

Scot.métropole

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

➤ Rapport de présentation.1

Diagnostic

Quatre années de travail ont été nécessaires pour mener à bien l'élaboration du SCOT de la Métropole Nantes Saint-Nazaire qui rassemble 57 communes, 5 intercommunalités et 800 000 habitants ; quatre années de débats, de rencontres et de consultations des habitants, des acteurs économiques et sociaux et la participation des conseils de développement.

Le SCOT témoigne de la capacité des communes à travailler ensemble en dépassant les clivages qui auraient pu faire écran à la prise de conscience d'une communauté de destin. Il est ainsi devenu 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 la croissance et le développement profitent à tous. Ce développement doit répondre aux objectifs suivants : il est équilibré et durable pour préserver la qualité de vie dans la métropole. Il est également économe des ressources naturelles et de l'environnement.

Le SCOT n'est pas un catalogue de bonnes intentions. Il contient des règles précises qui s'imposent à tous. Cette démarche fera l'objet d'une évaluation constante quant à son application. Cette évaluation permettra de mesurer les évolutions économiques et sociales et prendra appui sur le dialogue permanent entre les acteurs du territoire et les citoyens.

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

Joël Batteux
Président de
la CARENE

Claude Ménager
Président de la
C.C. Erdre et Gesvres

Jean-Claude Le Gall
Président de la
C.C. Loire et Sillon

Bernard Moisière
Président de la
C.C. Cœur d'Estuaire

Sommaire

Cliquez sur la rubrique pour y accéder directement.

Diagnostic

Introduction 2

Constats, dynamiques, enjeux 7

1. Identité et positionnement de la métropole 7

2. Une dynamique incontestable 13

3. Une ambition européenne à conforter 27

4. Maintenir les grands équilibres du territoire 37

5. Anticiper, prendre en compte les nouveaux modes de vie 43

6. Des défis pour la métropole 51

7. Faire de l'environnement et du cadre de vie un facteur de développement 59

8. L'espace agricole et rural, un enjeu de territoire 65

Quelle métropole en 2020 ? 69

1. Projections à l'horizon 2020 69

2. Premiers enjeux exprimés 73

Qu'est ce qu'un Schéma de cohérence territoriale (Scot) ?

Il s'agit d'un document d'urbanisme qui permet, sur un périmètre donné, de mettre en cohérence et coordonner, dans une logique de développement durable, les politiques d'urbanisme, de transports, d'environnement, d'habitat... Il donnera les orientations générales et fixera les objectifs à l'échelle métropolitaine qui devront être mis en œuvre au niveau des intercommunalités (dans les schémas de secteurs le cas échéant) et au niveau des communes dans les Plans Locaux d'Urbanisme (anciennement POS).

Le Scot de la métropole Nantes Saint-Nazaire prendra en compte les orientations définies par l'État dans le cadre de son projet de Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Loire.

Pour élaborer le Scot de la métropole de Nantes Saint-Nazaire, les élus ont décidé de créer, en juin 2003, un syndicat mixte qui regroupe 107 élus appartenant à la Communauté urbaine de Nantes, à la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire (Carene) et aux Communautés de communes d'Erdre et Gesvres, Loire et Sillon et Cœur d'Estuaire.

L'élaboration du Scot s'est effectuée en trois phases :

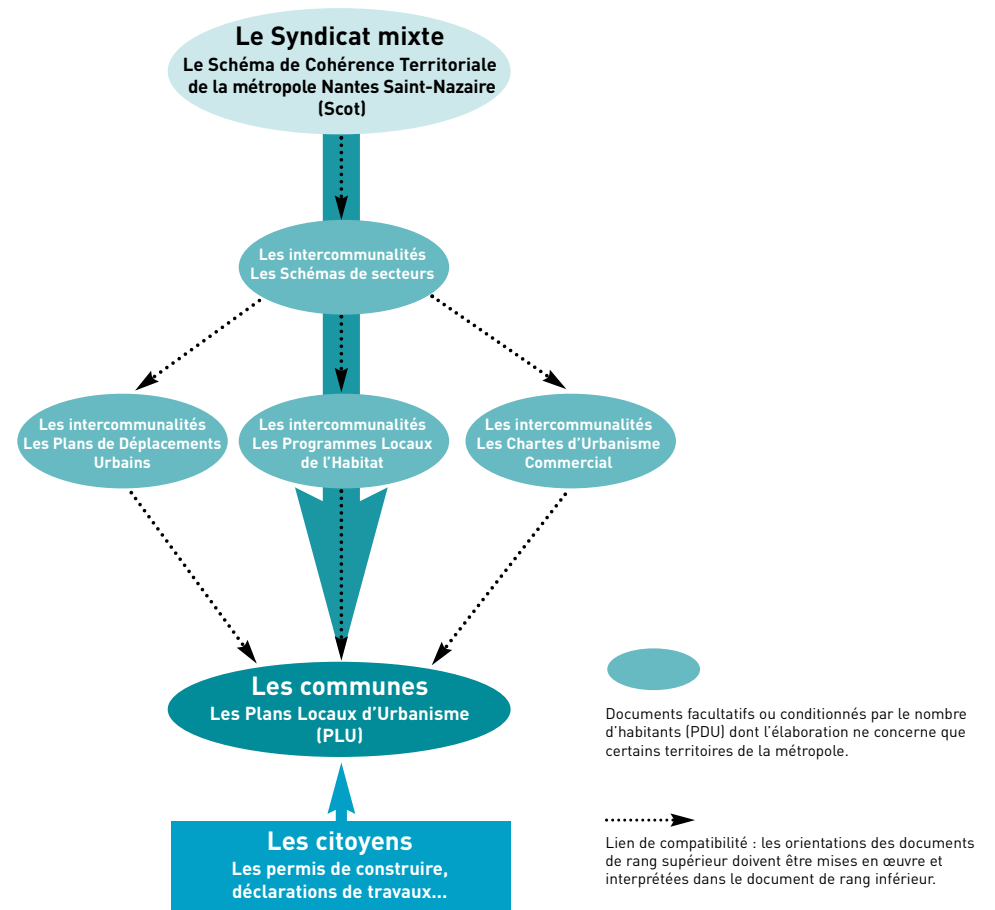
1^{ère} phase en 2004 : l'évaluation des forces et faiblesses du territoire

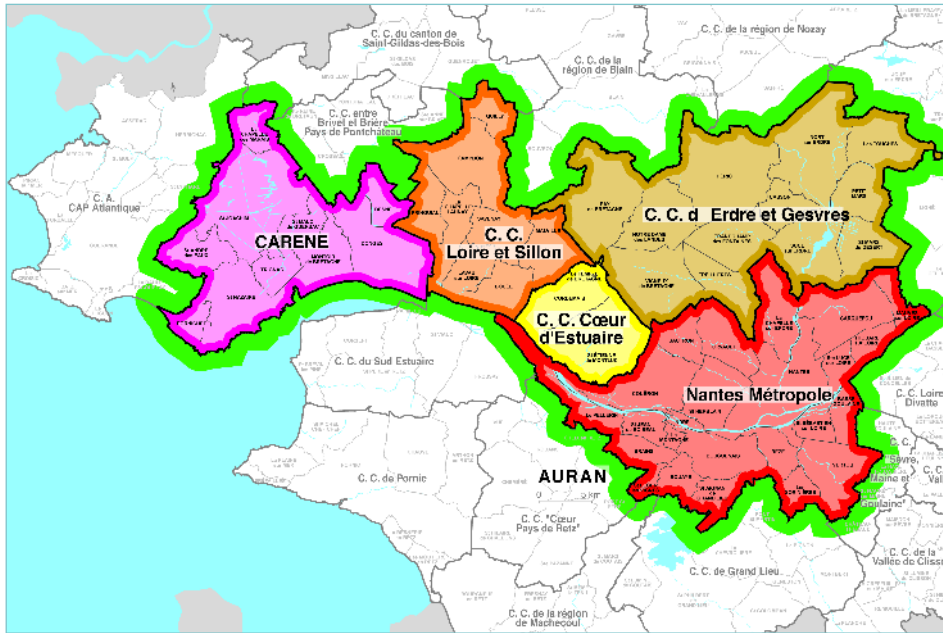
2^e phase en 2005 : la formalisation du projet politique d'aménagement de la métropole

3^e phase en 2006 : la rédaction des orientations d'aménagement.

Le projet de Schéma de Cohérence Territoriale a été soumis à enquête publique fin 2006 et a été approuvé en mars 2007.

L'articulation des documents d'urbanisme





↘ Scot de la métropole Nantes Saint-Nazaire Le territoire de projet

Le Schéma de Cohérence Territoriale (Scot) exprime une volonté politique, celle de la Communauté urbaine de Nantes, de la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire (Carene), des Communautés de communes d'Erdre et Gesvres, de Loire et Sillon, de Cœur d'Estuaire, de mettre en chantier **un projet commun pour l'avenir de leur territoire.**

La construction du Scot est en même temps une réflexion stratégique sur le devenir social, économique, environnemental, culturel de ce grand territoire. Si l'objectif est d'aboutir à un projet mettant en cohérence les grandes politiques d'aménagement en cours ou bien prévues, il est également de mettre en œuvre un processus de prospective et de planification pour réfléchir à un avenir souhaitable, identifier les moyens d'y parvenir et retenir des choix prioritaires.

Les travaux qui ont été menés dans le cadre de ce diagnostic ont mis en avant les grandes lignes d'un état des lieux, et dégagé une série de constats sur la situation et les dynamiques du territoire des cinq intercommunalités, c'est-à-dire de cet espace métropolitain et de la société qui l'occupe.

Ils ont montré, si besoin était, combien le fonctionnement de cet ensemble était évolutif et s'affranchissait de toute limite administrative figée.

Ils ont surtout mis en évidence l'extrême corrélation entre l'ensemble des phénomènes observés. C'est par exemple le cas entre les pratiques de déplacement, l'organisation des infrastructures de transport et la forme de cet ensemble urbain.

Les débats engagés aux différents niveaux, notamment celui des groupes de travail thématiques des élus, et celui des partenaires institutionnels, ont permis de dégager des points forts, des points de faiblesse, des questions et les premiers enjeux du territoire.

Ce document de diagnostic en présente une version transversale volontairement simplifiée, pour aborder, dans un deuxième temps, la question essentielle de l'avenir : "Quel développement, quelle métropole pour demain ?"

↳ Processus de diagnostic du Scot 2003/2004 et objectifs

Au cours des années 2003 et 2004, l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise (AURAN) et l'Agence pour le Développement Durable de la Région Nazairienne (ADDRN) ont réalisé, commenté et diffusé un ensemble d'études sur les **11 thématiques** retenues en priorité par le syndicat mixte du Scot pour la phase de diagnostic :

- Équilibre et dynamiques du territoire
- Démographie, mode de vie, territoire
- Habitat
- Déplacements et urbanisation
- Économie
- Les équipements de culture, sport et loisirs, l'équipement de santé
- Les économies touristiques
- L'enseignement primaire, secondaire, supérieur
- La recherche
- Le territoire agricole
- L'environnement

Ces travaux ont été mis au point au sein du **comité technique du Scot**, réunissant les directeurs et représentants des cinq Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) du Scot, de l'AURAN et de l'ADDRN.


Ces travaux ont notamment permis d'alimenter les réflexions des cinq **groupes de travail des élus du Scot**, qui se sont réunis chacun deux ou trois fois entre les mois de février et de juillet 2004.

- Évolutions démographiques et habitat, présidé par M. Goiset
- Déplacements et infrastructures de transport, présidé par M. Le Gall
- Grands projets et équipements, présidé par M. Rimbart
- Activités économiques, tourisme, formation, recherche, présidé par M. Lambert
- Agriculture, environnement, risques naturels et technologiques, présidé par M. Moisière.

C'est également sur la base de ces travaux que s'est déroulée une phase d'animation et de travail en commun avec un ensemble de partenaires institutionnels du Scot au sein d'un comité technique élargi, et notamment les services de l'État, du Conseil Régional des Pays-de-la-Loire, du Conseil Général de Loire-Atlantique, des Conseils de Développement de Nantes et de Saint-Nazaire, de l'Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire, de la Chambre de Commerce de Loire-Atlantique, de la Chambre d'Agriculture de Loire-Atlantique, du Port autonome.

L'objectif fixé au diagnostic est de faire émerger les enjeux stratégiques du Scot, à travers l'analyse du territoire. Il s'agit de mettre en évidence les points forts et les points faibles, de se mettre d'accord sur les grands constats, d'identifier les points d'accord, mais aussi les points de friction, d'identifier les attentes, de préparer les grands questionnements pour l'avenir.

Il s'agit d'aboutir à un diagnostic partagé pour préparer la mise au point du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) en s'interrogeant notamment sur les modes de développement de la métropole : **ce territoire est-il dans une logique de développement assurant au mieux l'équilibre** entre les besoins économiques, le respect de l'environnement, et les besoins des habitants d'aujourd'hui et de demain ?

An aerial photograph of a city, likely Paris, showing a dense urban landscape with numerous buildings, a river (the Seine) winding through the center, and a large stadium (Stade de France) on the left. The sky is blue with some clouds.

↘ Constats, dynamiques, enjeux

1. Identité et positionnement de la métropole

[RETOUR SOMMAIRE](#)

Les premières questions qui ont été posées concernent la métropole elle-même, son identité, et son positionnement. **De quelle métropole parle-t-on ?** Comment définir la métropole Nantes Saint-Nazaire et ses territoires ? Se réduit-elle au périmètre du Scot ? Comment mettre en place un projet d'aménagement et de développement durable pour cette métropole ?

Si l'on se réfère aux définitions, et notamment celles de la DATAR, **une métropole se définit par sa capacité à rassembler des fonctions diversifiées, à rayonner sur son environnement régional, national, international, à fonctionner en réseau avec les autres grandes villes. Elle comprend les villes moyennes qui l'entourent et avec lesquelles elle entretient des relations d'interdépendance.**

Selon Marcel Roncayolo, professeur à l'EHESP, une métropole est une "très grande ville, qui s'exprime par la taille de sa population et celle de l'agglomération qu'elle anime, par son poids économique, politique, social et culturel, ainsi que par son pouvoir d'attraction et de diffusion."



↘ Se situer à l'échelle européenne

Si l'on se réfère à la population, la métropole Nantes Saint-Nazaire est située au 36^e rang des agglomérations les plus peuplées (elle était au 52^e rang dix ans auparavant). L'agglomération nantaise est, quant à elle, située au 54^e rang européen. Mais, au delà de ce classement quantitatif, il faut surtout noter que Nantes est reconnue comme dynamique et classée, principalement sous l'angle du rayonnement territorial, parmi les **"grandes villes à potentiel européen"**, avec des agglomérations comme Bilbao, Essen, Luxembourg, Naples, Rotterdam, Turin, Valence...

↘ Une situation excentrée, mais aussi reconnue comme favorable

La situation géographique de la métropole, à l'Ouest d'une Europe qui s'élargit vers l'Est, a souvent été considérée comme pénalisante, à l'écart des grands courants européens.

Cette situation apparaissait d'autant plus problématique que les grandes décisions concernant les projets d'infrastructures de transport soutenus par l'Europe, n'avaient pas particulièrement favorisé notre région.

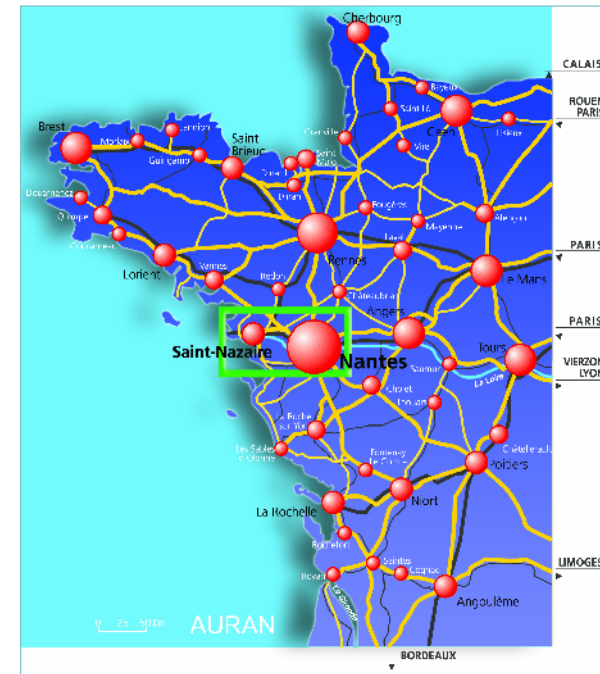
Mais, aujourd'hui, cette situation de **ville-porte, ouverte sur la mer, est de plus en plus perçue comme un atout à faire valoir et à positiver.**

↘ Une offre de cadre de vie extraordinaire

La situation de la métropole sur **la façade maritime**, dans un espace peu dense, un environnement très valorisant et à l'écart des grandes concentrations urbaines ou des grands flux de déplacements, est perçue comme **un facteur d'attractivité tout à fait essentiel**, ce que les évolutions récentes ont montré, **et que le Scot devra veiller à valoriser.** À côté du **quantitatif** recherché, par exemple en terme de poids de population, la métropole a des atouts considérables à faire jouer en termes de **qualitatif**, de qualité de vie et d'accueil pour les nouveaux arrivants et les entreprises.



↘ Un rôle moteur à jouer dans le système urbain régional et interrégional



Avec près de 800 000 habitants, Nantes et la métropole constituent **le plus grand pôle urbain de l'Ouest**. Elles ont un rôle moteur à jouer dans le réseau polycentrique des villes, en lien avec leurs voisines, Rennes, Angers, mais aussi Brest, Quimper, Le Mans, Tours..., pour animer le système urbain régional.

De plus en plus, les grandes villes auront à se positionner dans l'entraînement des économies régionales. Mais ceci nécessite notamment d'organiser et de développer entre elles les liaisons matérielles et immatérielles. La qualité des moyens de liaisons ferroviaires, routières, Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC), joue ici un rôle de premier plan.

➤ Prendre en compte la dynamique des bassins de vie

Le territoire du Scot regroupe une partie du bassin de vie de Nantes (82 communes) ainsi qu'une partie de celui de Saint-Nazaire (23 communes). Le fonctionnement quotidien de ce vaste ensemble humain, économique, urbain, périurbain, rural, ne saurait se limiter aux contours définis par le périmètre du Scot.

Bien au contraire, **l'espace urbain est en expansion continue**, ce dont témoigne l'évolution des deux aires urbaines de Nantes et de Saint-Nazaire, qui se sont d'ailleurs prioritairement développées dans une direction Nord-Sud, et non pas dans un axe Est-Ouest qui les aurait déjà conduites à se rejoindre physiquement. Ces relations quotidiennes dépassent même déjà les limites des aires urbaines actuellement définies par l'INSEE, à l'image des relations qu'entretiennent par exemple le Choletais ou les communes du littoral avec le "Grand Nantes".

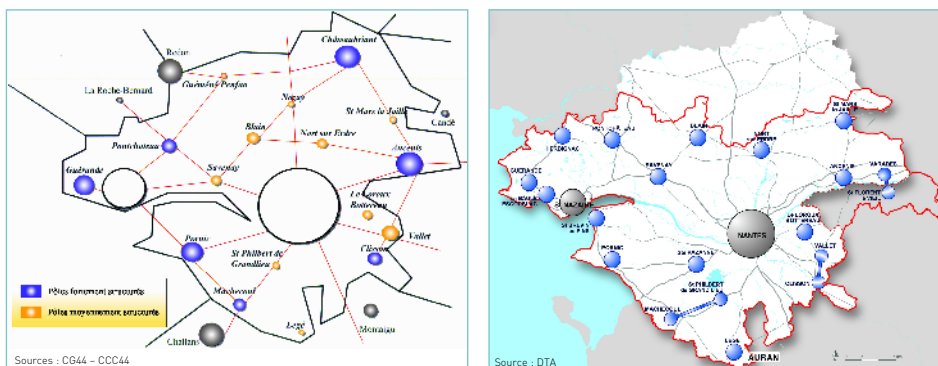
Un enjeu du Scot est de prendre en compte les bassins de vie quotidiens des deux agglomérations.

Il conviendrait également de prendre en compte le puzzle des intercommunalités qui représentent des espaces de gouvernance, des pays, des limites administratives, pour montrer l'extrême enchevêtrement entre territoires vécus, périmètres institutionnels, administratifs, et périmètres de projets de territoire.

Ceci nécessiterait notamment de rechercher des passerelles et un dispositif de dialogue permanent entre les institutions porteuses de projets aux différentes échelles.



Sources : INSEE - AURAN



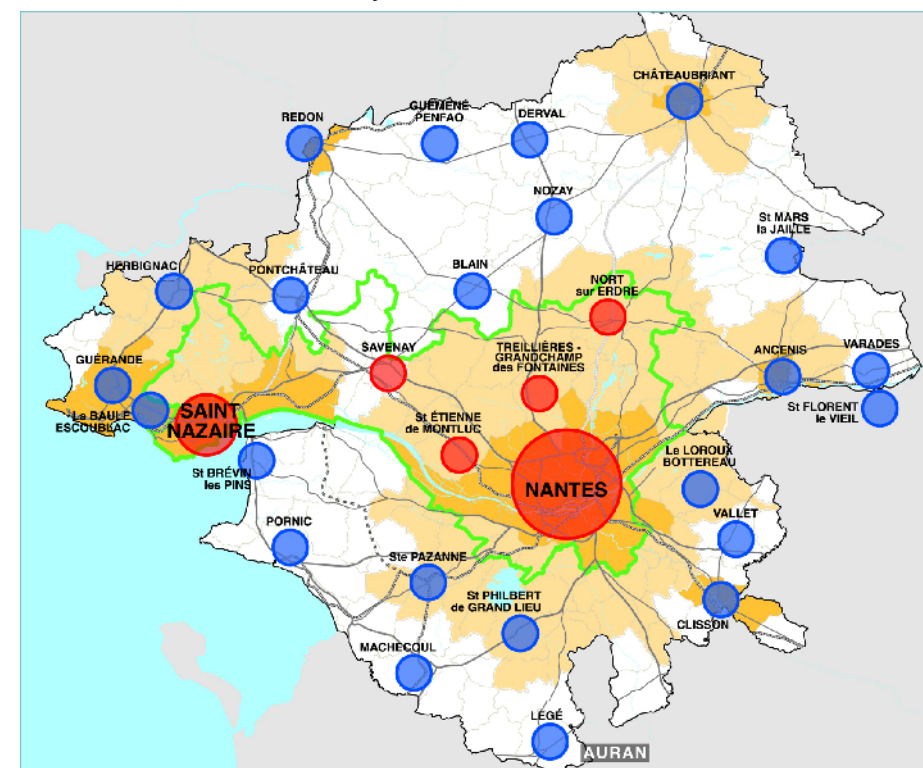
↘ S'appuyer sur un maillage urbain du territoire


Le territoire départemental est organisé en un système urbain multipolaire, autour des agglomérations de Nantes et de Saint-Nazaire, mais aussi de pôles d'équilibre.

L'étude du Conseil Général de Loire-Atlantique et des Chambres Consulaires en identifient 17 sur le Département. Le projet de DTA porté par l'État reconnaît également 15 pôles d'équilibre. Il est à noter que, sur le territoire du Scot, 2 pôles d'équilibre sont actuellement reconnus : Savenay et Nort-sur-Erdre. Cependant, d'autres communes, du fait de leur niveau d'équipements et de services et de leur rayonnement sur leur environnement, jouent également un rôle de centralité dans le territoire du Scot. C'est par exemple le cas de Saint-Étienne-de-Montluc et de Treillières - Grandchamp-des-Fontaines.

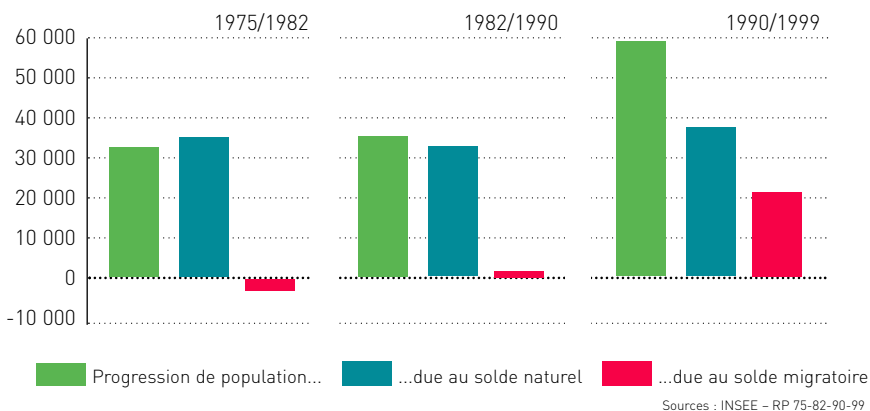
Le Scot pourra faire émerger une organisation équilibrée du territoire, autour de la notion de grands pôles et de pôles d'équilibre. Cet équilibre du territoire est à rechercher à l'échelle du Scot, en relation avec le territoire départemental, mais aussi à l'échelle de chacun des EPCI.

La structuration urbaine (synthèse)





↘ **Constats, dynamiques, enjeux**
2. Une dynamique incontestable



Progression de population et attractivité métropolitaine depuis 1975 Aire du Scot métropolitain

↘ Une dynamique démographique soutenue

L'un des éléments les plus marquants de la décennie 1990-2000 a été la forte progression démographique de l'aire métropolitaine (+9% en 10 ans). Cette progression a d'abord été portée par l'exceptionnelle croissance nantaise (la plus importante des villes françaises dans sa catégorie) mais a bénéficié à l'ensemble de l'espace du Scot.

Cette dynamique démographique est liée à l'attractivité de la métropole Nantes Saint-Nazaire. La progression de la population dépend pour 37% du solde migratoire et donc de l'arrivée en nombre important de nouveaux habitants.

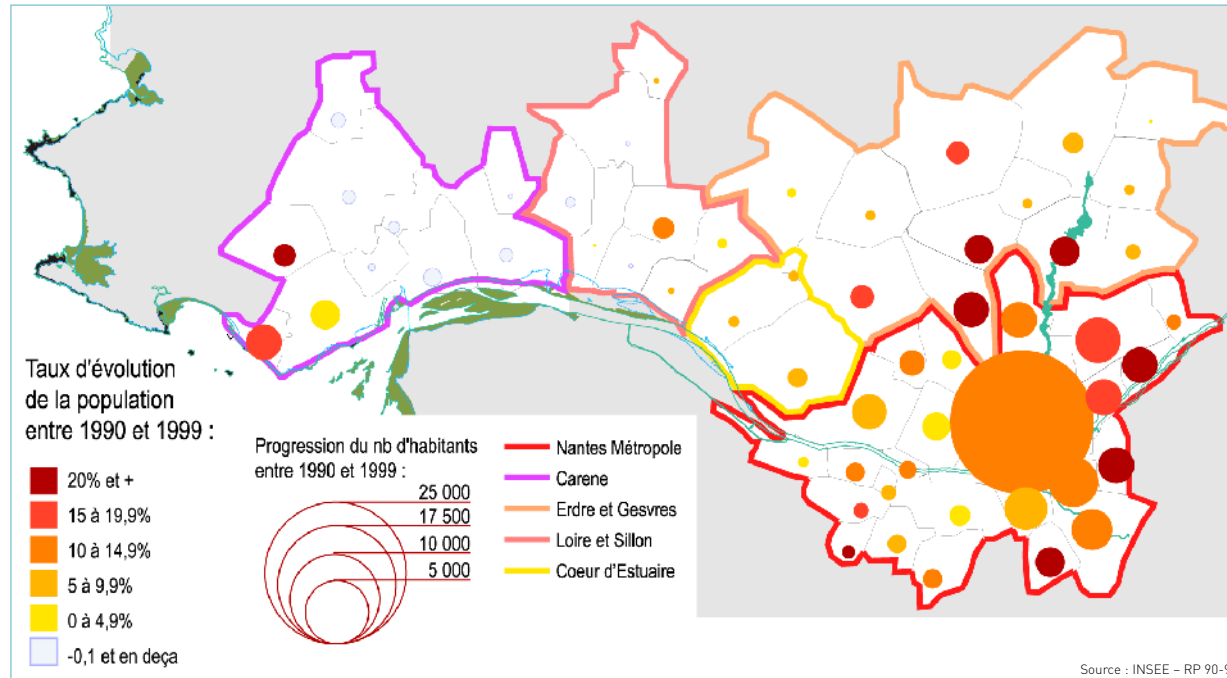
Cette augmentation forte de la population pose des questions liées aux besoins en matière d'habitat et à la pression foncière qu'elle engendre. Mais elle est aussi un vecteur très important de la croissance économique :

- parce qu'elle favorise le développement du commerce et des services,
- parce qu'elle permet de pallier les effets du vieillissement, en particulier quant au renouvellement des actifs,
- parce qu'elle contribue à imposer la métropole comme un acteur "de poids" à l'échelle nationale et européenne.

Les migrations résidentielles constituent un bon indicateur de l'attractivité d'un territoire. Dans les années 80, la métropole a renoué avec un solde migratoire positif, dont la progression a été plus particulièrement sensible au cours de la décennie 90 : entre 1990 et 1999, celui-ci représentait 37% de l'accroissement de la population pour 5% entre 1982 et 1990.

La provenance et les motivations des nouveaux arrivants illustrent cette attractivité. Comparée aux années 80, la part des personnes extérieures à la région des Pays-de-la-Loire venues s'installer sur le territoire métropolitain a progressé. Elle est passée de 11% en 1990 à 14% en 1999. Les Pays-de-la-Loire, l'Île-de-France et la Bretagne sont les principales régions d'origine des nouveaux arrivants. Parmi ces derniers, deux catégories sont clairement identifiables : les jeunes actifs désireux de quitter l'Île-de-France et les retraités en quête d'un environnement littoral.

Évolution démographique 1990/1999 en nombre d'habitants et en % par communes



- > Quel rythme de progression pour les prochaines années ?
- > Y aura-t-il des modifications dans les choix d'habitat ?
- > Quelles localisations des futures zones d'habitat ?
- > Quelle prévision au regard des équipements de service (petite enfance, loisirs, sport...)?
- > Quelle évolution des prix fonciers / immobiliers ?

Évolution de la population par intercommunalités constitutives du Scot métropolitain

	Évolution globale depuis 30 ans 1968/1999	Population sans doubles comptes		Évolution 1990/1999			
		1990	1999	en nb	en %	dont évolution due au solde naturel	dont évolution due au solde migratoire
Nantes Métropole	143 000	505 076	554 478	49 402	10%	31 310	18 092
Carene	11 000	108 399	110 275	1 876	2%	2 889	-1 016
Erdre et Gesvres	21 500	37 035	43 201	6 166	17%	1 990	4 176
Loire et Sillon	6 000	17 630	18 253	623	4%	591	32
Cœur d'estuaire	5 000	9 553	10 303	750	8%	394	356
Scot Nantes Saint-Nazaire	186 500	677 693	736 510	58 817	9%	37 174	21 643

Source : INSEE - RP 68-75-82-90-99

↳ Une croissance économique forte et répartie

La décennie 1990 a également été celle d'une forte progression de l'activité économique qui s'est d'abord traduite par la création nette d'emplois (+13% en 10 ans).

Si Nantes Métropole et la Carene concentrent 95% des emplois et 90% de la population, la croissance métropolitaine a profité à l'ensemble des intercommunalités : entre 1990 et 1999, toutes ont enregistré une progression de leur nombre d'emplois.

La croissance de l'emploi a eu des conséquences positives en matière sociale, réduisant les écarts entre les territoires. Ainsi, toutes les intercommunalités constitutives du Scot ont vu, depuis 1997, le nombre de leurs demandeurs d'emploi chuter. De même, l'activité économique de la métropole a généré pour ses habitants un niveau de vie plus élevé : en 2000, le revenu moyen des ménages était supérieur de 11% à la moyenne régionale et de 6% à la moyenne française.

La dynamique de l'ensemble ne doit toutefois pas masquer la question des inégalités de revenus au sein de la population métropolitaine et de la pauvreté, en particulier dans les centres villes.

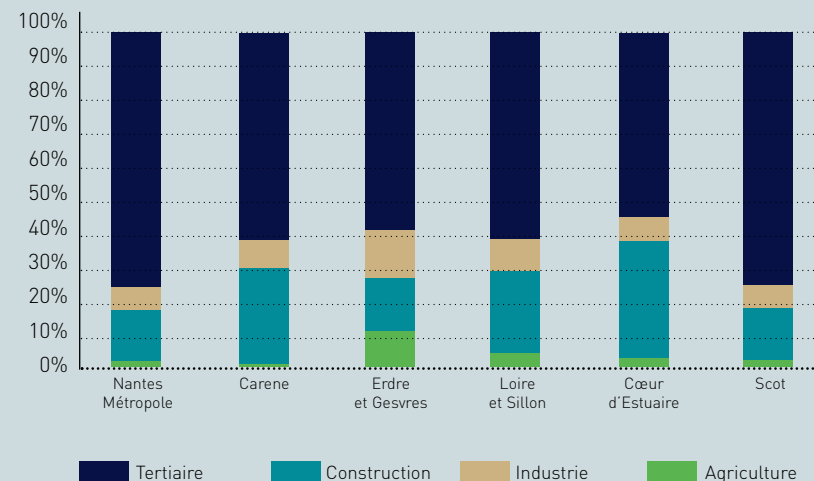
Le tissu économique métropolitain est diversifié et équilibré avec une répartition par branche d'activité (tertiaire – industrie – construction) voisine de la moyenne nationale. La complémentarité des fonctions des différents espaces métropolitains – industriel, tertiaire dont emploi public, résidentiel,... – assure à la métropole un équilibre remarquable. Cet équilibre a pour contrepartie une faible spécialisation. À la différence d'autres métropoles (Rennes, Toulouse...), Nantes Saint-Nazaire paraît peu spécialisée ; ses secteurs d'excellence traditionnels (construction navale, aéronautique, agroalimentaire...) ne sont plus désormais ceux qui tirent le développement. D'autres secteurs (informatique, logistique,...) sont "émergents" mais n'ont pas encore de visibilité à l'international.

Emploi total en 1999

Nantes Métropole	254 800
Carene	48 700
Erdre et Gesvres	8 600
Loire et Sillon	5 000
Cœur d'estuaire	3 100
Total Scot	320 200

Source : INSEE – RP 99

Répartition des emplois par secteurs d'activité en 1999



320 000 emplois étaient recensés en 1999 sur le territoire du Scot, dont 95% localisés dans les pôles nantais et nazairien. Entre 1990 et 1999, l'évolution de l'emploi métropolitain (+13%) a été supérieure à l'évolution départementale (+12,6%) et nationale (+4,3% en province).

Selon les données Unedic, entre 1993 et 2002, l'emploi a progressé dans tous les secteurs d'activité. La croissance des effectifs salariés est principalement due à celle du secteur tertiaire (+45% entre 1993 et 2002). La progression de l'emploi intérimaire y contribue fortement puisque ce secteur apparaît en tête des créations d'emplois au cours de la période. Les effectifs de l'industrie se sont maintenus au cours des dix dernières années (+7%), ce qui illustre la bonne capacité d'adaptation de ce secteur.

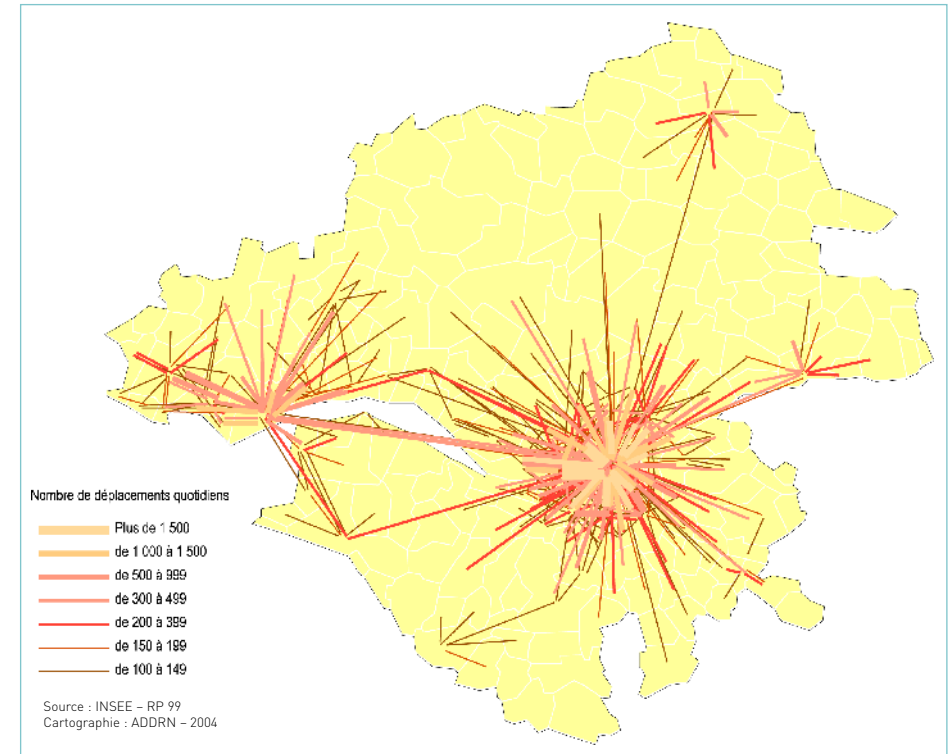
Chacune des intercommunalités du Scot métropolitain affiche ses propres spécificités.

La zone d'emploi de Nantes est, comme celle des grandes métropoles, peu spécialisée. Elle bénéficie d'une forte implantation d'emplois publics liée à son statut de capitale régionale. La répartition des emplois dans un grand nombre de secteurs réduit la vulnérabilité du tissu économique. Nantes Métropole dispose donc d'une croissance régulière, tirée par le secteur tertiaire.

La zone d'emploi de Saint-Nazaire se caractérise par une plus forte sensibilité aux aléas de la conjoncture. Les emplois sont fortement concentrés dans un petit nombre d'entreprises et dans deux filières (navale, aéronautique) soumises à des variations cycliques. Le développement rapide de l'économie résidentielle y est cependant un facteur potentiel de stabilisation.

Les communautés de communes de Loire et Sillon, Cœur d'Estuaire et Erdre et Gesvres présentent les caractéristiques des territoires ruraux et péri-urbains : la place de l'industrie y est encore conséquente, soit du fait de l'implantation de grosses entreprises (centrale de Cordemais), soit grâce à un tissu de PME. L'agriculture, ne représente désormais que 5 à 10% des emplois mais reste une activité structurante. Le tertiaire, déjà majoritaire, se développe au travers des services de proximité.

Les déplacements domicile-travail d'au moins 100 personnes internes au département de Loire-Atlantique en 1999



- > *Un rythme de croissance aussi soutenu qu'entre 1990 et 1999 est-il envisageable dans les prochaines années ?*
- > *Quels ont été les ressorts de la croissance des dix dernières années ?*
- > *Pourraient-ils assurer la poursuite de ce développement ?*
- > *Comment anticiper l'évolution sociale et préparer les profils d'emploi nécessaires pour demain ?*

↳ Un pôle industriel qui reste fort.

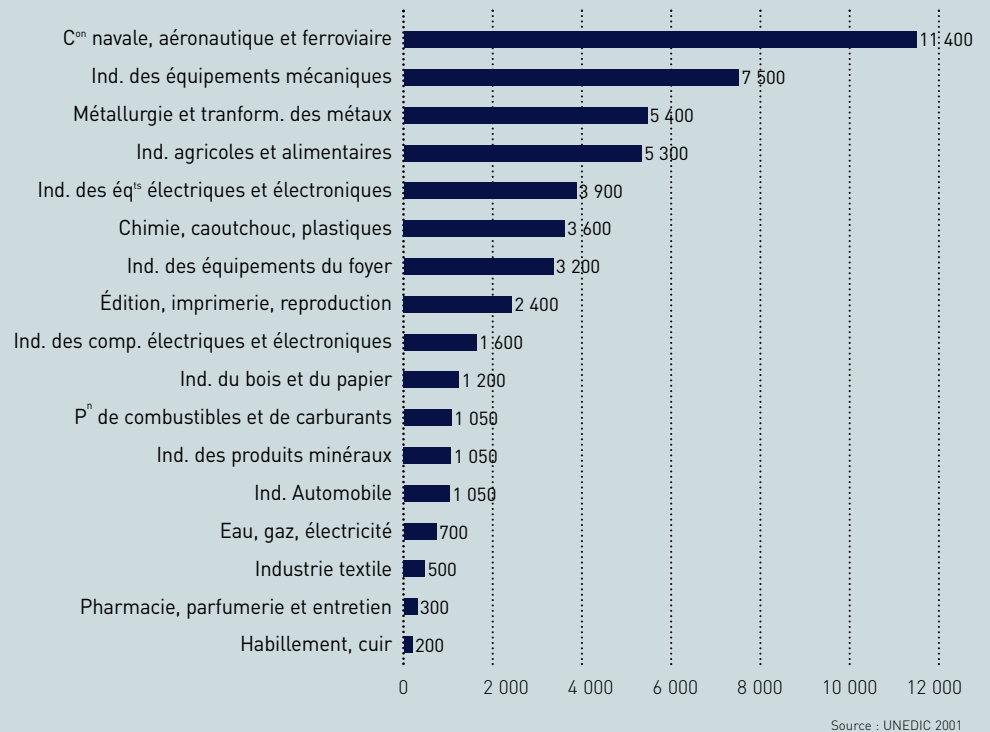
L'industrie est toujours pour la métropole un déterminant essentiel de sa richesse économique. Si l'activité industrielle n'est plus désormais génératrice d'une forte progression de l'emploi, elle reste un secteur moteur, à forte valeur ajoutée : plus de la moitié des exportations de la Loire-Atlantique sont des biens d'équipement.

La métropole se distingue dans plusieurs domaines :

- Elle est tout d'abord l'un des premiers sites européens de construction navale. Elle reste le seul chantier français en mesure de produire des navires civils de grande taille et à haute valeur ajoutée, créneau sur lequel elle est positionnée.
- Elle est un pôle français de première importance dans le domaine de l'aéronautique. Elle dispose d'un positionnement logistique favorable et de savoir-faire reconnus.
- En matière d'agroalimentaire, elle bénéficie de son ancrage dans le grand ouest, l'une des régions françaises leader dans ce domaine.
- L'ensemble des installations portuaires du Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire est situé sur le périmètre métropolitain. cet ensemble génère une activité industrielle et logistique importante. Ainsi la métropole dispose d'un pôle énergétique conséquent avec les terminaux méthanier et charbonnier de Montoir, la raffinerie de Donges, la centrale thermique de Cordemais (établissements classés Seveso, tous localisés le long de la Loire).

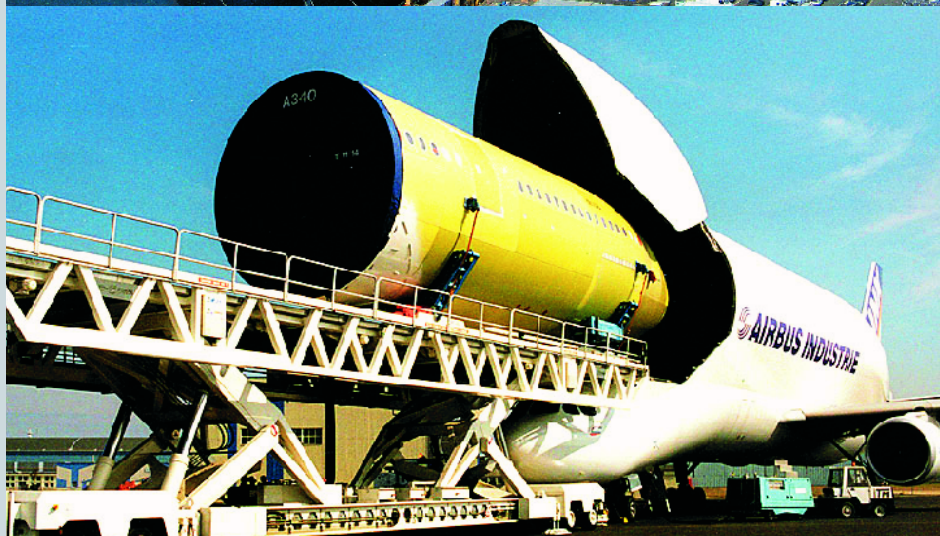
L'industrie métropolitaine a su au cours des années récentes préserver le nombre de ses emplois. Pourtant, le secteur industriel reste exposé aux aléas de la conjoncture nationale et internationale mais aussi à des mouvements de fonds qui vont dans le sens d'un regroupement des activités à l'échelle européenne.

Structure de l'emploi salarié industriel privé par secteurs (NES 36) sur le périmètre Scot en 2001



Avec 54 000 emplois recensés en 1999, l'industrie représentait 17% de l'ensemble des emplois métropolitains. La part de l'industrie dans le total des emplois est particulièrement élevée pour la Carene et pour la communauté de communes Cœur d'Estuaire du fait de la présence de la centrale de Cordemais.

Selon les données Unedic, entre 1993 et 2002, la croissance des effectifs salariés privés a été portée par deux secteurs : l'industrie agricole et alimentaire (+17%) et l'industrie des biens d'équipement (+15%), qui correspond essentiellement à la construction navale et l'aéronautique.

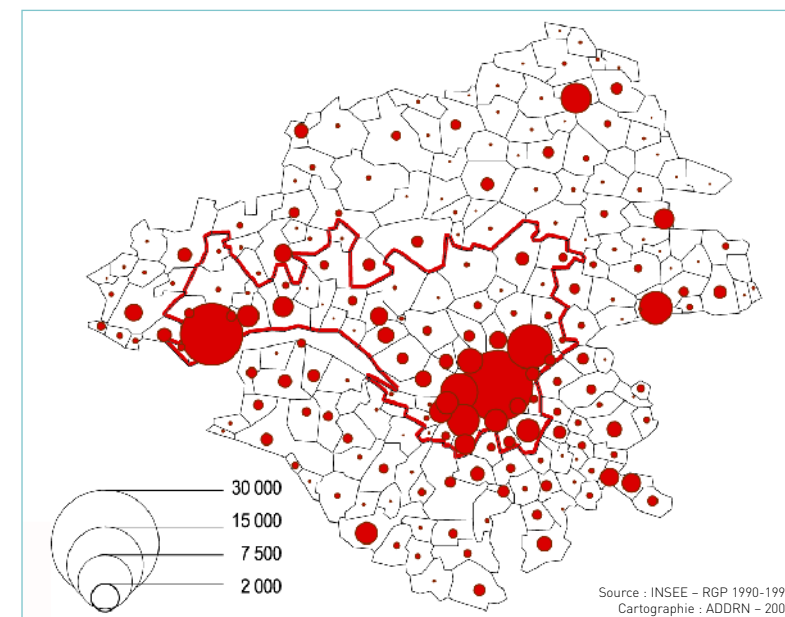


Emplois industriels par intercommunalité en 1999

	nombre	% dans Le Scot
Nantes Métropole	37 000	69%
Carene	13 000	24%
Erdre et Gesvres	1 500	3%
Loire et Sillon	1 200	2%
Cœur d'estuaire	1 000	2%
Total Scot	53 700	100%

Source : INSEE - RP 1999

Nombre d'emplois dans le secteur de l'industrie en 1999



- > *Quelle évolution prévisible des grands secteurs industriels historiques ?*
- > *Quelles perspectives pour des secteurs émergents potentiels ?*
- > *Quelle capacité à attirer de nouveaux projets exogènes ?*

[RETOUR SOMMAIRE](#)

↘ Une tertiarisation accélérée

La tertiarisation très rapide de l'économie métropolitaine recouvre trois aspects : le développement des services aux entreprises, les fonctions de service public et les services liés à l'économie résidentielle.

Les services aux entreprises, et plus particulièrement les services dits "métropolitains" (visant un marché national ou international), se sont fortement développés au sein de la métropole au cours des dernières années. Un certain nombre d'entreprises sont directement liées à l'industrie locale mais d'autres ont diversifié leur clientèle et disposent désormais d'une relative indépendance par rapport au secteur industriel.

Concernant les services "stratégiques" à haute valeur ajoutée (activités de conseil, ingénierie, banque-finance...), la métropole reste encore en deçà de son potentiel.

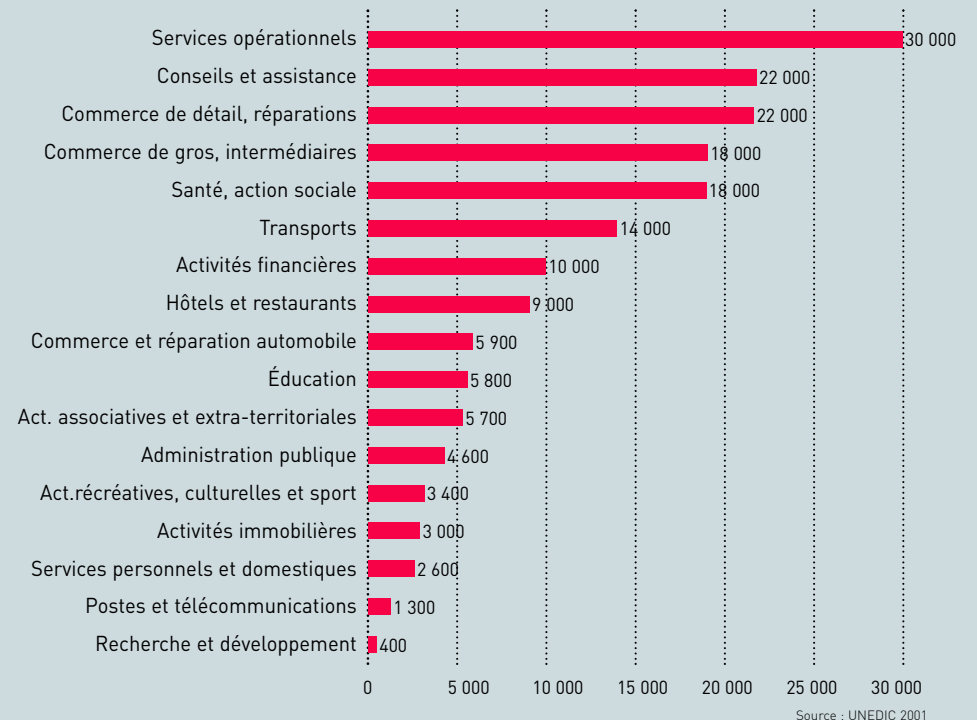
Depuis 15 ans, le développement tertiaire de la métropole a été en partie tiré par l'emploi public (fonctions administratives, université, santé...). Sur les 20 premiers employeurs de la métropole, huit sont des administrations.

La croissance rapide des secteurs des services à la personne, du commerce de détail, de la construction est largement liée à l'attractivité résidentielle de la métropole. Ces secteurs représentent désormais une source d'emplois non négligeable qui ne devrait que croître dans les années à venir. L'aire métropolitaine est devenue une destination privilégiée pour les entreprises et les actifs souhaitant quitter la région parisienne. Cette attractivité résidentielle est aujourd'hui considérée comme un moteur de développement.

Elle correspond à plusieurs phénomènes : mobilité des activités tertiaires, développement des communications, séparation croissante entre lieux de travail et lieux de vie...

Structure de l'emploi salarié tertiaire privé* par secteurs (NES 36) sur le périmètre Scot en 2001

* les emplois relevant du secteur public ne sont pas pris en compte

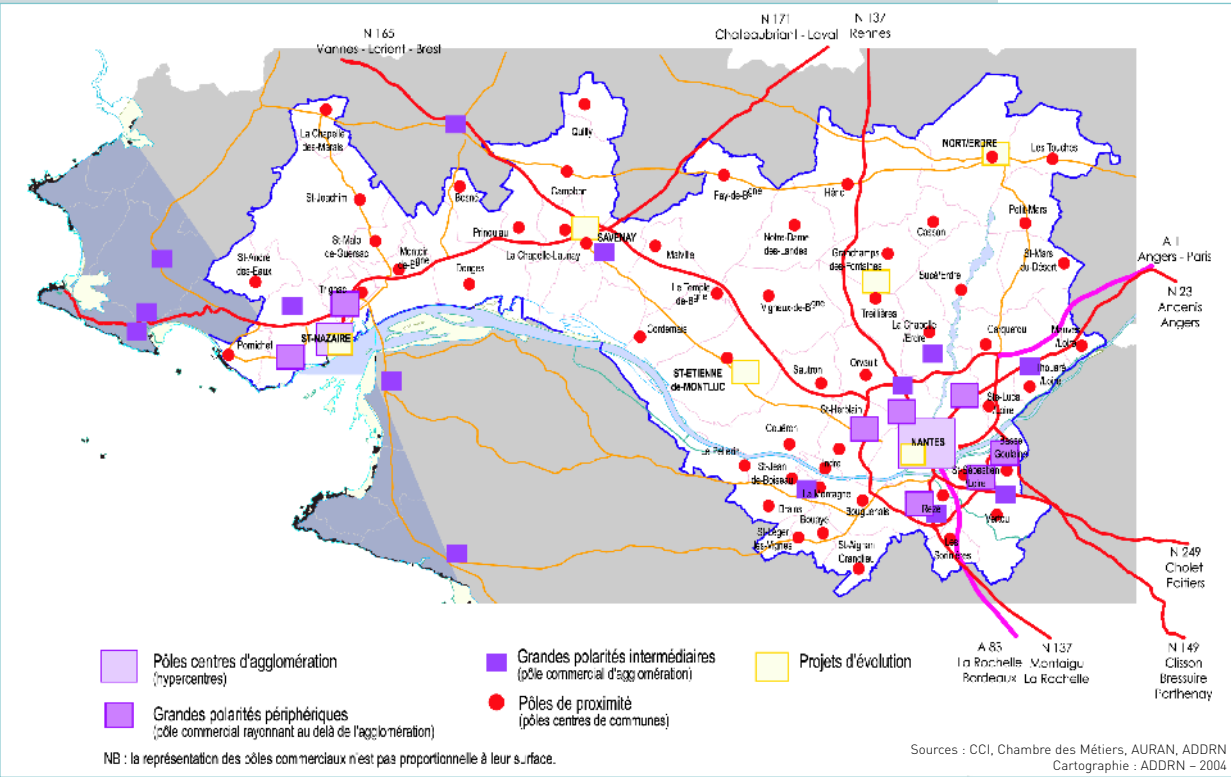


Sur l'aire métropolitaine, plus des trois quarts des emplois recensés en 1999 étaient des emplois tertiaires. 83% de ces emplois se situaient sur le territoire de Nantes Métropole.

Selon les données Unedic, entre 1993 et 2002, cinq branches d'activité ont été à l'origine de la croissance des effectifs salariés privés dans le secteur tertiaire. Deux concernaient la production et la logistique : les services aux entreprises (+84%) et les transports (+46%). Trois étaient liées à l'économie résidentielle : les services aux particuliers (+43%), le commerce (+33%), l'éducation, la santé, l'action sociale (+33%).

La métropole se distingue par l'importance des emplois dans les branches des services opérationnels (qui comprennent le travail intérimaire, les services de sécurité...), du conseil et du commerce.

Les pôles commerciaux dans l'aire du Scot



Emplois tertiaires par intercommunalité en 1999

	nombre	% dans le Scot
Nantes Métropole	203 500	83%
Carene	32 000	13%
Erdre et Gesvres	5 800	2%
Loire et Sillon	3 300	1%
Cœur d'estuaire	1 800	1%
Total Scot	246 400	100%

Source : INSEE - RP 99

Depuis une trentaine d'années, le commerce de la métropole Nantes Saint-Nazaire a connu des transformations majeures, comme celui de l'ensemble de la France. Celles-ci se sont traduites physiquement par la constitution de zones commerciales périphériques, situées à l'entrée des agglomérations, au bord des grands axes de circulation et des carrefours majeurs. Elles se sont aussi accompagnées d'un appauvrissement de l'offre commerciale de proximité et d'un affaiblissement relatif des centres-villes.

Si le commerce, comme l'habitat, peut parfois "miter" l'espace, l'objectif des collectivités est plutôt de tendre à une organisation du commerce en pôles, repérables, aménageables et susceptibles d'engendrer une dynamique de développement. Chaque intercommunalité est par ailleurs soucieuse de proposer une offre suffisamment attractive pour répondre aux besoins des habitants et limiter l'évasion commerciale.

- > Comment attirer à Nantes Saint-Nazaire des centres de décision ?
- > Comment organiser et répartir l'attractivité résidentielle ?
- > Comment structurer l'offre commerciale et dynamiser les centres-villes ?

↳ L'économie touristique, un potentiel à exploiter

Avec environ 530 M€ de chiffre d'affaires et 11 000 emplois directs, le tourisme est devenu un secteur économique non négligeable pour la métropole. Il est aussi un vecteur privilégié pour promouvoir l'image de la métropole. Toutefois, la capacité hôtelière ne progresse pas, et régresse même dans certains endroits, en raison de la pression foncière. Au delà de la capacité d'hébergement, c'est l'ensemble des propositions culturelles et la qualité de l'accueil réservé aux touristes et aux visiteurs qui doivent faire l'objet d'une attention particulière.

La question de l'économie touristique, qui intéresse directement la métropole, déborde largement le périmètre du Scot. Elle concerne en particulier la Presqu'île guérandaise sur laquelle est positionnée la majeure partie de l'offre d'hébergement ainsi que le littoral sud de la Loire-Atlantique. La façade maritime est un atout majeur pour la métropole en matière d'économie touristique.

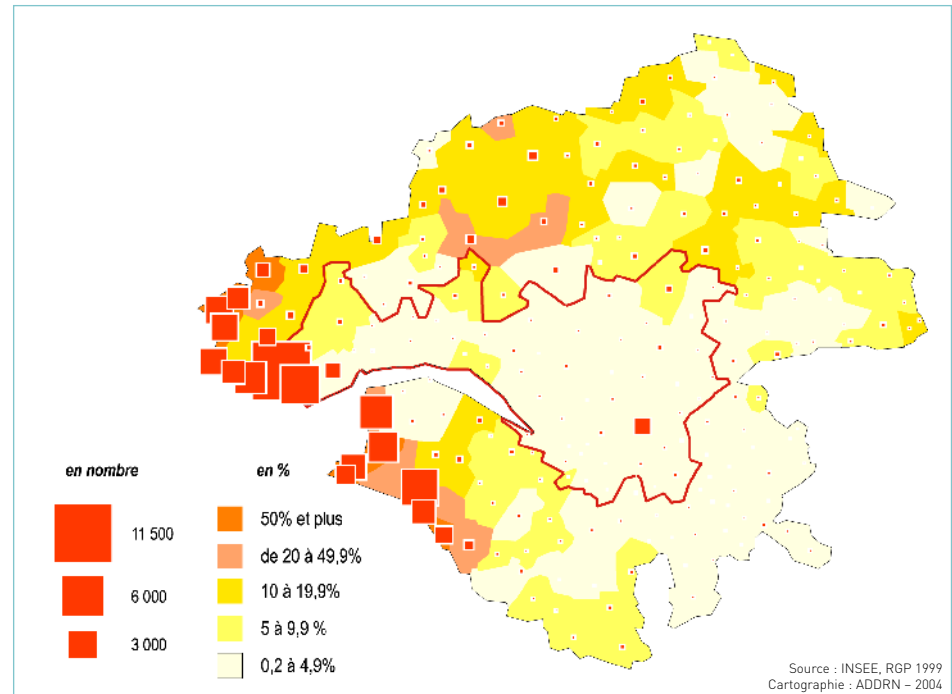
Plusieurs filières touristiques doivent être distinguées :

Le **tourisme d'affaires** présente un intérêt stratégique fort car il génère d'importantes retombées économiques et contribue au positionnement international. La métropole dispose d'une offre conséquente (cité des congrès, parc des expositions...) mais des réinvestissements seront nécessaires à moyen terme pour mettre à niveau ces équipements. La capacité d'accueil hôtelière n'est pas à l'échelle d'une grande ville de congrès.

En matière de **tourisme urbain**, la métropole présente une offre assez peu différente des autres grandes villes françaises ; la notoriété nantaise autour des grands événements est cependant un atout. À Saint-Nazaire, le tourisme urbain rejoint le tourisme industriel autour des thèmes porteurs des croisières et du voyage.

Le **tourisme littoral** est de loin le plus significatif quant à la fréquentation. L'éventail des clientèles accueillies est large mais la clientèle étrangère est peu représentée. Les activités connexes (thalasso), productrices de valeur ajoutée et qui permettent d'allonger la saison, sont encore peu développées.

Nombre et pourcentage de résidences secondaires dans le parc de logements



Concernant le **nautisme**, la métropole dispose d'une capacité d'accueil significative des bateaux de plaisance. La saturation de l'offre permet d'envisager de nouveaux projets. Néanmoins dans ce domaine comme dans celui de l'accueil des croisières, l'enjeu est avant tout un enjeu d'image (complément du thème de la construction navale à Saint-Nazaire et de l'image maritime de Nantes).

Le **tourisme fluvial** est une "niche" probablement peu porteuse en terme de retombées économiques. C'est en revanche un réel enjeu en terme d'image qui pose la question de la place et de l'utilité de l'eau dans la ville et entre les communes de la métropole.

Les tendances lourdes :

- Une nécessaire prise en compte des attentes du 3^e âge
- Des attentes spécifiques en terme de produits et de diversification de l'offre, pour répondre aux évolutions sociétales
- Une société des loisirs qui se dessine, en particulier dans les zones urbaines
- Un réservoir de clientèle toujours plus important : progression continue du tourisme
- Une attractivité toujours forte du littoral : le soleil et la mer plébiscités

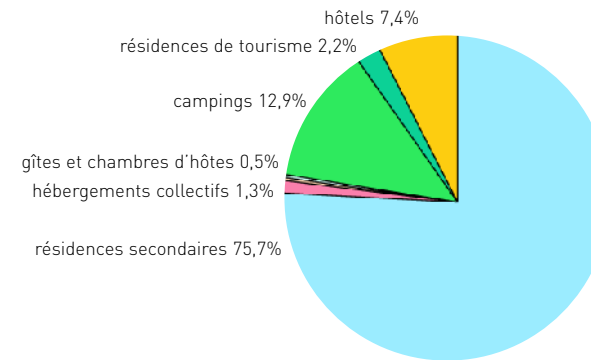
Les "facteurs émergents"

- L'authenticité sans inconfort : le caractère maritime, l'image bretonne du littoral
- Le sport sans compétition : les bases de plein air et de loisirs, les "sports centers"
- La culture sans pédagogie : les cinémas, les festivals, une scénographie plus ludique dans les musées
- La sécurité sans contraintes : sécurité des biens et des personnes, sécurité des prestations assurée par des "marques touristiques reconnues"
- L'environnement sans écologie : une prise en compte de l'environnement mais pas de produits éco-touristiques
- Moins loin, moins longtemps, plus souvent : développement des loisirs de proximité...

Source : "Étude des économies touristiques de la métropole Nantes Saint-Nazaire" – Cabinet Détente – Juin 2004

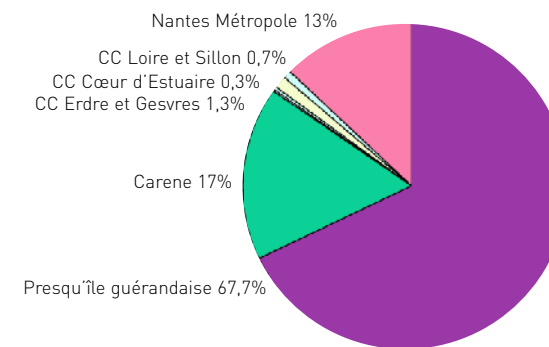
Modes d'hébergements touristiques sur l'aire du Scot et de la Presqu'île guérandaise

Source : Détente – ADDR



Répartition de l'offre de lits touristiques sur l'aire du Scot et la Presqu'île guérandaise

Source : Détente – ADDR



- > *Est-il judicieux de structurer l'offre touristique à l'échelle métropolitaine ?*
- > *Peut-on apporter une réponse aux attentes des habitants en matière de loisirs et de cadre de vie au travers d'équipements ayant également une vocation touristique ?*
- > *La métropole peut-elle proposer des événements générateurs d'un tourisme de type culturel ?*

↘ Une attractivité résidentielle forte

Depuis quelques années, Nantes se situe en tête des palmarès des villes "où il fait bon vivre" et l'ensemble de l'agglomération nantaise a largement bénéficié de cette dynamique. Le littoral atlantique profite également d'une forte capacité d'attraction comme en témoignent les flux migratoires positifs. La capacité à attirer des populations nouvelles est un élément essentiel de la dynamique économique.

Le cadre de vie, les niveaux d'équipements et de services, l'offre de logements, l'accessibilité, la culture, l'emploi... sont autant de facteurs constitutifs de cette attractivité.

Mais l'image d'une ville ou d'une métropole est un objet fragile qui doit, pour demeurer positif, s'appuyer sur une réalité vécue, sans cesse à conforter. L'amélioration du cadre urbain est un axe fort de cette politique. Les deux grands projets Ile de Nantes et Ville Port à Saint-Nazaire relèvent de cette logique. Les politiques du renouvellement urbain, des déplacements collectifs, du développement des équipements de services et de loisirs contribuent également à cette dynamique urbaine de laquelle dépend aussi l'image de la métropole.

La préservation du cadre de vie et des espaces naturels de la métropole est un des enjeux du Scot. Cet objectif doit aller de pair avec la capacité à réserver des espaces consacrés aux activités économiques et d'autres destinés à l'urbanisation future.

La question des industries bruyantes, polluantes ou à risque illustre cette problématique. L'estuaire de la Loire est en effet à la fois un espace essentiel sur le plan écologique et un site majeur de l'activité industrielle de l'ouest, dont il importe d'assurer les capacités de développement.



L'attraction du littoral...

...et de Nantes



[RETOUR SOMMAIRE](#)

Structure de la base économique*

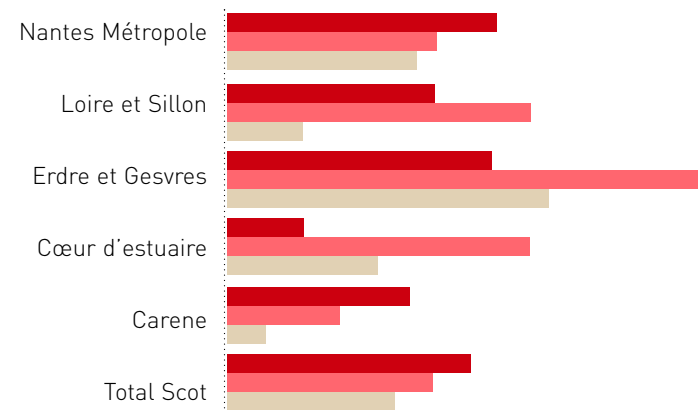
	Aires urbaines de Nantes et Saint-Nazaire	Moyenne des aires urbaines
base productive	20,7	23,7
base publique	19,9	20,9
base résidentielle + touristes**	45,3	42,3
transferts sociaux	14,1	12,7
TOTAL	100	100

Source : Davezies - ADDRN

* la base économique est l'ensemble des revenus distribués dans l'économie locale hors de la consommation intérieure

** la base résidentielle est la part de cette base économique provenant de résidents non actifs sur le territoire (retraités, résidents travaillant à l'étranger, touristes...)

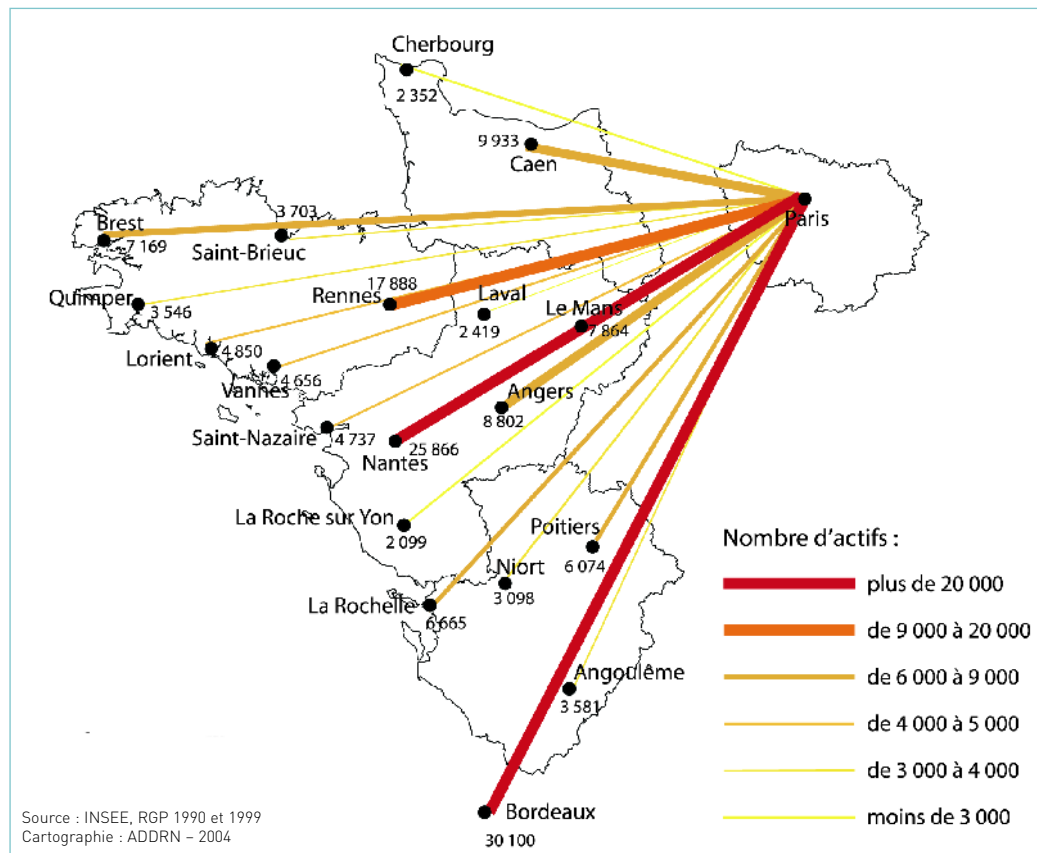
Évolution de l'emploi et de la population active résidente entre 1990 et 1999



■ évol. emplois 90/99 ■ évol. pop. active 90/99 ■ évol. pop. 90/99

Source : INSEE, RGP 1990 et 1999

Principaux flux migratoires des actifs et de leurs familles entre Paris et les aires urbaines de l'ouest



Source : INSEE, RGP 1990 et 1999
Cartographie : ADDRN - 2004

- > Comment éviter les effets de saturation (déplacements, prix immobiliers...), afin de préserver la qualité de vie métropolitaine ?
- > Comment organiser l'attractivité dans le temps et dans l'espace ?

↳ L'énergie : un enjeu stratégique pour le développement

La dépense énergétique est au cœur des modes de vie et de production contemporains. De nombreux secteurs économiques sont fortement dépendants des énergies fossiles, dont les coûts sont élevés et les ressources épuisables. La tendance actuelle est à l'augmentation des consommations énergétiques dans la quasi-totalité des secteurs : résidentiel, tertiaire, transports et industrie. La croissance est plus rapide encore sur le territoire métropolitain qu'au plan national. L'approvisionnement énergétique et la maîtrise des consommations constituent donc deux enjeux forts de la problématique.

→ L'estuaire joue un rôle prépondérant en matière de transport et de production énergétique. Pourtant, le territoire reste en déficit à l'égard de l'électricité et la question du sous-dimensionnement des installations de transport de cette énergie est récurrente.

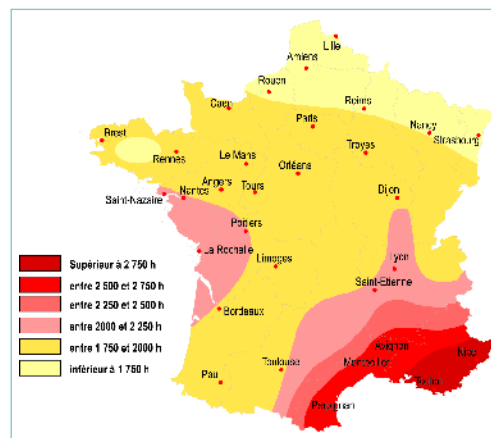
Dans le domaine des énergies renouvelables, le territoire de la métropole est largement sous équipé. Aucun équipement de production d'envergure et aucune politique systématique de développement des énergies renouvelables ne sont à l'œuvre actuellement, alors même que les potentialités naturelles sont très favorables. Les gisements solaires, éoliens ou relatifs au bois sont parmi les plus aisément exploitables.

→ Dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques, la reconnaissance au niveau international de la nécessité de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre, principalement liées à la combustion des énergies fossiles, entraîne des remises en question majeures des pratiques énergétiques. Les objectifs sont en effet très ambitieux : il s'agit de réduire par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Les deux orientations préconisées dans ce cadre sont l'amélioration de l'efficacité énergétique et le développement de la production par les énergies renouvelables, qui n'émettent ni gaz à effet de serre ni déchets à vie longue.

Les défis que lance l'énergie à la métropole imposent de repenser l'organisation du développement urbain, les modes de construction et de consommation énergétique, ainsi que la diversification des moyens de production.

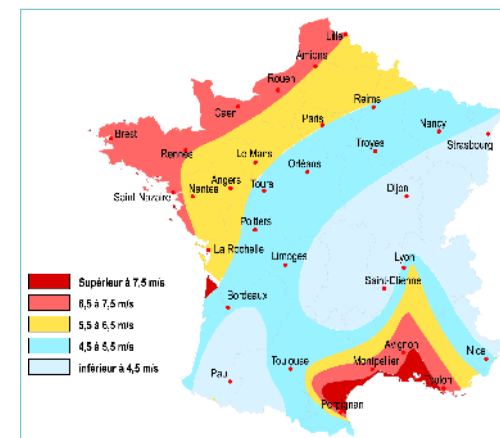
Ils constituent à ce titre des opportunités de développement de filières professionnelles, technologiques ou scientifiques et d'une nouvelle attractivité autour d'un territoire qui s'attache à lier développement et modération énergétique.

L'ensoleillement en France



Source : ASDER

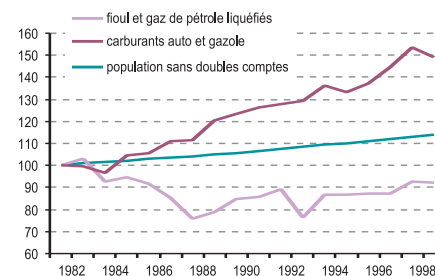
La répartition des vents



Source : ADEME

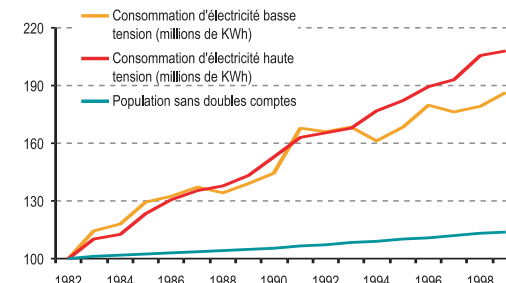
Évolution relative de la population et des dépenses énergétiques en Loire-Atlantique entre 1982 et 1999

Carburants :



Source : INSEE Pays de la Loire - Comité Professionnel du Pétrole

Électricité :



Source : INSEE Pays de la Loire - DGEMP Observatoire de l'Énergie

An aerial photograph of a city, likely Paris, showing a wide river (the Seine) flowing through it. A large, green island in the center of the river is densely packed with buildings, including several tall skyscrapers. The surrounding city is a dense urban landscape with many smaller buildings and streets. The sky is clear and blue.

↘ Constats, dynamiques, enjeux

3. Une ambition européenne à conforter

↘ Un positionnement européen encore fragile

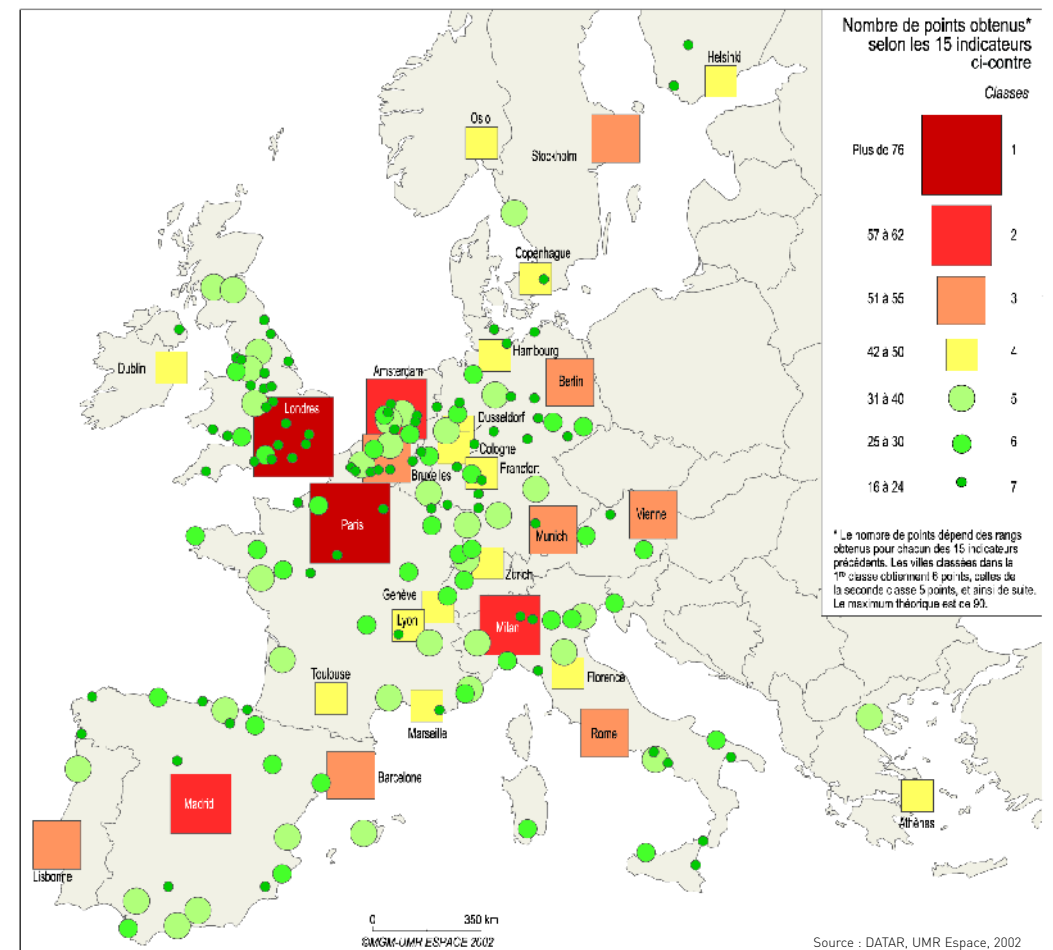
Le positionnement européen de la métropole Nantes Saint-Nazaire est une condition de son développement. Plus elle sera visible et lisible, plus elle pourra prétendre accueillir les sièges sociaux de grandes entreprises, attirer des chercheurs, développer des activités de conception et de direction qui ont un effet d'entraînement sur les activités de production et de services...

Dans cette compétition entre grandes villes et métropoles européennes, Nantes Saint-Nazaire dispose d'atouts certains : son attractivité, sa qualité de vie, son dynamisme, son port... Mais elle affiche également un certain nombre de points faibles : une absence de pôles d'excellence reconnus (hormis la construction navale), un faible rayonnement de la recherche, une sous-représentation des centres de décision.

La métropole dispose, au travers de ses dessertes portuaire et aéroportuaire, de réelles opportunités de développement. Au cœur d'une grande région ouest, elle peut faire de son identité maritime et atlantique un des vecteurs de sa reconnaissance à l'échelle européenne.

Les grands projets urbains (Ile de Nantes, Ville Port à Saint-Nazaire) et le développement de programmes phares en capacité d'attirer des investisseurs étrangers (quartiers d'affaires...) sont une marche vers un positionnement européen.

Le classement des villes



“Sur la façade atlantique, dépourvue de grande métropole européenne, la position de Nantes Saint-Nazaire, au centre de nombreuses villes moyennes et de multiples réseaux à géométrie variable est une vraie chance. Surtout sur fond de migration démographique vers les côtes atlantiques, dont l'ampleur ne se dément pas.”

Source : “Nantes européenne dans les têtes et dans les faits”, Institut Kervégan, 2003

Nantes Saint-Nazaire, une métropole à potentiel européen

L'analyse comparative des villes européennes réalisée par la DATAR en 2003 mettait en exergue le potentiel européen de la métropole Nantes Saint-Nazaire. Au regard des 15 indicateurs retenus pour l'étude, Nantes occupait la 54^e place au classement des agglomérations européennes de plus de 200 000 habitants. Son rayonnement économique et décisionnel était considéré comme supérieur à son poids démographique (81^e), à l'instar de la plupart des métropoles françaises.

La croissance démographique, l'attractivité, le dynamisme économique que connaît aujourd'hui la métropole sont des atouts indéniables mais non suffisants pour accéder au rang de “métropole européenne” : celles-ci sont constituées par des capitales nationales ou régionales majeures (Munich, Barcelone, Milan...). Aucune ville française hors Paris n'a encore atteint ce statut.

Les indicateurs de rayonnement retenus par la DATAR Nantes Saint-Nazaire

	Fort	Faible
Population en 2000		
Évolution de la population entre 1950 et 2000	++	
Trafic des ports maritimes en 1999	+	
Trafic passager des aéroports en 2001	+	
Accessibilité	++	
Siège des grands groupes européens		+
Place financière	++	
Nombre de nuitées touristiques		+
Nombre de foires et salons	+	
Nombre de congrès	+	
Nombre de sites culturels et grandes manifestations	+	
Nombre d'étudiants	+	
Nombre de revues scientifiques éditées		+
Réseaux de recherche		+

Source : DATAR – ADDRIN

> Peut-on hiérarchiser les principaux leviers qui permettraient de renforcer le positionnement européen de Nantes Saint-Nazaire (enseignement, recherche, immobilier de bureau, manifestations, rayonnement culturel, infrastructures...) ?

> La métropole Nantes Saint-Nazaire peut-elle se positionner parmi les grandes métropoles que l'État souhaite faire émerger ?

↘ Une métropole faiblement dotée en centres de décision

L'un des moteurs reconnus du développement est la présence sur un territoire d'emplois métropolitains supérieurs (fonctions de direction ou de conception). Avec 30 000 emplois métropolitains supérieurs, la métropole se situe au niveau des aires urbaines de taille comparable.

Cependant, ces emplois stratégiques sont davantage concentrés sur les activités de consommation (commerce...) que de production (recherche...).

L'agglomération nantaise n'affiche pas de spécialisation bien qu'elle dispose de plusieurs secteurs forts : le commerce (encadrement du commerce de gros et inter-industriel) et le commercial (cadres commerciaux de l'industrie), les télé-com et l'informatique. Malgré la présence d'un port, les emplois supérieurs dans le domaine des transports sont peu développés.

Dans les filières industrielles, l'éloignement des centres de décision constitue une fragilité. Il va de pair avec la relative faiblesse des ressources en recherche et développement dans ces secteurs.

Nantes n'est pas encore positionnée comme centre d'accueil de sièges sociaux à un niveau européen. Si elle bénéficie d'un marché de bureaux dynamique, elle ne joue pas dans la catégorie de Lyon, Lille ou Aix-Marseille qui ont su attirer des investisseurs étrangers exigeants.

Les grands projets métropolitains

Nantes Métropole : la création d'un pôle tertiaire de centre d'agglomération de dimension internationale avec 400 000 m² de bureaux.

Dans un premier temps, près de 200 000 m² de bureaux sont programmés dans le cœur de Nantes afin de répondre aux besoins d'investisseurs en recherche d'une implantation sur la façade atlantique.

On attend notamment les projets :

- gare TGV (projet de 100 000 m² intégré au grand projet de ville Malakoff-Pré Gauchet qui vise à accueillir de nouvelles activités économiques tertiaires),
- Ile de Nantes (100 000 m² de bureaux – première étape du projet : 2003-2007).

Saint-Nazaire : la structuration des pôles tertiaires

Saint-Nazaire a engagé la structuration de deux pôles à vocation tertiaire visant à prolonger la dynamique initiée par l'opération Ville-Port :

- un quartier d'affaires dans le secteur de la gare avec la réalisation à court terme de 10 000 m² de bureaux et à moyen terme de 40 000 m²,
- un pôle périphérique dédié aux services logistiques et portuaires sur la zone de Cadréan-Montoir.

Situation de l'aire urbaine de Nantes par type d'emplois métropolitains supérieurs (indice de spécificité) en 1999

	Marseille Aix	Toulouse	Bordeaux	Nantes	Rennes
Art	114,7	76,1	95	81,6	55,2
Banque Assurance	77,3	47,8	88,4	97,9	73
Gestion	84,5	82,7	82,5	94,4	71,9
Services	94,7	89,7	88,9	94,4	98,9
Recherche	117,9	191,6	121,4	102,1	147,5
Commerce	100,1	80,2	111,13	115,8	87,2
Commercial	90,5	99	101,2	118,6	92,8
Télécom	121,9	95,2	172,6	151,1	193
Transports	140,3	81,5	93,2	96,9	72,4
Informatique	68,4	173	89,5	119,5	70,4
Information	55,1	50,9	62,3	45,8	95,9

Source : INSEE

Les dix aires urbaines comportant la part la plus forte d'emplois supérieurs dans la fonction services aux entreprises

	Effectifs dans la fonction	Part dans l'emploi - total en %
Paris	296 014	5,82
Grenoble	7 652	3,45
Toulouse	13 556	3,38
Lyon	24 156	3,38
Annecy	2 582	3,07
Nice	9 845	2,96
Lille	12 803	2,81
Montpellier	4 822	2,80
Rennes	6 238	2,73
Nantes	7 620	2,6
Saint-Nazaire	703	1,05

Source : INSEE

Synthèse du tableau pour l'aire urbaine de Nantes

	Fort	Faible
Art		+
Banque Assurance		
Gestion		+
Services		+
Recherche		
Commerce	+	
Commercial	+	
Télécom	++	
Transports		+
Informatique	+	
Information		++

Source : INSEE - ADDR

> *Quels sont les leviers à mettre en œuvre pour développer les centres de décision et les services stratégiques (immobilier de bureau, recherche, haut débit,...) ?*

↘ Un pôle de recherche récent et encore peu visible

Depuis 10 ans, la métropole a vu progresser de façon significative son pôle de recherche et d'enseignement supérieur. Mais celui-ci reste, à l'échelle nationale et européenne, encore peu visible.

Alors que le poids démographique des Pays-de-la-Loire positionne la région à la 5^e place des 22 régions métropolitaines, les indicateurs de la recherche ne la situent, au mieux, qu'en 10^e position.

Bien que faiblement pourvoyeur d'emplois, le secteur de la recherche est un indicateur majeur de la compétitivité et de l'attractivité d'un territoire. Pour le développement économique, la présence d'un gisement de matière grise, les synergies entre recherche et tissu industriel, le transfert de technologie... sont autant de facteurs favorisant la constitution de "pôles d'excellence", attractifs pour des entreprises. Cette économie de la connaissance est désormais, dans un contexte européen et mondial fortement concurrentiel, une source de valeur ajoutée déterminante.

Le positionnement à l'échelle européenne suppose à la fois une mobilisation collective de l'ensemble des acteurs (Université, Écoles, CNRS, collectivités locales...) et l'élaboration d'une stratégie clairement ciblée sur quelques domaines d'excellence.

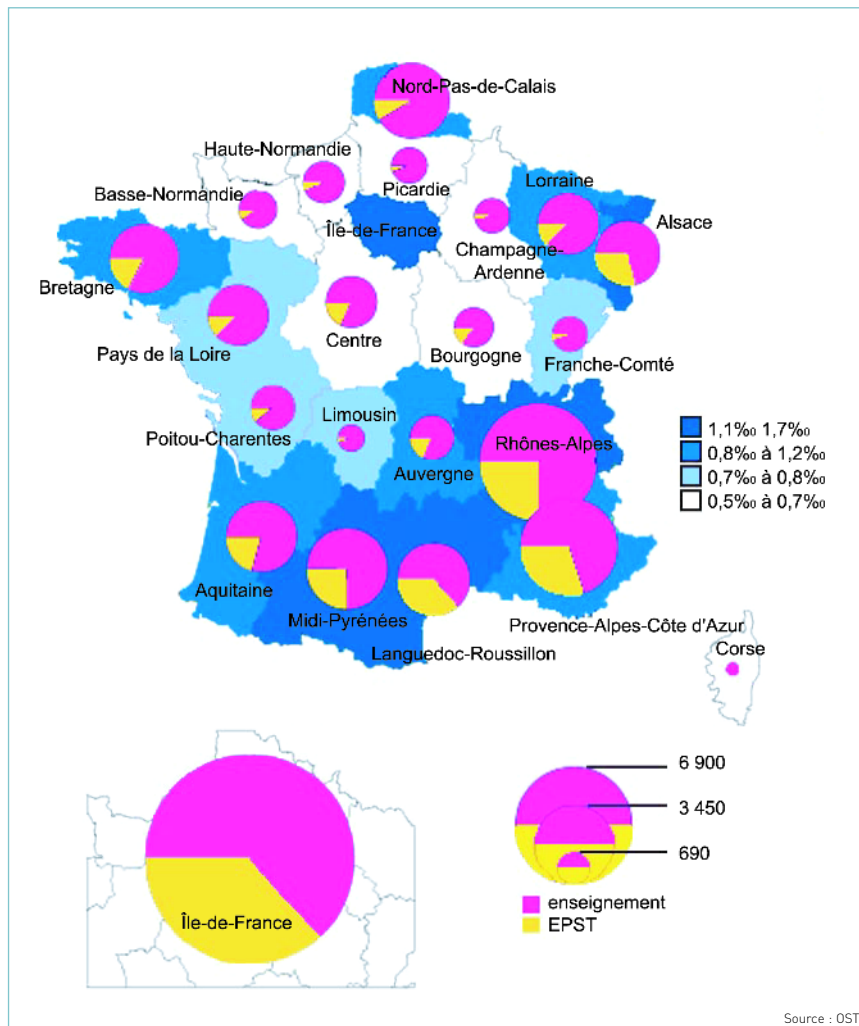
Quelques pôles se distinguent clairement (pôle matériaux – pôle agroalimentaire – pôle santé-biotechnologies) auxquels s'ajoutent des compétences avérées dans les domaines de l'informatique, de la thermique, de l'énergétique, de la mer, du littoral et du génie océanique, du génie civil, des sciences humaines.

- 45 000 étudiants dans l'enseignement supérieur à Nantes (24 000 en 1983)
- 3 000 étudiants dans l'enseignement supérieur à Saint-Nazaire
- 32 000 étudiants à l'université
- 7 800 étudiants en troisième cycle universitaire
- Environ 20 grandes écoles à Nantes
- 2 900 élèves – ingénieurs
- 2 200 chercheurs
- Près de 200 laboratoires de recherche à Nantes et Saint-Nazaire

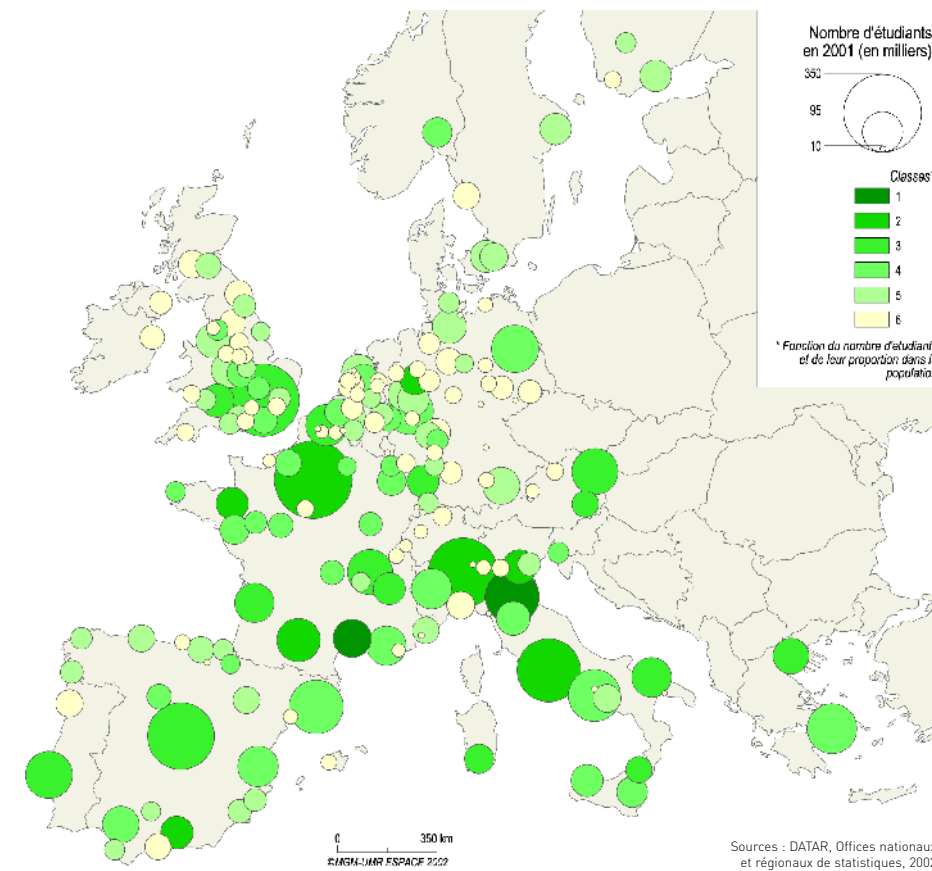
C'est à l'échelle nationale et européenne que se définit une stratégie en matière d'enseignement supérieur et de recherche. Or, la France scientifique et technologique reste très concentrée avec un leadership de l'Île-de-France et, dans une moindre mesure, de Rhône-Alpes et PACA. Ce leadership est favorisé par l'organisation même de l'enseignement supérieur et de la recherche française peu favorable à l'émergence des villes (émiettement des formations, centralisation des lieux de décision...).

Dans ce contexte, la place de la métropole Nantes Saint-Nazaire reste à affirmer ainsi que l'illustrent un certain nombre d'éléments (participation aux programmes européens – Programmes Cadres de Recherche et Développement – PCRD, édition de revues scientifiques, dépôts de brevets ...). Parmi les facteurs pouvant expliquer ce positionnement : la relative jeunesse de l'université de Nantes, créée en 1962, et qui doit encore affirmer sa place dans le système français, la faiblesse des poids lourds de l'industrie métropolitaine dans la recherche...

Répartition par région des enseignants chercheurs et des chercheurs des établissements publics à caractère scientifique et technologique (EPST)



Nombre d'étudiants en Europe



- > Comment accroître la visibilité européenne de la métropole en matière de recherche et d'enseignement supérieur ?
- > Comment organiser une visibilité à l'échelle de l'ouest ?
- > Comment faciliter la relation entre l'université, les grandes écoles et les entreprises ?

↘ Une place logistique disposant d'un fort potentiel

Dans l'hypothèse du développement de l'activité logistique, les besoins et les contraintes liés au transport de marchandises doivent être pris en compte dans les orientations du Scot.

Dotée d'un port et d'un aéroport, située à un carrefour routier et ferroviaire, la métropole est une place logistique disposant de fortes potentialités de développement.

Elle est positionnée, d'une part, comme un centre de gros et de négoce rayonnant sur tout le grand ouest : agroalimentaire, grande distribution, Marché d'Intérêt National... Elle dispose par ailleurs d'un port qui est le premier port français de la façade atlantique et d'un aéroport international.

Un diagnostic récent, réalisé dans le cadre de l'ACEL (Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire), fait apparaître que la métropole dispose d'une forte marge de progression.

Segments	Situation actuelle	Perspectives
Logistique intercontinentale	favorable	très élevées
Logistique européenne	faible	moyennes
Logistique nationale	moyenne	moyennes
Logistique interrégionale	favorable	très élevées
Logistique régionale	très favorable	très élevées
Logistique industrielle	favorable	très élevées

Source : ACEL - Samarcande

Le potentiel de développement logistique

Sur la métropole, l'activité logistique résulte principalement des besoins des grands industriels régionaux et de ceux de la grande distribution. L'estuaire de la Loire n'est pas une zone d'implantation privilégiée de sites logistiques autonomes (sans présence industrielle ou commerciale) à vocation nationale ou européenne.

Les activités portuaires et les autres activités logistiques fonctionnent de façon relativement indépendante. La place portuaire n'est pas aujourd'hui identifiée comme un centre de décision logistique important.

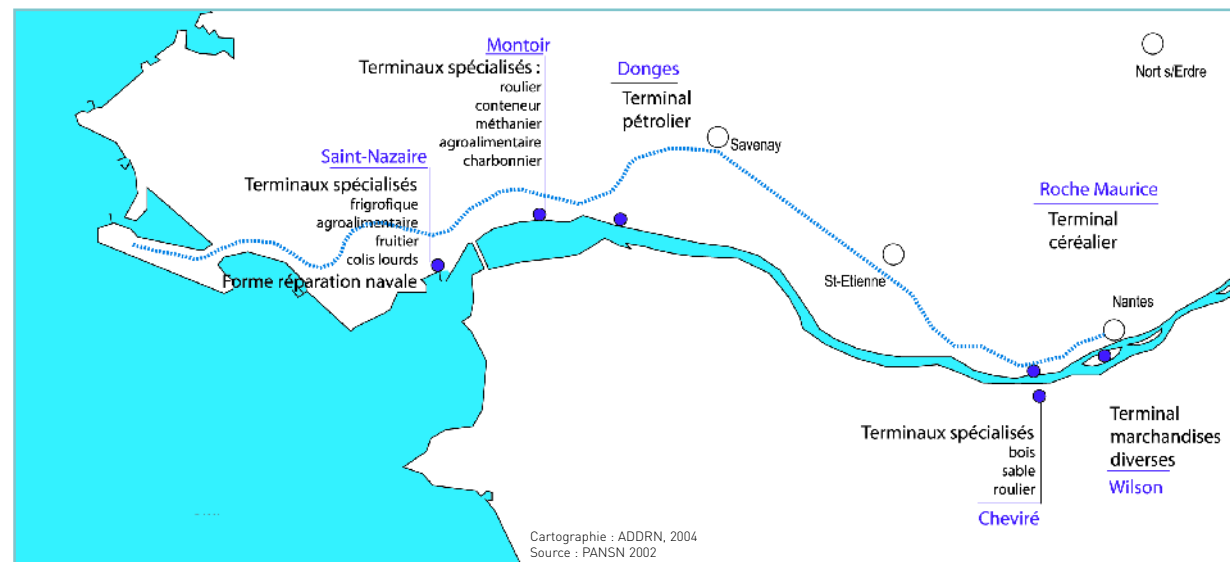
Le Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire (PANSN), 1^{er} port français de la façade atlantique, 27^e port européen.

Avec un trafic annuel de 30,8 millions de tonnes en 2003, des lignes vers les cinq continents, un service régulier entre Montoir et Vigo (véhicules neufs), le PANSN est le 4^e port français, la 1^{ère} place portuaire française en bois de négoce et en alimentation animale, le 2^e port français en trafic énergétique (pétrole, gaz, charbon).

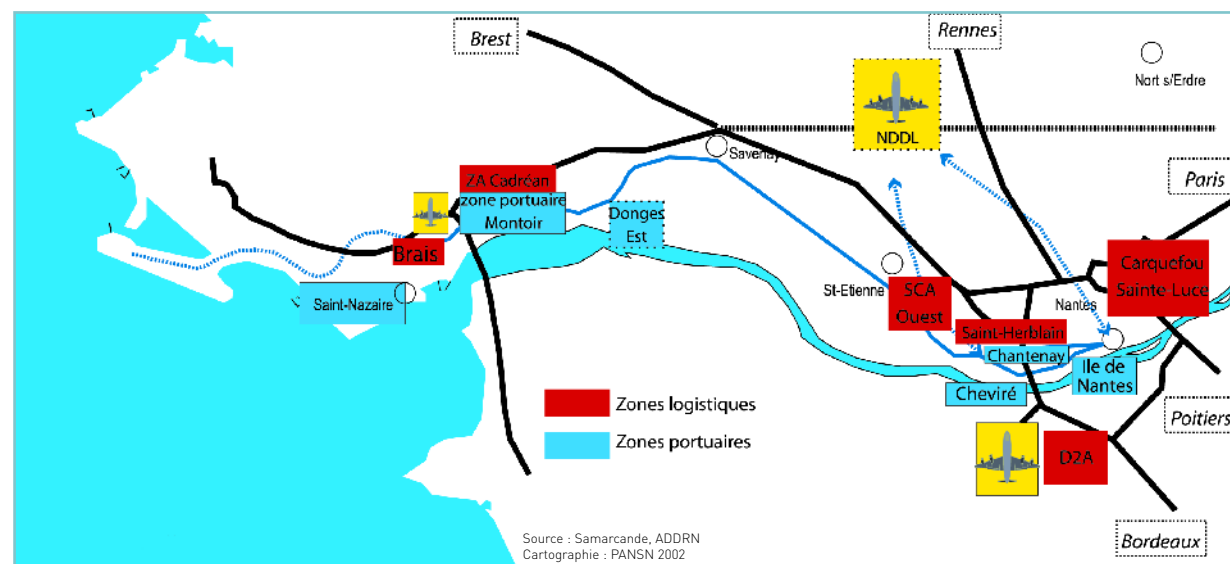
Le port a connu un développement très significatif de ses activités au cours des vingt dernières années, passant d'un trafic d'environ 15 millions de tonnes en 1975 à 30,8 millions de tonnes en 2003. Cette croissance est principalement liée à une augmentation des vracs énergétiques (pétrole brut, charbon et gaz naturel liquéfié), une croissance des vracs agro-industriels (céréales, aliments de bétail, engrais...), une bonne tenue des trafics "historiques" (bois, sucre, acier...) et le développement de la conteneurisation.

Néanmoins, le PANSN se caractérise par la faiblesse du trafic conteneurisé : le phénomène de conteneurisation profite avant tout aux ports de la Manche et de la Mer du Nord proches des hinterlands aux plus fortes capacités économiques (production industrielle à l'export, consommation à l'import).

Les terminaux portuaires de l'estuaire



Les principaux espaces logistiques de la métropole



- > Quelle stratégie logistique pour la métropole ?
- > Faut-il développer une seule plate-forme ou plusieurs zones logistiques ?
- > Quelles conditions pour la création d'une véritable place portuaire pour la métropole ?

↘ La fonction aéroportuaire, un facteur de rayonnement pour une métropole européenne

L'aéroport de Nantes offre une bonne accessibilité à l'ensemble du territoire national.

En revanche, à l'international, Nantes dépend fortement du passage par les hub de Roissy, Lyon ou Clermont-Ferrand, plates-formes de correspondances qui structurent l'offre aérienne régionale française. Cinq aéroports régionaux sont nettement plus développés que Nantes : Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux.

Le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes pourrait permettre une augmentation du nombre de dessertes directes vers les capitales européennes en mutualisant les clientèles de Nantes et de Rennes.

La création d'une plate-forme aéroportuaire constitue, pour le Scot, un enjeu stratégique et économique de premier plan.

La situation de ce projet, sur le corridor Nantes/Rennes peut créer un axe de développement nord/sud très important.

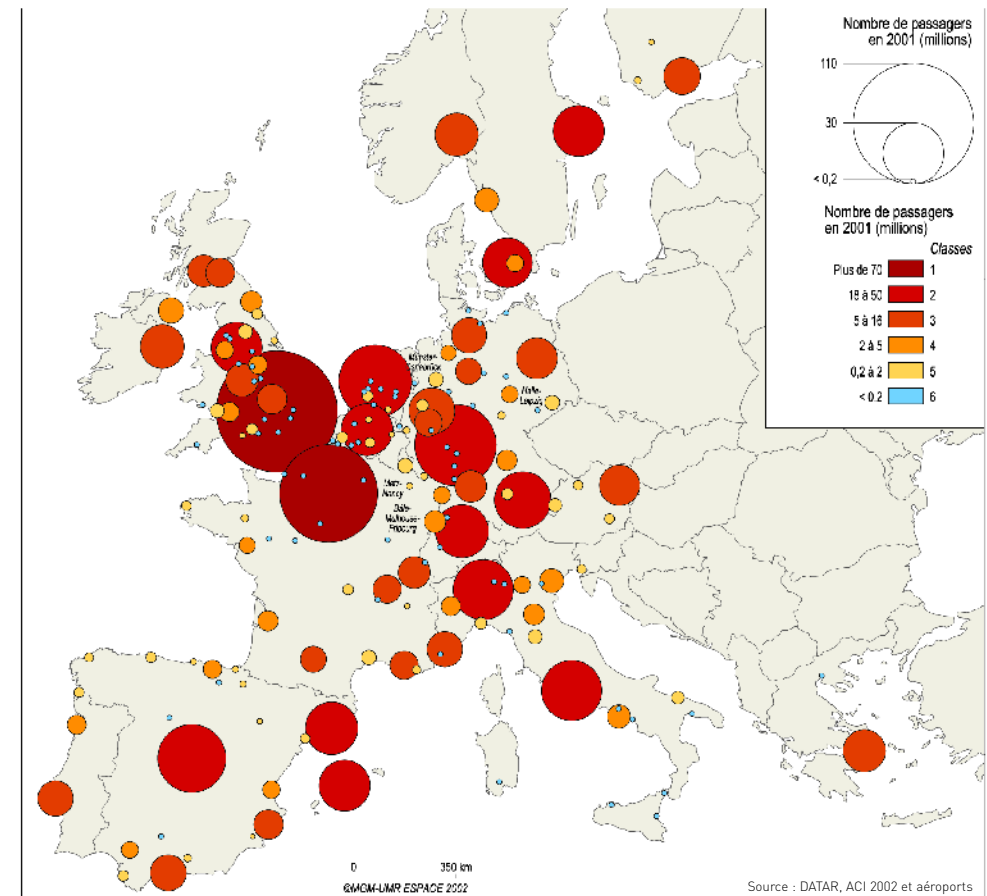
La question de l'accessibilité routière et ferrée du futur aéroport est posée, ainsi que la gestion de ses nuisances (bruit, trafic).

Calendrier :

- 2004 : choix de scénario d'orientation des pistes et positionnement de l'aérogare
- 2006 : enquête publique
- 2015 : mise en service

- > *Quel développement autour de Notre-Dame-des-Landes ?*
- > *Quel rôle du futur aéroport dans une stratégie logistique de l'estuaire ?*
- > *Quelles connexions aux réseaux ferré et viaire ?*
- > *Quel impact environnemental du projet ?*

Le trafic de passagers des aéroports en 2001

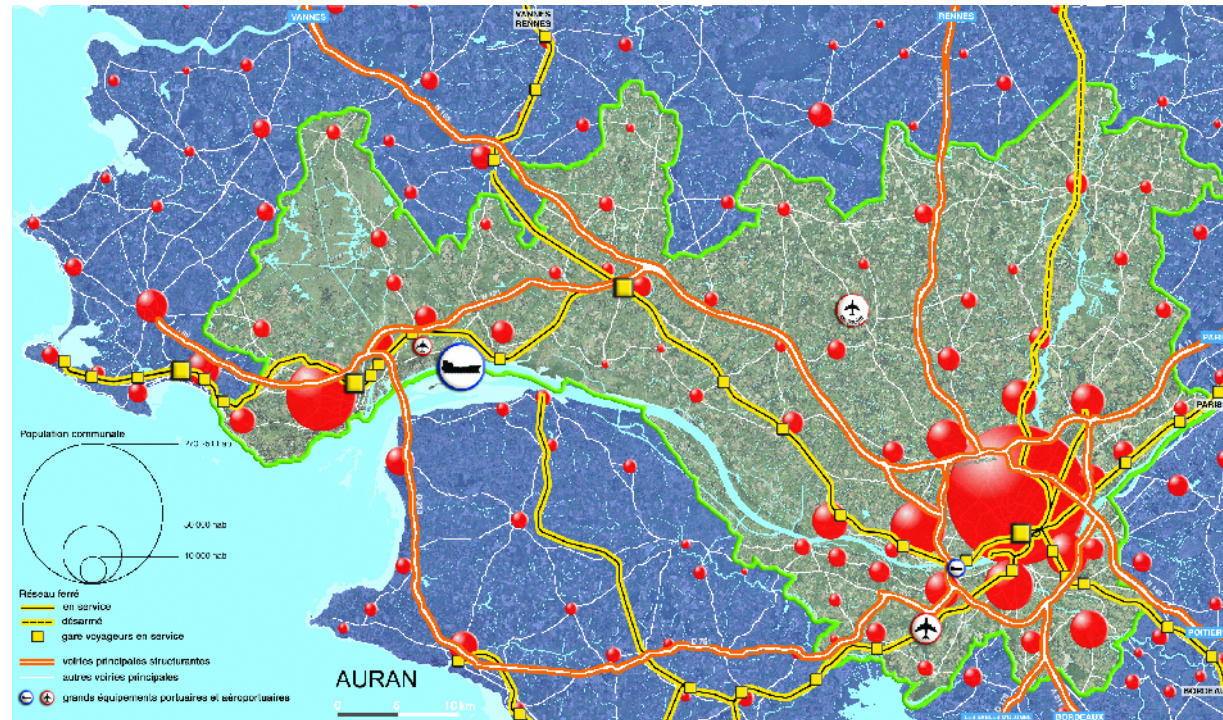


↘ Constats, dynamiques, enjeux

4. Maintenir les grands équilibres du territoire



L'image de la métropole est étroitement associée à ses deux pôles urbains de Nantes et de Saint-Nazaire, reliés par l'estuaire, le fleuve. Le diagnostic fait émerger une réalité plus nuancée, et notamment, à côté des deux pôles, la place stratégique des communautés de communes "intermédiaires".



↘ Deux bassins de vie, une métropole bipolaire, un système polycentrique, des réseaux

Au delà de ses deux grands pôles, qui concentrent 90% de la population du Scot, ce territoire s'organise en **système polycentrique** : 57 communes, 5 intercommunalités.

Un ensemble de réseaux assure le maillage de ce territoire, le lien entre les pôles, et les liens avec son environnement. **La qualité de ce maillage apparaît comme une des clés essentielles du projet de territoire.**

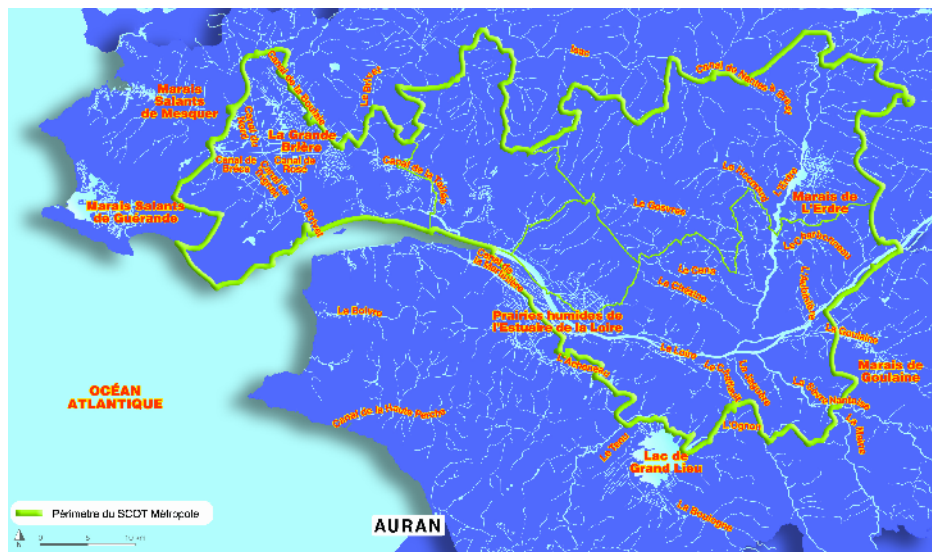
La métropole possède déjà un réseau routier bien développé. La question de nouveaux franchissements de la Loire est cependant posée. Il est ainsi envisagé d'améliorer les conditions de franchissement sur la Loire, notamment dans l'agglomération nantaise, en liaison avec le développement du réseau de transports collectifs.

Le territoire possède aussi des infrastructures encore insuffisamment exploitées et très porteuses pour compléter le maillage du territoire :

→ Le réseau ferroviaire et les gares sont identifiés comme un atout majeur à développer et à optimiser pour relier les pôles urbains et structurer le développement du territoire.

→ Le réseau fluvial constitue un autre potentiel à valoriser.

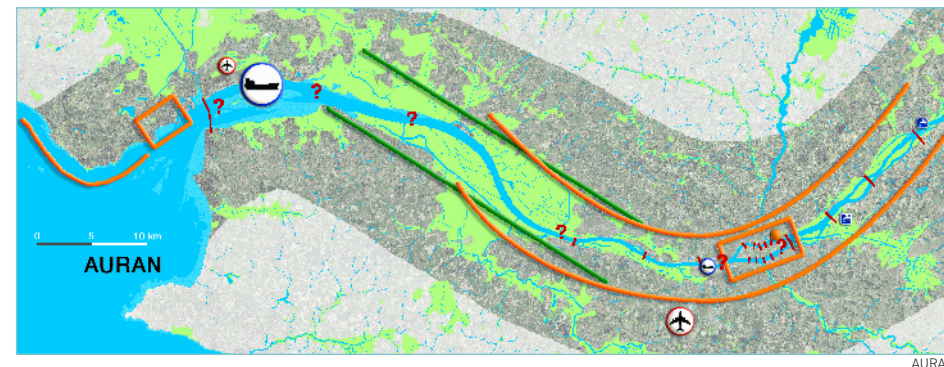
[RETOUR SOMMAIRE](#)



↳ L'eau douce, l'eau salée : un formidable potentiel

Avec plus de 1 500 km de ruisseaux, étiers, rivières, fleuve, linéaires côtiers et plans d'eau, **l'eau est considérée comme une autre carte essentielle pour le développement urbain, social et économique**. Ainsi, la proximité de ces milieux est considérée comme un élément d'attractivité à faire valoir.

23 des 57 communes du Scot sont riveraines de la Loire et de son estuaire, et l'ensemble des 57 communes est intimement lié à son réseau hydrographique.



↳ La Loire, l'Estuaire, le littoral comme axes forts du projet de territoire

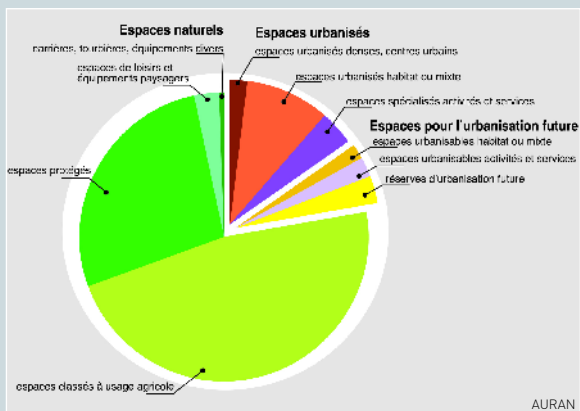
Avec 200 km de rives de Loire et de littoral, la métropole s'appuie sur la Loire et son estuaire qui représentent des enjeux tout à la fois naturels, urbains et économiques

Ceux-ci constituent d'ores et déjà un axe fort pour le projet de territoire (grands projets urbains, valorisation des grands espaces naturels, franchissements, projets Rives de Loire, le port...). Mais un paradoxe est relevé : **la Loire**, artère historique et naturelle du territoire, **est relativement peu accessible pour ses habitants**.

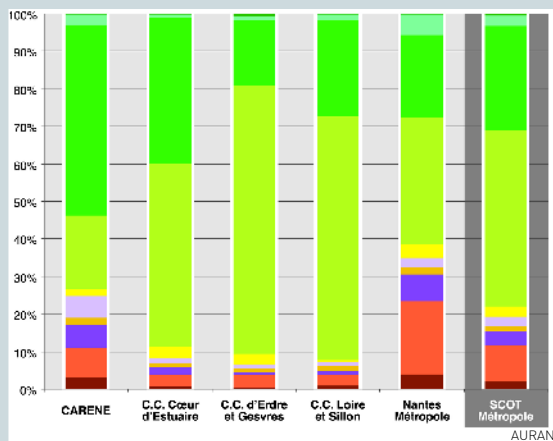
↳ Une diversité des territoires, une densité de population globalement faible

La densité de population est globalement faible dans la métropole, 444 habitants par km², à comparer par exemple aux densités des Scot de Lyon (1 715 hab/ km²), Marseille (1 620 hab/km²), et proche de celles de Strasbourg (550 hab/km²), et de Bordeaux (490 hab/km²).

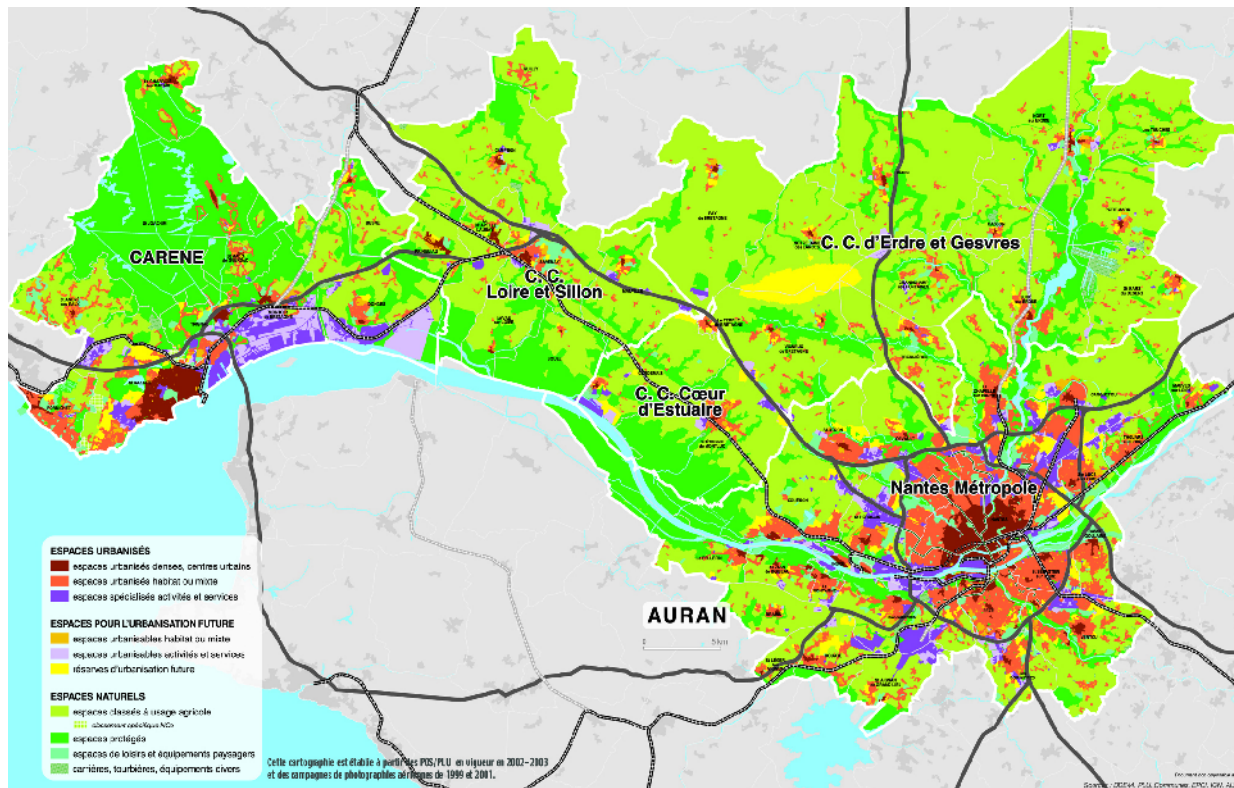
Cependant, les territoires des cinq intercommunalités sont très diversifiés quant à leurs caractéristiques, et notamment leurs densités, qui varient de 1 à 10 : plus de 1 000 hab/km² pour Nantes Métropole, 340 hab/km² pour la Carene, et aux environs de 100 hab/km² pour les trois Communautés de communes.



Sources : DDE 44, Communes, PLU, EPCI, IGN, AURAN



Sources : DDE 44, Communes, PLU, EPCI, IGN, AURAN



Des grands équilibres du territoire encore globalement préservés, mais fragilisés

S'il est un objectif largement admis à tous les niveaux, c'est bien la maîtrise du développement urbain en tache d'huile de la métropole, car cette croissance urbaine est sans précédent et peut remettre en cause les grands équilibres qui fondent l'identité même du territoire.

Heureusement, malgré l'intense développement urbain des dernières décennies, les grands équilibres apparaissent encore préservés, quoique fragilisés.

Ainsi, il est paradoxal de constater que, dans un territoire accueillant plus de 760 000 habitants, **seulement 15% est actuellement urbanisé et 78% du Scot est classé à usage agricole ou protégé** pour la qualité des sites et de l'environnement.

L'examen des PLU des 57 communes nous enseigne que 7% du territoire est actuellement réservé pour une urbanisation future. La réelle disponibilité de ces réserves mériterait cependant une expertise. De même, il conviendrait de s'interroger sur le volume des espaces au regard de la demande.

Là encore, ces éléments chiffrés globaux ne doivent pas masquer les spécificités du territoire du Scot. Ainsi, "l'espace rural" constitué par les trois Communautés de communes n'est urbanisé qu'à 5% environ, contre 31% pour Nantes Métropole et 17% pour la Carene.

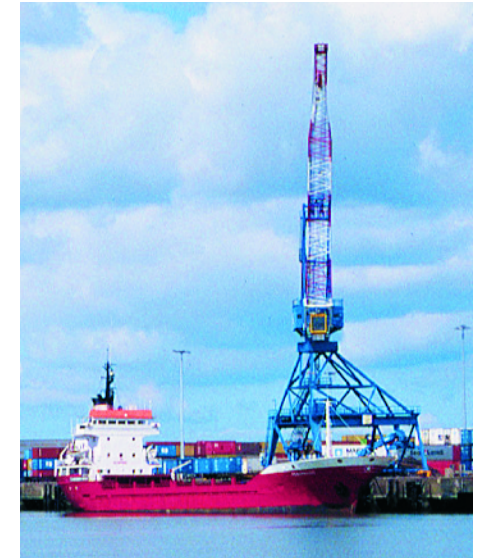
Il existe également des différences sensibles pour les espaces réservés à l'urbanisation future : Ils représentent 5% pour les Communautés de communes, 8% pour Nantes Métropole, 10% pour la Carene (dont plus de la moitié pour le développement économique, notamment portuaire).

On retiendra de cet ensemble de données que, si la métropole dispose globalement sur son territoire d'espaces pour son développement futur, cette constatation doit être nuancée selon les intercommunalités.

La problématique de développement porte sur le nécessaire équilibre à trouver entre développement urbain, renouvellement et protection des espaces, notamment agricoles.

Sur le plan des grands équilibres, le fait que la métropole dispose de beaucoup d'espace apparaît bien sûr comme une chance en terme de qualité du territoire. **Mais cela représente aussi un risque, ou une tentation pour la poursuite de l'étalement urbain.** De ce point de vue, le Scot a un rôle important à jouer pour juguler l'étalement urbain et la fragilisation du territoire agricole.

Ainsi, globalement, si des coupures vertes existent encore entre les pôles urbains, leur maintien appelle une vigilance toute particulière pour garder à la métropole ses grands équilibres.



➤ Grands projets d'infrastructures et organisation du territoire

Les grands projets d'infrastructures sont susceptibles d'avoir un impact sensible sur l'organisation du territoire et ses grands équilibres, et notamment :

- Le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes

Plusieurs éléments sont à prendre en compte et constituent aujourd'hui des questionnements majeurs pour le Scot.

- Quelle serait l'organisation envisageable dans les territoires proches, notamment en ce qui concerne le développement résidentiel ?
- Quel serait l'avenir de la coupure verte agricole entre le site du projet et l'agglomération nantaise ?
- Le site a-t-il vocation à devenir un pôle d'activités majeur de la métropole ?
- Quelles liaisons routières et de transports collectifs pourraient être envisagées ?

- Le port et ses extensions

- La question des franchissements de la Loire

- La problématique des transports collectifs, des modes doux (vélo, marche à pied...).

↘ **Constats, dynamiques, enjeux**
**5. Anticiper, prendre en compte
les nouveaux modes de vie**



↳ L'espace urbanisé a triplé en 40 ans...

La métropolisation du territoire se traduit par une concentration des activités, des hommes et des femmes, des richesses mais aussi de la pauvreté et de l'exclusion. Elle a engendré, sur le plan de l'organisation de l'espace, un profond mouvement d'implantation des activités, des logements et des équipements, appuyé par le développement des infrastructures routières.

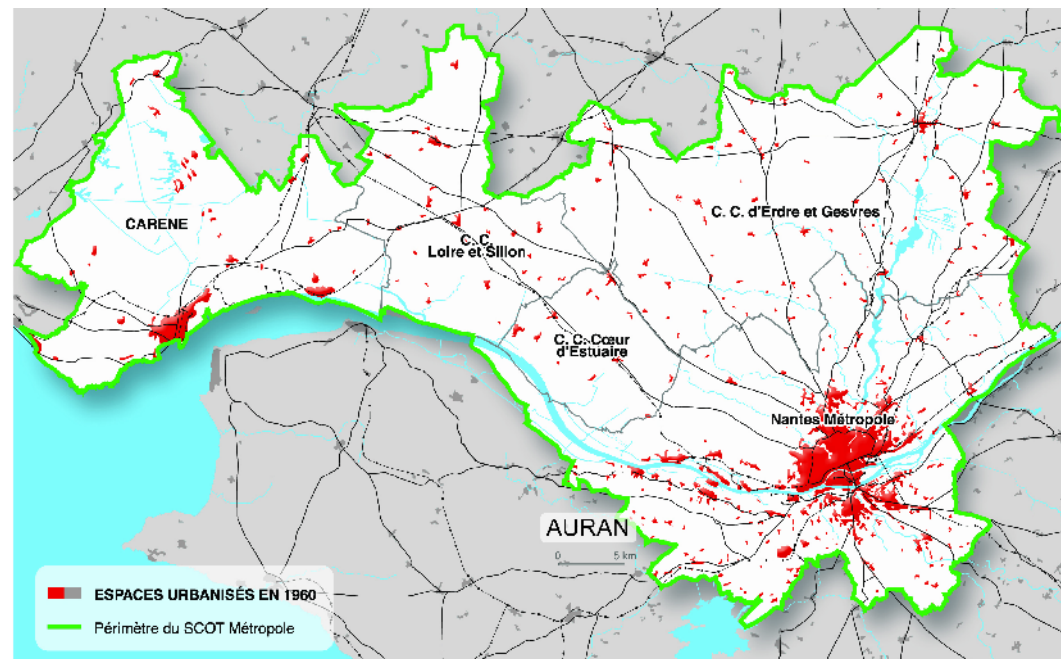
Ainsi, globalement, en 40 ans de développement urbain, les surfaces d'urbanisation ont triplé, la population a augmenté de moitié, le réseau de voirie s'est considérablement modifié.

Le mode même de développement urbain qui en résulte pose un ensemble de problèmes spécifiques : **continuités urbaines** qui s'établissent notamment le long de routes, urbanisation des coupures vertes entre les villages et les hameaux. Ce développement consommateur d'espace tend à déstructurer les tissus urbains existants, à poser des problèmes de raccordement aux réseaux, à inciter à l'usage de la voiture individuelle. Il est également une menace pour l'agriculture périurbaine.

L'étalement des sites d'activités le long des grands axes est également perçu comme une menace pour les paysages. Ces tendances ont par exemple été notées le long de l'axe RN 165-RN 171 (Nantes – Savenay – Saint-Nazaire).

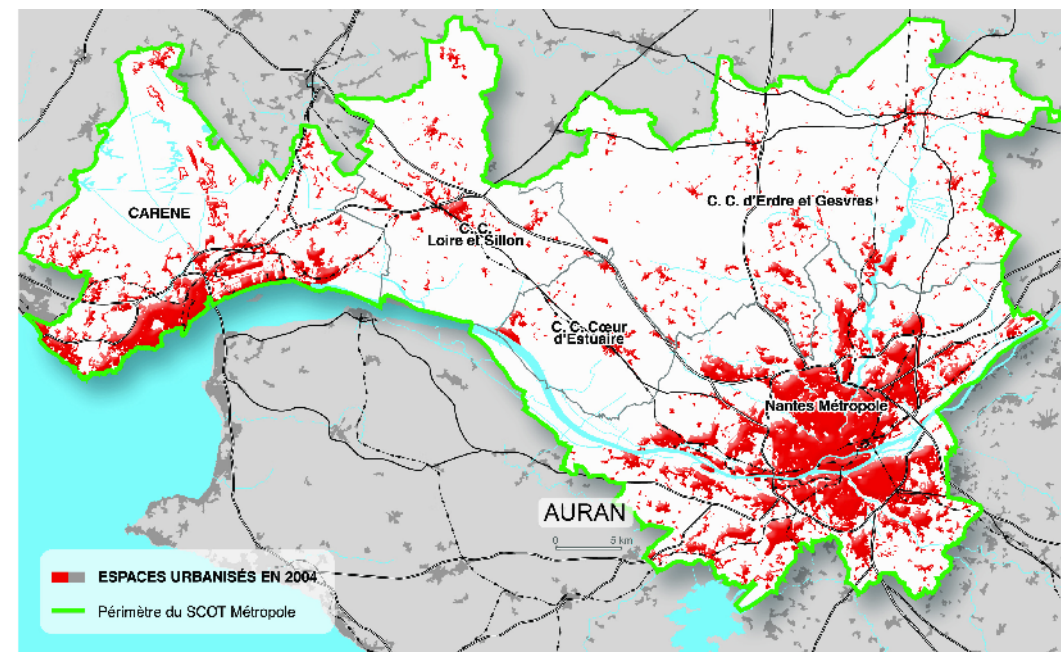
Ce mode de développement en tache d'huile est considéré comme une menace pour les grands équilibres urbains-ruraux de la métropole. Il pose notamment pour le Scot la question des limites de l'espace urbain lorsque cela est nécessaire, ainsi que du renforcement des centralités.

La maîtrise de l'étalement urbain est sans doute un des principaux enjeux de l'urbanisme des prochaines années, et un des grands enjeux du Scot : Affirmer le caractère bipolaire de la métropole, renforcer les centralités, éviter le mitage du territoire.



1960

Sources : DDE 44, AURAN



2004

Sources : DDE 44, AURAN

↘ ... et la ville se renouvelle.

Ces tendances à l'étalement rencontrent un mouvement contraire. C'est ainsi que la ville de Nantes a, à elle seule, accueilli la moitié de la croissance démographique de la communauté urbaine durant les années 1990-2000 (25 000 habitants sur 50 000).

Le renouvellement urbain fait l'objet de démarches volontaristes, non seulement dans les deux grands pôles autour **des projets de l'île de Nantes et de Ville Port Petit Maroc à Saint-Nazaire, mais aussi dans un ensemble de centres-bourgs.**

Île de Nantes



Ville Port Petit Maroc à Saint-Nazaire



Renouveler la ville sur elle-même comme alternative au processus d'éloignement des hommes et des activités sur le territoire.

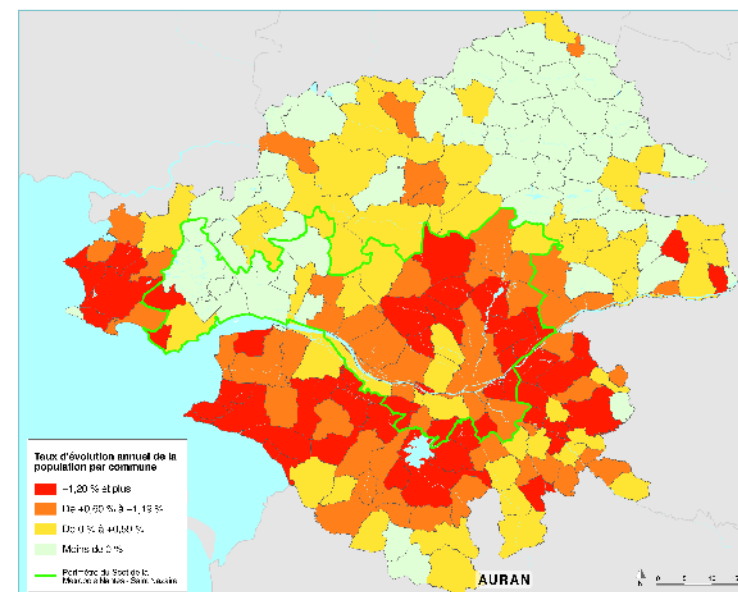
Évolution de la population depuis 30 ans

	Population 1999	évolution depuis 30 ans
Scot	736 600	+ 186 500 (+ 34%)
Nantes Métropole	554 500	+ 143 000 (+ 35%)
Carene	110 300	+ 11 000 (+ 11%)
C.C. d'Erdre et Gesvres	43 200	+ 21 600 (+ 100%)
C.C. Loire et Sillon	18 300	+ 6 300 (+ 53%)
C.C. Cœur d'estuaire	10 300	+ 4 800 (+ 87%)

Sources : INSEE, AURAN

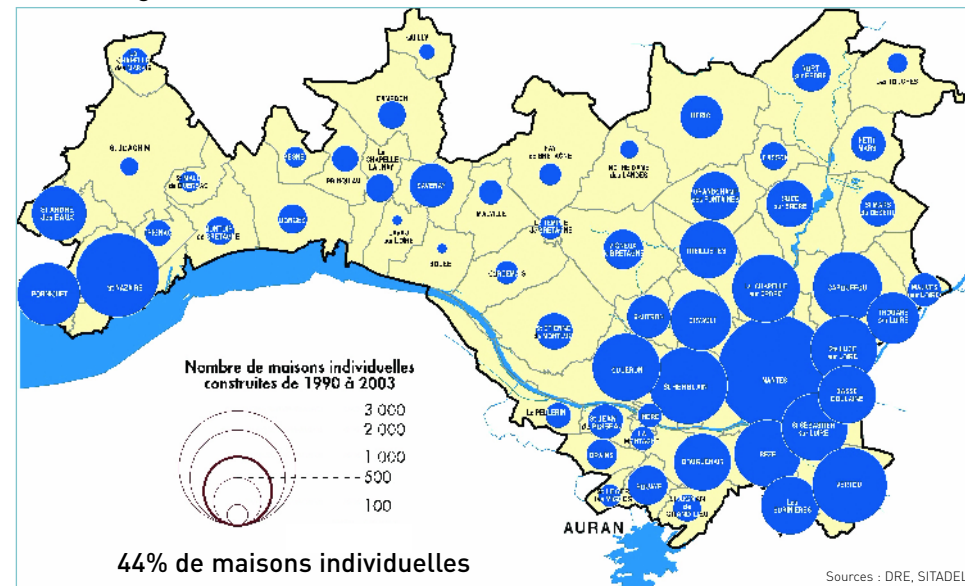
↘ Un essor démographique sans précédent

- La très forte attractivité du territoire et sa dynamique propre ont entraîné **une croissance démographique forte : en 30 ans la métropole a "gagné" 186 000 habitants.**
- Cette croissance a été tirée essentiellement (77% de l'accroissement) par le pôle de l'agglomération nantaise dont le solde migratoire positif est aujourd'hui une donnée essentielle à prendre en compte pour un ensemble de politiques urbaines, périurbaines et rurales. D'autant plus que cette évolution déborde largement le périmètre du Scot. Elle touche des espaces de plus en plus éloignés du cœur des agglomérations, notamment vers le littoral atlantique.



Sources : INSEE, AURAN

67 750 logements construits entre 1990 et 2003



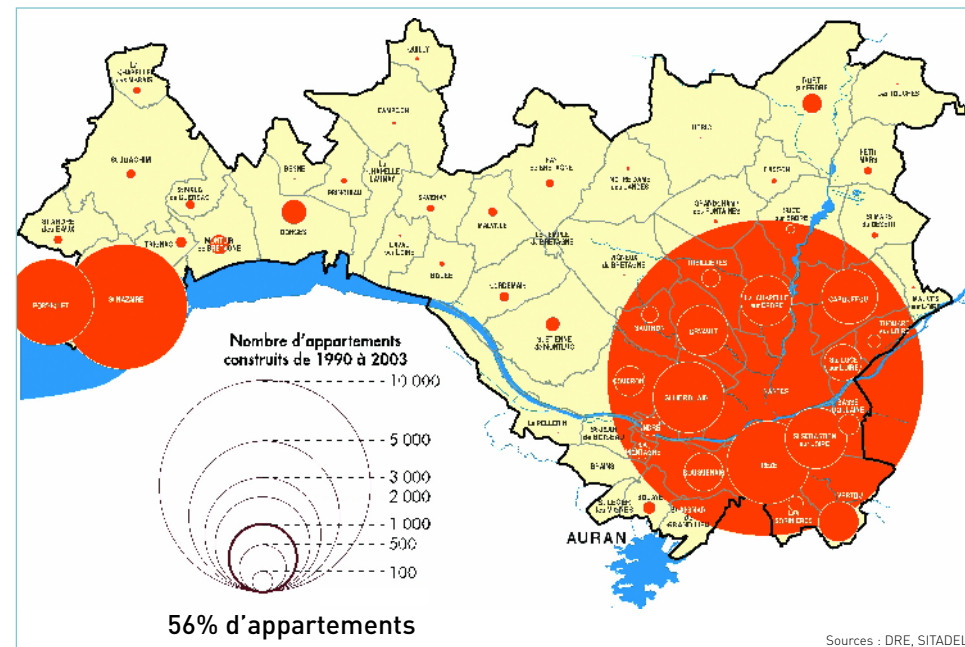
➤ En 30 ans, le parc de logements a quasiment doublé... (+154 000 logements)

La croissance démographique s'est accompagnée d'une progression très significative du parc de logements. Il augmente plus vite que l'ensemble de la population.

Près de 5 000 logements ont été construits en moyenne chaque année depuis 1990, ce qui situe l'ordre de grandeur des besoins pour le futur,

➤ ...au profit principalement du pôle nantais et de sa couronne périurbaine

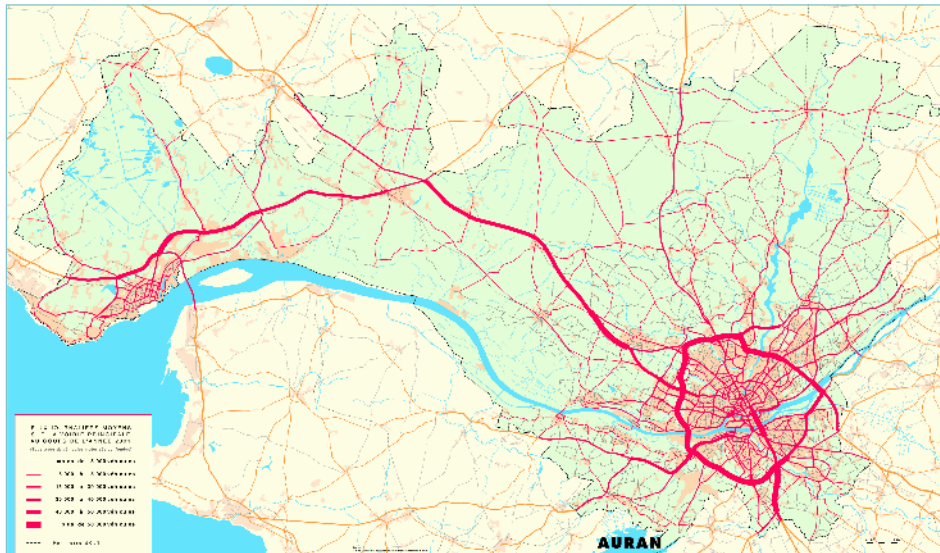
Et si, globalement, on a construit à peu près autant de maisons (44%) que d'appartements (56%), le développement de la métropole fait apparaître une urbanisation de plus en plus hétérogène sur le territoire. Voir carte ci-contre.



➤ Un extraordinaire développement du pavillonnaire...

La quasi-totalité des logements construits dans les intercommunalités d'Erdre et Gesvres, de Loire et Sillon, et de Cœur d'Estuaire, sont des maisons individuelles. Cependant, les deux pôles de Nantes et de Saint-Nazaire représentent encore près de 80% des maisons individuelles construites dans le Scot.

Les flux routiers dans le Scot métropole



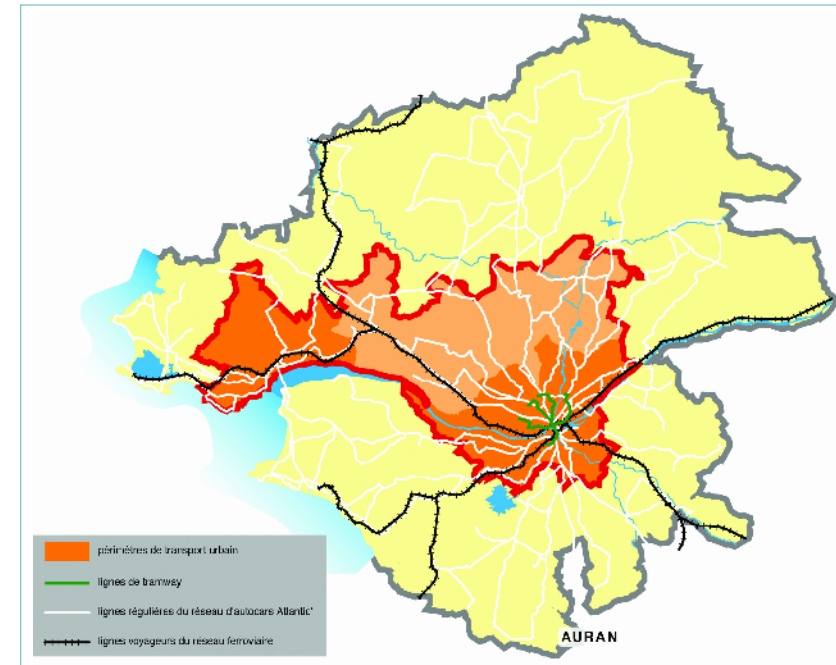
Sources : DDE44, Nantes Métropole, Carene, Communes, AURAN

➤ ... Appuyé par le développement des réseaux routiers et l'usage quasi-exclusif de l'automobile.

Les déplacements mettent en lumière la très forte attractivité des pôles urbains de Nantes et de Saint-Nazaire sur leurs territoires proches, ces relations sont beaucoup plus intenses qu'entre les deux pôles.

En 1980, les déplacements en voiture particulière représentaient 45% des déplacements, **aujourd'hui cette part atteint 76%** dans l'aire urbaine de Nantes hors agglomération, et 70% dans l'agglomération nazairienne.

Le temps quotidien consacré aux déplacements reste constant (une heure environ). L'amélioration des réseaux routiers permet d'aller habiter plus loin de son lieu de travail, à temps de transport égal. **L'usage de l'automobile individuelle amplifie donc le risque d'une dilution urbaine sur l'ensemble du territoire de la métropole.**



➤ Les transports collectifs restent encore presque exclusivement réservés aux pôles urbains de Nantes et de Saint-Nazaire.

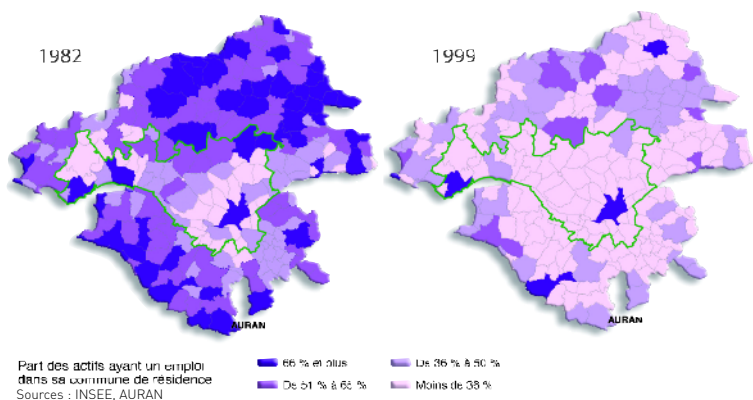
L'usage de l'étoile ferroviaire est encore limité, le réseau Atlantic se développe, mais est plus particulièrement utilisé par les scolaires. De fait, seule la voiture particulière donne accès à l'ensemble du territoire. L'enjeu pour le Syndicat Mixte consiste donc à s'interroger sur l'usage de l'automobile et à développer des complémentarités avec les autres modes de déplacements.

L'usage des transports collectifs, sous toutes ses formes (ferroviaire, fluvial...), devra être encouragé lorsque cela est possible. **Le développement des dessertes ferroviaires et la mise en place d'une stratégie d'aménagement des gares offrent de ce point de vue des atouts considérables.**

Il s'agit aussi de réfléchir aux formes d'urbanisation choisies de manière à organiser le territoire sans privilégier excessivement un mode de déplacement, et donc certaines catégories de la population...

Constats, dynamiques, enjeux

5. Anticiper, prendre en compte les nouveaux modes de vies



➤ **57% des personnes ayant un emploi dans le Scot travaillent hors de leur commune de résidence, contre 44% il y a 20 ans.**

Ces déplacements génèrent des trafics routiers importants concentrés aux heures de pointe en direction des espaces les plus denses.

Ils mettent en lumière **la très forte attractivité des agglomérations de Nantes et de Saint-Nazaire sur leurs territoires proches.**

➤ **3 déplacements sur 4 ont un autre motif que le travail.**

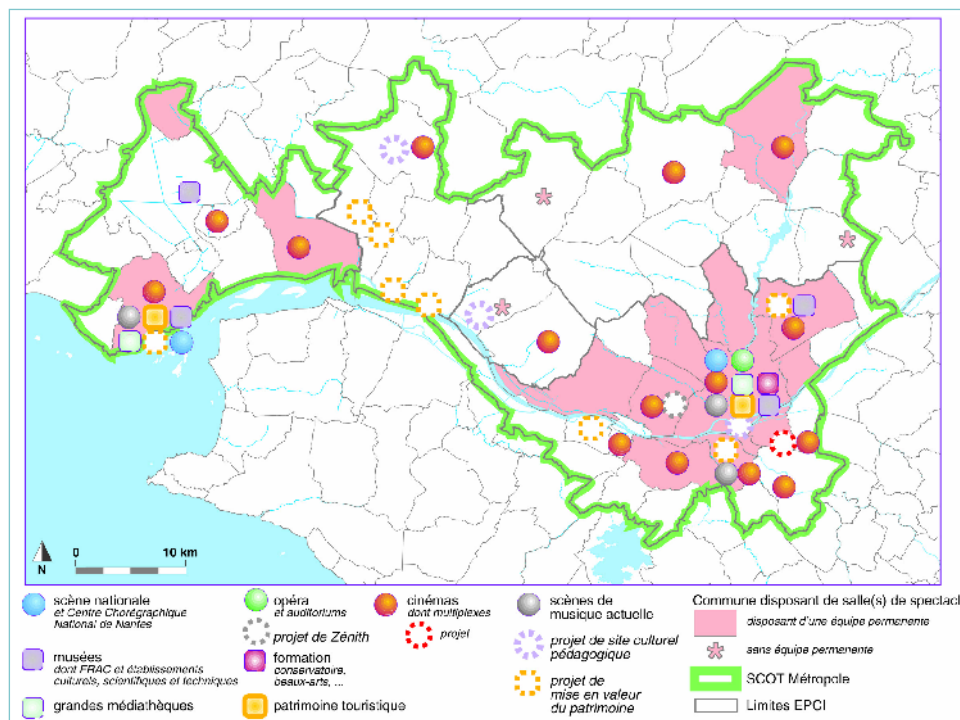
Si le travail est le principal motif de déplacement, **3 déplacements sur 4 ont un autre motif**, au premier rang desquels les loisirs (en constante progression), les achats, la formation et les affaires personnelles. Ceci plaide pour le renforcement des centralités (équipements, commerces, services...) pour éviter à la population des déplacements longs et coûteux.

Une nouvelle organisation des territoires autour des "centralités"

Cette évolution des modes de vie est liée à **l'émergence de nouveaux pôles** (centres commerciaux, parcs de loisirs...), **mais aussi un renforcement des pôles existants**. Leur attractivité est fortement dépendante de la présence d'équipements de formation, commerciaux, culturels, de loisirs...

Les besoins dans ces domaines s'uniformisent entre espaces urbains, périurbains et ruraux. Les réponses à y apporter doivent pourtant être adaptées à chaque situation.

Les équipements culturels par commune



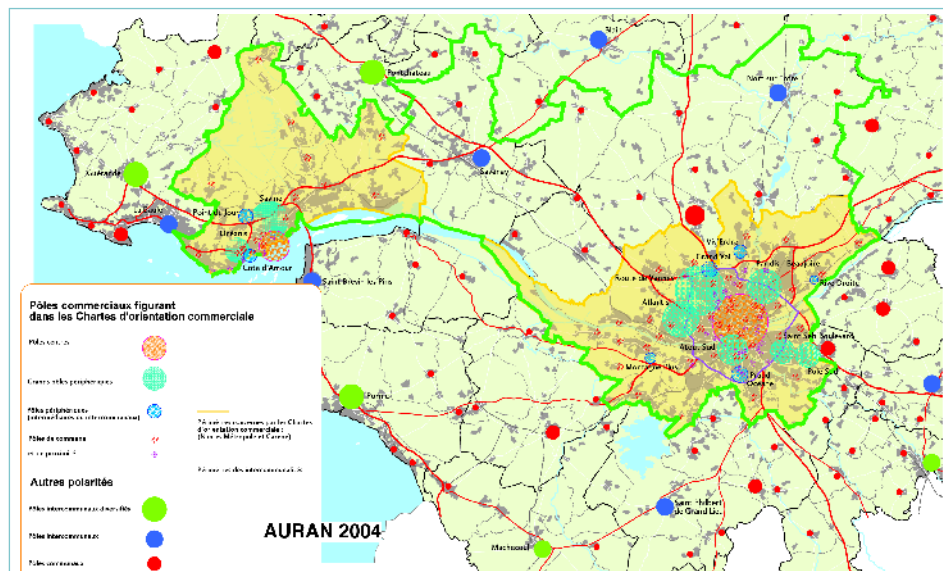
➤ **Culture, loisirs, sport : un niveau d'équipement globalement comparable à celui des agglomérations de même taille**

La métropole bénéficie notamment de la présence **d'équipements de niveau international** (stade de la Beaujoire...), ainsi que de sa **bipolarité** (deux scènes nationales, deux grands sites touristiques régionaux avec l'Écomusée et l'Escal' Atlantic à Saint-Nazaire, et le Château des Ducs à Nantes...). Des projets sont également en cours (Zénith, stade de rugby...) y compris hors des agglomérations (mise en valeur du patrimoine naturel et bâti...).

Quelques carences sont toutefois ressenties, parfois à une échelle plus large que le Scot : sites de baignade en eau douce (piscines, plans d'eau), sport de haut niveau, ports à sec...

[RETOUR SOMMAIRE](#)

Les pôles commerciaux principaux



Sources : Conseil général, ODEC, CCI, AURAN

↳ Pôles commerciaux et commerces : un enjeu d'aménagement du territoire

L'activité commerciale constitue un élément fort d'animation du territoire, au niveau local, mais aussi régional.

Un des enjeux est de veiller à ce que l'attractivité commerciale des centres-villes de Nantes et de Saint-Nazaire, ainsi que celle des centres-bourgs périurbains et ruraux, ne soit plus pénalisée par la concentration commerciale à la périphérie des grandes agglomérations.

À cet effet, Nantes Métropole et la Carene ont adopté des Chartes d'orientation commerciale. Par ailleurs, un Schéma départemental d'équipement commercial a été approuvé le 9 septembre 2004.

↳ Formation : de nouveaux besoins sur de nouveaux territoires

La périurbanisation entraîne **des besoins sur de nouveaux territoires** en matière d'équipements scolaires, depuis la maternelle jusqu'au lycée.

Quant à l'enseignement supérieur, il rassemble 49 000 étudiants sur les pôles de Nantes et de Saint-Nazaire. Ce dispositif, récemment dynamisé par l'arrivée d'écoles d'ingénieurs, a permis à la métropole de rattraper son retard, sans toutefois atteindre le niveau de villes telles que Rennes (60 000 étudiants).

↳ Santé : de profondes mutations en termes d'organisation et d'enjeux pour l'avenir

Sous l'autorité de l'Agence Régionale de l'Hospitalisation, on a assisté à **une profonde réorganisation des hôpitaux et des cliniques** sur l'ensemble de la région, et particulièrement sur le métropole Nantes Saint-Nazaire.

Un des principaux défis pour l'avenir est **l'accueil des personnes âgées**, dont le nombre devrait augmenter de 70 000 personnes d'ici 2020 : quelles solutions de proximité, quelle gestion des pathologies invalidantes...?

- > *Quel rythme de construction à l'avenir pour accueillir les ménages ?*
- > *Quelles réponses à la demande en maisons individuelles ?*
- > *Quelle localisation au regard des infrastructures ?*
- > *Comment renforcer les centralités, centres-villes, centres-bourgs, dans leur rôle d'organisation du territoire ? (commerces, services publics et privés, dessertes...)*

↘ Constats, dynamiques, enjeux

6. Des défis pour la métropole



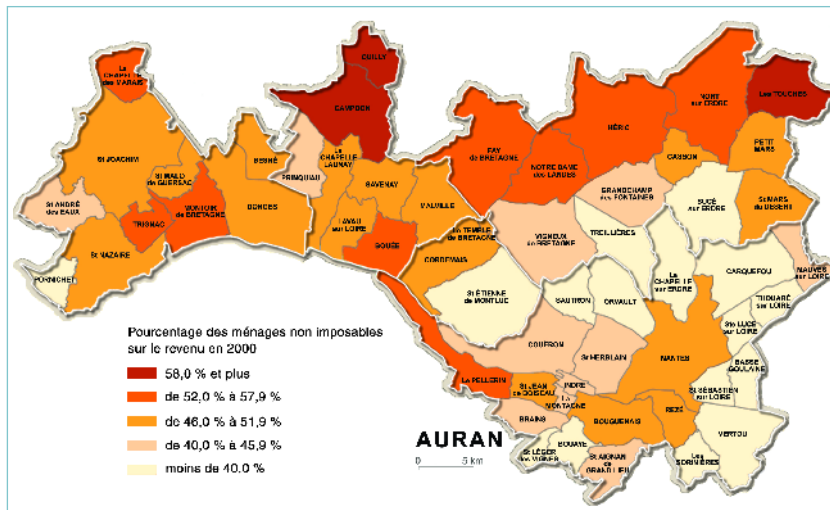
Si l'image de Nantes et de la métropole est jugée très positive, ce que confirme régulièrement la presse dans ses classements des grandes villes européennes, l'extrême rapidité de la croissance urbaine a entraîné un ensemble de dysfonctionnements largement mis en avant par les différents groupes de travail. Ce sont autant de défis à relever.

Cinq grands axes sont répertoriés :

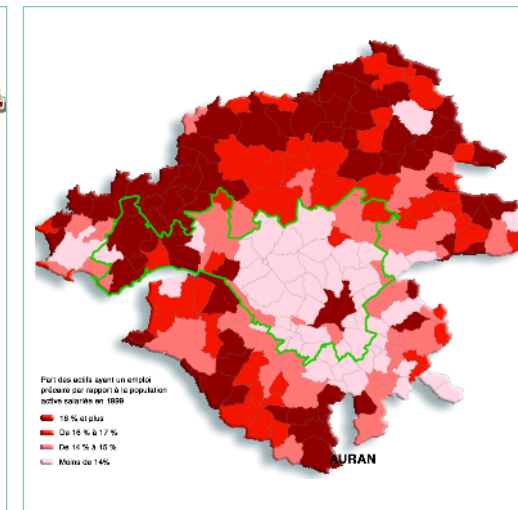
1. Développer les solidarités et la mixité sociale.
2. Assurer l'accueil et l'équilibre des activités sur le territoire.
3. Assurer la mobilité, favoriser les alternatives aux déplacements routiers.
4. Faciliter les parcours résidentiels.
5. Maîtriser l'urbanisation, gérer le foncier.

1. Développer les solidarités et la mixité sociale

Les ménages non imposables



Les actifs ayant un emploi précaire



↘ Concentration à la fois des richesses et de la pauvreté

Dans une société devenue très majoritairement urbaine, 80% de la population française vit en ville, c'est dans les villes que se cristallisent les tensions économiques et sociales les plus fortes.

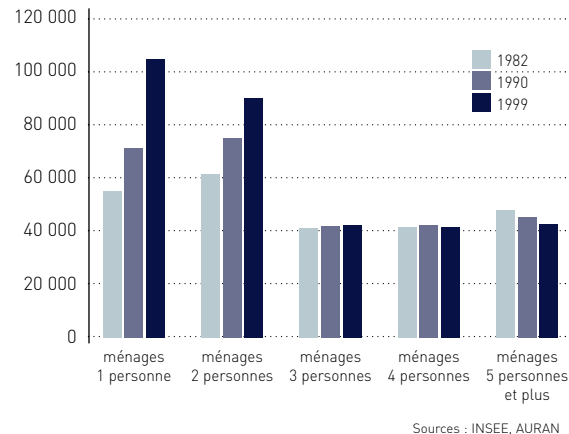
Ce territoire n'y échappe pas non plus. L'effet de métropolisation joue en même temps sur la concentration des richesses et des emplois, mais aussi sur les inégalités et la précarité. En 10 ans, l'emploi précaire s'est développé de +60% pour atteindre 15% du total des emplois, alors que, dans la même période, les emplois stratégiques augmentaient de 26%, pour atteindre 8,7% de l'emploi total.

Comment gérer ce double phénomène qui concerne la vie quotidienne de chacun et de tous ?

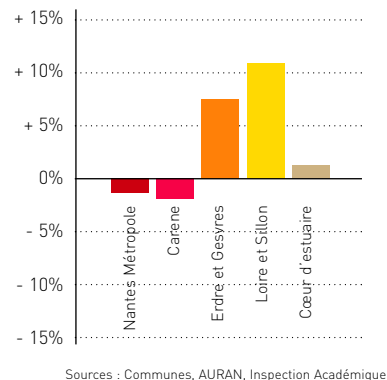
La répartition du chômage ou celle du revenu des ménages dessine une autre géographie de la métropole qui pose clairement la question **d'une meilleure mixité sociale du territoire.**

[RETOUR SOMMAIRE](#)

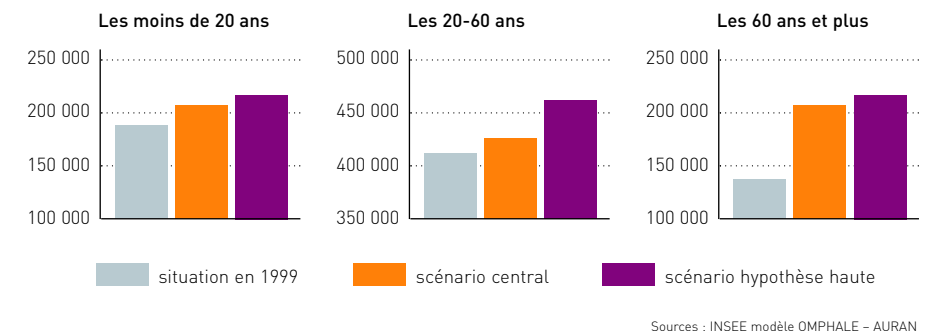
Taille des ménages



Évolution des effectifs scolaires dans les écoles maternelles et primaires entre 2000/2001 et 2002/2003



Projections de la population en 2020



➤ De nouveaux types de ménages

La taille des ménages a diminué d'une manière générale en France, et la métropole n'a pas échappé à ce phénomène lié notamment à la décohabitation, au vieillissement, à la baisse de la natalité et qui touche plus particulièrement les grands pôles urbains. **En 20 ans, le nombre de personnes seules sur le territoire du Scot a doublé.** À travers cette notion, on retrouve des spécialisations territoriales très fortes au sein du territoire métropolitain : **une proportion plus forte de petits ménages dans les centres urbains et de grands ménages (couples avec enfants) dans le périurbain.**

L'analyse des évolutions récentes des effectifs scolaires démontre que ces mouvements ont des incidences fortes sur les dynamiques de chacun des territoires du Scot ; les effectifs des écoles maternelles et primaires sont, par exemple, en forte hausse dans les territoires périurbains alors qu'ils se stabilisent ou sont en baisse dans les deux agglomérations.

➤ Les défis de l'âge et les relations intergénérationnelles

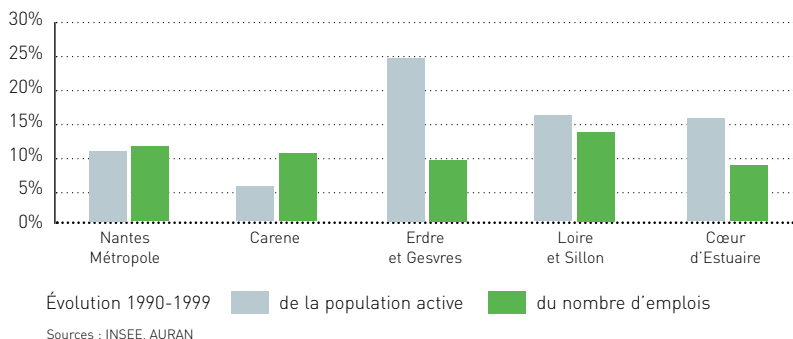
Comme au niveau national et européen, les prospectives démographiques annoncent, sur le territoire métropolitain, un vieillissement de la population : d'ici 2020, le nombre des personnes âgées de 60 ans et plus devrait s'accroître de plus de 70 000 personnes, soit une progression supérieure à 50%, alors que l'ensemble de la population pourrait augmenter dans des proportions allant de 15 à 20%.

> *Quelles actions mettre en place vis-à-vis du parc de logements, des équipements, des services, des déplacements... pour accompagner le vieillissement de la population ?*

> *Comment mettre en place une meilleure mixité sociale, notamment à partir de la production des logements ?*

2. Assurer l'accueil et l'équilibre des activités sur le territoire

Un déséquilibre emplois – actifs Sources : INSEE, AURAN



Un déséquilibre territorial emplois – actifs

Les emplois ont augmenté globalement au même rythme que les actifs sur le territoire du Scot (12% contre 11%).

Mais, par contre, la localisation de ces emplois et des actifs s'est faite de manière très inégale selon les dynamiques des différents territoires. Ainsi, les trois communautés de communes, qui ont accueilli une forte proportion de ménages avec enfants, ont vu leur population active se développer de manière bien supérieure à celle des emplois.

> **Rechercher un meilleur équilibre des emplois et des actifs entre les territoires ?**

Il s'agirait notamment d'assurer une meilleure solidarité financière entre les intercommunalités. Il s'agirait également de jouer sur l'effet d'entraînement et de dynamique apporté par la création d'emplois sur les territoires.

État des lieux des principales zones d'activité en 2006 / voir p.72 Annexe



Quant à chercher à diminuer les déplacements domicile travail en apportant de l'emploi près des lieux d'habitat, un effet peut être attendu mais il apparaît évident que cela sera limité et que la question de l'emploi ne trouve sa véritable échelle qu'au niveau des aires urbaines.

3. Assurer la mobilité, favoriser les alternatives aux déplacements routiers



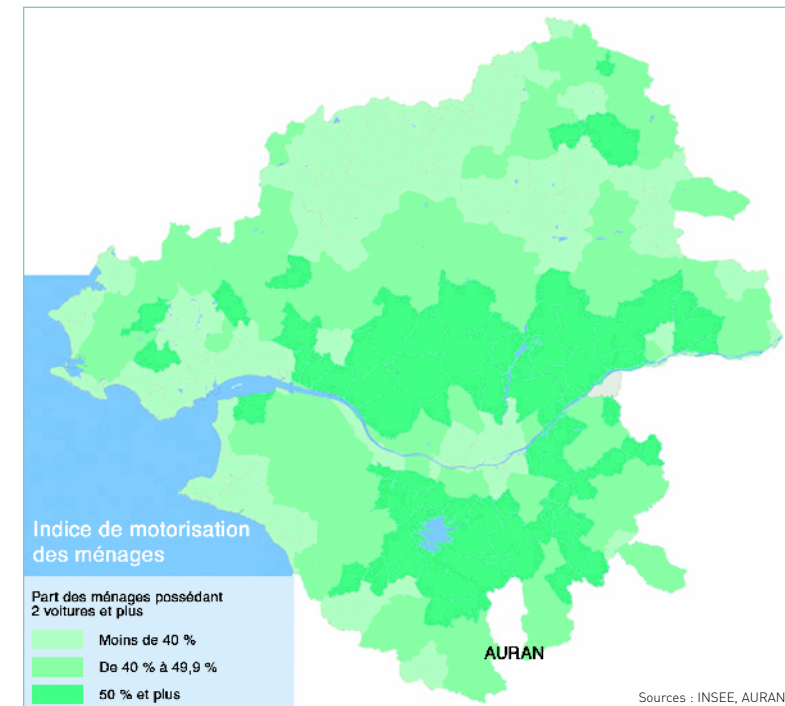
↘ **Des déplacements essentiellement en voiture particulière : un défi pour les équilibres humains, économiques, environnementaux**

Avec plus de 70% de déplacements en voitures particulières dans le périurbain, et des transports de marchandise essentiellement routiers, la métropole dans son ensemble est confrontée à une perte d'efficacité économique et sociale (congestion, perte de temps, exclusion d'une partie de la population, accès aux centres urbains), ainsi qu'à des impacts environnementaux.

Ceux-ci sont sensibles à l'échelle locale (pollution atmosphérique), bien que la climatologie de l'estuaire favorise la dispersion des polluants.

Ils le sont aussi et peut-être surtout à l'échelle globale de la planète : l'épuisement des réserves d'énergie fossile et le réchauffement de la terre par les émissions ; de gaz à effet de serre interpellent l'ensemble des acteurs, y compris au niveau local.

Motorisation des ménages

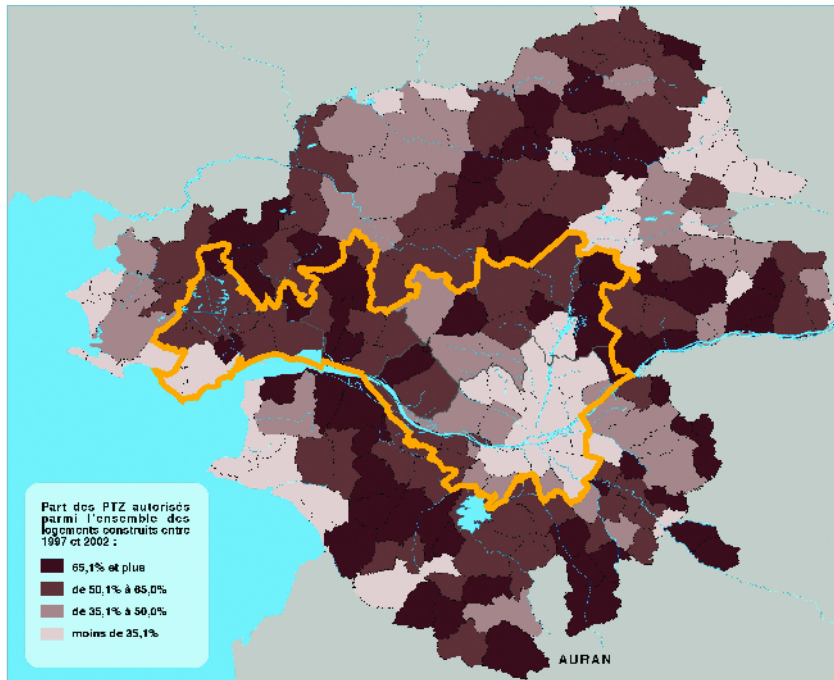


> **Relier déplacements et urbanisation ?**

> **Développer l'ensemble des modes alternatifs à la voiture et particulièrement leur interconnexion (transports collectifs, modes doux...)** ?

4. Faciliter les parcours résidentiels

Part des PTZ dans la construction de logements neufs



Des difficultés pour l'accèsion à la propriété

Des difficultés ont notamment été mises en lumière dans les études du PLH de Nantes Métropole qui montrent que les primo-accédants trouvent difficilement à se loger en maison individuelle sur le territoire de l'agglomération et sont contraints de s'éloigner pour trouver un terrain correspondant à leur budget.

> Comment fournir aux ménages une offre foncière abordable sur chaque territoire ?

57 000 logements locatifs sociaux

	Logements locatifs sociaux en 2002	% par rapport aux résidences principales
Scot	56 981	18,5%
Nantes Métropole	45 940	19,4%
Carene	9 958	21,4%
Erdre et Gesvres	373	2,5%
Loire et Sillon	460	7,0%
Cœur d'estuaire	250	7,1%

Sources : DRE, INSEE, AURAN

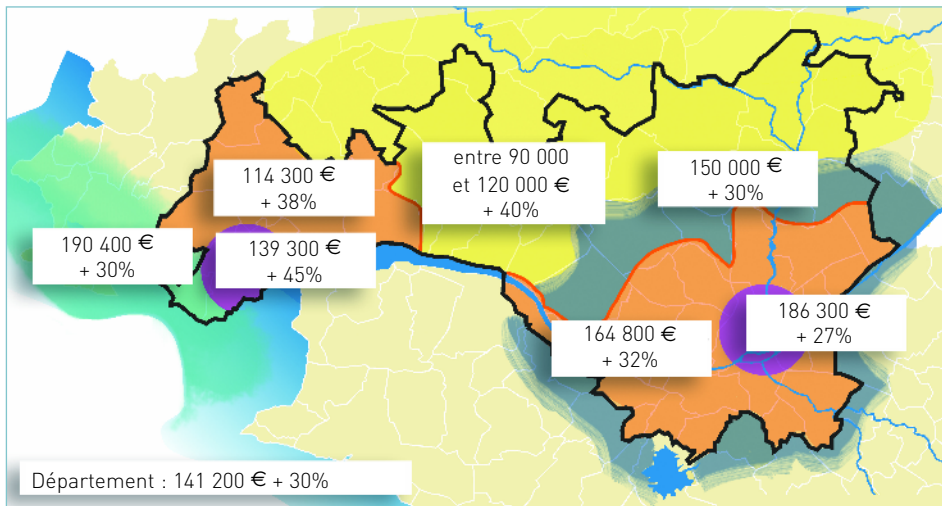
Rééquilibrer le parc locatif

Le parc locatif est essentiellement concentré dans les deux pôles urbains (96%). Le manque de logements locatifs dans les intercommunalités périurbaines est soulevé : **comment répartir l'offre locative sur l'ensemble du territoire alors que la demande existe.**

En ce qui concerne le parc locatif social, celui-ci est regroupé à 98% dans les agglomérations de Nantes et de Saint-Nazaire. Le rééquilibrage du parc locatif social est souligné comme une nécessité pour permettre aux demandeurs de trouver sur place un logement sans avoir à rejoindre les pôles urbains voisins. Rappelons que 24 000 ménages étaient demandeurs d'un logement locatif social au 1^{er} janvier 2003.

5. Maîtriser l'urbanisation, gérer le foncier

Le marché des maisons de seconde main



↳ Des tensions généralisées sur le foncier dans les pôles de Nantes et de Saint-Nazaire

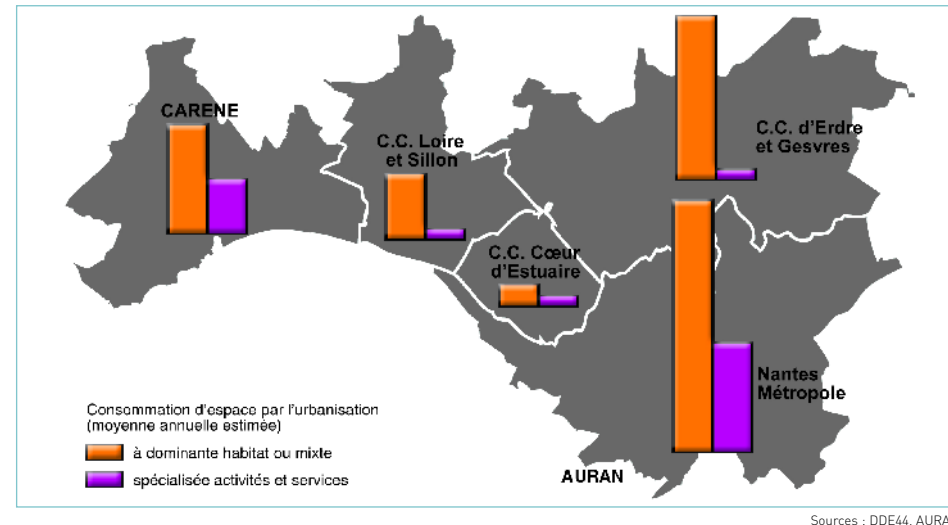
Ces tensions sont apparues d'une part sur les territoires des pôles urbains où, rappelons-le, la demande en terrains disponibles pour la construction reste forte.

Ces tensions se diffusent dans l'ensemble du périurbain où la recherche de foncier disponible est également sensible.

Le manque de foncier facilement disponible dans les pôles urbains, et l'augmentation des prix de l'immobilier continuent d'alimenter aujourd'hui la recherche de terrains constructibles de plus en plus loin. L'extension progressive des aires urbaines traduit cette tendance.

> Mettre en place une véritable stratégie foncière ?

La consommation d'espaces



↳ Une consommation de l'espace à maîtriser

Elle est estimée globalement à près de 370 ha par an depuis 1990 sur le Scot, dont les trois quarts pour le logement et les services, et un quart pour les activités.

Deux phénomènes sont mis en avant pour l'habitat :

- D'une part le fait que la consommation d'espace, notamment avec des opérations de logement très peu denses, peut compromettre à terme l'organisation des communes (éloignement des logements par rapport aux centralités et aux équipements, longueur des réseaux nécessaires, difficultés de déplacements ...)
- D'autre part, l'éparpillement de l'habitat fait peser des contraintes sensibles sur l'activité agricole et les paysages (notion de mitage)

En ce qui concerne les zones d'activités, on constate qu'elles continuent à s'étendre le long des principales voies rapides.

- > Comment promouvoir des formes urbaines plus économes en espace ?
- > Comment organiser différemment l'accueil d'activités ?

↘ **Constats, dynamiques, enjeux**
**7. Faire de l'environnement et du cadre de vie
un facteur de développement**



Un moteur de développement économique et social

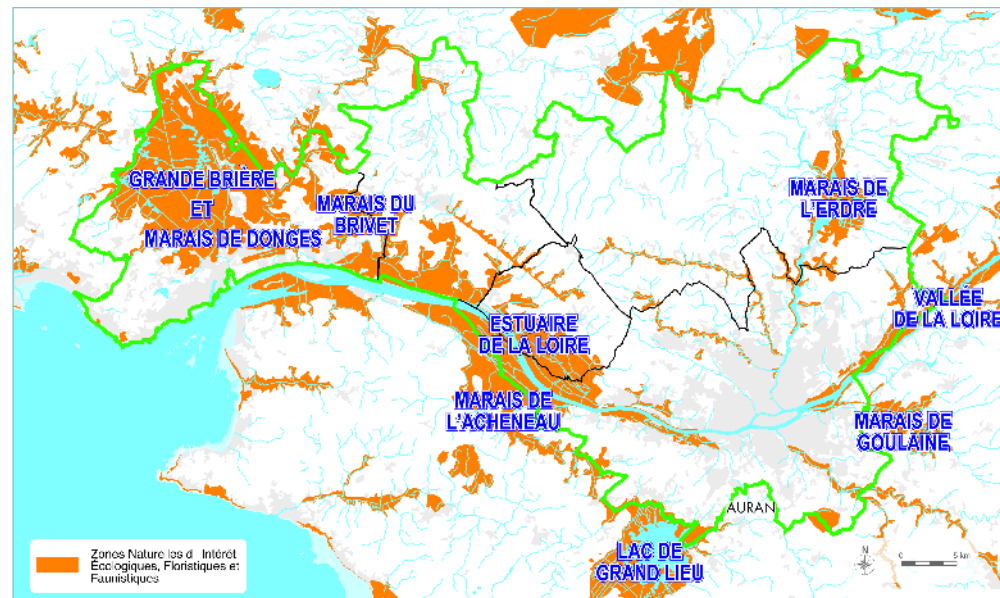
Le territoire métropolitain bénéficie d'un cadre physique remarquable : la mer, l'estuaire, le fleuve, l'Erdre, la Sèvre, la Brière, les lacs et les marais, l'eau et la nature partout présente...

Tout ceci concourt à faire de ces lieux des endroits où il fait plutôt bon vivre, et qui attirent ménages et entreprises.

L'environnement, les paysages, le cadre de vie sont à cet égard de **formidables moteurs de développement sur lesquels repose aussi l'image de la métropole.**

Mais il faut bien considérer que cet environnement est soumis à de très fortes pressions dues au développement urbain et économique sans précédent de l'ensemble estuarien.

Les richesses naturelles : 25% du territoire



Sources : IGN, MNHN, MEDD, DIREN, AURAN

↘ Les infrastructures naturelles charpentent la métropole.

Malgré ce contexte de développement urbain, la métropole compte encore plus de 4/5 d'espaces naturels, zones humides protégées, mais aussi espaces agricoles, considérés comme une véritable charpente verte. L'un des grands enjeux est de garder les grands équilibres du territoire en s'appuyant sur ces infrastructures naturelles, et en assurant leur protection.

Ainsi, le patrimoine naturel est très développé et fait l'objet de multiples inventaires et protections (zones humides et vallées essentiellement) ; plus du quart du territoire est protégé. Cependant, des insuffisances et un manque d'entretien de certains espaces, en particulier les zones humides, posent la question des conditions de vie et d'entretien de ces espaces au delà de la protection (maintien de mesures agri-environnementales, programmes de restauration et d'entretien, charte du parc naturel régional de Brière...).

La protection de la biodiversité, encore préservée aujourd'hui, s'impose, en assurant notamment les continuités écologiques (notion de corridors écologiques) et le maillage des vallées et zones humides. Ceci concerne les cours d'eau et les milieux classiques (Estuaire, Erdre, Sèvre...), mais aussi les connections comme celles entre marais de Grande Brière, de Donges, du Brivet, ou entre l'Estuaire, l'Acheneau, et le lac de Grand Lieu. Citons aussi le Sillon de Bretagne, ainsi que l'ensemble des petits cours d'eau.

> Protéger la biodiversité, assurer les continuités des corridors écologiques...



↘ La prise en compte des paysages est un enjeu d'attractivité et de cadre de vie.

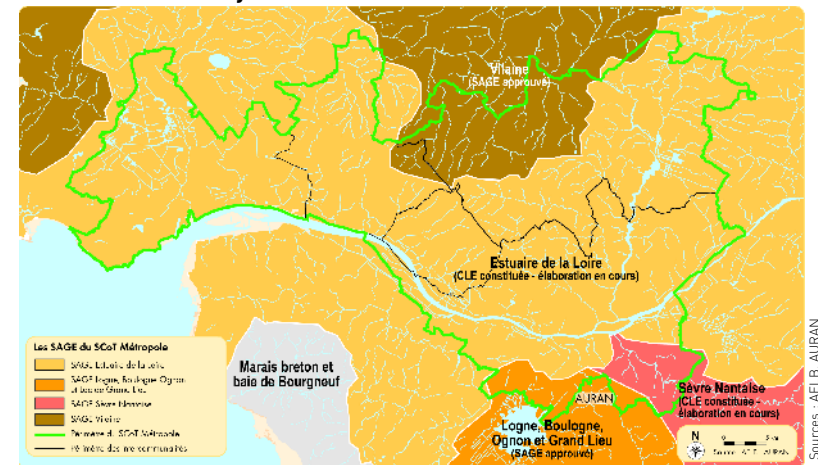
Urbains, ruraux, portuaires, littoraux, ils participent à la qualité de vie des habitants, mais aussi à la très forte attractivité de ce grand territoire. Mais **le paysage quotidien** de la métropole se transforme, notamment sous la pression des constructions et des infrastructures.

La prise en compte et la valorisation des grands paysages nécessitent d'être amplifiées, elles s'imposeront au Scot (sites classés ou inscrits des rives de Loire, de la Brière, de l'Erdre, du littoral...).

Mais il ne faut pas sous estimer l'importance des paysages qualifiés de "banal", par exemple les entrées de ville, les coupures vertes agricoles, les ensembles urbains dans les communes, qui constituent véritablement le paysage quotidien des habitants. Leur valorisation peut trouver place dans le Scot.

> Prendre en compte la notion de paysage quotidien.

La maîtrise du cycle de l'eau : au carrefour de 4 SAGE



↘ La maîtrise du cycle de l'eau dans sa globalité est un autre grand sujet de préoccupation.

1 500 km de ruisseaux, rivières, fleuve, structurent le territoire métropolitain. Cependant, on constate **une qualité des cours d'eau souvent médiocre**, sous l'influence de la pression urbaine et agricole, et dans les espaces amont, bien que l'on constate une amélioration des performances du système épuratoire collectif.

L'imperméabilisation croissante du territoire, liée au développement urbain qui est source de dysfonctionnements et de pollutions, **devra être limitée**, en mettant par exemple en place **une politique de gestion des eaux pluviales**.

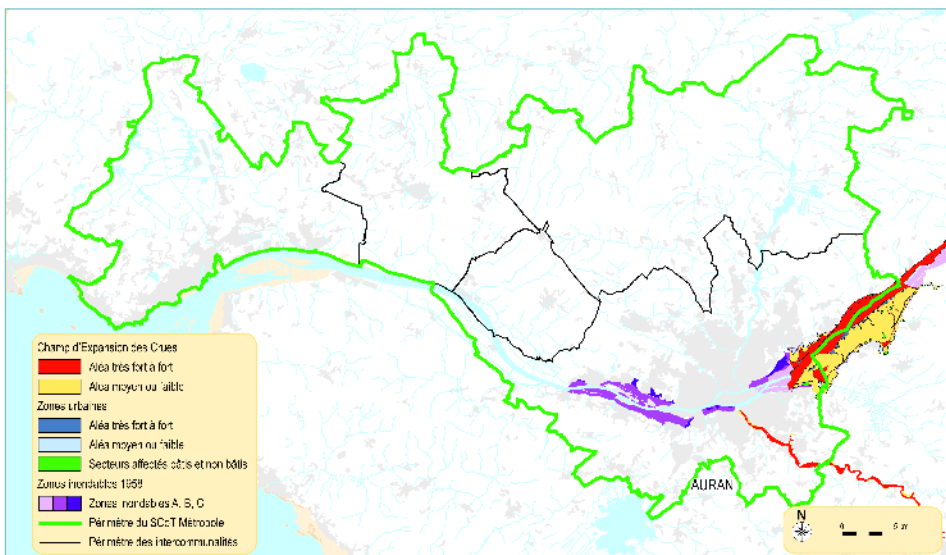
Il conviendra aussi notamment de faire respecter la réglementation sur les assainissements non collectifs. Pour ces actions, le Scot est au carrefour de 4 Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (Sèvre Nantaise, Logne, Boulogne, Ognon et lac de Grand Lieu, Vilaine, et projet de SAGE Loire) avec lesquels il devra être compatible.

Un autre aspect concerne **l'alimentation en eau potable**, tributaire à 80% de la Loire. Il est indispensable d'assurer la sécurité de l'approvisionnement en eau potable (protection de la nappe de Campbon...). L'interconnexion des réseaux doit être développée notamment en se servant de l'Erdre comme ressource de secours. Ceci impose une exigence de protection de l'ensemble de son bassin versant.

> Limiter l'imperméabilisation des sols et protéger les cours d'eau.

> Assurer la sécurité de l'approvisionnement en eau potable.

Les risques naturels et les zones inondables



Sources : DDE, SMN, AURAN

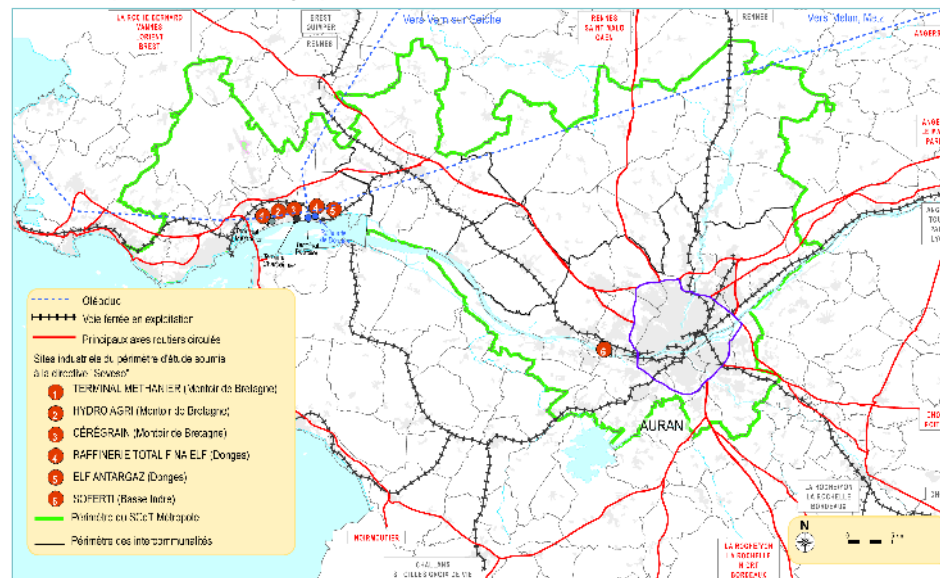


Les risques naturels majeurs

Ils sont présents dans la métropole et sont essentiellement liés aux inondations de la Loire et de la Sèvre. Des démarches sont bien engagées sur ces dossiers, et le Scot devra prendre en compte leurs servitudes et recommandations concernant la sécurité des personnes et des bâtiments (plans de prévention des risques).

> Prendre en compte les mesures de protection contre les inondations.

Les risques technologiques



Sources : ACEL-AURAN, Préfecture de Loire-Atlantique – Dossier Départemental des Risques Majeurs

Les risques technologiques majeurs

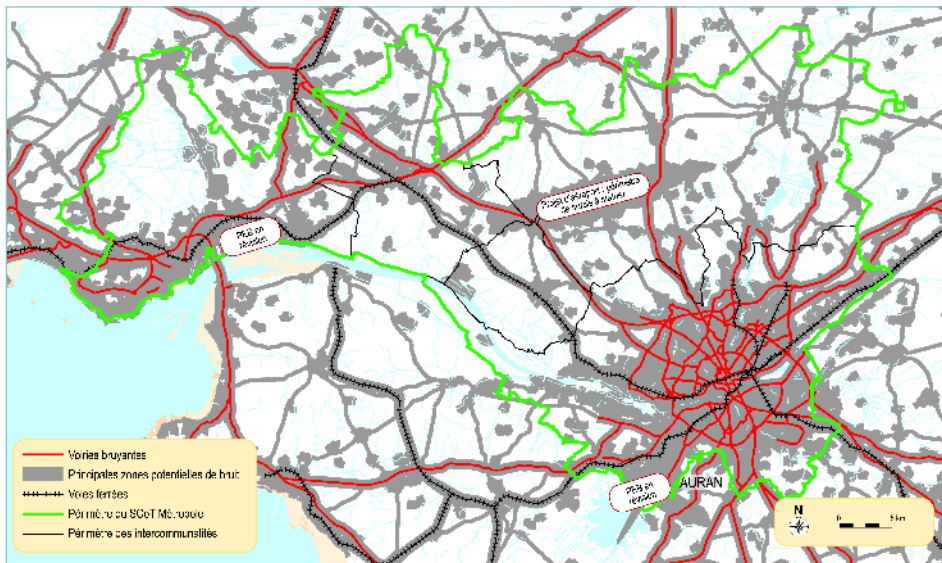


Dans un autre domaine devenu très sensible depuis l'accident de Toulouse, les risques technologiques majeurs appellent une prise en compte. Ils sont liés non seulement aux 6 entreprises Seveso 2, toutes situées sur l'estuaire, mais aussi aux nombreuses installations classées pour la protection de l'environnement, souvent situées en tissu urbain.

Deux sites sont particulièrement sensibles : le tunnel ferroviaire à Nantes, et la traversée de la raffinerie de Donges.

> Pour l'avenir, la question des sites d'accueil potentiels pour de nouvelles entreprises à risques est posée.

Les zones de bruit



Sources : Préfecture 44, DDE, AURAN

La prise en compte des nuisances s'impose également.



Le bruit

C'est notamment le cas du bruit diffusé par le développement des infrastructures et de l'urbanisation. Plusieurs idées se dégagent :

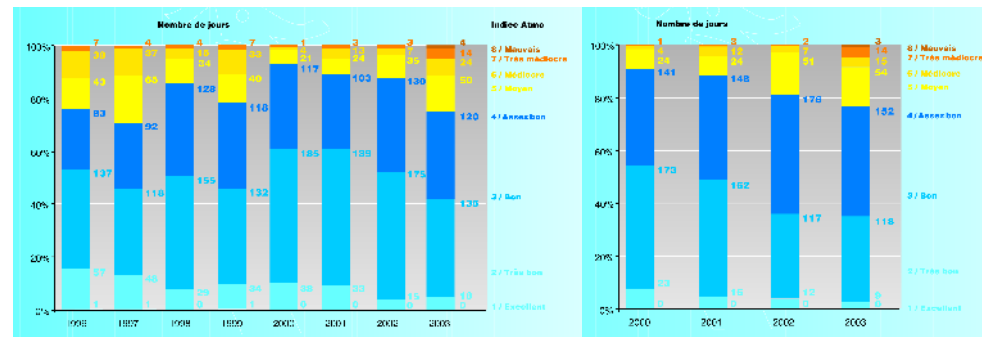
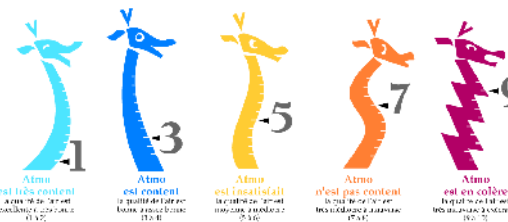
- répertorier et conserver dans la métropole des zones de calme,
- identifier des zones pour implanter des activités bruyantes.

La qualité de l'air

Elle est globalement bonne mais en dégradation. Elle est influencée par les déplacements routiers, voitures et camions, principales sources de pollution.

Par contre, le mode de développement de la métropole, basé sur l'usage des transports routiers, est fortement consommateur d'énergie.

Évolution de l'indice quotidien de la qualité de l'air pour les agglomérations de Nantes et de Saint-Nazaire



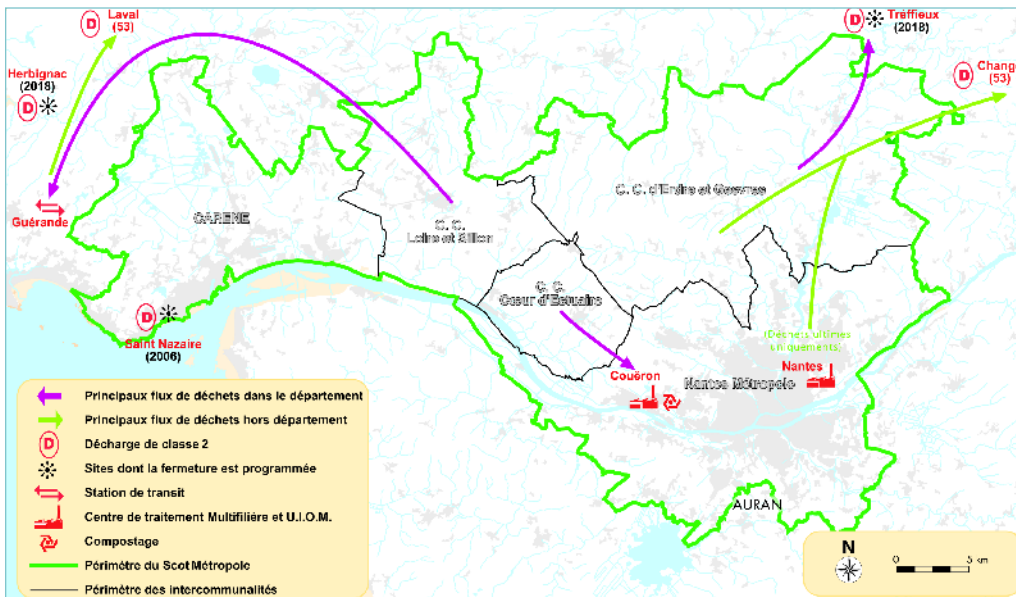
Sources : Air Pays de la Loire, Nantes Métropole, AURAN

Sources : Air Pays de la Loire, AURAN

Plusieurs enjeux apparaissent :

- d'une part limiter la contribution de la métropole à la production de gaz à effets de serre, en favorisant les alternatives au transport par la route (personnes et marchandises) et en favorisant la ville à courte distance. En effet, l'étalement urbain est un grand générateur de déplacements, particulièrement gourmands en énergie, et polluants ;
- d'autre part, développer les énergies renouvelables, notamment en expertisant dans le Scot les sites potentiels pour l'énergie éolienne, mais aussi solaire et géothermique, en développant la filière bois-énergie, en développant un habitat économe en énergie (écoquartier).

Réduire les consommations d'énergie et la production de gaz à effet de serre.



L'équilibre de l'environnement dans la métropole apparaît pour le moins fragile et menacé, dans un contexte où le développement de la métropole, et donc de la population, des activités, de l'emprise urbaine, des déplacements..., continuera d'exercer une pression sensible sur les milieux.



la production croissante de déchets

Comme dans tous les ensembles urbains, **la production croissante de déchets est problématique** : Près de 400 000 tonnes de déchets produits chaque année, et des capacités de traitement et de valorisation insuffisantes à l'échelle du département (hors C.U.).

De nouveaux sites de stockage, de plate-forme de compostage, de station de transfert, de traitement des mâchefers sont nécessaires.

La question du débouché à terme des boues des stations d'épuration devra être posée.

↘ Constats, dynamiques, enjeux

8. L'espace agricole et rural : un enjeu de territoire

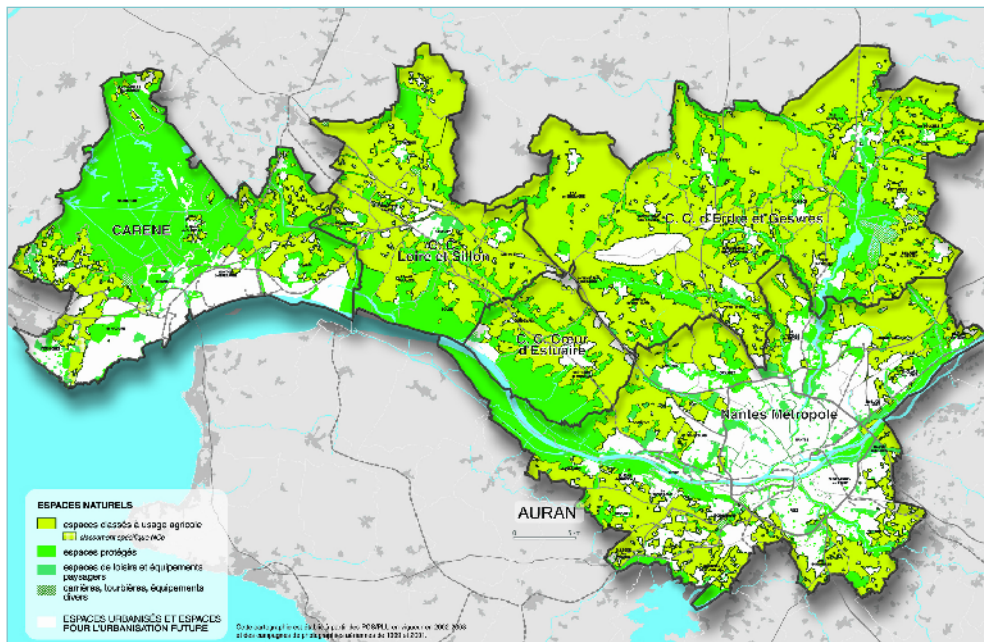


↘ La ville et la campagne imbriquées

Une des particularités de la métropole, et ce n'est pas la moindre, tient à ce qu'elle s'organise sur **un vaste territoire, où l'activité agricole occupe une large place, et contribue à ses grands équilibres.**

Nous sommes en présence d'un espace métropolitain où la ville et la campagne s'imbriquent et participent d'ailleurs à son attractivité et au cadre de vie.
La question de l'agriculture revêt plusieurs aspects dans le Scot.

Le territoire agricole, composante majeure du Scot



Il s'agit bien sûr d'une activité économique importante, avec des productions diversifiées, et porteuses d'une image forte et reconnue.

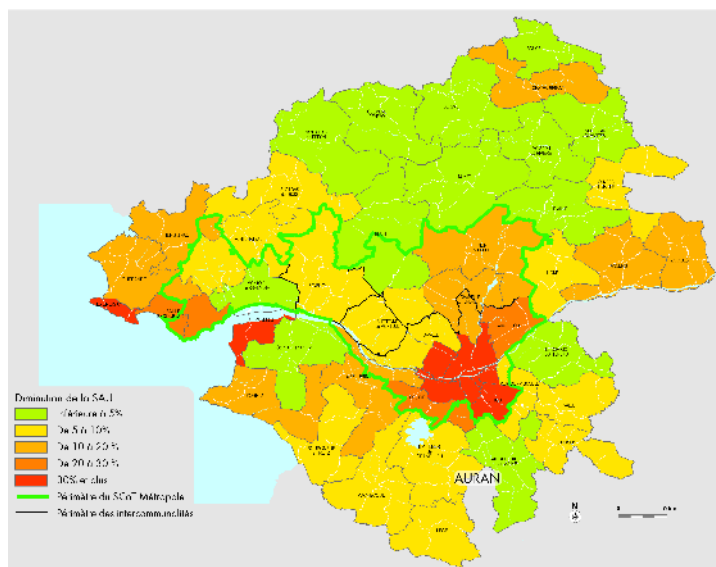
On recense près de 1 100 exploitations professionnelles en 2000 et autant d'exploitations non professionnelles.

Mais entre 1988 et 2000, près de 1 800 exploitations ont disparu (moins 40%). Cette hémorragie a été observée à toutes les échelles du territoire, mais a atteint plus de 50% de perte dans le territoire de la communauté urbaine, et "seulement" 20% sur la communauté de communes de Cœur d'Estuaire. Ceci traduit les évolutions profondes qui touchent cette profession.

Cependant, de nombreuses exploitations se sont restructurées, agrandies. Leur taille moyenne a augmenté de 76% depuis 1988.

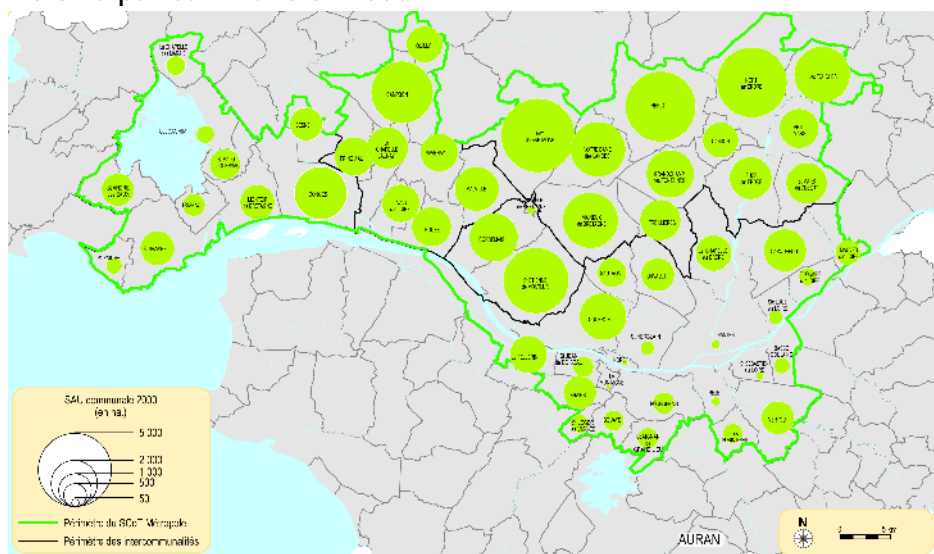
Au final, la Surface Agricole Utilisée (SAU) a diminué, mais représente toujours 45% du Scot, près de 30% dans les deux grands pôles, où la perte de la SAU a été la plus sensible et 65% dans les trois Communautés de communes.

Évolution de la SAU 1988/2000



Sources : Agreste, Recensement agricole 2000

La SAU par commune en 2000



Sources : Agreste

Des productions et des problématiques différentes



– Sur le plan des productions, la viticulture se situe essentiellement au sud de la communauté urbaine de Nantes. Cette activité, bien que protégée par des classements des terres en AOC, régresse au contact de l'urbanisation. De nouvelles mesures concernant l'arrachage de 3 000 ha de vignes vont modifier le vignoble, mais ne concerneront pas nécessairement les espaces plantés proches des zones urbaines. En tout état de cause, elles ne sont pas destinées à résoudre les problèmes de concurrence entre la vigne et le développement urbain.



– Le maraîchage, production de fleurs (muguet...) et de légumes frais, est plus particulièrement situé à l'Est de l'agglomération nantaise (Carquefou, les Sorinières, Basse Goulaine). Cette activité, très utilisatrice de main d'oeuvre fait montre d'une bonne résistance et de dynamisme dans un contexte agricole en crise.



– Les cultures fourragères et les surfaces toujours en herbe constituent la grande majorité du territoire agricole du Scot, et occupent principalement le territoire des trois Communautés de communes, comme les cultures céréalières, les productions laitières et de viande bovine. Précisons que les productions de viande bovine se pratiquent sur des exploitations souvent extensives et relativement utilisatrices d'espace

Il résulte de cette spécialisation des territoires selon les productions des spécificités locales fortes en termes de dynamiques, d'emplois, d'ambiances et de paysages, **mais aussi de plus ou moins grande capacité de résistance à la poussée urbaine.**

↘ Un enjeu de territoire

Le territoire agricole joue **un rôle majeur dans les équilibres de la métropole**. Il en est même une pièce maîtresse en occupant à lui seul 50% de l'espace du Scot (espaces réservés à l'activité agricole dans les PLU). Si l'on y ajoute les nombreux espaces protégés pour la qualité des sites ou de la nature, par exemple les prairies de Loire, qui sont pour la plupart utilisées par l'agriculture, on atteint de l'ordre de 80% du Scot.

La protection de ces espaces est considérée comme un objectif majeur, avec des enjeux spatiaux qui ne sont pas les mêmes sur l'ensemble du territoire : entretien des espaces sensibles dans les prairies humides, notamment de l'estuaire, résistance à la poussée urbaine autour des pôles urbains, maintien en zone rurale face aux constructions diffuses et aux infrastructures.

↘ Quelle place pour l'espace agricole dans la métropole ?

Le maintien de l'agriculture est confronté aux difficultés propres à cette activité économique. Mais elle doit également faire face aux difficultés liées à la proximité de la ville et notamment :

- une consommation de l'espace par l'urbanisation de l'ordre de 400 ha par an, une dilution urbaine et de grands projets qui fragilisent l'activité agricole et créent une incertitude sur l'espace.
- des difficultés de cohabitation des urbains avec l'agriculture et réciproquement ;
- une difficulté à être reconnue comme partie prenante du territoire ;
- de vastes espaces qui ne font pas l'objet de protections particulières hormis leur classement dans les PLU.

Le renforcement de l'espace agricole est un enjeu pour aider à contenir l'étalement urbain.

↘ Des pistes de réflexion et d'actions

Une des questions fondamentales porte sur le statut à **donner aux espaces agricoles qui seront considérés comme nécessaires au maintien des équilibres urbains-ruraux et à la production agricole**.

> Comment leur donner une véritable lisibilité de l'avenir, notamment pour permettre l'installation de jeunes professionnels et l'exercice de leur activité ?

> Comment intégrer les espaces agricoles dans les stratégies de développement de la métropole ?

> Comment limiter la consommation d'espace par l'urbanisation, éviter l'éparpillement urbain, favoriser le renouvellement urbain ?

Ces questions concernent l'ensemble du Scot. Elles sont particulièrement sensibles pour certains secteurs où la pression de l'urbanisation est ou risque d'être très sensible :

- espaces compris entre les deux grands pôles urbains,
- espaces situés autour du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, et notamment ceux situés entre le site du projet et l'agglomération nantaise.

Il faut d'ailleurs noter que des démarches sont menées dans les intercommunalités du Scot pour la prise en compte de l'espace agricole dans les stratégies de territoire.

↘ Quelle métropole en 2020 ?

Projections à l'horizon 2020

Le rapprochement de la notion de projet de territoire, qui est au cœur du projet du Scot de la métropole, et de développement durable, qui est un objectif largement admis par les acteurs de la métropole, induit un fort besoin d'inventer de nouvelles approches pour une planification urbaine à long terme.

Le Scot n'a ainsi pas pour objectif de proposer un projet figé et dessiné pour l'avenir, mais de mettre en place un processus d'organisation, de gestion, de gouvernance pour ce grand territoire.

Les premiers travaux du Scot et les débats qui ont eu lieu font apparaître la double ambition de maintenir l'attractivité du territoire, tout en conservant les grands équilibres sociaux, économiques, environnementaux.

Pour questionner l'avenir, des hypothèses d'évolution démographique ont été réalisées.

Elles permettent d'introduire une réflexion sur les grandes évolutions de la métropole, ses marges d'incertitudes, ses impondérables et ses futurs possibles. Elles permettent également de répertorier une première série d'enjeux.

Deux hypothèses d'évolution démographique ont été mises au point avec l'INSEE. Elles permettent d'éclairer le profil démographique de l'ensemble du Scot, sans préjuger de la répartition territoriale à venir.

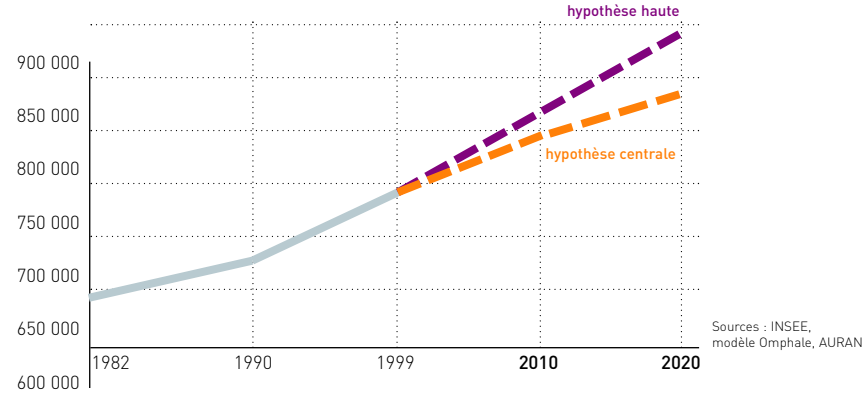
Une hypothèse "centrale" est fondée sur la reconduction des tendances observées sur la période 1982-1999 : vieillissement progressif de la population, rythme des naissances qui tend à décroître, arrivée de nouvelles familles avec des enfants jeunes.

C'est sur cette hypothèse que reposent les principales projections nationales, régionales et départementales diffusées par l'INSEE.

Une hypothèse "haute" repose sur la poursuite des tendances observées entre 1990 et 1999. Le paramètre solde migratoire se renforce sur le territoire, avec l'arrivée d'une population active plutôt jeune. Les phénomènes de vieillissement de la population se poursuivent.

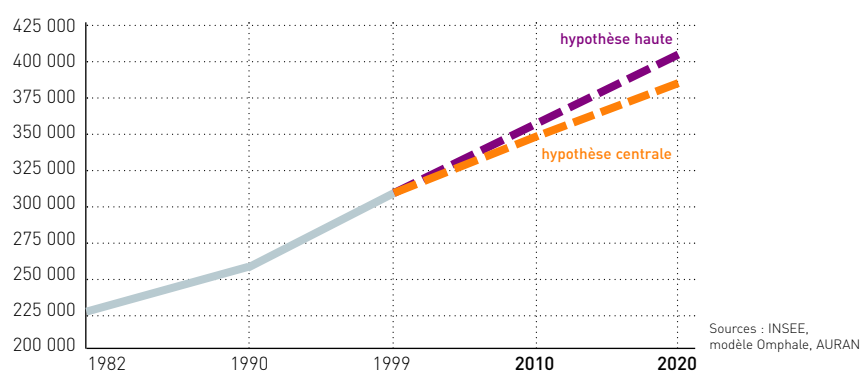
[RETOUR SOMMAIRE](#)

Projection de la population 2020



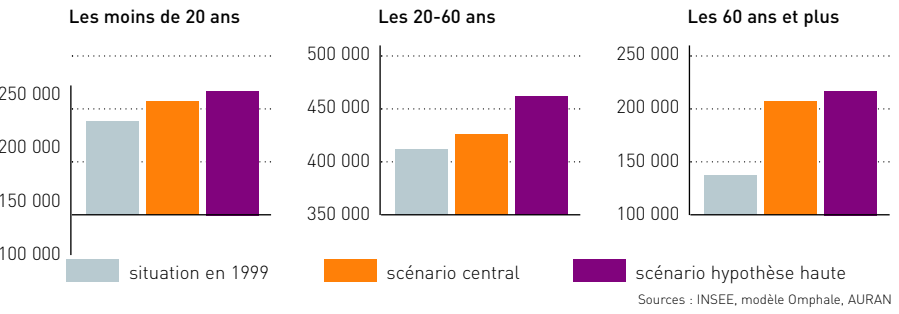
↘ **Entre 100 000 et 150 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2020 ?**
Selon les hypothèses, le territoire pourrait atteindre de 840 000 à 884 000 habitants, soit une progression de +14% à +20% sur une vingtaine d'années.

Projection des ménages 2020



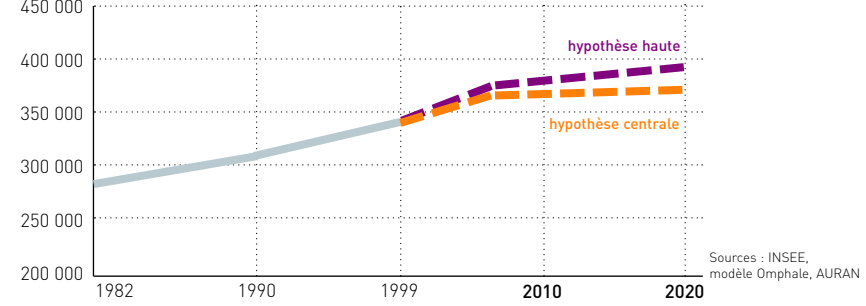
↘ **De 4 000 à 5 000 ménages supplémentaires par an ?**
Les ménages devraient continuer d'augmenter plus vite que la population (+25% à +31% selon les hypothèses).

Projection par âge 2020



↘ **Une augmentation de moitié des plus de 60 ans**
Quelles que soient les hypothèses retenues, le nombre de personnes de 60 ans et plus devrait augmenter de manière significative (environ +70 000 personnes).

Projection de la population active 2020



↘ **De 25 000 à 50 000 actifs supplémentaires ?**
Les projections diffèrent fortement entre elles à partir de 2005. Le maintien d'un solde migratoire élevé dans l'hypothèse haute permet à la population active de continuer à progresser. C'est un des enjeux de l'attractivité de la métropole.

Nom	Superficie totale en ha	Commune	EPCI	Catégorie	Statut
site Airbus	14	Saint-Nazaire	Carene	Aéronautique	
site Airbus	30	Montoir-de-Bretagne	Carene	Aéronautique	
site Airbus	42	Bouguenais	Nantes Métropole	Aéronautique	Intercommunale
site construction navale	108	Saint-Nazaire	Carene	Construction navale	
Altitude - Les Forges	28	Trignac	Carene	Industrielle et logistique	Intercommunale stratégique
Brais	140	Saint-Nazaire	Carene	Industrielle et logistique	Intercommunale stratégique
Cadréan	117	Montoir-de-Bretagne	Carene	Industrielle et logistique	Intercommunale stratégique
Centre Industriel	247	Saint-Herblain	Nantes Métropole	Industrielle et logistique	Intercommunale
Cheviré	193	Bouguenais / Nantes	Nantes Métropole	Industrielle et logistique	Portuaire
D2A Nantes Atlantique	112	Saint-Aignan-de-Grand-Lieu	Nantes Métropole	Industrielle et logistique	Intercommunale stratégique
Hauts de Couéron	24	Couéron	Nantes Métropole	Industrielle et logistique	Intercommunale
La Gatais	45	Saint-Étienne-de-Montluc	Cœur d'Estuaire	Industrielle et logistique	Communale
Montplaisir / Chantenay	20	Nantes	Nantes Métropole	Industrielle et logistique	Intercommunale
Nantes-Carquefou	188	Carquefou	Nantes Métropole	Industrielle et logistique	Intercommunale
Nant'est Entreprises	80	Nantes	Nantes Métropole	Industrielle et logistique	Intercommunale
Ouest Gros - La Lorie	70	Saint-Herblain	Nantes Métropole	Industrielle et logistique	Intercommunale
Site Centrale de Cordemais	130	Cordemais	Cœur d'Estuaire	Industrielle et logistique	Communale
Six Croix	26	Donges	Carene	Industrielle et logistique	Intercommunale
Vertonne	134	Vertou	Nantes Métropole	Industrielle et logistique	Intercommunale
ZI de la Loire	166	Saint-Herblain	Nantes Métropole	Industrielle et logistique	Intercommunale
Zone portuaire	318	Montoir-de-Bretagne	Carene	Industrielle et logistique	Portuaire
Acacias	14	Savenay	Loire et Sillon	Réseau routier majeur	Intercommunale
Antarès 1 et 2	31	Carquefou	Nantes Métropole	Réseau routier majeur	Intercommunale
Belle Etoile - Véga	43	Carquefou	Nantes Métropole	Réseau routier majeur	Intercommunale
Biliais Deniaud/4 Nations	37	Vigneux-de-Bretagne	Erdre et Gesvres	Réseau routier majeur	Intercommunale stratégique
Bois de la Noue	30	Saint-Étienne-de-Montluc	Cœur d'Estuaire	Réseau routier majeur	Intercommunale
Brehannerie	30	Le Pellerin	Nantes Métropole	Réseau routier majeur	Intercommunale
Clair de Lune	9	Saint-Étienne-de-Montluc	Cœur d'Estuaire	Réseau routier majeur	Communale
Coteaux de Grand Lieu	20	Bouaye	Nantes Métropole	Réseau routier majeur	Intercommunale
Croix Blanche	30	Malville	Loire et Sillon	Réseau routier majeur	Intercommunale
Croix Rouge	30	Malville	Loire et Sillon	Réseau routier majeur	Intercommunale
Erdre Active	63	La Chapelle-sur-Erdre	Nantes Métropole	Réseau routier majeur	Intercommunale
Grand'Haie /Erette	50	Grandchamp-des-Fontaines / Héric	Erdre et Gesvres	Réseau routier majeur	Intercommunale stratégique
La Sangle	30	Nort-sur-Erdre	Erdre et Gesvres	Réseau routier majeur	Intercommunale
Le Landas	20	Saint-Jean-de-Boiseau	Nantes Métropole	Réseau routier majeur	Intercommunale
Maison Neuve	40	Vigneux-de-Bretagne	Erdre et Gesvres	Réseau routier majeur	Intercommunale stratégique
Maison Neuve	35	Sainte-Luce-sur-Loire	Nantes Métropole	Réseau routier majeur	Intercommunale
Noës	23,6	Montoir-de-Bretagne	Carene	Réseau routier majeur	Communale
Pedras	18	Saint-André-des-Eaux	Carene	Réseau routier majeur	Intercommunale
Pentecôte	45	Orvault	Nantes Métropole	Réseau routier majeur	Intercommunale
Pornichet Atlantique	23	Pornichet	Carene	Réseau routier majeur	Intercommunale
Porte Estuaire - La Moère	75	Campbon	Loire et Sillon	Réseau routier majeur	Intercommunale
Ragon	50	Treillières	Erdre et Gesvres	Réseau routier majeur	Intercommunale stratégique
Tournebride	12	Saint-Étienne-de-Montluc	Cœur d'Estuaire	Réseau routier majeur	Communale
Tournebride	12	Sautron	Nantes Métropole	Réseau routier majeur	Intercommunale
Champ de Mars Euronantes	40	Nantes	Nantes Métropole	Tertiaire	Intercommunale stratégique
Bio Ouest Laennec	6	Saint-Herblain	Nantes Métropole	Tertiaire technologique	Intercommunale stratégique
Chantrerie 1&2	92	Nantes	Nantes Métropole	Tertiaire technologique	Intercommunale stratégique
Gavy	5	Saint-Nazaire	Carene	Tertiaire technologique	Intercommunale
Géraudière	19	Nantes	Nantes Métropole	Tertiaire technologique	Intercommunale stratégique
Gloriette - Hôtel dieu	20	Nantes	Nantes Métropole	Tertiaire technologique	Intercommunale
La Fleuriaye	65	Carquefou	Nantes Métropole	Tertiaire technologique	Intercommunale stratégique
Tertre Lombarderie	20	Nantes	Nantes Métropole	Tertiaire technologique	Intercommunale

↘ Premiers enjeux exprimés

La métropole Nantes Saint-Nazaire a connu, ces dernières années, une dynamique de développement démographique et économique qui a profité à l'ensemble du territoire, mais qui a également accentué un certain nombre de déséquilibres territoriaux préexistants. Les prochaines décennies devraient continuer à offrir un contexte favorable au développement de la métropole.

L'objectif du Scot est donc d'organiser, à l'horizon 2020, un développement du territoire à même de pérenniser et de renforcer les facteurs d'attractivité actuels et futurs de la métropole. Il s'agira également d'assurer l'équilibre des territoires. Pour cela le Scot doit définir des objectifs et les moyens permettant :

- de renforcer l'attractivité et le rayonnement de la métropole à l'échelle européenne ;
- de conserver les atouts que procure l'organisation urbaine du territoire (bipôle Nantes Saint-Nazaire et maillage multipolaire) ;
- d'éviter l'étalement urbain en renforçant les polarités et les centralités et en permettant la mobilité.

La métropole Nantes Saint-Nazaire doit être en capacité d'accueillir de nouvelles populations (notamment des jeunes actifs) et de poursuivre son développement grâce à l'accueil de nouvelles activités économiques. Dans un contexte territorial concurrentiel, il est nécessaire pour la métropole de développer et structurer, sur le plan quantitatif et qualitatif, une offre en terme de logements, de foncier d'activités, d'équipements tout en offrant un cadre de vie agréable.

D'ores et déjà, plusieurs enjeux ont été exprimés :

S'appuyer sur le maillage urbain du territoire.

Qualifier et prendre en compte les sites stratégiques métropolitains.

Assurer l'accueil des habitants.

Maîtriser l'urbanisation en s'appuyant sur les centralités.

Assurer l'accueil et l'équilibre des activités sur le territoire.

Accompagner l'émergence de l'économie résidentielle.

Prendre en compte les risques technologiques et industriels.

Relier déplacements et urbanisation.

Assurer la mobilité pour tous en valorisant des alternatives aux déplacements routiers.

Soutenir une agriculture pérenne.

Faire de l'environnement et du cadre de vie un facteur de développement.

...

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 pour le Développement
Durable de la Région Nazairienne**
109, Centre République
BP 326 44615 Saint-Nazaire cedex
www.addrn.asso.fr



Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise
2, cours du Champs de Mars
BP 60827 44008 Nantes cedex 1
www.auran.org

[RETOUR SOMMAIRE](#)