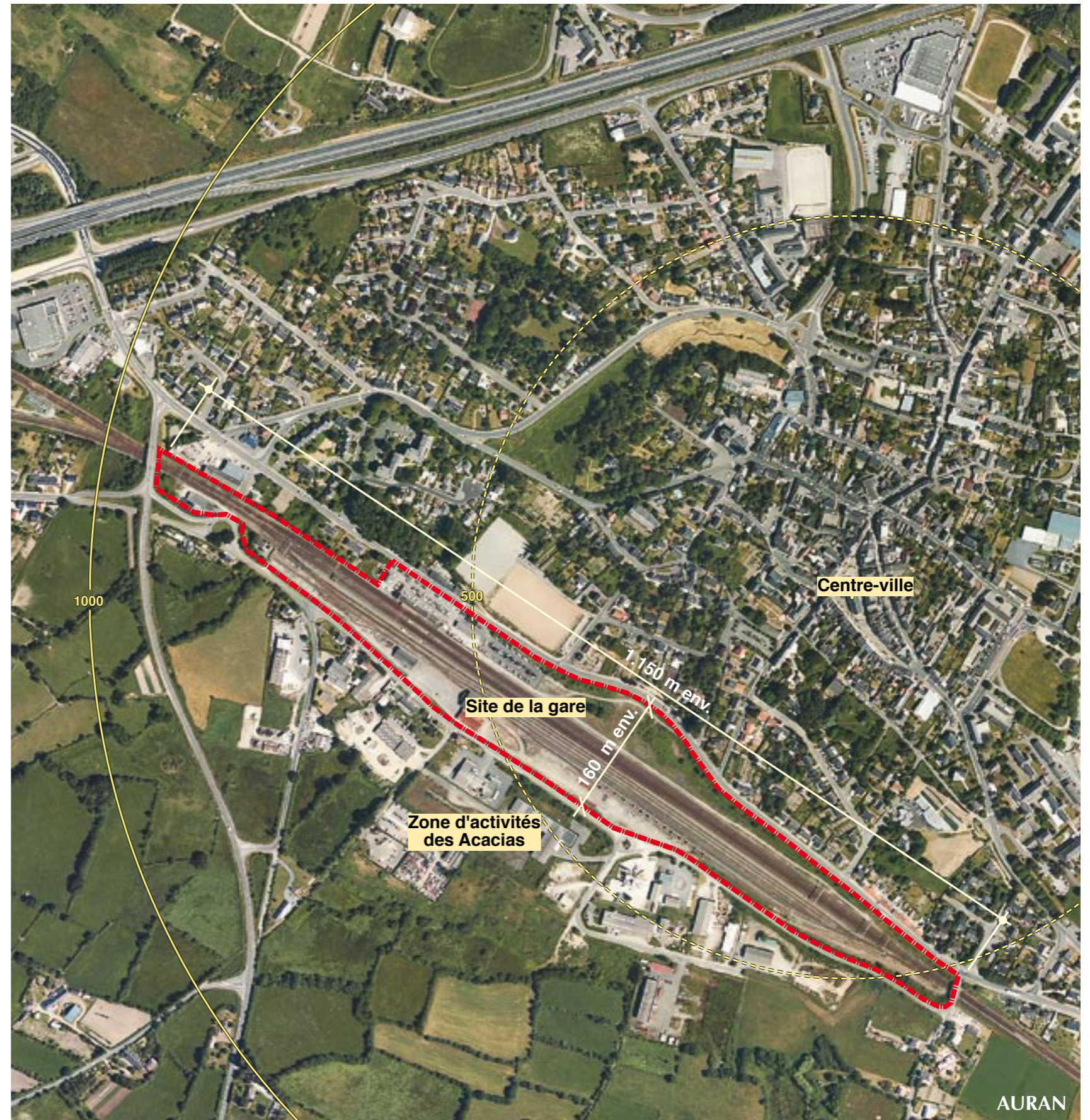
Pôle de centralité, porte de ville et du territoire intercommunal, la gare doit conforter et enrichir sa fonction intermodale, essentielle, en intégrant une dimension urbaine à la fois valorisante et utile pour l'ensemble des usagers, mais aussi pour la centre-ville de Savenay.

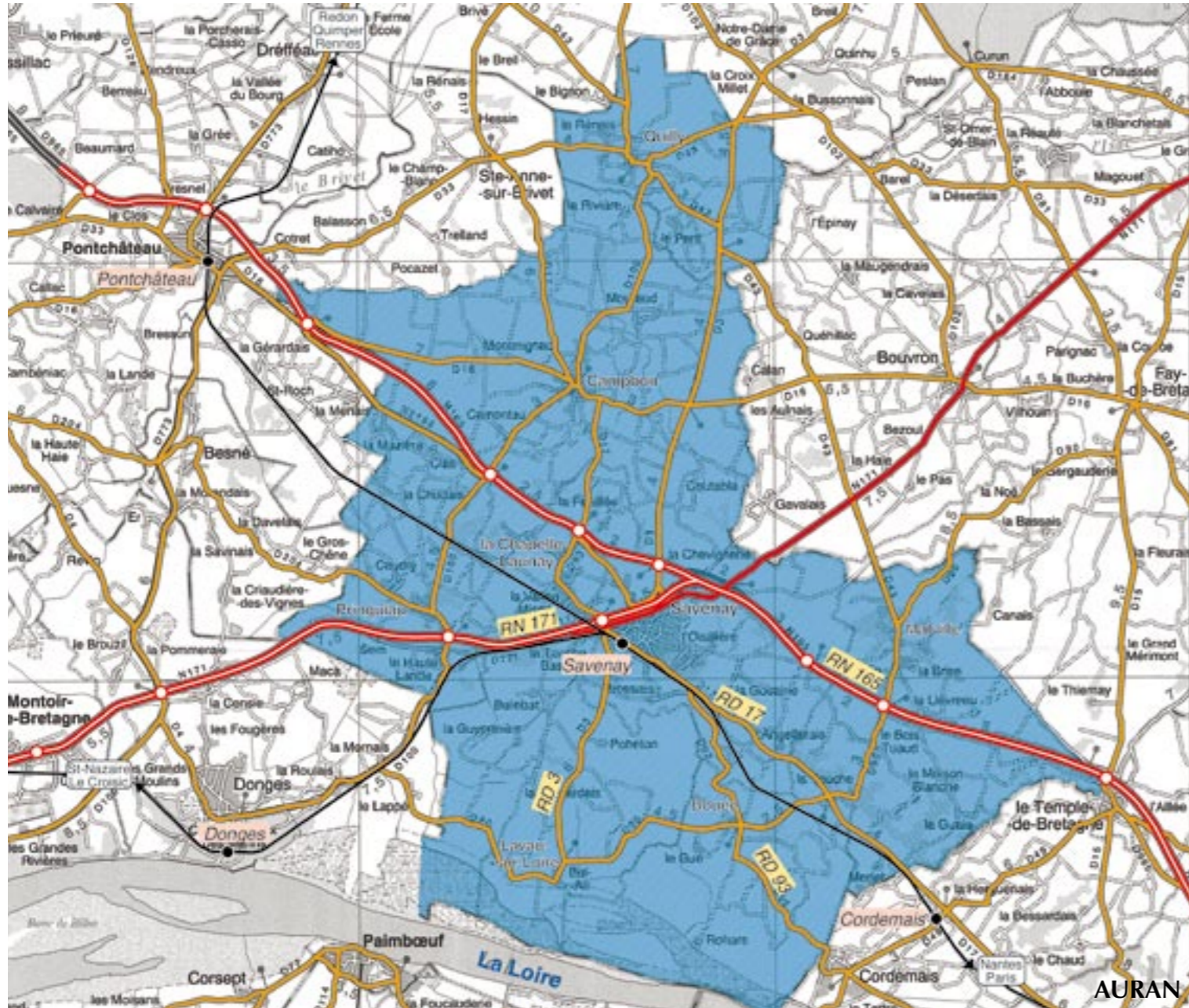
Elle est un atout majeur dans le devenir de Savenay en tant que pôle structurant de la métropole.

Le projet, en cours d'étude, de réalisation d'un pôle d'échanges intermodal, confirme cet atout à la fois pour la Communauté de Communes de Loire et Sillon, les territoires plus éloignés et la ville de Savenay.

Par-delà sa fonction première d'accueil et d'accès au transport ferroviaire, la gare est aussi, potentiellement, un équipement urbain majeur de la ville où elle est implantée :

- Elle est porte de ville pour des milliers de voyageurs par an.
- Elle est aussi avec son environnement urbain, une vitrine de la ville.
- Enfin, elle est historiquement un pôle de croissance urbaine («le quartier de la gare»).





Des atouts et des faiblesses.

Les atouts sont importants et bien identifiés :

- Un positionnement stratégique au plan ferroviaire.
Convergence des lignes Paris - Nantes - Saint-Nazaire - Le Croisic, Paris - Nantes - Vannes - Lorient - Quimper, Nantes - Rennes.
- Une bonne accessibilité routière.
Situation en bordure de la RD 17, départementale parcourant le Nord de l'Estuaire, proximité de la 2x2 voies (N171) Nantes-Saint Nazaire.
- Une présence urbaine forte.
Qualité et importance de bâtiments à valeur patrimoniale.
- Une emprise importante, sous-employée et offrant des possibilités d'évolution.
Environ 11 hectares (1150 m x 160 m env.) avec un plateau ferroviaire en partie en friche.
- Un site d'activités offrant des potentialités d'évolution intéressantes.
Friches, terrains vierges, transparences visuelles...

Les faiblesses sont classiques pour nombre d'équipements ferroviaires implantés à l'origine en milieu rural.

- Une implantation éloignée de la ville.
Ce type d'implantation n'a, souvent, pas permis aux gares d'être des pôles de croissance.
- Un positionnement en frange urbaine.
Un site d'activité en limite Sud aux activités non-utilisatrices du rail.
- Un équipement mal inséré au plan urbain.
*Isolé entre ville et zones d'activités.
Cumulant les coupures dans sa relation à la ville (RD 17, relief, occupations foncières de la rive Nord de la RD).*
- Un équipement peu valorisé au plan urbain.
*Paysage d'activités et de friches.
Espace public monofonctionnel affecté au stationnement automobile.*



L'évolution du réseau viaire et des déplacements.

C'est de la capacité du réseau viaire à accompagner et à intégrer le développement urbain, à offrir une alternative aux seuls déplacements automobiles et à favoriser les modes de déplacements doux que dépend en grande partie l'évolution urbaine équilibrée et harmonieuse de Savenay et la qualité du cadre de vie pour ses habitants.

La desserte historique de Savenay et de son centre, organisée à partir du réseau départemental, a connu ces dernières années des évolutions importantes dues principalement à :

- la modernisation du réseau routier national et la redéfinition des accès,
- le développement urbain important de Savenay et l'extension du réseau de voirie.

De nouveaux développements sont à attendre avec entre autre :

- la création du nouvel aéroport,
- le réaménagement de la RN 171 entre Savenay et Ancenis,
- l'hypothèse d'un nouveau franchissement sur l'estuaire de la Loire.

Une étape urbaine importante : le franchissement des limites.

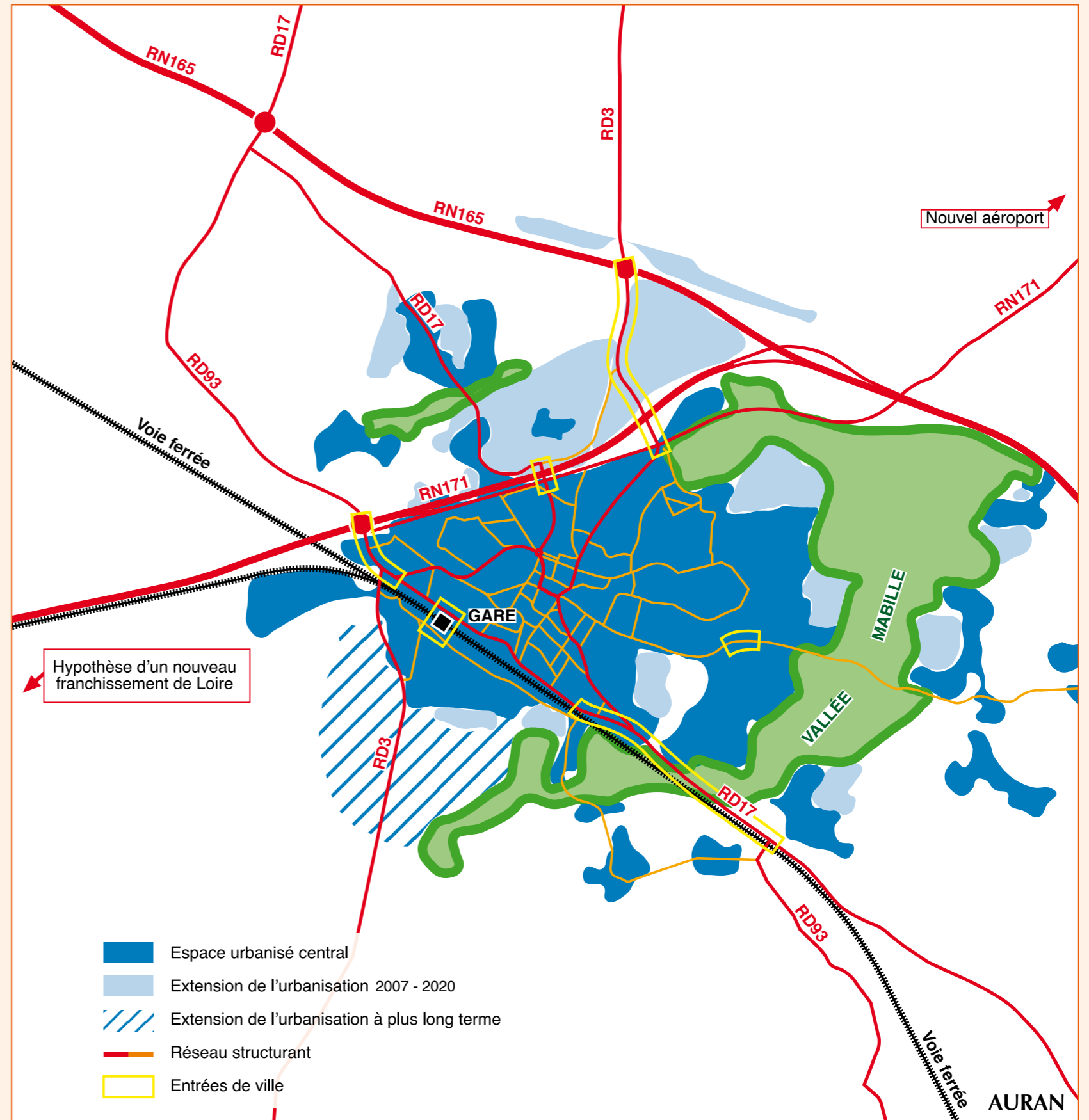
Savenay va connaître un développement urbain important. Encore contenue dans le triangle défini par les frontières constituées par le réseau routier (RN171 et 165), la voie ferrée et la vallée Mabilille, l'urbanisation va s'installer de façon pérenne au-delà de celles-ci.

Ces nouveaux territoires urbanisés, ces nouveaux quartiers, poseront naturellement une problématique d'intégration urbaine liée à leur poids par rapport à l'urbanisation existante et à leur positionnement géographique au-delà des coupures physiques.

Ces mutations passées et futures ont été identifiées dans les différentes études d'urbanisme et leur prise en considération affichée en objectifs d'actions tant dans le PADD du PLU que dans le DOG.

À ce titre, **la réorganisation du réseau viaire, sa lisibilité, l'accessibilité confortable du réseau viaire à des modes de déplacements doux alternatifs à la voiture constituent des enjeux importants qui peuvent se relever notamment par :**

- l'identification et le traitement des entrées de ville,
- la hiérarchisation du réseau viaire,
- l'affirmation urbaine du réseau structurant,
- la mise en œuvre d'un réseau de circulation douces,
- l'organisation et la gestion du stationnement.





Composer un projet urbain de long terme.

Accompagner le développement du pôle d'échanges intermodal de la gare par un projet urbain susceptible de conforter la centralité de Savenay.

Le développement d'un nouveau quartier de ville apparaît de nature à conforter à la fois la fonction prioritaire de pôle intermodal de la Gare et, tout en lui donnant un environnement urbain, de conforter la centralité de Savenay en l'élargissant à de nouveaux territoires proches du centre-ville actuel. Cet enjeu de projet urbain s'inscrit pleinement dans les orientations (PADD, DOG) du SCoT métropole.

La composition d'un projet urbain porteur de la construction d'un nouveau quartier autour de la gare s'inscrit par ses enjeux (dynamique urbaine, centralité, mixité des fonctions) et sa complexité (renouvellement urbain, extension urbaine) dans une stratégie de long terme.

En ce qui concerne Savenay, ce projet peut reposer sur les orientations suivantes :

- **Recomposer l'espace de la Gare.**

Conjuguer intermodalité et construction urbaine dans l'environnement proche de la gare (une place, des bâtiments pour activités tertiaires, activités commerciales du quotidien, habitat ?).

- **Améliorer la relation entre la Gare et le Centre-ville.**

Trouver une vocation mixte intégrant sport et habitat au terrain sportif ?

Aménager et paysager les rues reliant gare et centre-ville (faciliter les cheminements piétons, créer des espaces de repos, agrémenter le cheminement - art urbain - favoriser l'implantation des commerces et équipements, essayer d'introduire de la mixité de fonctions ?).

- **Retraiter la RD17 en voie urbaine.**

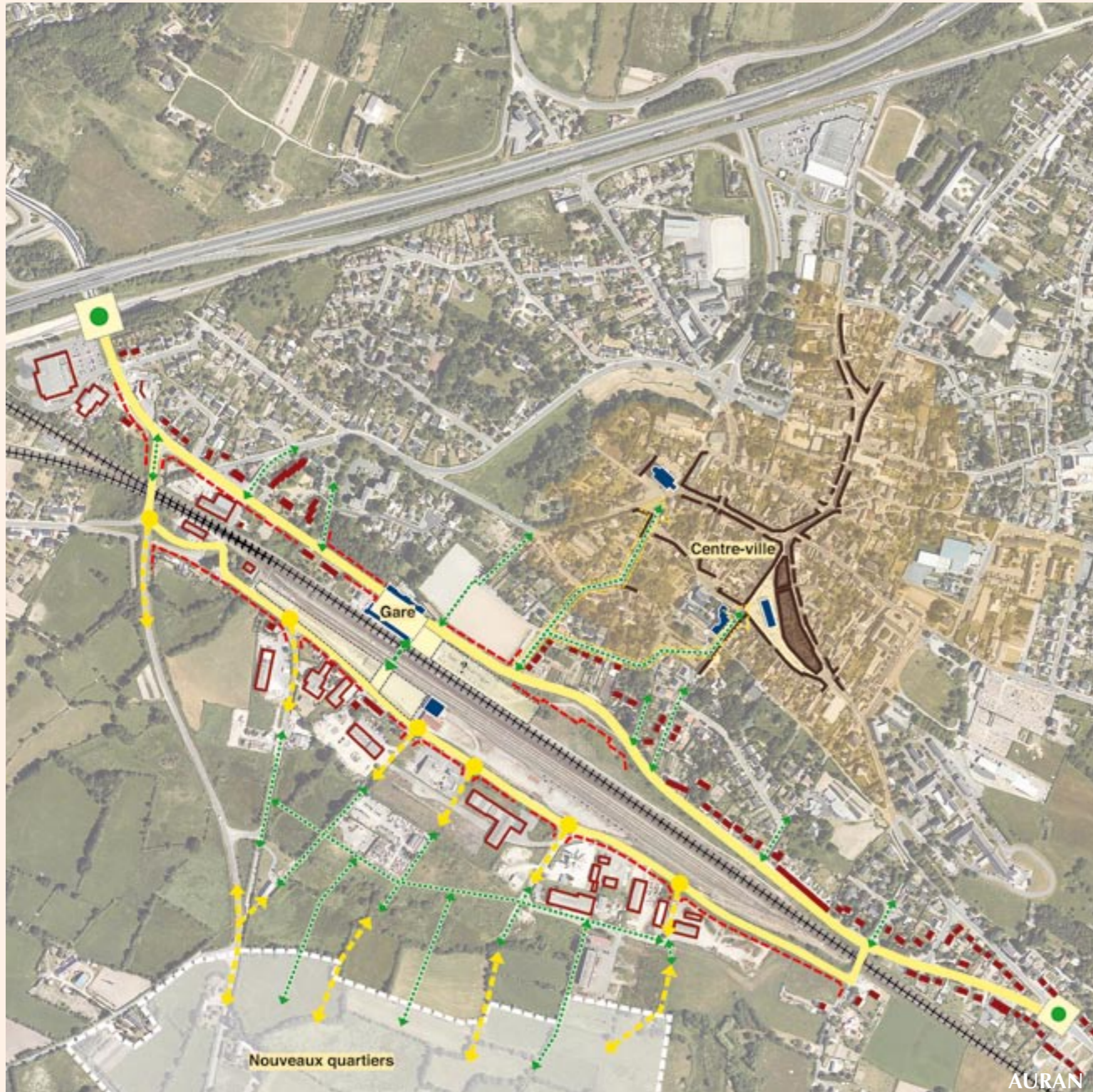
Maîtriser les vitesses de circulation, traiter les carrefours, favoriser le développement de constructions d'alignement, substituer au traitement routier actuel un traitement urbain de type «avenue» : trottoirs, alignements plantés...

- **Favoriser un développement urbain au Sud de la gare.**

Donner une façade urbaine Sud à la gare.

Intégrer le principe de mixité dans la recomposition du site d'activité des Acacias.

Mener de concert recomposition du site d'activités et développement urbain au Sud, en s'inscrivant dans une vision globale.



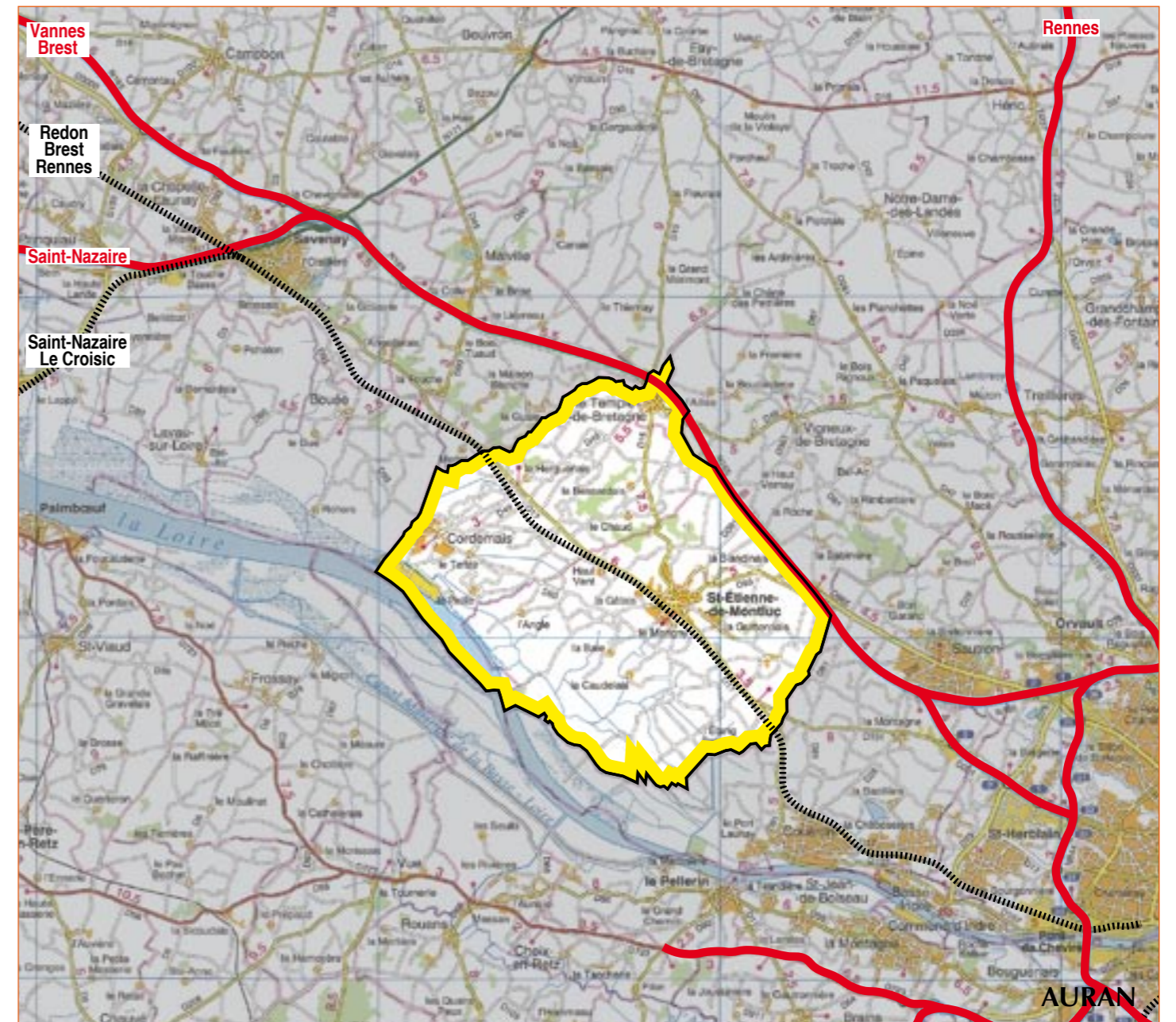
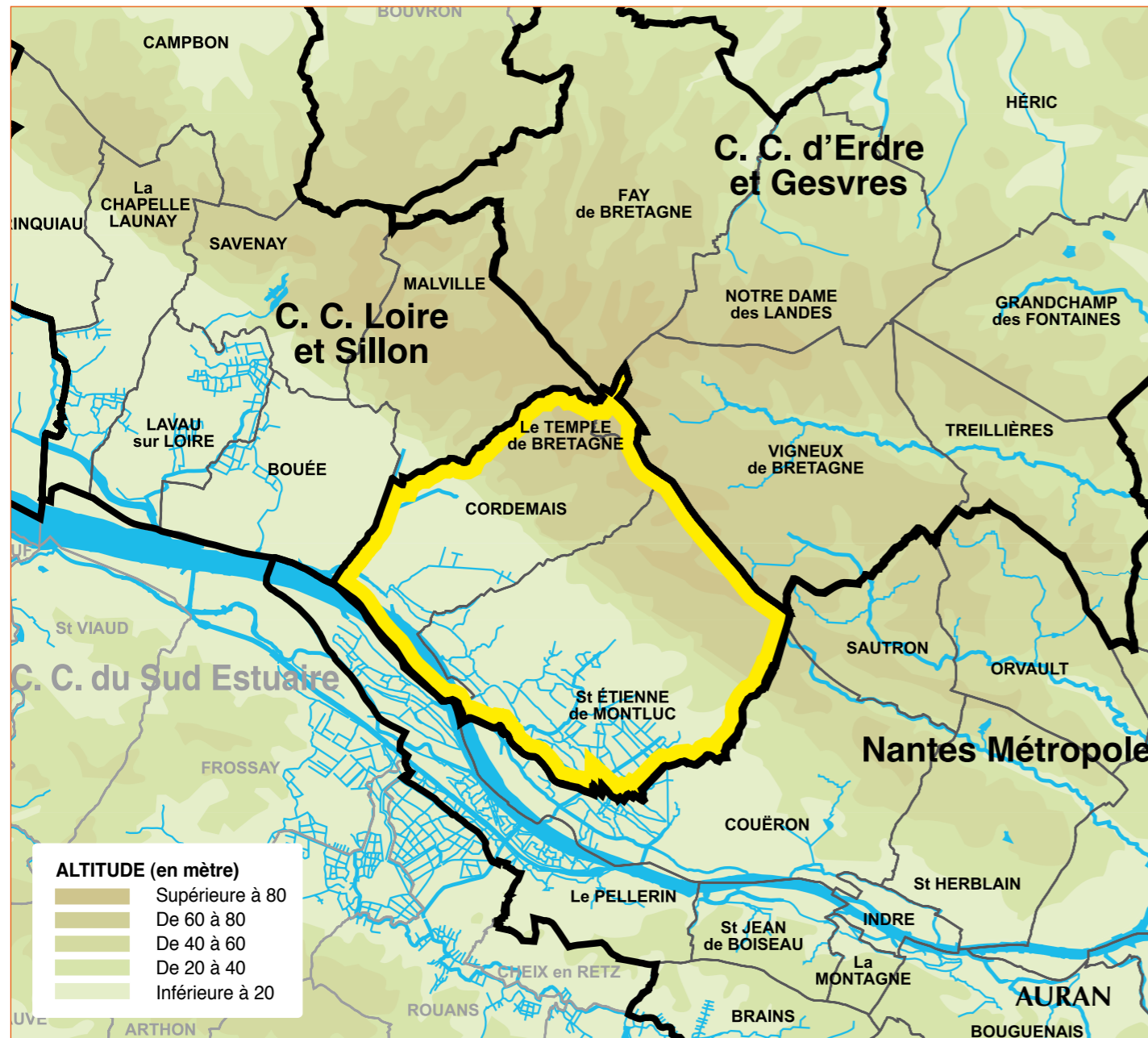
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES CŒUR D'ESTUAIRE

PÔLE STRUCTURANT DE SAINT ÉTIENNE DE MONTLUC



PÔLE STRUCTURANT DE SAINT ÉTIENNE DE MONTLUC : DONNÉES GÉNÉRALES

TERRITOIRE



Communauté de Communes Cœur d'Estuaire

- 3 communes
- 9.630 hectares
- 11.200 habitants (estimation 2007)
- 4.080 résidences principales (estimation 2007)
- 2.850 emplois salariés *

Commune de Saint Etienne de Montluc

- 5.757 hectares (60% de la surface de la Communauté de Communes Cœur d'Estuaire)
- 6.587 habitants (recensement 2006) (59% de la population)
- 2.451 résidences principales (recensement 2006) (60% des résidences principales)
- 1.820 emplois salariés * (64% des emplois salariés)

* source : CLAP INSEE 2007 (hors agriculture, défense et intérim)

PÔLE STRUCTURANT DE SAINT ÉTIENNE DE MONTLUC : DONNÉES GÉNÉRALES

DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES (DOG) DU SCoT MÉTROPOLÉ



Le DOG précise les orientations et objectifs affichés dans le PADD, notamment en ce qui concerne les pôles structurants.

« Le pôle de Saint Etienne de Montluc

Avec plus de 6.500 habitants, Saint Etienne de Montluc, situé à proximité de l'agglomération nantaise et positionné sur la ligne SNCF Nantes-Saint Nazaire-Le Croisic, est affirmé comme un pôle structurant à l'échelle du territoire de la Communauté de Communes de Cœur d'Estuaire.

Afin de conforter son rôle de pôle structurant, la Communauté de Communes de Cœur d'Estuaire et Saint Etienne de Montluc doivent développer un projet urbain visant à renforcer le centre-ville par :

- la réalisation d'opérations d'habitat diversifiée à proximité immédiate du bourg, la commune de Saint Etienne étant un lieu privilégié pour l'accueil de logements, dont du logement social,
- développer une offre tertiaire volontariste en liaison avec la gare,
- programmer des espaces publics autour de la gare afin d'organiser les stationnements et les accès (voitures, piétons, transports en commun, vélos),
- prendre en compte les problématiques de déplacements poids-lourds vers la RN165 à partir des principaux pôles d'emplois actuels (centrale de Cordemais, plateforme logistique de Saint Etienne de Montluc). »





Un processus en cours d'extension et d'éclatement de la forme urbaine dû aux contraintes physiques du site.

Un déséquilibre Nord-Sud :

- barrière physique de la RD17 et de la ligne SNCF,
- attrait du relief et des hauteurs du Sillon de Bretagne (vues sur la vallée de la Loire).

PÔLE STRUCTURANT DE SAINT ÉTIENNE DE MONTLUC : ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC POUR CONFORTER LA CENTRALITÉ

CENTRALITÉ ET ÉCHELLES DE TERRITOIRES

Une tache urbaine qui, comparée à celle de la ville de Nantes, montre son étendue :

- du Sanitat à la gare SNCF d'Ouest en Est,
- de Viarme au centre commercial Beaulieu du Nord au Sud.

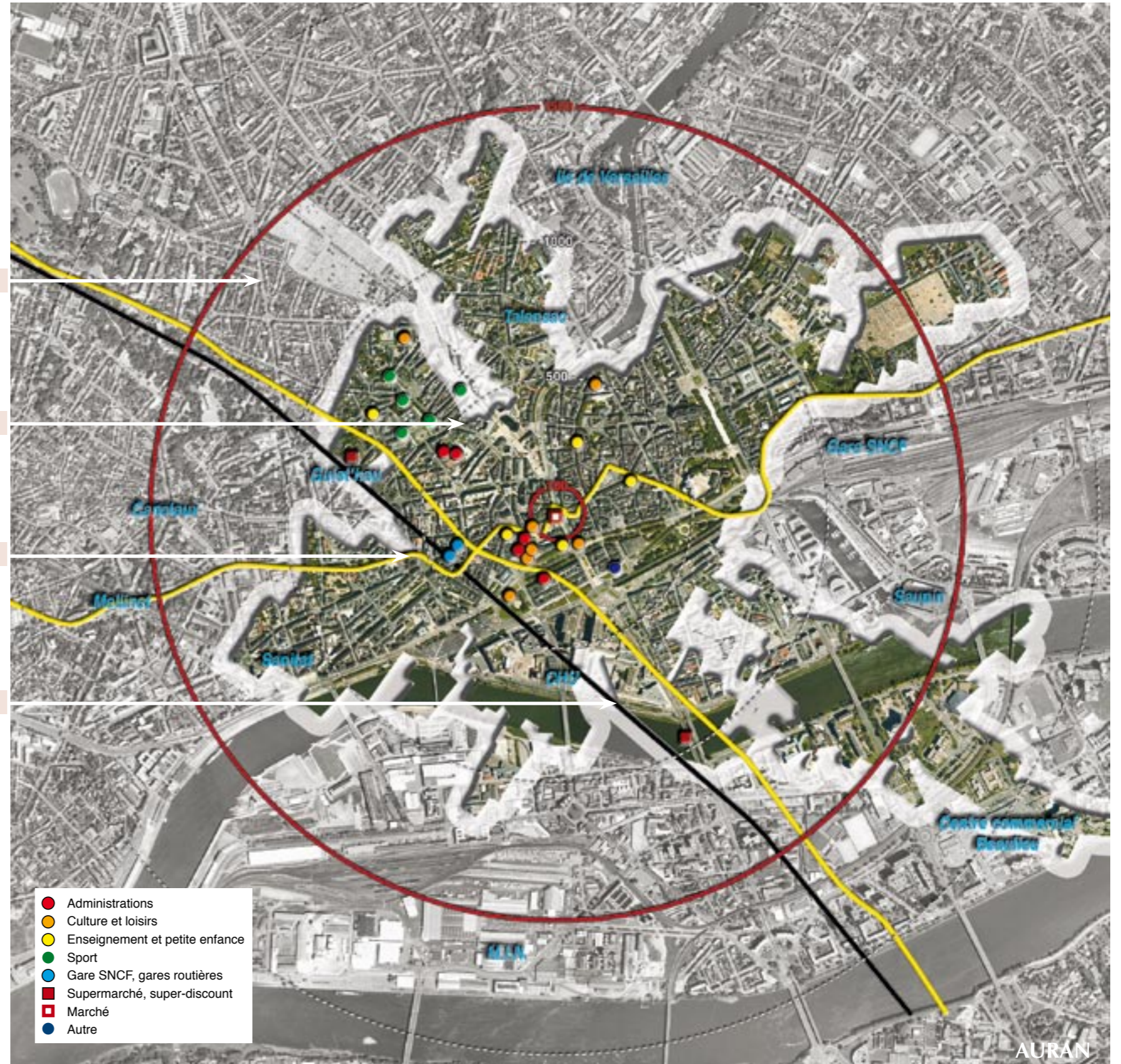
Des distances entre quartiers et équipements qui favorisent les déplacements motorisés.

Fond photo : centre-ville de Nantes

Emprise urbanisée centralité de Saint Etienne de Montluc

Infrastructure routière (Saint Etienne de Montluc)

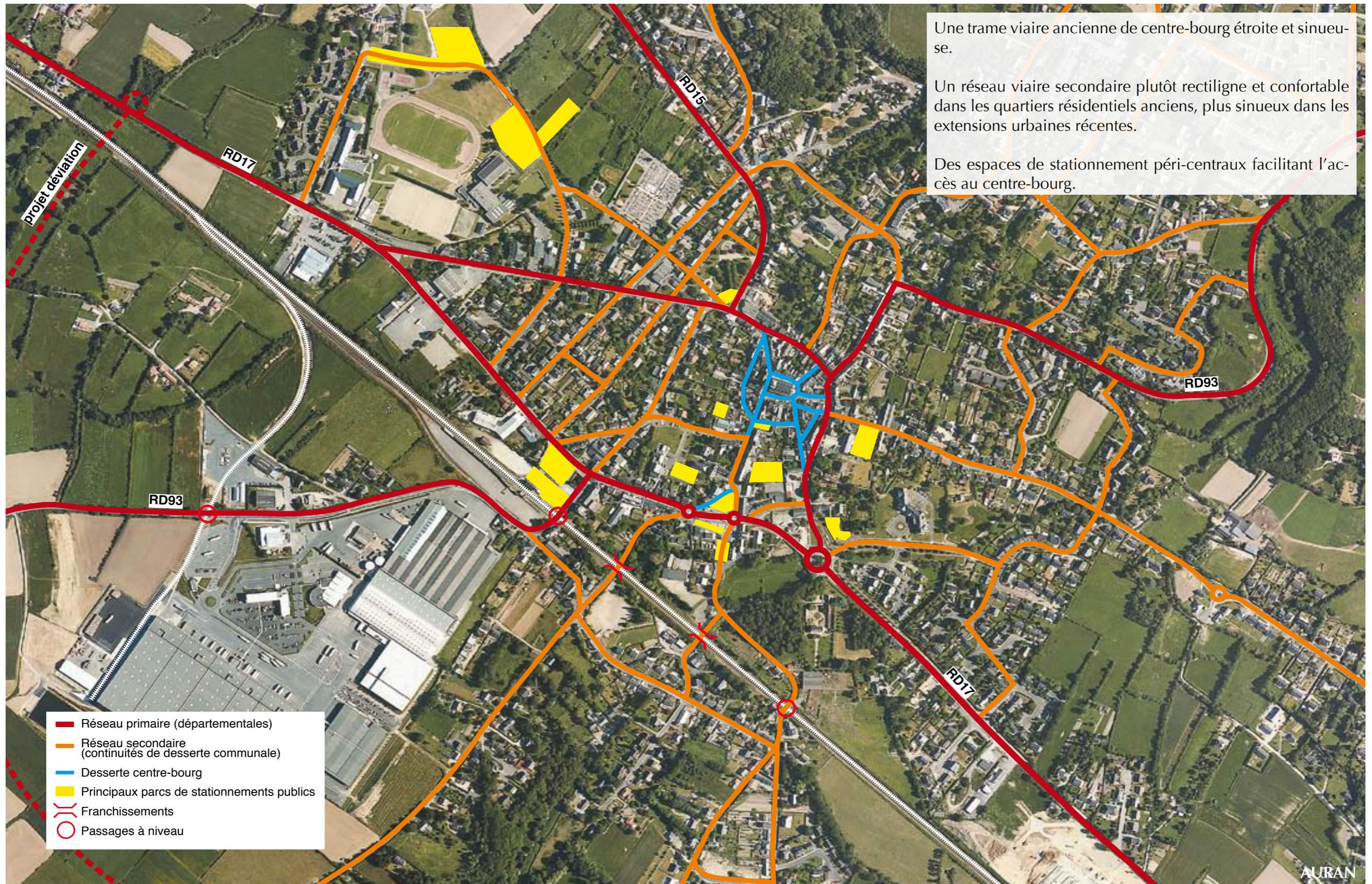
Voie ferrée (Saint Etienne de Montluc)



PÔLE STRUCTURANT DE SAINT ÉTIENNE DE MONTLUC : ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC POUR CONFORTER LA CENTRALITÉ

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES





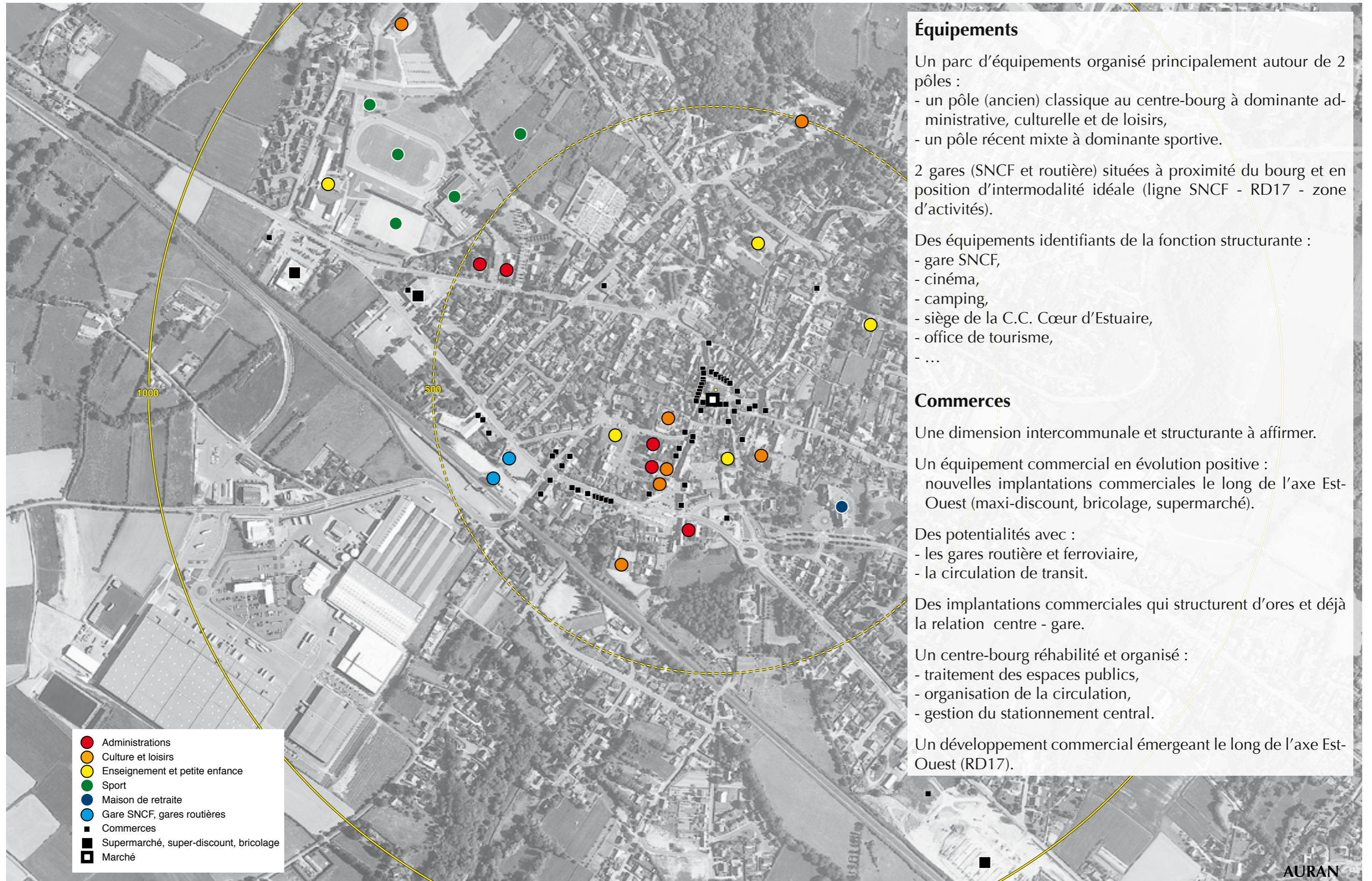
Une trame viaire ancienne de centre-bourg étroite et sinueuse.

Un réseau viaire secondaire plutôt rectiligne et confortable dans les quartiers résidentiels anciens, plus sinueux dans les extensions urbaines récentes.

Des espaces de stationnement péri-centraux facilitant l'accès au centre-bourg.

- Réseau primaire (départementales)
- Réseau secondaire (continuités de desserte communale)
- Desserte centre-bourg
- Principaux parcs de stationnements publics
- ⚡ Franchissements
- Passages à niveau

AURAN



Équipements

Un parc d'équipements organisé principalement autour de 2 pôles :

- un pôle (ancien) classique au centre-bourg à dominante administrative, culturelle et de loisirs,
- un pôle récent mixte à dominante sportive.

2 gares (SNCF et routière) situées à proximité du bourg et en position d'intermodalité idéale (ligne SNCF - RD17 - zone d'activités).

Des équipements identifiants de la fonction structurante :

- gare SNCF,
- cinéma,
- camping,
- siège de la C.C. Cœur d'Estuaire,
- office de tourisme,
- ...

Commerces

Une dimension intercommunale et structurante à affirmer.

Un équipement commercial en évolution positive : nouvelles implantations commerciales le long de l'axe Est-Ouest (maxi-discount, bricolage, supermarché).

Des potentialités avec :

- les gares routière et ferroviaire,
- la circulation de transit.

Des implantations commerciales qui structurent d'ores et déjà la relation centre - gare.

Un centre-bourg réhabilité et organisé :

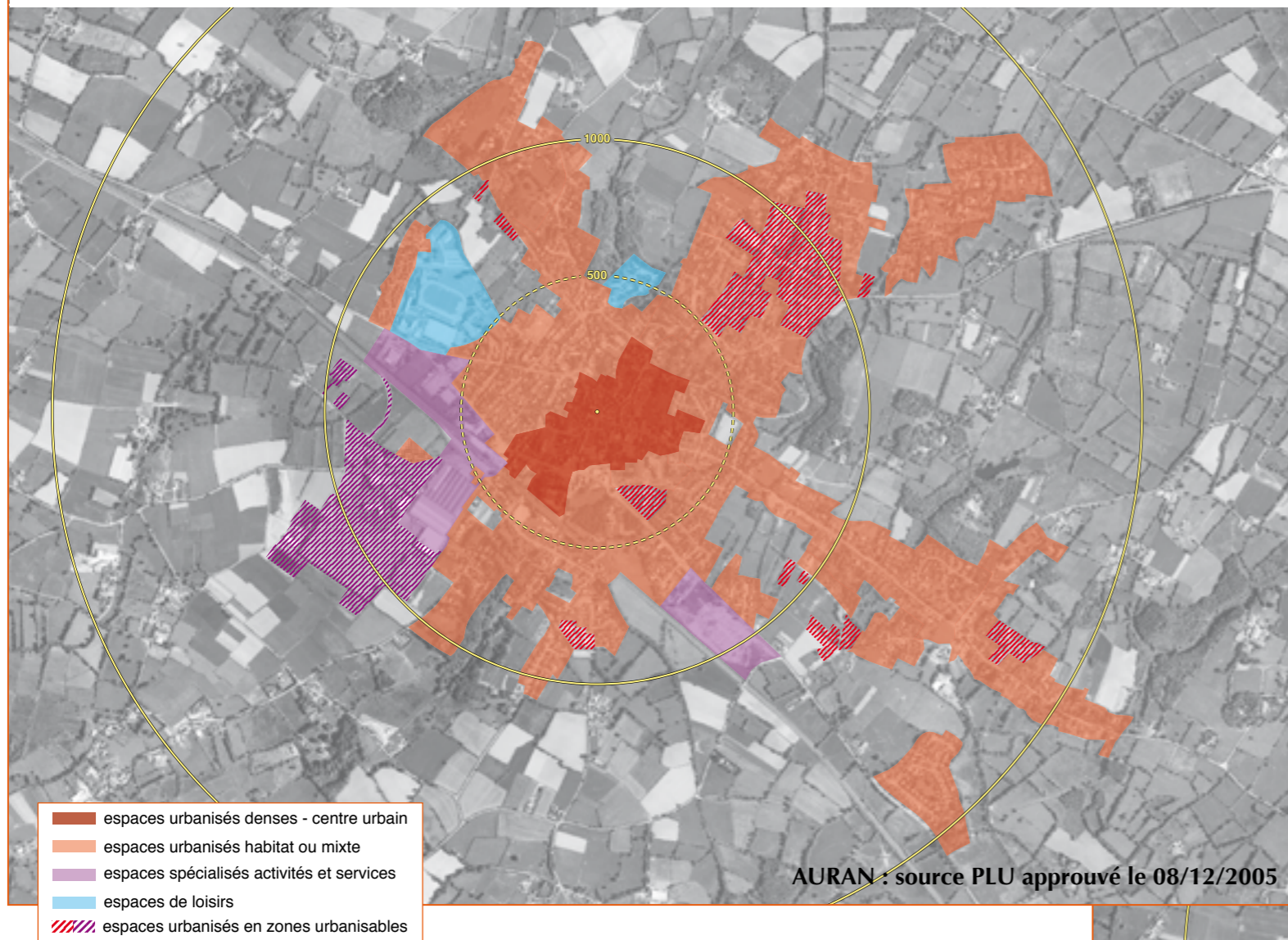
- traitement des espaces publics,
- organisation de la circulation,
- gestion du stationnement central.

Un développement commercial émergeant le long de l'axe Est-Ouest (RD17).

PÔLE STRUCTURANT DE SAINT ÉTIENNE DE MONTLUC : ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC POUR CONFORTER LA CENTRALITÉ

URBANISATION ET ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

ESPACES URBANISÉS AUJOURD'HUI



- espaces urbanisés denses - centre urbain
- espaces urbanisés habitat ou mixte
- espaces spécialisés activités et services
- espaces de loisirs
- ▨ espaces urbanisés en zones urbanisables

84 hectares urbanisables (hors renouvellement urbain)

- 29 hectares ouverts à l'urbanisation pour l'habitat
- 23 hectares ouverts à l'urbanisation pour l'activité
- 32 hectares en réserve

Potentialités urbanisables hors renouvellement urbain (évaluation sommaire)

- Territoires à vocation d'habitat ou de mixité : 29 hectares.
- 10 logements / ha = 80 + 357 en ZAC = 290 logements
 - 15 logements / ha = 120 + 357 en ZAC = 435 logements
 - 20 logements / ha = 160 + 357 en ZAC = 580 logements
- Territoires en réserves d'urbanisation future (en moyenne, éloignement de 1 km du bourg) : 32 hectares.
- 10 logements / ha = 320 logements
 - 15 logements / ha = 480 logements
 - 20 logements / ha = 640 logements

Une urbanisation centrale compacte.

Des extensions urbaines en étoile qui maintiennent globalement les continuités urbanisées.

Une gare au cœur d'un secteur destiné aux activités.

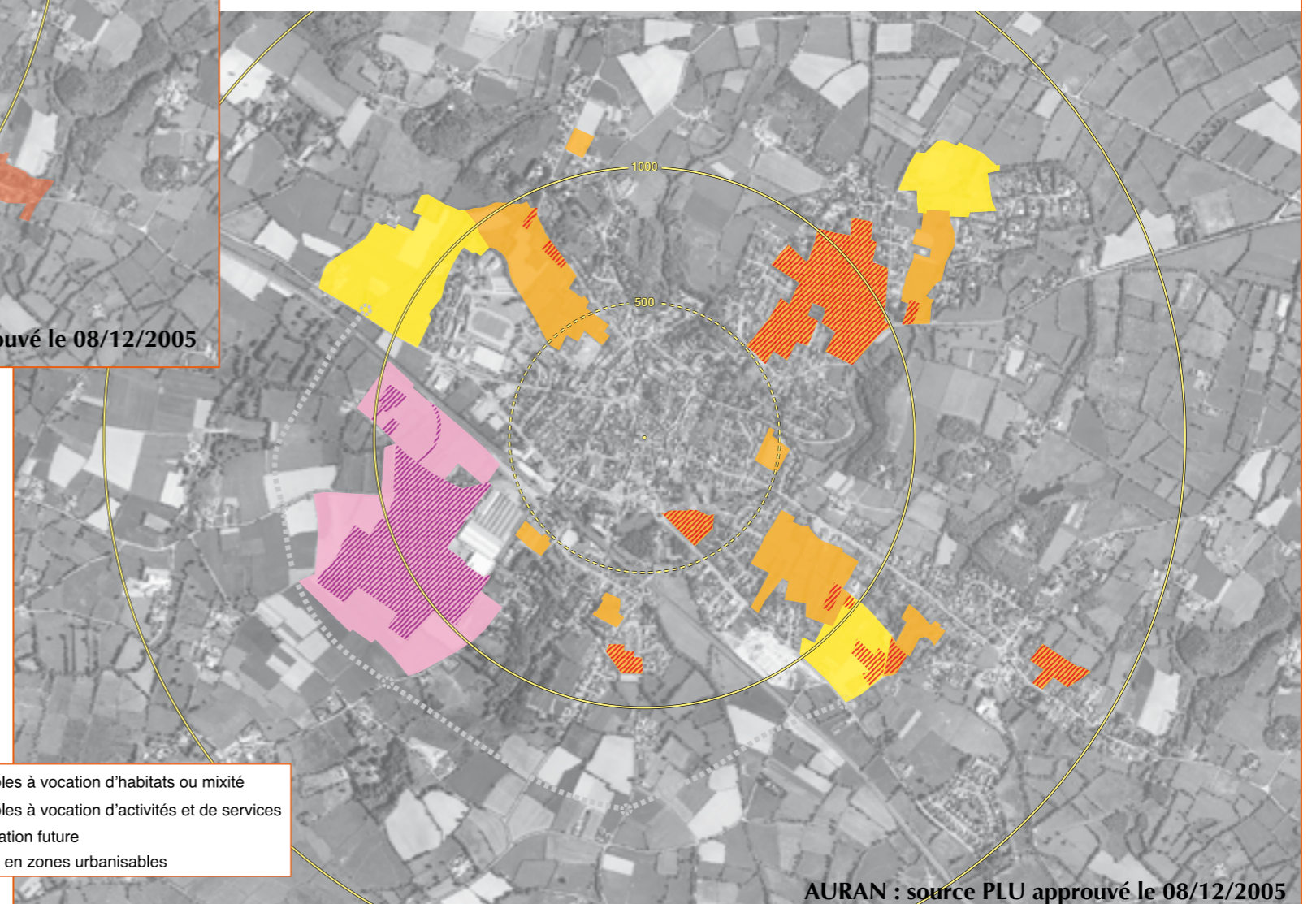
Une compacité de la forme urbaine préservée, mais des développements axiaux qui s'homogénéisent.

Affirmation du développement Est-Ouest.

Peu de développement pour l'habitat au Sud.

Absence de réserves urbanisables pour l'habitat autour de la gare.

ESPACES URBANISABLES



- espaces urbanisables à vocation d'habitats ou mixité
- espaces urbanisables à vocation d'activités et de services
- réserves d'urbanisation future
- ▨ espaces urbanisés en zones urbanisables

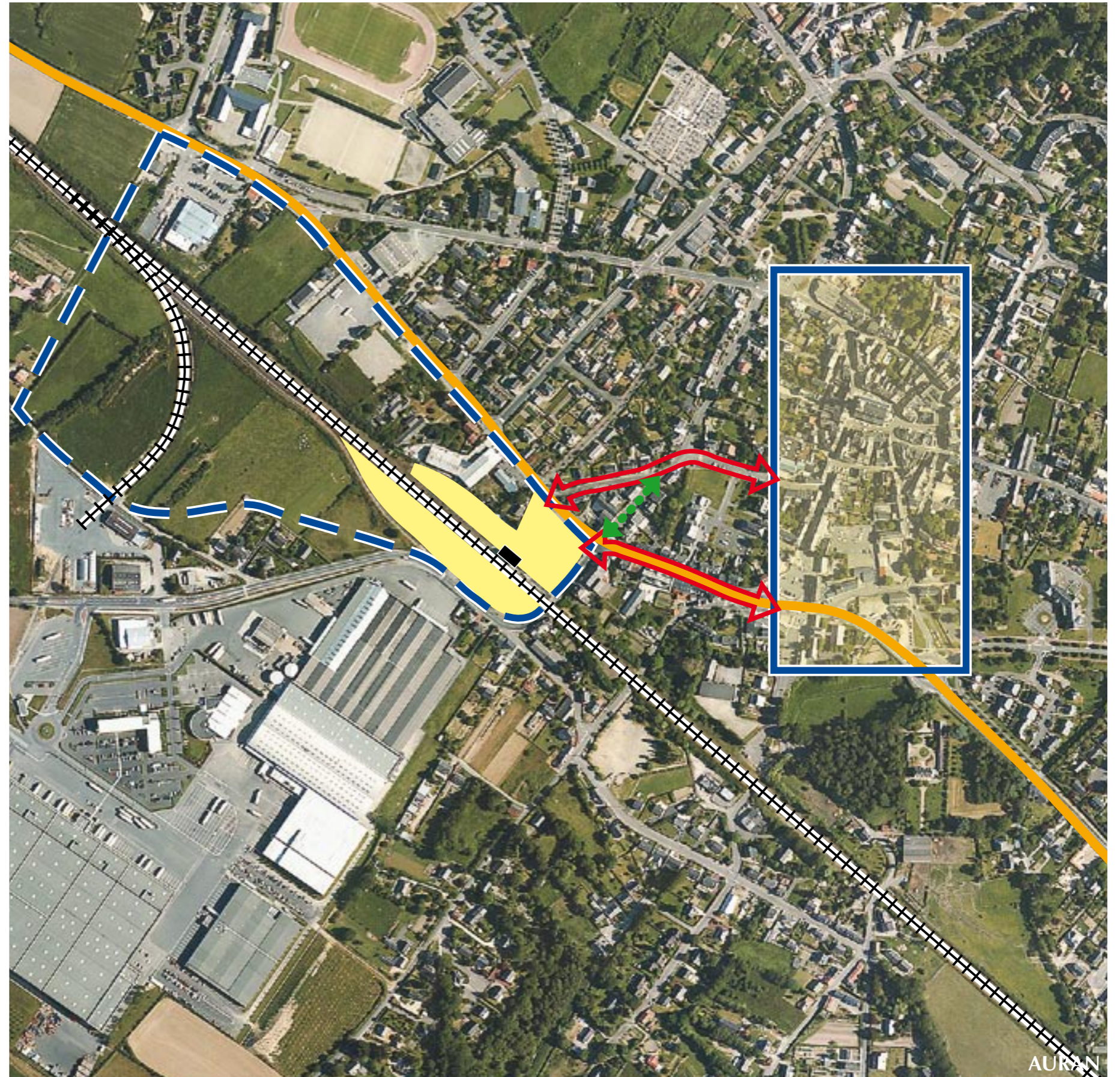
Des atouts pour le devenir urbain et l'affirmation de la fonction structurante à l'échelle du SCoT de la Métropole :

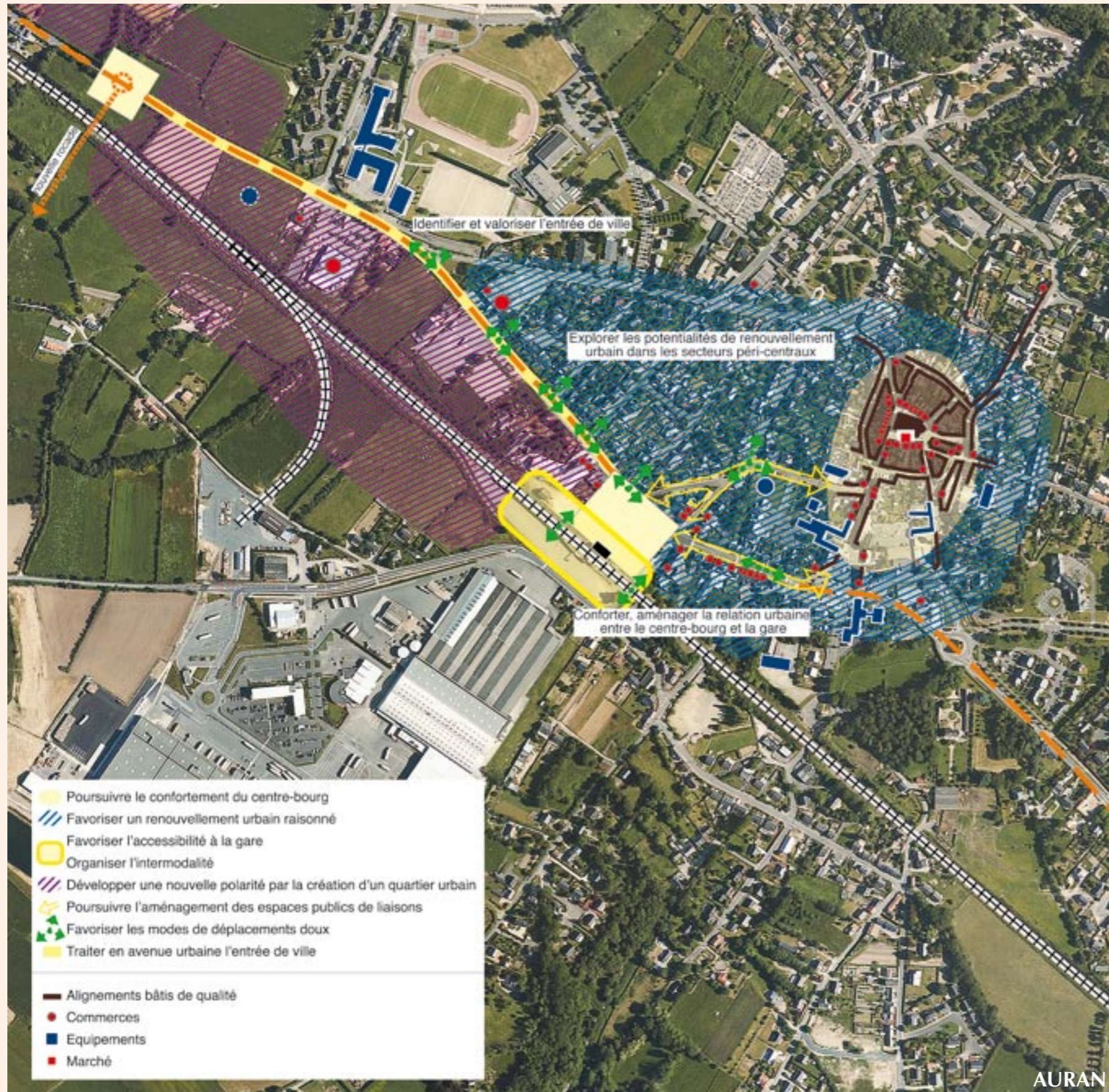
Deux polarités :

- La première existante, le centre-bourg :
 - qualité urbaine (bâti, espaces publics...),
 - offre commerciale (diversité, densité),
 - confort d'usage (piétons, vélos),
 - organisation (circulation, stationnements),
 - évolutivité (disponibilité territoriale, renouvellement urbain).
- La seconde en de venir, les gares SNCF et routières :
 - situation et accessibilité favorisant l'intermodalité (proximité centre-bourg, RD17, zone d'activités),
 - évolutivité (disponibilités territoriales potentielles).

Les liaisons entre polarité (proximité, liaisons existantes directes).

Un processus de renouvellement urbain engagé.





Élever les fonctions de centralité à l'échelle d'un pôle structurant en développement.

Composer un projet urbain de long terme organisant l'évolution, le développement et le renforcement de la centralité urbaine.

Avec les orientations principales suivantes :

Pour le centre-bourg :

- **Poursuivre le confortement engagé** en préservant l'échelle et le caractère urbain et paysager.
- **Favoriser un renouvellement urbain raisonné** tenant compte de la morphologie urbaine et des contraintes de fonctionnement dues à l'étroitesse du réseau viaire ancien.

Pour la gare :

- **Favoriser l'accessibilité à l'équipement** (voitures, deux-roues et vélos, piétons)..
- **Organiser l'intermodalité** (gare routière, stationnements).
- **Développer une nouvelle polarité par la création d'un quartier urbain** intégrant la mixité des fonctions (activités tertiaires, commerces, habitat, équipement et services).

Entre les deux polarités :

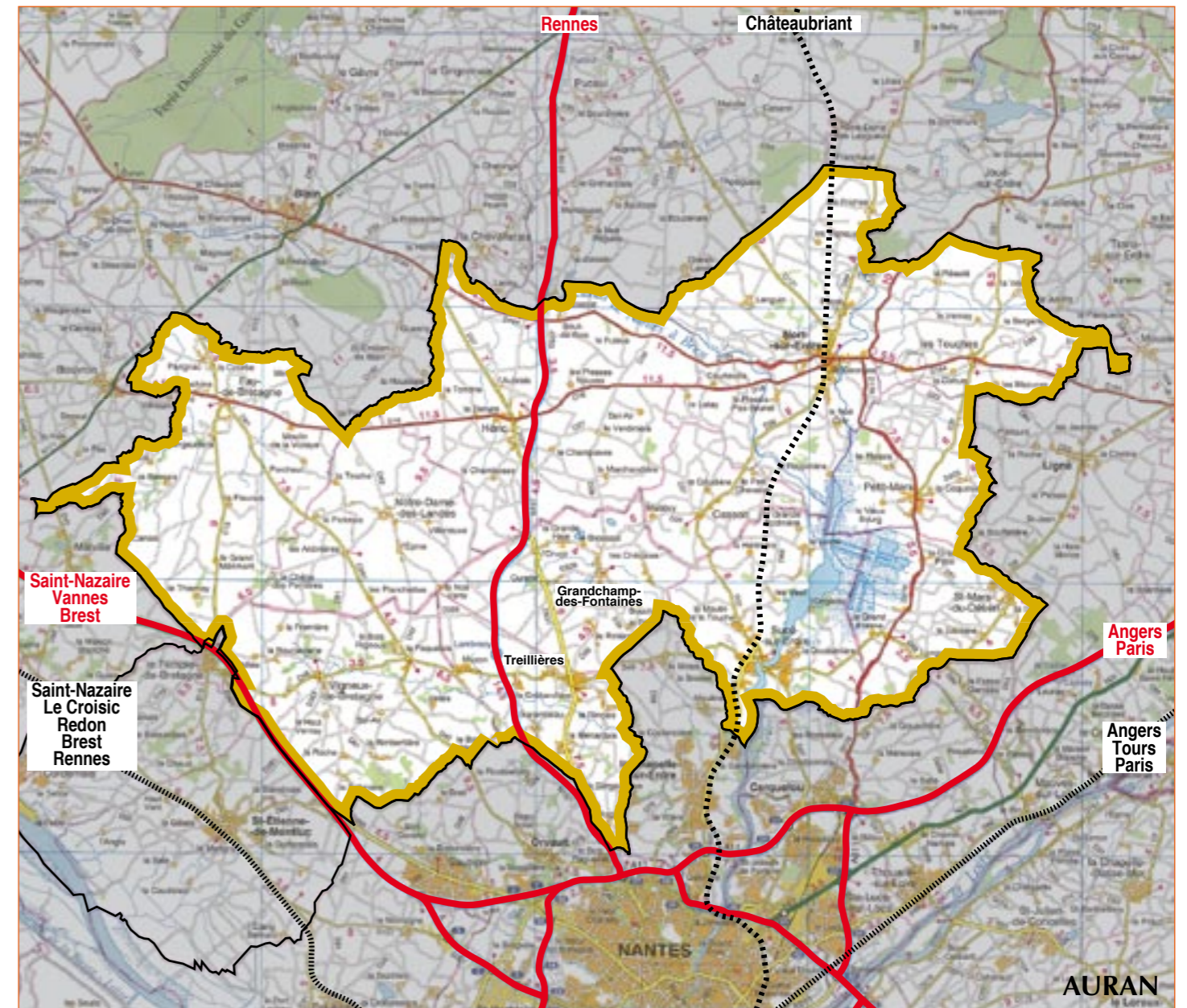
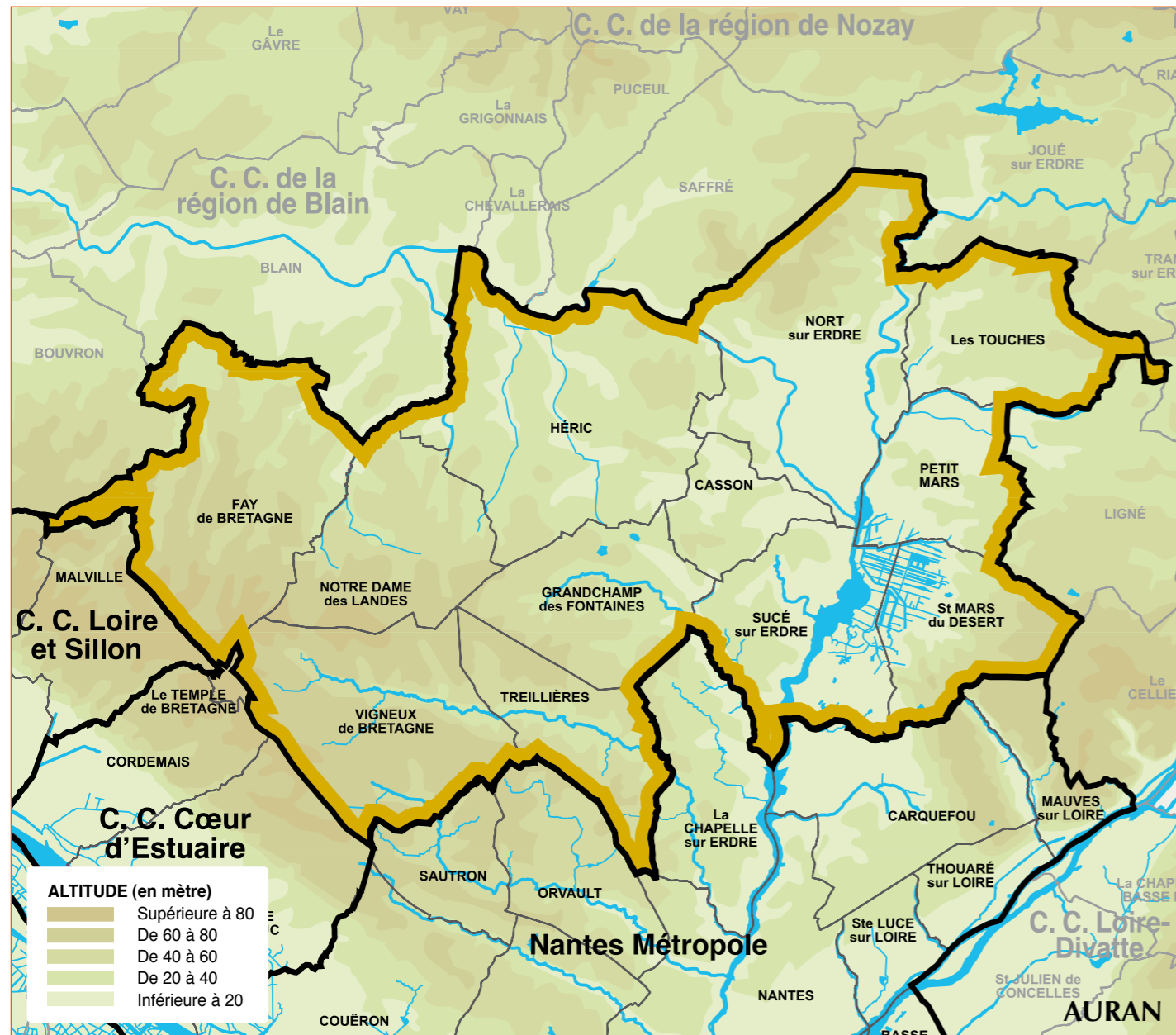
- **Conforter et aménager la relation urbaine entre le centre-bourg et la gare.**
 Poursuivre l'aménagement des espaces publics de liaisons.
 Favoriser les modes de déplacements doux.
 Favoriser le renouvellement urbain et l'implantation de collectifs et commerces complémentaires de ceux qui existent.
- **Explorer les potentialités de renouvellement urbain dans les secteurs péri-centraux.**
 Délaisés d'urbanisation, « dents creuses », activités susceptibles de muter, anciens équipements...
- **Identifier et valoriser l'entrée de ville Ouest.**
 Retraiter en avenue urbaine la RD17 dans sa partie Ouest entre la future déviation et la gare.
 Favoriser le renouvellement urbain.

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES D'ERDRE ET GESVRES

PÔLE STRUCTURANT DE TREILLIÈRES - GRANDCHAMP DES FONTAINES



TERRITOIRE



Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres

- 12 communes
- 50.940 hectares
- 52.000 habitants (estimation 2007)
- 18.250 résidences principales (estimation 2007)
- 8.650 emplois salariés *

Commune de Treillières

- 2.905 hectares (6% de la surface de la C.C.E.G.)
- 7.622 habitants (recensement complémentaire 2007) (15% de la population)
- 2.388 résidences principales (source DGI 2006) (13% des résidences principales)
- 2.200 emplois salariés * (25% des emplois salariés)

Commune de Grandchamp des Fontaines

- 3.387 hectares (7% de la surface de la C.C.E.G.)
- 4.334 habitants (estimation 2007) (8% de la population)
- 1.460 résidences principales (estimation 2007) (8% des résidences principales)
- 590 emplois salariés * (7% des emplois salariés)

* source : CLAP INSEE 2007 (hors agriculture, défense et intérim)

Le DOG précise les orientations et objectifs affichés dans le PADD, notamment en ce qui concerne les pôles structurants.

Treillières - Grandchamp des Fontaines est un pôle structurant identifié par le SCoT Métropole.

C'est un pôle émergent destiné à limiter les déplacements vers l'agglomération nantaise des habitants en matière de services (commerces, santé...) qui s'appuie sur le bourg de Treillières dont les possibilités de développement se situent majoritairement sur la commune voisine de Grandchamp des Fontaines.

Le projet urbain nécessite la mise œuvre d'une stratégie concertée entre ces deux communes.

« Le pôle de Treillières - Grandchamp des Fontaines

Territoire marqué par la périurbanisation de l'agglomération nantaise, Treillières, avec ses 7000 habitants, doit permettre de structurer le territoire compris entre l'agglomération et le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes en bénéficiant notamment d'une connexion au réseau Tram-Train qui se justifierait même en dehors du projet d'aéroport. L'affirmation de ce pôle s'inscrit également dans une logique de rééquilibrage du territoire de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres.

A ce titre, pour affirmer ce rôle, la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres et Treillières doivent développer un projet urbain ambitieux autour du centre et de la gare, qui nécessite de mobiliser des espaces appartenant au territoire de la commune voisine de Grandchamp des Fontaines sans toutefois viser à une continuité urbaine entre les deux centres-bourgs.

Pour conforter les fonctions de polarités, il est nécessaire de :

- développer un projet urbain qualitatif de structuration du centre ville, afin d'y accueillir les fonctions commerciales et les projets d'habitat, dont du logement social, conformes aux objectifs du Scot et du PLH de la Communauté de Communes Erdre et Gesvres,
- réserver les espaces nécessaires autour de la gare permettant l'aménagement d'un pôle d'échange dans l'optique de la mise en service d'une ligne tram-train Nantes - La Chapelle sur Erdre - Treillières,
- développer une offre tertiaire volontariste en liaison avec la gare,
- développer une offre d'équipements et de services en cohérence avec ceux du bourg de Grandchamp des Fontaines,
- affirmer son rôle de pôle commercial au travers du renforcement des commerces de centre-ville et la création du pôle de la Belle Etoile,
- requalifier en boulevard urbain l'axe majeur de la RD537 et organiser des itinéraires mode doux au sein du pôle. »

PÔLE STRUCTURANT DE TREILLIÈRES - GRANDCHAMP DES FONTAINES : ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC POUR CONFORTER LA CENTRALITÉ

CENTRALITÉS ET ÉCHELLES DE TERRITOIRES



Deux centralités :

- situées au cœur des zones agglomérées principales de Treillières et Grandchamp des Fontaines,
- reliées par la RD26,
- distantes de 4,5 kilomètres,
- représentant 6 minutes en voiture et 19 minutes à vélo.

Des périmètres de déplacement pour les modes doux situés dans un rayon de 2 kilomètres à vélo et 600 mètres à pied représentant moins de 10 minutes de déplacement et incluant largement pour le premier mode l'ensemble des zones agglomérées des centralités et pour le second mode, les centres-villes augmentés des premières extensions urbaines.

PÔLE STRUCTURANT DE TREILLIÈRES - GRANDCHAMP DES FONTAINES : ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC POUR CONFORTER LA CENTRALITÉ

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Accessibilité routière au territoire

Un territoire aux portes de l'agglomération nantaise.

Traversé par la voie rapide à 2x2 voies Nantes-Rennes (RN137).

Desservi du Nord au Sud par deux départementales :

- la RD537, axe structurant majeur irriguant l'ensemble du territoire du Nord au Sud et connecté en ses extrémités à la RN137, la mettant en relation quasi-directe avec le bourg d'Héric au Nord et le périphérique de l'agglomération nantaise au Sud,
- la RD26, axe de liaison directe entre les centres-villes de Treillières et Grandchamp des Fontaines.

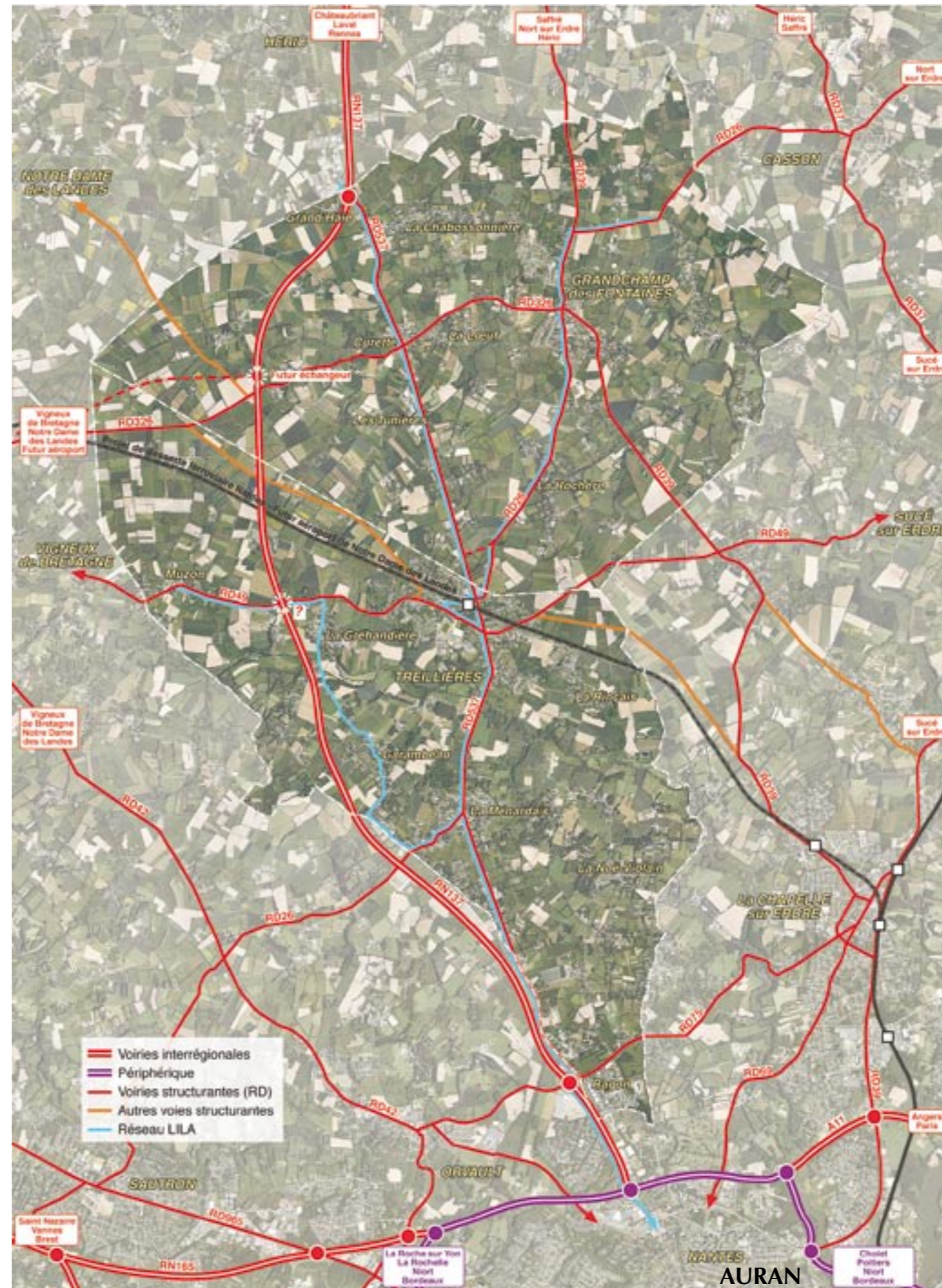
Structuré d'Est en Ouest par :

- la RD326 reliant le centre-ville de Grandchamp des Fontaines à Sucé sur Erdre, Vigneux de Bretagne et le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes,
- la RD49 reliant le centre-bourg de Treillières à Sucé sur Erdre et Vigneux de Bretagne,
- la RD75 reliant le site d'activités de Ragon à La Chapelle sur Erdre et au bourg d'Orvault,
- la RD39 reliant Nort sur Erdre à La Chapelle sur Erdre et prolongeant la RD326 dans sa traversée du centre-ville de Grandchamp des Fontaines

Desservi par les lignes 22, 23 et 24 du réseau LILA du département.

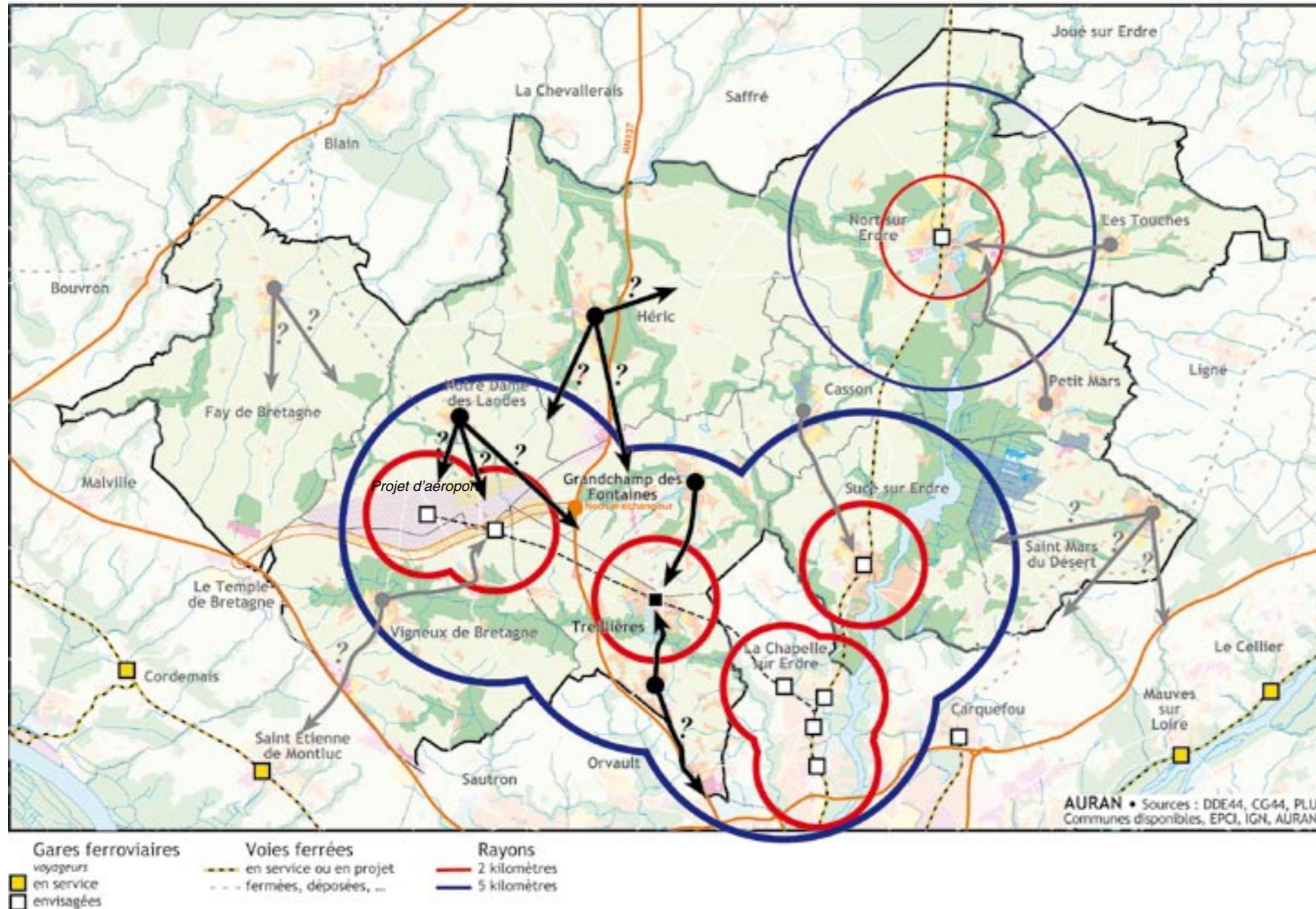
Une accessibilité en amélioration qui pourrait avoir une incidence sur les flux de circulation sur le réseau structurant :

- À partir de la RN137 :
 - le projet d'échangeur lié à la réalisation du barreau routier entre les RN137 et 165 desservant le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes, et connecté à la RD326, axe Est-Ouest structurant du territoire de Grandchamp des Fontaines,
 - la recherche d'un nouveau point d'échange au droit du centre-bourg de Treillières (RD49).
- Par le projet de desserte tram-train entre la gare de Nantes et le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes.



PÔLE STRUCTURANT DE TREILLIÈRES - GRANDCHAMP DES FONTAINES : ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC POUR CONFORTER LA CENTRALITÉ

ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE (PROJET)



Une attractivité des futures gares définie par la proximité géographique, avec un périmètre pertinent situé dans un rayon de 2 kilomètres pour l'accessibilité deux-roues et 5 kilomètres pour l'automobile.

Des proximités géographiques concurrencées par :

- des accessibilités facilitées,
- des habitudes de pratiques de rabattement,
- des niveaux de services attractifs (efficacité et fréquences des dessertes TCSP, offres commerciales et de services de proximité ou structurants renforcées...).

Demain, quelles nouvelles pratiques de rabattement vers les TCSP pour les habitants de la CCEG ?

Future gare de Treillières.

Une **attractivité géographique** pour :

- le centre-ville et la zone agglomérée de Treillières (accessibilité 2 roues pertinente),
- le centre-ville de Grandchamp des Fontaines et ses extensions (accessibilité automobile),
- la quasi-totalité des écarts et hameaux du pôle Treillières-Grandchamp des Fontaines, à l'exception de la zone d'activité de Ragon située au-delà des 5 kilomètres,
- le village de la Ménardais ? (concurrence du tramway ?)

Une **attractivité élargie** (accessibilité facilitée par la RN137, un niveau de services important) pour :

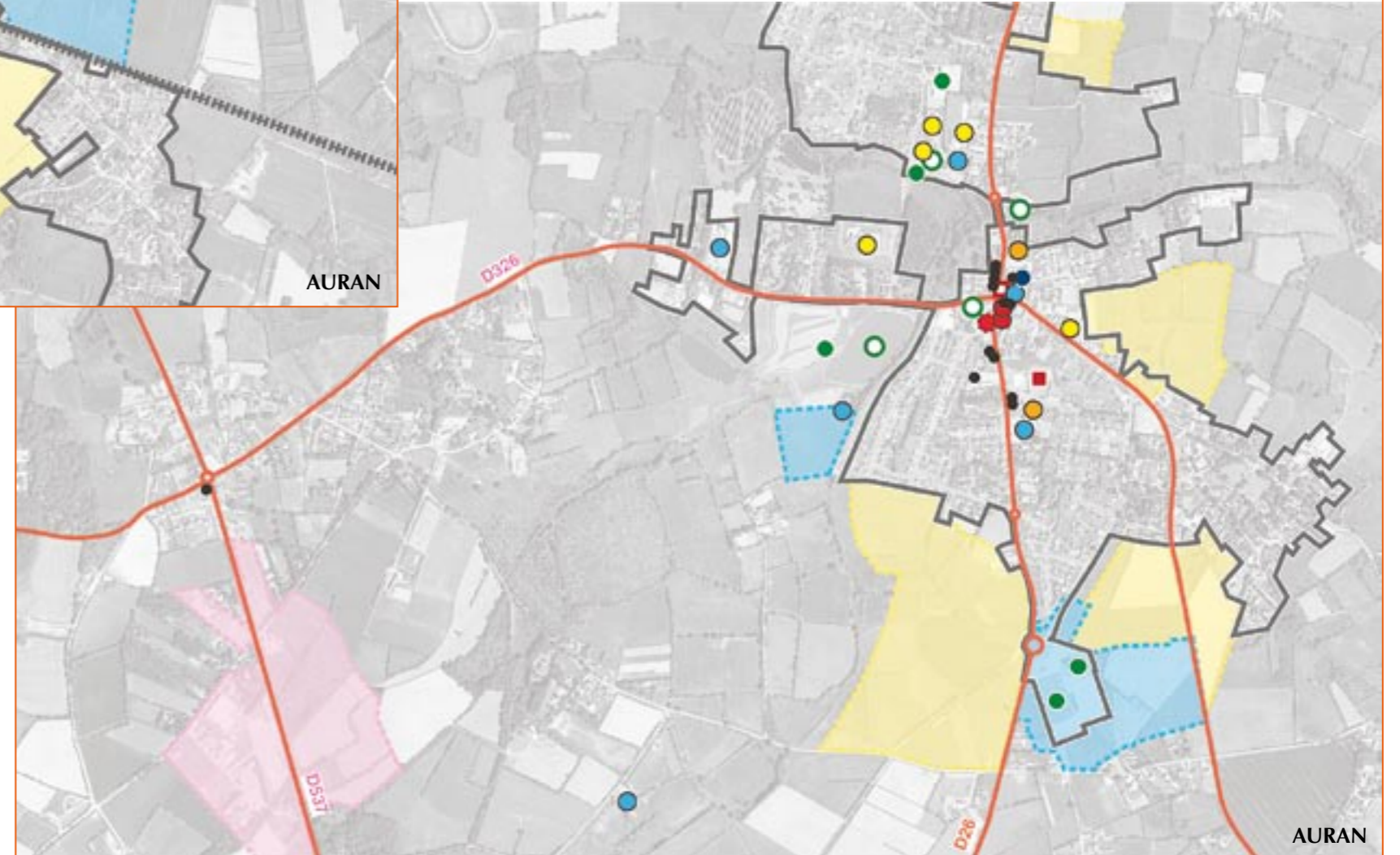
- Héric ?
- Notre Dame des Landes ?

PÔLE STRUCTURANT DE TREILLIÈRES - GRANDCHAMP DES FONTAINES : ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC POUR CONFORTER LA CENTRALITÉ
LES ÉQUIPEMENTS ET LA STRUCTURE COMMERCIALE

Treillières



Grandchamp des Fontaines



- Commerces
- Administrations
- Social, santé et personnes âgées
- Enseignement et petite enfance
- Sport
- Culture
- Loisirs
- Supermarché, discount...
- Marché
- Autre
- Espaces urbanisables pour habitat
- Espaces urbanisables pour activités
- Espaces urbanisables pour équipements



Equipements

Un parc d'équipement répondant aux besoins de la population locale, organisé traditionnellement :

- un parc classique dans le noyau central d'origine (administrations, services sociaux, santé, culture...),
- des pôles d'équipements scolaires et sportifs demandant plus d'espace et regroupés en zones spécifiques en périphérie.

Une identité de pôle structurant en construction au travers de réalisations récentes ou projetées :

- siège de la C.C.E.G. (zone d'activités de Grand'Haie-Érette),
- maison de l'emploi en construction (centre de Grandchamp des Fontaines),
- projets de lycée, piscine, salle socio-culturelle, gendarmerie (pôle Belle-Étoile)...



Commerces et services

Une structure commerciale de proximité traditionnelle de centres-villes.

Une restructuration et un développement du commerce de proximité avec l'opération immobilière de la place de la Liberté à Treillières.

L'amorce d'un pôle commercial périphérique existant autour du supermarché situé sur la RD537 en entrée Nord du centre-ville de Treillières.

Un projet de développement de zone commerciale au Nord du secteur urbanisable de Belle Étoile.

URBANISATION ET ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Un territoire intercommunal structuré par le relief et les vallées (Le Gesvres, l'Hocmard et Curette, les ruisseaux du Pont Guérin, de la Bonne Vierge, la Corde, la Planche, des Bas Prés).

Une urbanisation contrainte et marquée par la structure naturelle du territoire aujourd'hui renforcée par les coupures vertes inscrites aux PADD communaux et intercommunaux.

Deux centralités :

- Treillières : un développement Est-Ouest induit par la vallée du Gesvres au Sud et la limite communale avec Grandchamp des Fontaines au Nord.
- Grandchamp des Fontaines : un développement le long des routes départementales marqué par le fort relief de la vallée de l'Hocmard et Curette.

Des hameaux et écarts d'urbanisation importants le long des axes structurants et secondaires.

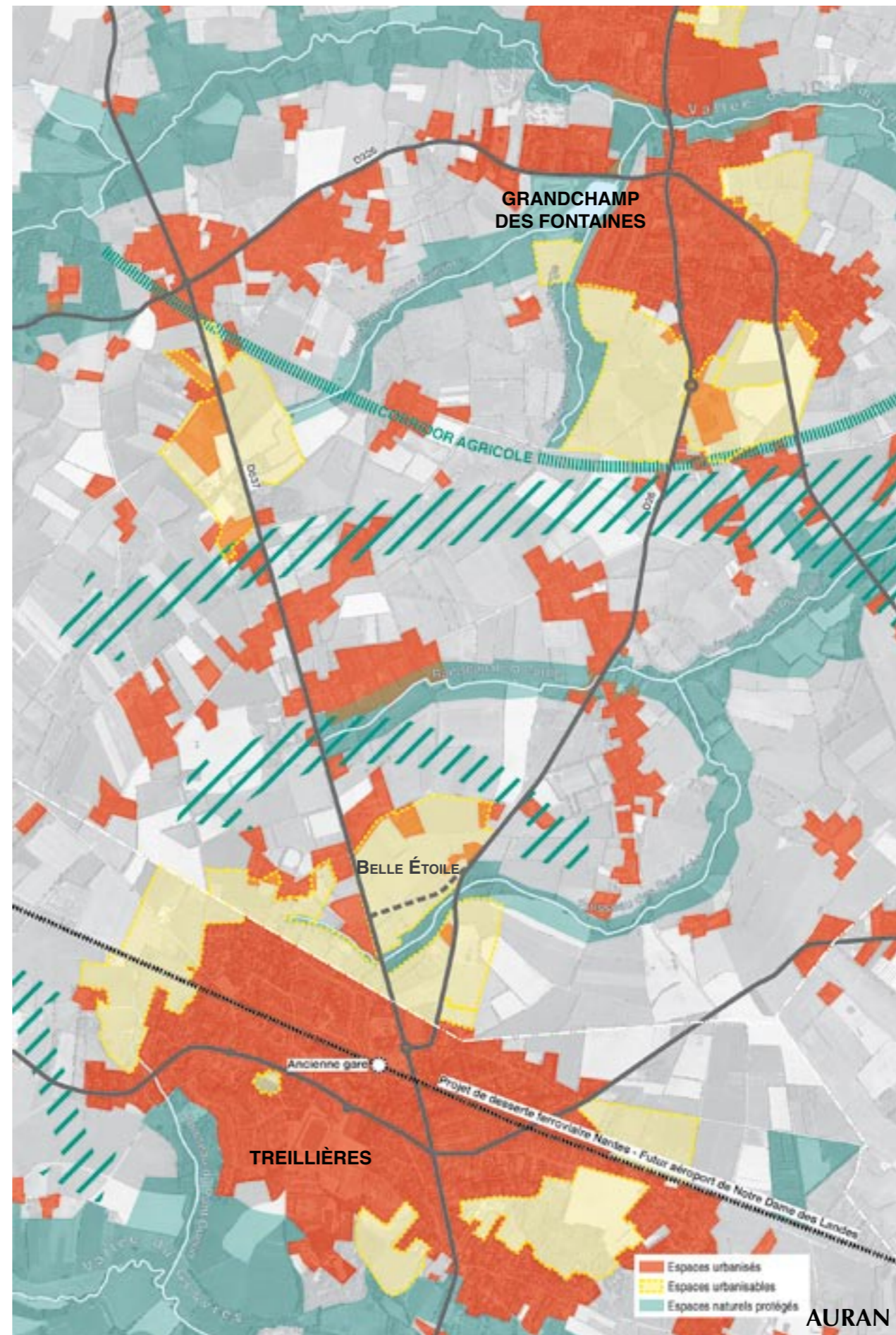
L'affirmation de la coupure verte entre les centres-villes de Treillières et Grandchamp des Fontaines.

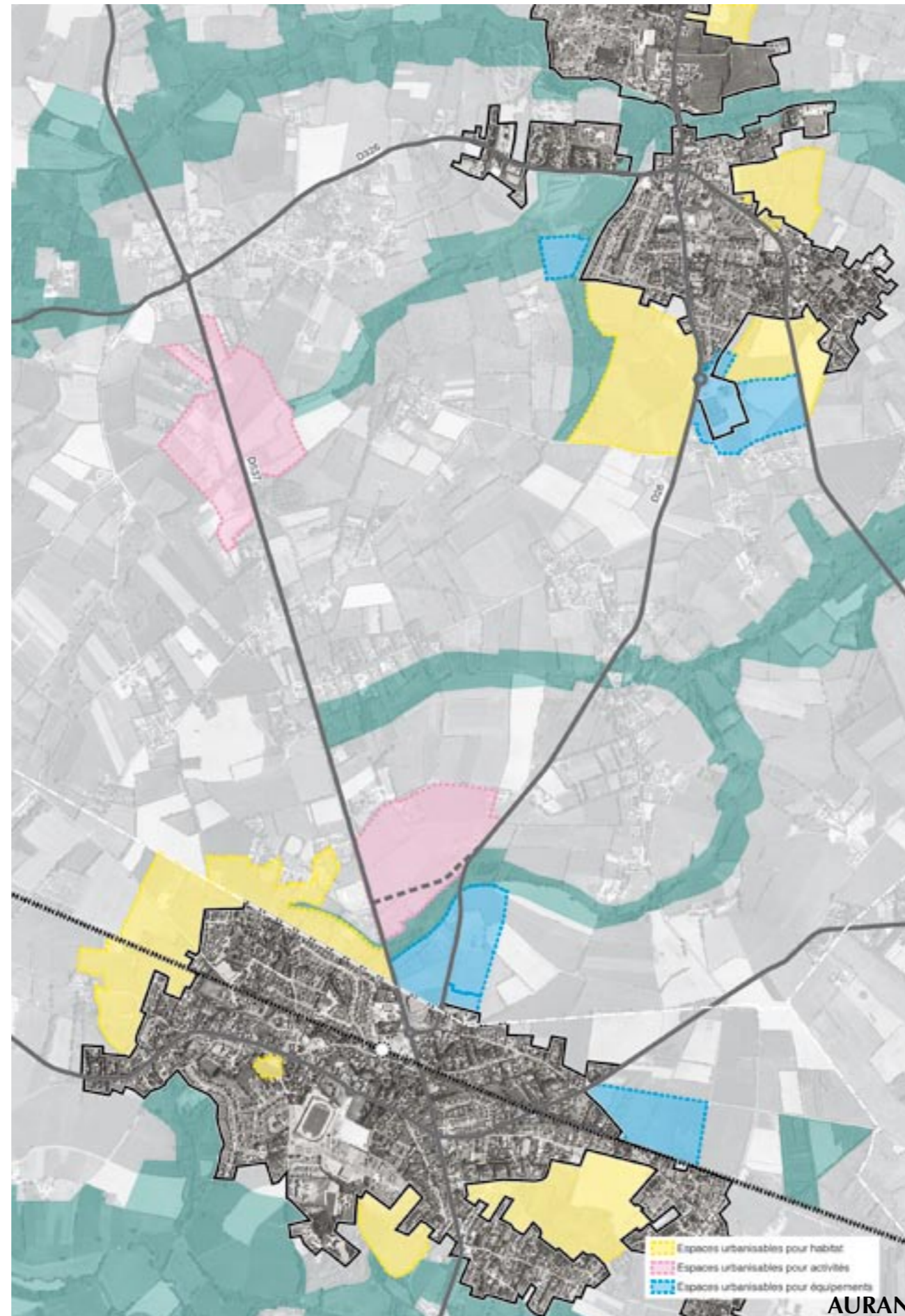
Des orientations de développement au travers des zones urbanisables en continuités des deux zones agglomérées principales limitant l'étalement des hameaux et écarts d'urbanisation, et favorisant le rapprochement des centralités.

Le choix, par la création d'un pôle mixte (Belle Étoile) en entrée Nord du centre-ville de Treillières sur le territoire de Grandchamp des Fontaines, d'une **mise en commun des éléments structurants** attractifs et d'un développement conjoint (grands équipements, pôle commercial périphérique, ...)

Une inconnue : le positionnement définitif de la gare.

- **Une emprise ferroviaire ancienne** intégrée à l'urbanisation existante impliquant la proximité des riverains.
L'hypothèse de réimplantation de la gare sur son ancien site permettrait, pour cet équipement majeur, de bénéficier de la centralité actuelle.
- La recherche d'une **alternative d'implantation du TCSP** entre Treillières et Grandchamp des Fontaines :
 - des coupures vertes importantes définies par les PADD et un relief accentué (ruisseaux des Bas Prés et de la Corde),
 - un territoire fortement contraint par les écarts d'urbanisation rendant difficile l'insertion du nouveau tracé du TCSP.





174 hectares urbanisables (hors renouvellement urbain) inscrits en continuité directe des centralités :

- 111 hectares à vocation d'habitat ou de mixité.
- 23 hectares à vocation d'activités.
- 40 hectares à vocation de loisirs et d'équipements.

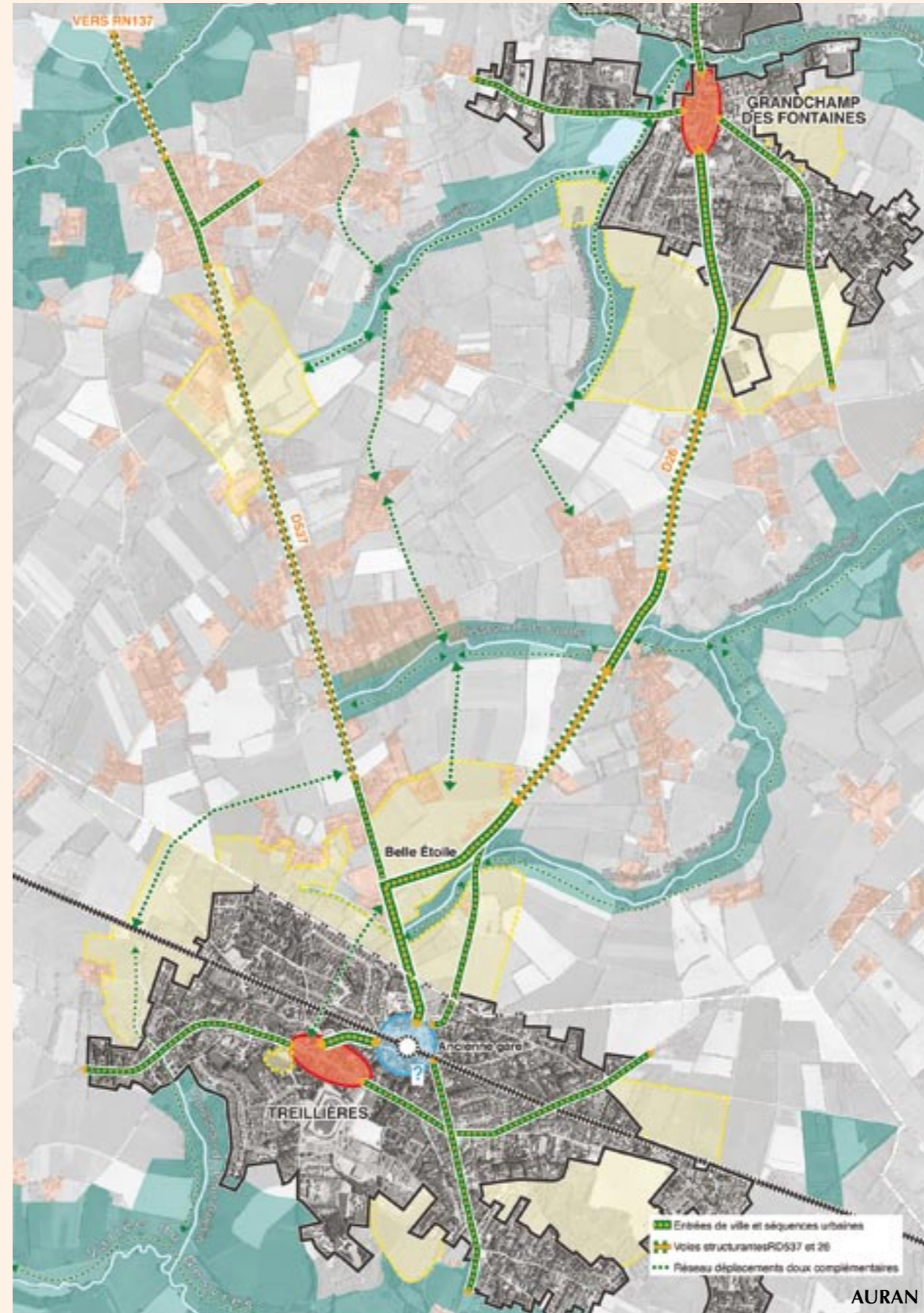
Des potentialités urbanisables pour l'habitat (évaluation sommaire) hors renouvellement urbain de l'ordre de :

- 10 logements / ha = 1.110 logements
- 15 logements / ha = 1.665 logements
- 20 logements / ha = 2.220 logements

L'organisation des déplacements à l'échelle du pôle structurant.

Cette organisation pourra s'appuyer sur :

- **La réalisation de l'infrastructure ferroviaire :**
 Atout majeur affirmant la fonction de pôle structurant de Treillières - Grandchamp des Fontaines.
- **L'intégration du pôle d'échange multimodal :**
 - Favoriser l'accessibilité à l'équipement (voitures, deux-roues et vélos, piétons...).
 - Organiser l'intermodalité (transports collectifs).
 - Organiser le stationnement.
- **L'amélioration du confort d'usage du réseau viaire structurant (voies départementales) :**
Dans la traversée des zones agglomérées centrales :
 - Identifier et aménager les entrées de villes.
 - Affirmer le caractère urbain des voiries.
 - Sécuriser les déplacements.*Sur un linéaire plus important pour :*
 - La RD537 : accès depuis la RN137 et axe structurant majeur irriguant l'ensemble du territoire.
 - La RD26, axe de liaison directe entre les centres-villes de Treillières et Grandchamp des Fontaines à affirmer.
 - Requalifier ses axes par séquence selon la configuration de l'environnement
 - Sécuriser les déplacements.
- **Le développement des déplacements doux :**
 - Offrir une alternative aux déplacements automobiles (*une fonction utilitaire le long des voiries, une fonction de loisirs ou complémentaire en lien avec les vallées et coupures vertes*).
 - Limiter la place de la voiture en centres-villes.
 - Sécuriser les déplacements des plus jeunes notamment.
 - Améliorer le confort de la vie urbaine.
- **L'organisation et la gestion du stationnement.**
 - Organiser le stationnement en recherchant l'économie d'espace.
 - Hiérarchiser et gérer le stationnement en fonction des besoins (*arrêt minute, zone bleu, stationnement courte, moyenne ou longue durée, ...*).





Composer un projet urbain de long terme.

Les enjeux urbains pour affirmer la dimension structurante du pôle émergent de Treillières - Grandchamp des Fontaines, tenant compte du projet d'aéroport et malgré l'inconnue du positionnement définitif de la future gare, **apparaissent concernant :**

Les centres-villes

- Développer la mixité urbaine d'habitat et de fonctions (selon les objectifs du SCoT).
- Poursuivre le renouvellement urbain engagé permettant l'accueil de nouveaux habitants.
- Conforter et développer le commerce et les services de proximité.
- Accueillir de nouveaux équipements.
- Réaménager progressivement les espaces publics centraux.

Le futur quartier de la gare

Développer un quartier de gare conjuguant les dimensions déplacements et urbaines (commerces, services, tertiaire, logements collectifs...).

Les nouveaux quartiers

- Favoriser la mixité urbaine d'habitat, voire de fonctions.
- Développer de nouvelles formes d'habitat plus compactes dans le double objectif d'économie d'espaces et d'incitation à l'utilisation des modes doux.
- Intégrer les nouveaux quartiers au tissu urbain environnant (*pérennité des franchissements voie ferrée ?*).
- Développer les liaisons interquartiers.

Les liaisons entre polarités

Améliorer et aménager les relations entre :

- le centre-ville de Treillières et le futur quartier de la gare,
- le futur quartier de la gare et le futur pôle mixte de Belle Etoile,
- le pôle de Belle Etoile et le centre-ville de Grandchamp des Fontaines,
- le centre-bourg de Grandchamp des Fontaines et la future gare.



AURAN



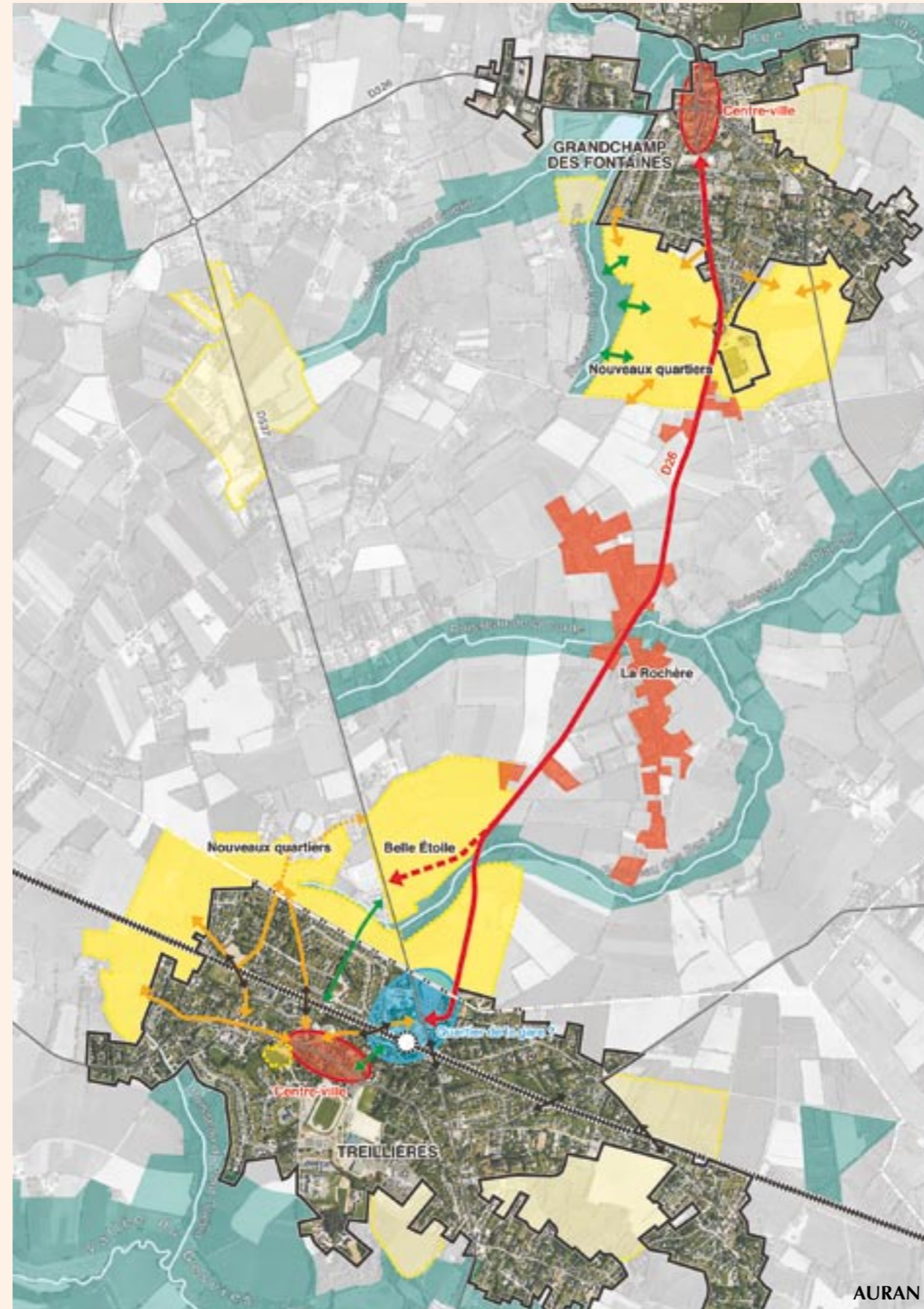
AURAN



AURAN



AURAN



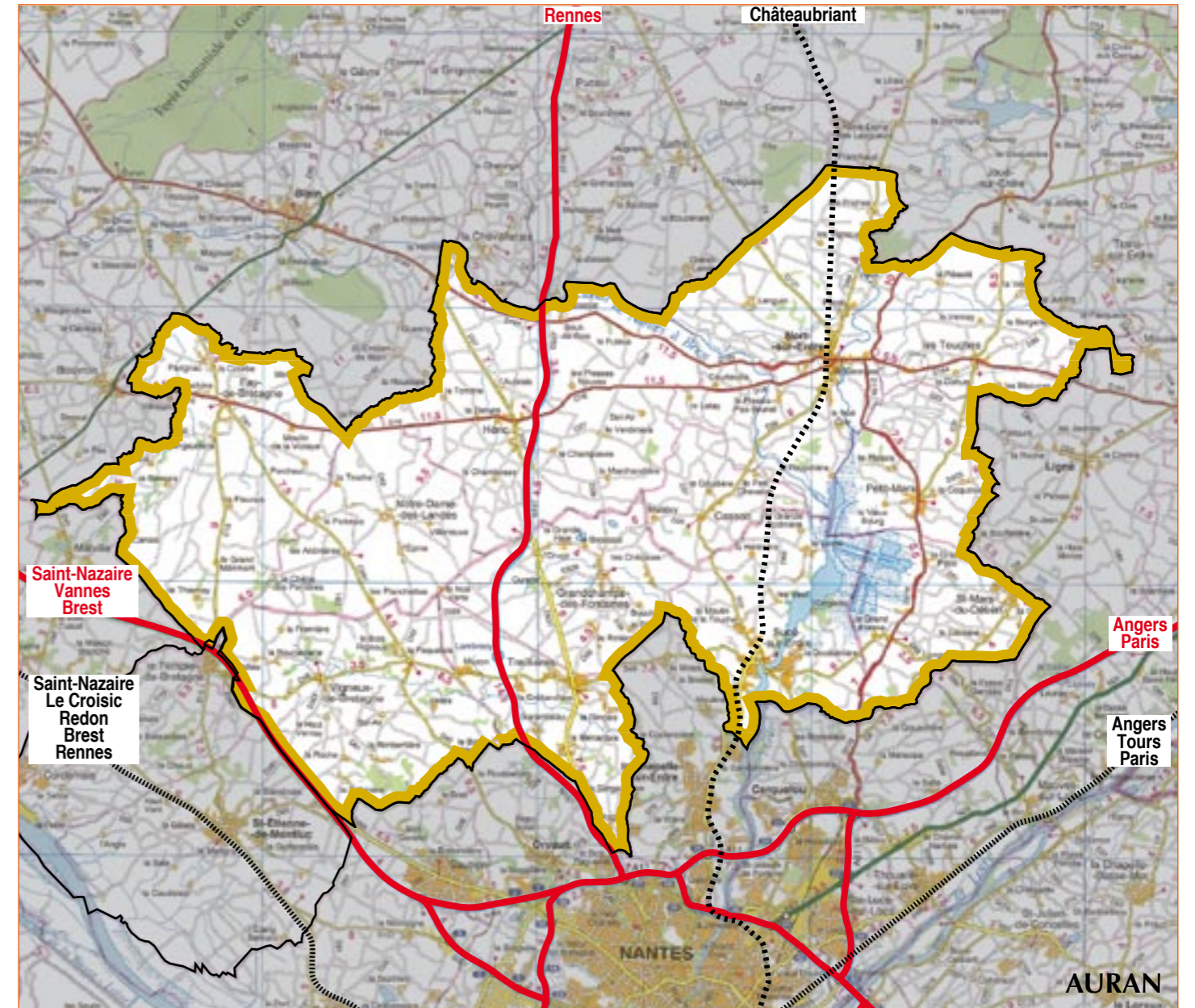
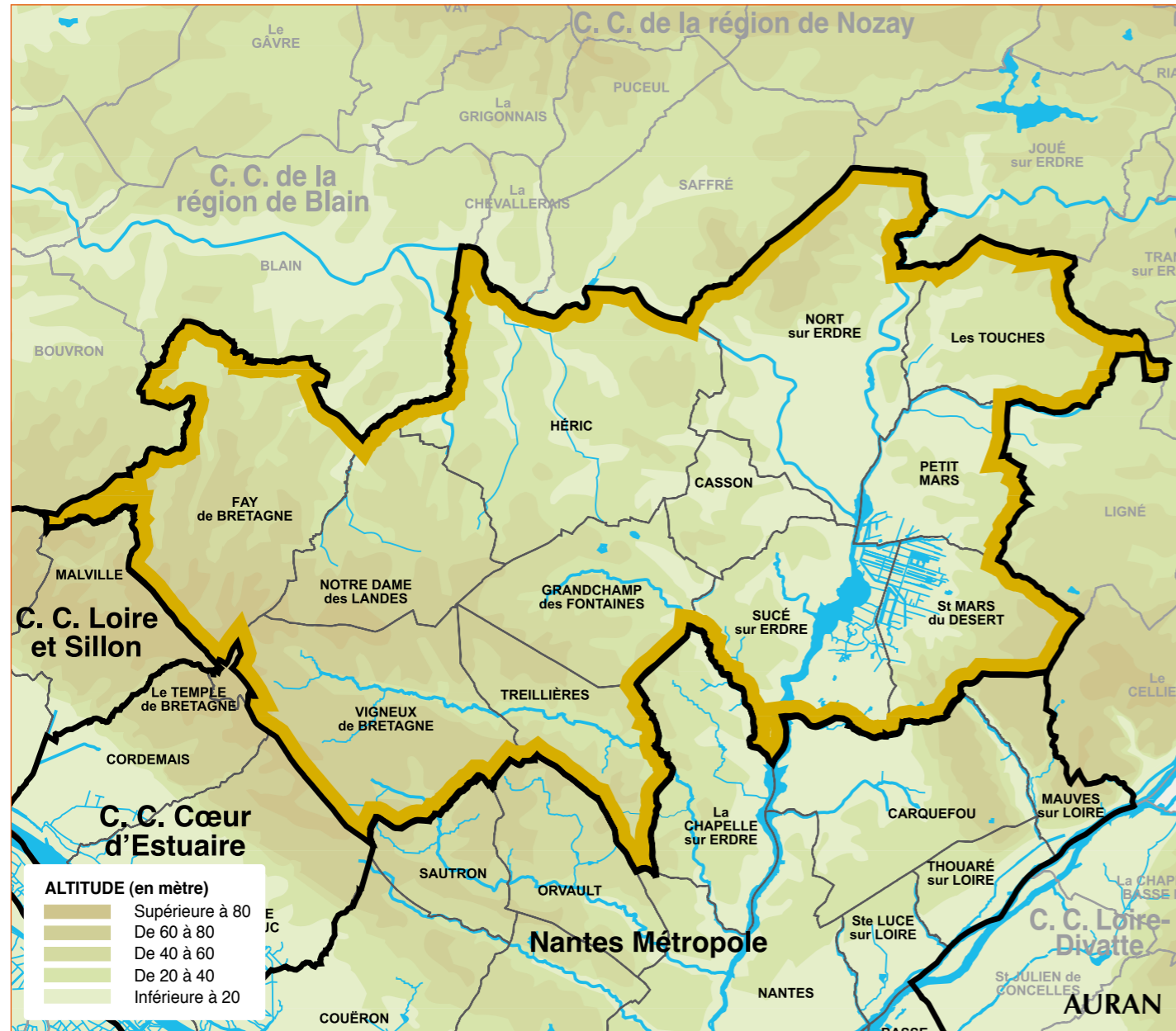
AURAN

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES D'ERDRE ET GESVRES

PÔLE STRUCTURANT DE NORT SUR ERDRE



TERRITOIRE



Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres

- 12 communes
- 50.940 hectares
- 52.000 habitants (estimation 2007)
- 18.250 résidences principales (estimation 2007)
- 8.650 emplois salariés *

* source : CLAP INSEE 2007 (hors agriculture, défense et intérim)

Commune de Nort sur Erdre

- 6.656 hectares (13% de la surface de la C.C.E.G.)
- 7.197 habitants (estimation 2007) (14% de la population)
- 2.801 résidences principales (estimation 2007) (15% des résidences principales)
- 1.620 emplois salariés * (19% des emplois salariés)



Le DOG précise les orientations et objectifs affichés dans le PADD, notamment en ce qui concerne les pôles structurants.

« Le pôle de Nort sur Erdre

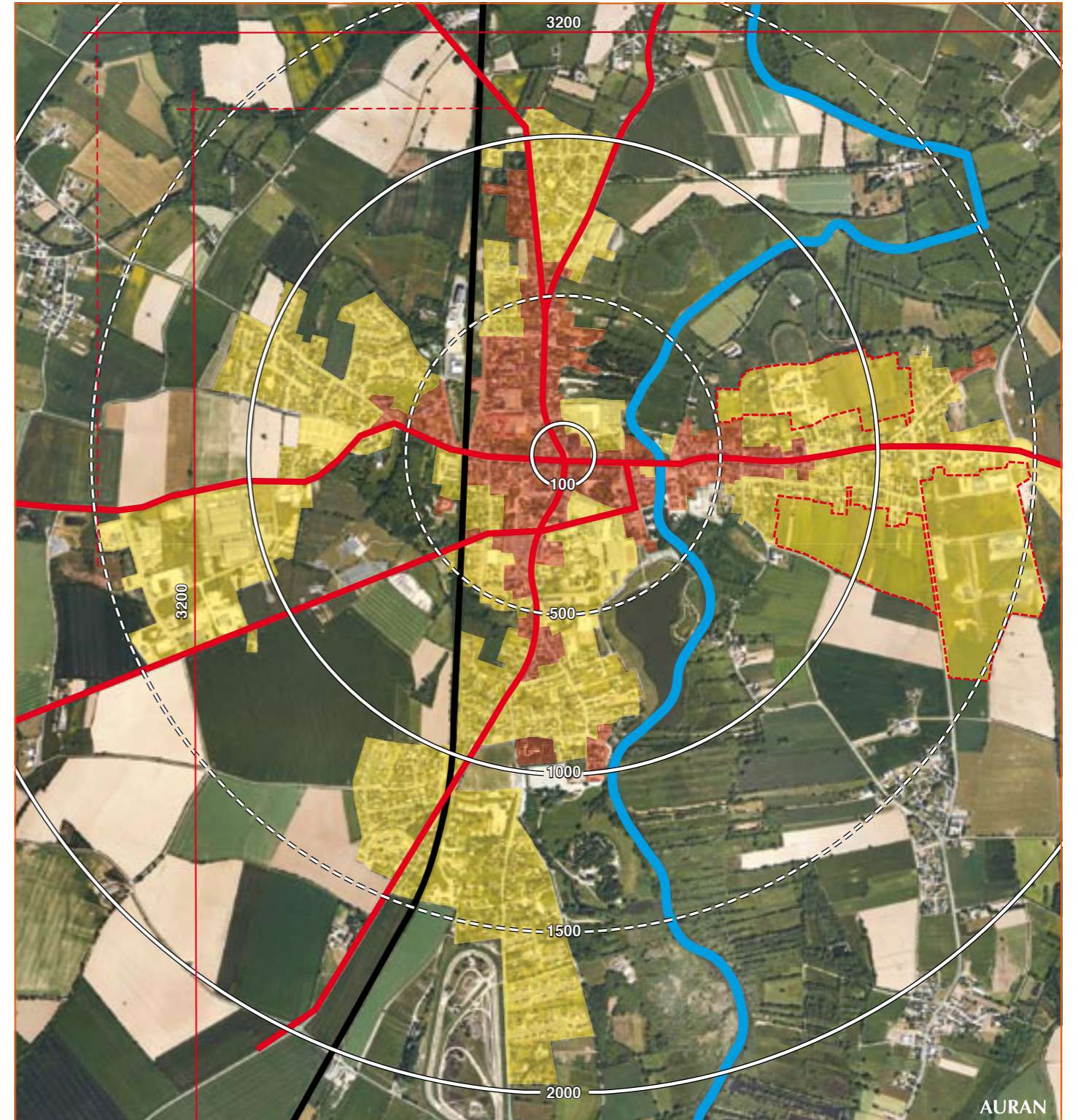
Implanté sur l'Erdre au Nord de l'aire urbaine de Nantes, Nort-sur-Erdre constitue historiquement un pôle d'attraction rayonnant sur un territoire dépassant les limites de la Communauté de Communes Erdre et Gesvres (CCEG).

Desservi à partir de 2010, par le tram-train Nantes-Châteaubriant et placé sur l'itinéraire structurant Ancenis-Savenay que compte réaliser le Département, ce pôle fait l'objet d'une volonté de la Commune et de la Communauté de Communes pour y développer un projet ambitieux permettant d'organiser les centralités à une échelle intercommunale.

Pour conforter les fonctions de polarités, il est nécessaire de :

- développer un projet urbain qualitatif de structuration du pôle, afin d'y accueillir les fonctions commerciales et les projets d'habitat, dont le logement social, conformément aux objectifs du Scot et du PLH de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres,
- développer un projet de pôle d'échanges autour de la gare et renforcer les liens entre cet équipement et le centre-ville,
- développer une offre tertiaire volontariste en liaison avec la gare,
- définir les relations entre la zone urbanisée et la zone d'activités stratégique de la Cosnières. »





Un développement linéaire en croix le long des axes routiers.

Contraint par les barrières naturelles et physiques à l'urbanisation :

- l'Erdre,
- la voie ferrée désaffectée Nantes-Châteaubriant.

Un étalement urbain linéaire conséquent (3200 m x 3200 m).

En progression accélérée.

Une tache urbaine qui, comparée à celle de la ville de Nantes, montre son étendue :

- de la place Mellinet à Marcel Saupin d'Ouest en Est,
- de l'île de Versailles au M.I.N. du Nord au Sud.

Des distances entre quartiers et équipements qui favorisent les déplacements motorisés.

Fond photo : centre-ville de Nantes

Emprise urbanisée centralité de Nort sur Erdre

Infrastructure routière (Nort sur Erdre)

Voie ferrée (Nort sur Erdre)



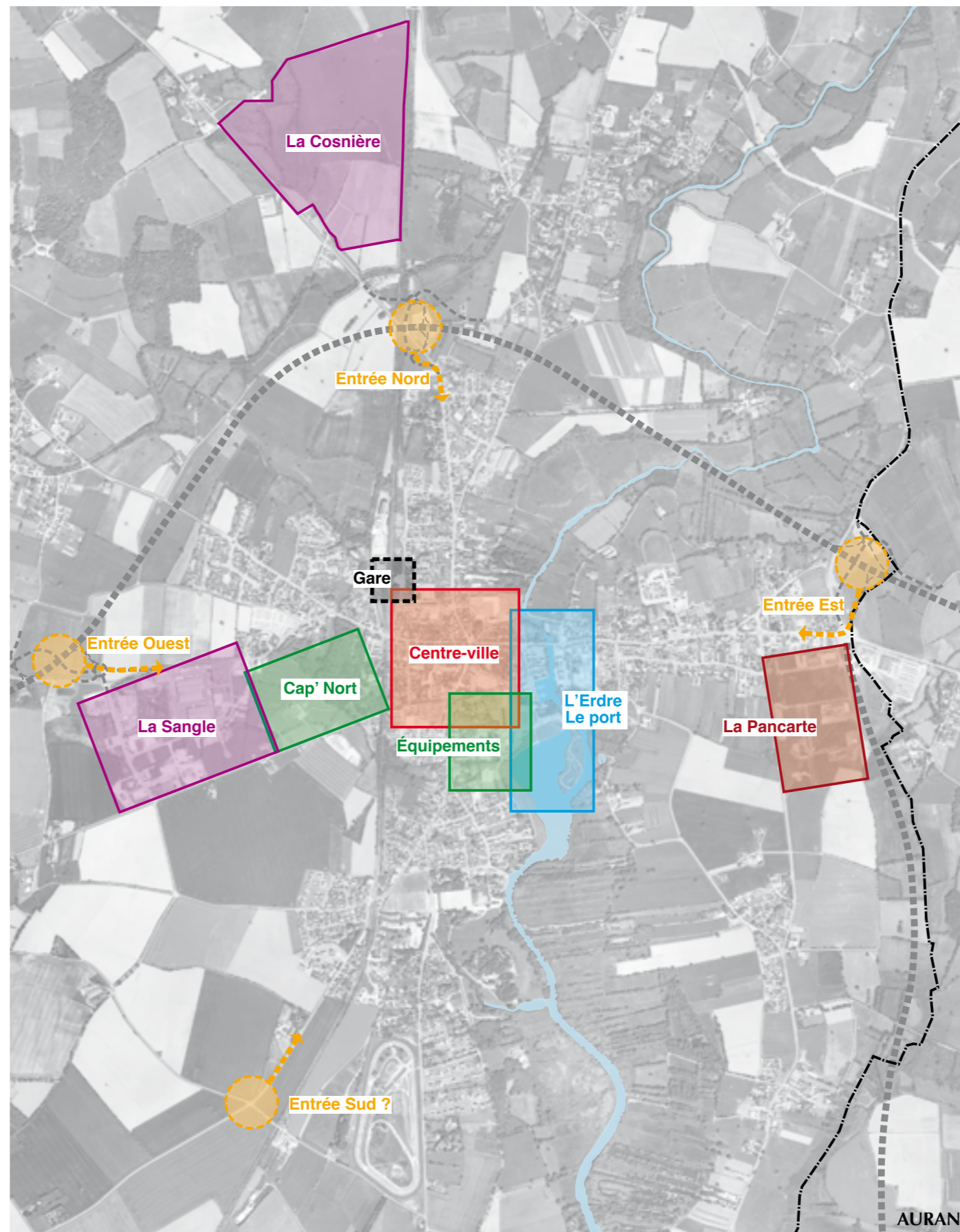
POLARITÉS

6 pôles qui, à des degrés divers, participent à l'attractivité et au dynamisme du centre-ville, de la commune et de la CCEG.

Situés sur l'axe Est-Ouest.

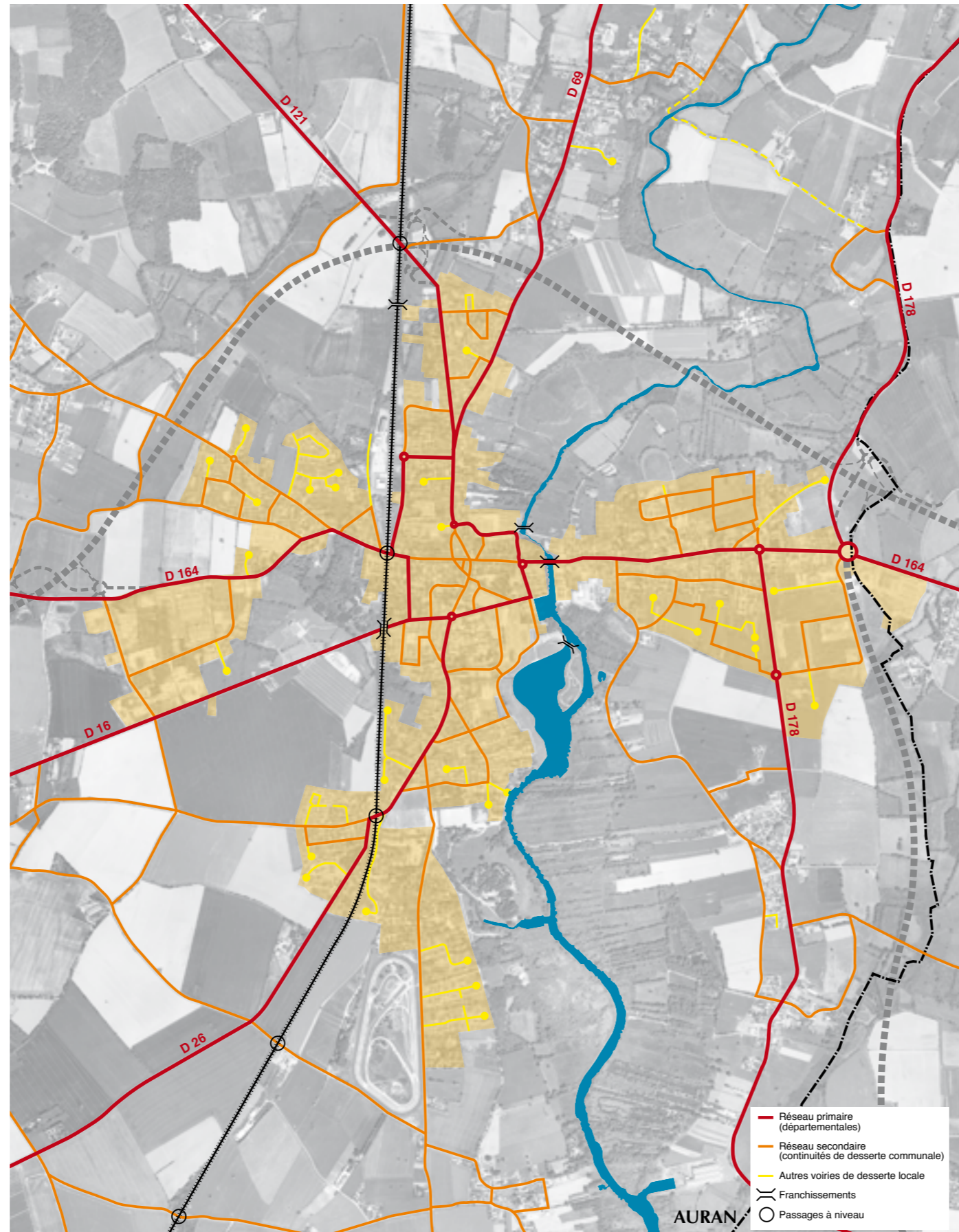
L'émergence annoncée d'un nouveau pôle, atout stratégique et vecteur potentiel du développement futur de Nort-sur-Erdre et de confortement des activités de commerces et services du centre-ville : la gare.

Le projet de création d'un nouveau secteur d'activités au Nord en prise directe sur la future liaison départementale Ancenis-Savenay.



PÔLE STRUCTURANT DE NORT SUR ERDRE : ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC POUR CONFORTER LA CENTRALITÉ

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES



- Un réseau structurant en radiales organisé à partir des voiries départementales :
 - RD 26 vers Couëron, via Sautron et Treillières.
 - RD 16 vers Pontchâteau via Héric et Bouvron et point d'accès à la RN 137.
 - RD 164 Redon - Ancenis, via Blain et second point d'accès à la RN 137.
 - RD 121 en provenance de Nozay.
 - RD 69 vers Issé et Saint Aubin des Châteaux.
 - RD 178 Nantes - Châteaubriant.
- 1 seul point de franchissement de l'Erdre multi-usages et permanent, unique franchissement depuis Sucé sur Erdre.
- 1 gué permettant le franchissement de l'Erdre situé au Nord, hors zone agglomérée du centre-ville.
- 2 passerelles piétonnes peu visibles sur l'Erdre.
- Un circuit d'évitement du centre-ville, le préservant des trafics de transit.
- 1 franchissement relativement étroit sous talutage de la voie SNCF.
- 2 passages à niveau de la voie ferrée au centre-ville.
- 2 projets de contournement :
 - à l'Est, déviation de la RD 178 vers Nantes,
 - au Nord, déviation de la RD164 Redon - Ancenis.
- 2 projets de contournement essentiels à la réorganisation et au développement du territoire (suppression des transits routiers pénalisants).
- Une voie ferrée désactivée (projet de réouverture entre Nantes et Châteaubriant).

Un parc d'équipements et de services qui répond au statut de polarité structurante de Nort-sur-Erdre.

- **Présence importante des organismes sociaux et de santé**, mais des manques au niveau des médecins spécialisés.
- **Des équipements scolaires qui répondent aux besoins communaux et au-delà**, mais une situation en constante évolution.
2.227 élèves scolarisés à Nort-sur-Erdre à la rentrée 2005.
Seule commune de la CCEG à posséder un lycée (privé-agricole).
Deux collèges (public et privé) accueillant autour de 1.000 élèves.
Des effectifs « maternelle et primaire » en hausse régulière.
- **Des équipements sportifs, associatifs et culturels nombreux (dont un cinéma, une salle de spectacle vivant Cap'Nord, un hippodrome)** mais des équipements sportifs et associatifs souvent saturés (sport-scolaire) face à une évolution croissante des besoins et attentes de la population.
- **Des équipements de tourisme** (office de tourisme-hébergements : hôtels, gîtes, camping) **et de loisirs de plein-air qui renforcent l'attractivité de la commune et appellent un développement.**

Des besoins en équipements qui se font jour pour répondre aux attentes et renforcer l'attractivité et le dynamisme économique de la commune et répondre à sa responsabilité de pôle structurant.

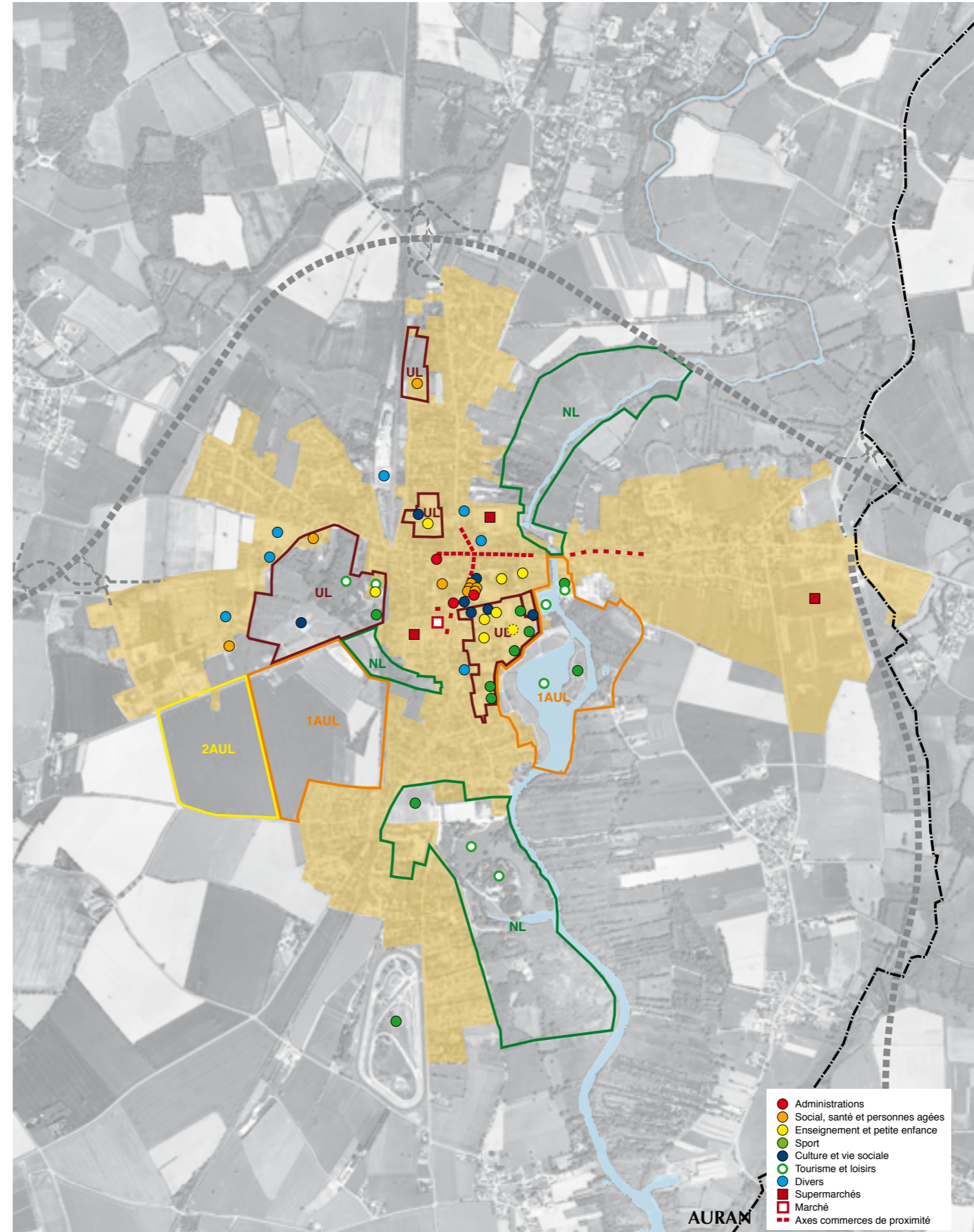
- **Une piscine ?**
- **Un lycée public, équipement absent de la CCEG ?** (atouts nortais : nombre de lycéens, de collégiens, situation géographique, accessibilité future routière et ferroviaire).
- **Une médiathèque ?**
- **Une crèche ?** (équipement manquant).
- **Un parc silo ?** L'intermodalité rail-route autour d'une gare, le renforcement de l'attractivité du centre-ville et donc de sa fréquentation, la nécessité de ne pas sacrifier des espaces centraux au stationnement de surface sont de nature à rendre ce type d'équipement, encore inconnu hors grandes villes, nécessaire.
- **Les services aux entreprises et à leurs personnels** («nortais de jour » qui travaillent dans les différents parcs d'activités).
- **Pépinière d'entreprise, parc relais ?**

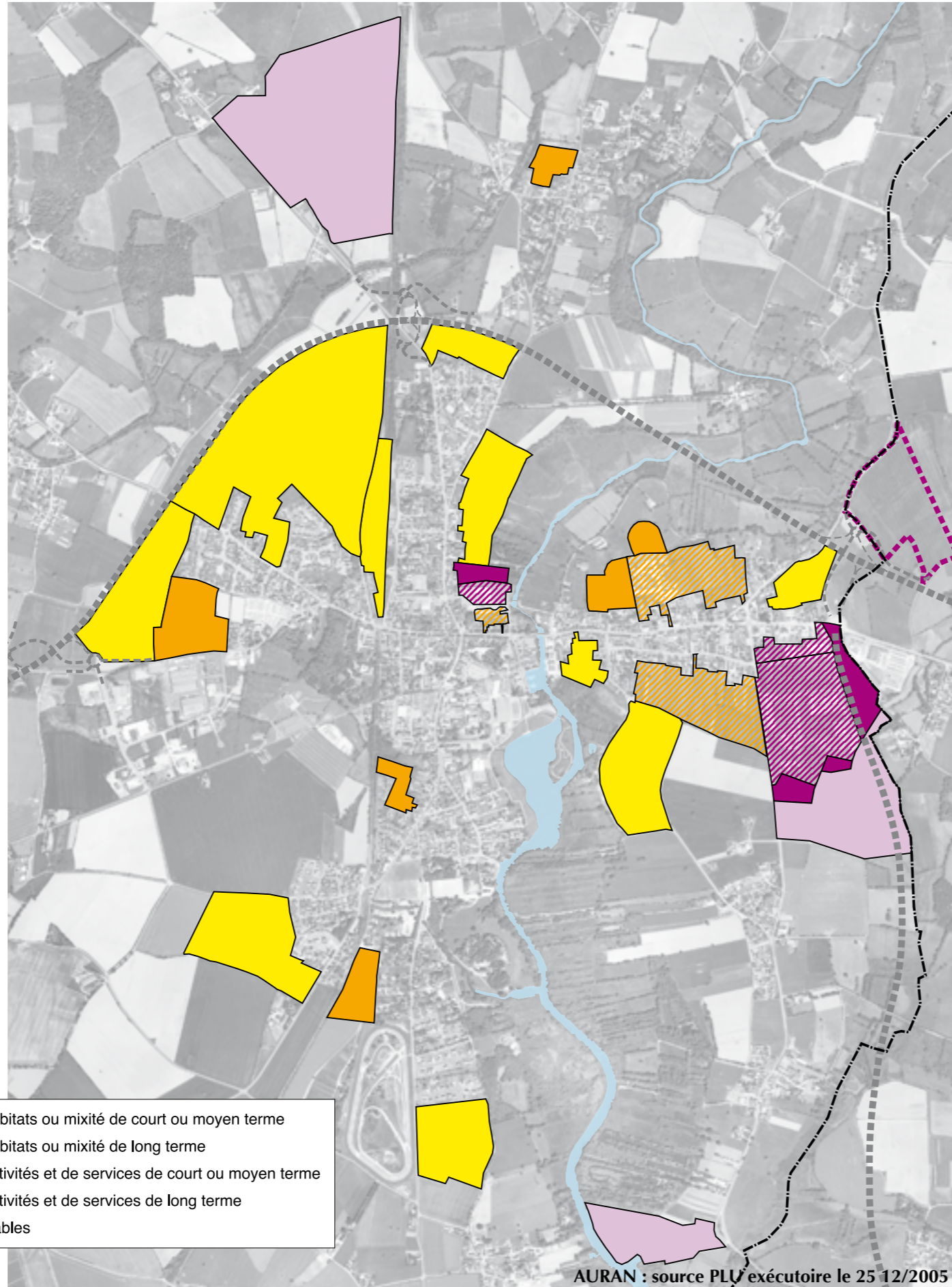
Des équipements implantés en quasi-totalité à l'Ouest de l'Erdre et au centre-ville.

Des réserves importantes pour l'accueil de nouveaux équipements (équivalentes à la superficie actuelle du centre-ville).

Un équipement commercial aux dimensions intercommunales et structurantes reconnues.

Une offre commerciale importante et en progression (facteur important de l'attractivité de Nort sur Erdre).





Un potentiel important tant pour l'habitat que pour les activités.

Habitat et mixité (services, commerces, activités tertiaires).

Près de 125 hectares de potentialités d'extension de l'urbanisation pour l'habitat (hors renouvellement urbain en diffus et opérations en cours non achevées), dont plus de la moitié dans le quart Nord-Ouest proche de la gare. Seulement 16 hectares environ en zone 1AU.

Ces 125 hectares représentent **une augmentation de l'ordre de 50% de l'emprise urbaine actuelle.**

Une estimation théorique d'accueil, hors mixité urbaine, de 1.900 logements dont 1.260 dans le secteur Nord-Ouest, soit une valeur indicative d'environ 15 logements à l'hectare.

Sur un rythme de construction de 90 à 100 logements par an (hors constructions en villages et hameaux et opérations diffuses de renouvellement urbain), l'horizon d'urbanisation concernant ces réserves urbanisables serait de l'ordre de 20 ans environ.

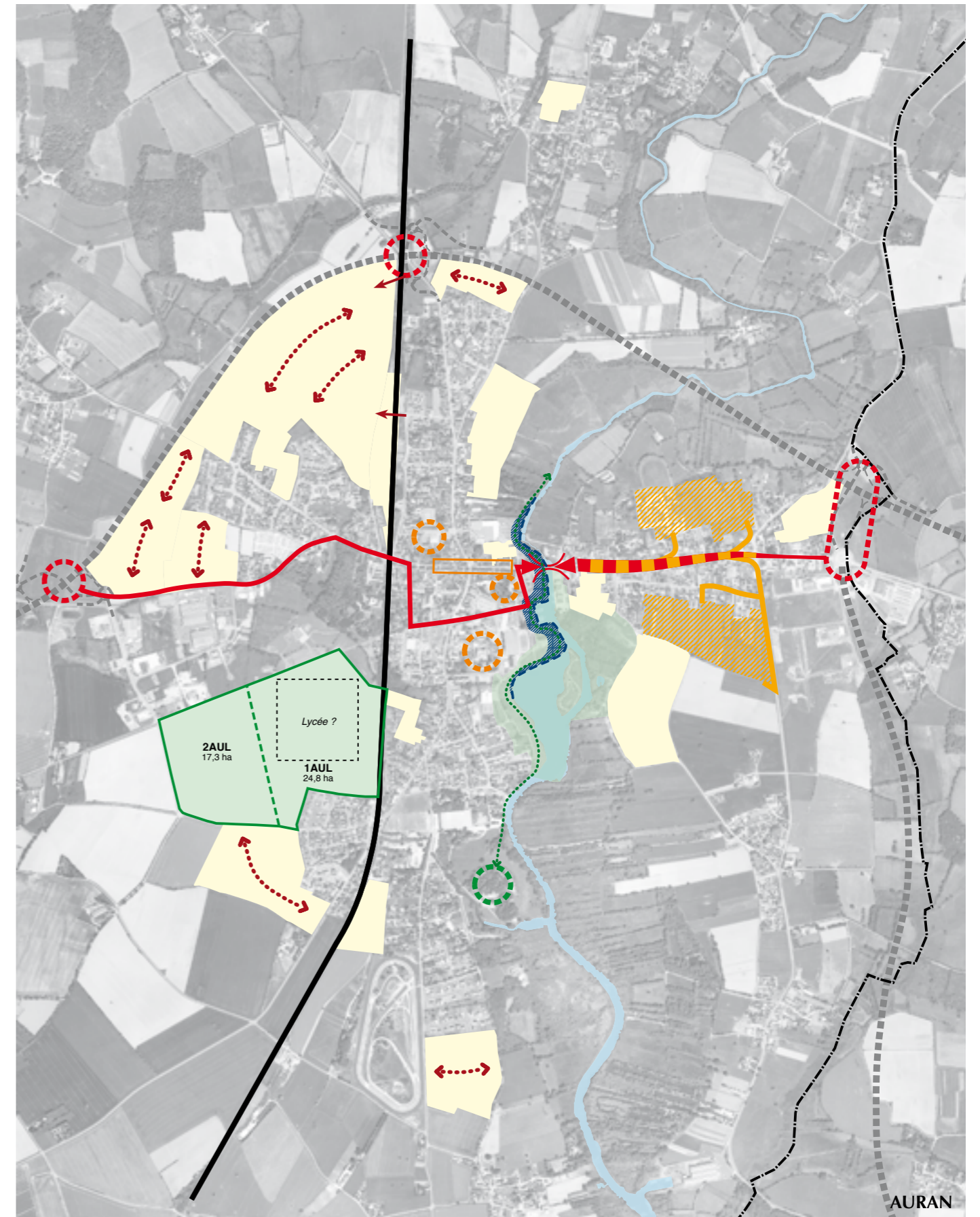
Faut-il maintenir la zone 2AUh d'extension du Clos de la Guénerdière ?

Activités.

Hors les espaces actuellement en cours de développement de la Sangle et de la Pancarte, les réserves urbanisables concernant soit l'extension de secteurs d'activités existants, soit la création d'une nouvelle zone (la Cosnière) sont de l'ordre de 60 hectares.

- espaces urbanisables à vocation d'habitats ou mixité de court ou moyen terme
- espaces urbanisables à vocation d'habitats ou mixité de long terme
- espaces urbanisables à vocation d'activités et de services de court ou moyen terme
- espaces urbanisables à vocation d'activités et de services de long terme
- espaces urbanisés en zones urbanisables

AURAN : source PLU exécutoire le 25/12/2005



Agréable et vivant, le centre-ville peut se trouver menacé de congestion, victime de son propre développement et du renforcement de son attrait.

Les contraintes à son extension (voie ferrée, Erdre), l'importance du développement périphérique créant un encerclement progressif, la convergence de tous les trafics automobiles, le réseau viaire radian et l'unique point de franchissement de l'Erdre concourent à ce risque d'évolution.

Un transit routier important par le centre-ville ?

Nuisances : sécurité, bruit, coupure urbaine.

La relation entre les nouveaux quartiers Est, le centre-ville et les équipements scolaires ?

La barrière de l'Erdre.

Concentration des déplacements sur la départementale et l'unique point de franchissement.

Absence d'alternatives à l'usage de la voiture.

La relation entre la ville, sa rivière et le port ?

Coupure routière.

Manque d'ouvertures et de mise en perspective sur la rivière.

Un quartier ancien gagné par la friche urbaine.

Des services et commerces liés à la navigation fluviale de loisirs, mais absence d'espaces marchands (restaurants, cafés, boutiques, hôtel ?...).

Un patrimoine d'exception (le pont, les quais, le bassin portuaire, la minoterie, les anciennes tanneries).

Une réhabilitation de qualité engagée (anciennes tanneries - office de tourisme, salles).

Une accessibilité aux espaces de loisirs urbains et naturels le long de l'Erdre à améliorer.

Un déficit de continuités entre ces espaces (rive droite - rive gauche, Nord du pont, port, zone de loisirs, camping).

L'emprise des réserves pour équipements au Sud-Ouest du centre ?

Éloignement de l'habitat à 1.500 mètres du centre-ville.

Le positionnement d'un éventuel futur lycée ?

Le développement concentrique de l'urbanisation ?

La coupure ferroviaire et la relation avec le centre-ville des secteurs urbanisables.

Le désenclavement du secteur Nord-Ouest.

Le maillage viaire des territoires d'urbanisation future (habitat et équipements).

Les liaisons de rocade inter-quartiers.

Les contournements et les futures entrées de ville ?

La redéfinition des usages actuels.

La réorganisation des déplacements.

L'image urbaine ?

L'emprise réservée pour une gare au Sud ?

Composer un projet urbain de long terme.

• **La maîtrise de l'étalement urbain.**

- Développement de nouvelles formes urbaines plus compact dans le double objectif d'économiser l'espace et de favoriser l'utilisation de modes de déplacements alternatifs à la voiture.
- Mixité urbaine d'habitat pour offrir à la population toutes les gammes de logements (privé / public, locatif / accession).
- Urbanisation progressive concentrique pour limiter le développement en croix.

• **La poursuite et la réussite des opérations de renouvellement urbain au travers de 3 secteurs** pour conforter les tissus urbains existants et renforcer la centralité.

Secteur de la Gare

Opportunité de créer un nouveau pôle urbain dans le cadre de la création d'une nouvelle desserte ferroviaire.

Les enjeux sont :

- l'émergence d'un nouveau quartier,
- le développement du pôle de la gare en accompagnement de l'arrivée programmée du tram-train Nantes-Châteaubriant en 2010,
- la relation entre le centre-ville et les nouveaux quartiers,
- l'accueil de la fonction multimodale.

Secteur de l'Erdre

En s'appuyant sur la rénovation urbaine des îlots et bâtis anciens touchés par la friche (îlot du port, ancienne minoterie, zone de la Guénardière) ou aux fonctions éventuellement mutables (école privée), développer un projet urbain intégrant l'environnement du quartier Saint-Georges et du bassin du port.

Les enjeux sont :

- économique et touristique,
- urbain (extension du centre-ville et relation entre rive droite et rive gauche),
- l'accompagnement les mutations engagées.

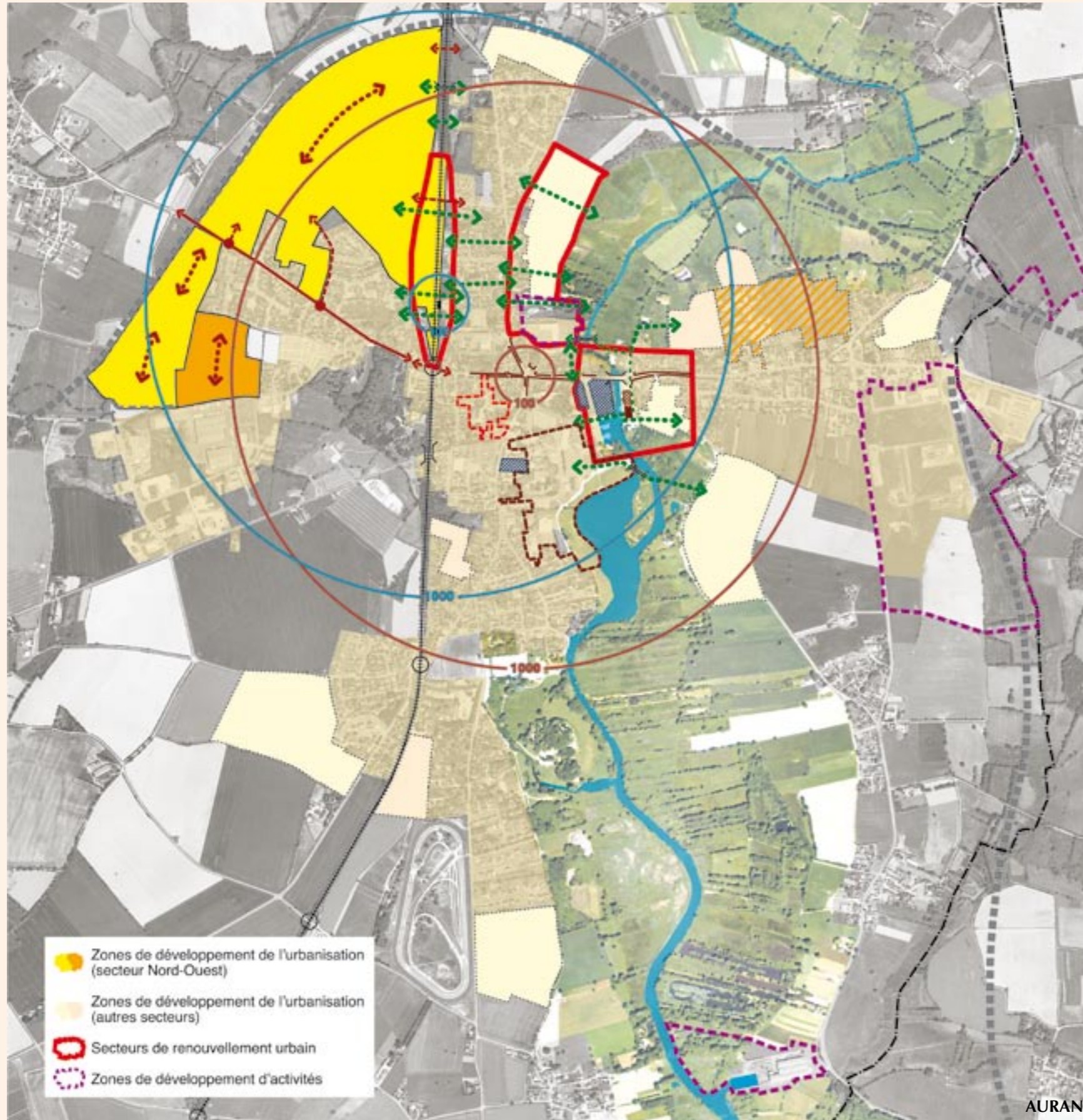
Secteur de la rue du Maquis de Saffré

Secteur à vocation d'habitat dans un concept de mixité qui offre l'opportunité d'élargir le centre-ville.

Les enjeux sont :

- l'élargissement du centre-ville,
- la relation entre la rue et l'Erdre,
- l'intégration paysagère à la vallée de l'Erdre.



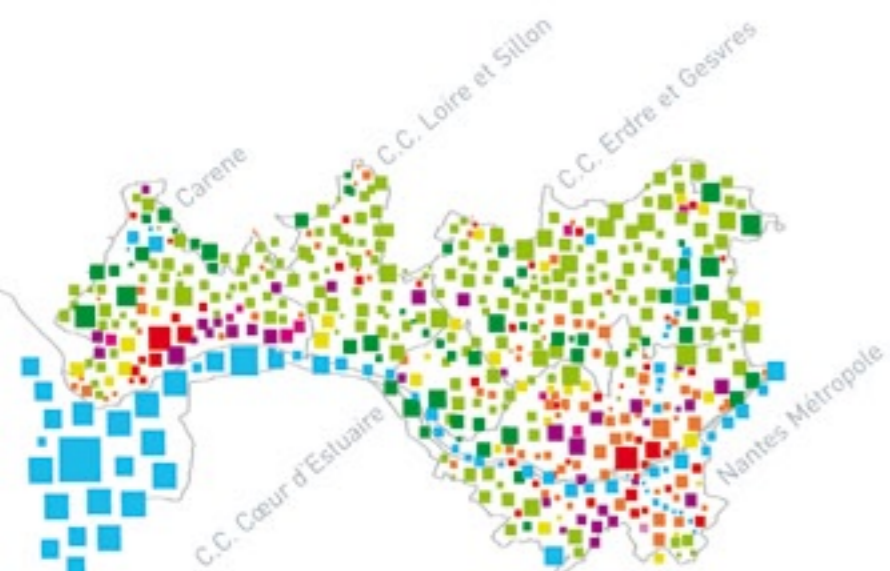


- **L'organisation des extensions urbaines**
 - Réorienter l'urbanisation à l'Ouest de l'Erdre et la limiter à l'Est (un seul point de franchissement sur l'Erdre pour accéder au centre-ville et aux équipements).
 - Développer l'urbanisation à proximité du centre-ville.
 - Limiter l'enclavement et développer les liaisons inter-quartiers.
- **Des opportunités urbaines à saisir, des mutations à accompagner.**
L'exemple de l'îlot de la Mairie, la mutation de la friche « Meublée ».
- **L'évolution de la centralité de Nort-sur-Erdre.**
L'accueil de nouveaux habitants, l'émergence de nouveaux quartiers, doivent s'accompagner en même temps d'un renforcement et d'un enrichissement de la centralité visant à :
 - accueillir de nouveaux habitants également au centre-ville (logements accessibles pour les jeunes, demandes de retour au centre pour les anciens...),
 - développer la mixité urbaine d'habitat et de fonctions,
 - redynamiser et moderniser le cadre urbain, améliorer le cadre de vie,
 - apporter de nouveaux services, conforter et développer le commerce de proximité.
- **L'aménagement et la valorisation des espaces publics.**
 - Organisation des déplacements (centre-ville et liaisons inter-quartiers).
 - Qualification de l'image urbaine.
 - Identification des quartiers (quartier des équipements...).
- **Le développement d'un réseau de circulations douces.**
 - Offrir une alternative au tout voiture.
 - Favoriser la convivialité, l'urbanité, la rencontre.
 - Sécuriser les déplacements des plus jeunes notamment.
 - Améliorer le confort de vie urbaine.

Scot.métropole

Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale de la métropole **Nantes Saint-Nazaire**

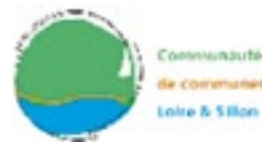
Publié par le Scot de la métropole Nantes Saint-Nazaire
Coordination : Stéphane Bois - Octobre 2008
En couverture : © AURAN



Scot.métropole

Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale de la métropole **Nantes Saint-Nazaire**

2, cours du Champs de Mars – 44923 Nantes cedex 9 – www.scot-metropole-nantes-saint-nazaire.fr



Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise

2, cours du Champ de Mars
BP 60827 44008 Nantes cedex 1
www.auran.org