

# Scot.métropole

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

➤ **PADD** Projet d'aménagement et de développement durable

# Sommaire

*Cliquez sur la rubrique pour y accéder directement.*

## Nantes Saint-Nazaire, deux agglomérations qui structurent une métropole estuarienne..... 3

## Une métropole dynamique et en mutation ..... 4

- L’attractivité de la métropole Nantes Saint-Nazaire
- L’importance de l’échelle européenne, la compétitivité des territoires
- Les mutations de la société, des modes de vies
- Les enjeux d’un développement volontaire et durable

## L’ambition du développement durable de la métropole Nantes Saint-Nazaire ..... 6

- Une métropole attractive, équilibrée et solidaire
- Une métropole européenne

## 2007-2020, les grands principes d’organisation de la métropole Nantes Saint-Nazaire..... 9

### 1. Renforcer le maillage urbain de la métropole ..... 9

- La forme de la métropole
- Assurer un développement durable des communes littorales
- Conforter les deux grands pôles urbains de Nantes et Saint-Nazaire
- S’appuyer sur le renforcement des pôles structurants de Savenay, Nort-sur-Erdre, Saint-Étienne-de-Montluc et faire émerger celui de Treillières/Grandchamp-des-Fontaines
- Valoriser les pôles communaux
- Dialoguer avec les Scot voisins

### 2. Se loger, vivre ensemble, répondre au défi du développement de l’habitat, de la solidarité et de la cohésion sociale ..... 15

- Répondre aux besoins en logements
- Faciliter les parcours résidentiels des ménages métropolitains, encourager la mixité sociale dans les territoires
- Anticiper les nouveaux modes de vie et les nouveaux rapports sociaux

### 3. Développer les richesses et l’emploi..... 19

- Répondre au défi du développement d’une économie performante ..... 20
  - Pérenniser l’équilibre économie productive, publique et résidentielle
  - Développer l’emploi et améliorer sa répartition territoriale
  - Accroître les compétences du territoire
  - Renforcer et développer les pôles d’excellence
  - Affirmer la vocation touristique de la métropole

### Les pôles de développement économique ..... 23

- Les espaces tertiaires et technologiques
- Les espaces liés à la dynamique aéronautique
- Les zones d’activités connectées un réseau routier majeur
- Promouvoir la cohérence des zones d’activités
- Les espaces de la logistique portuaire, énergétique et terrestre
- Les polarités commerciales
- Les activités extractives

### 4. Améliorer l’accessibilité de la métropole et la structurer par les transports collectifs ..... 27

- Développer les transports collectifs et plus particulièrement le mode ferroviaire
- Définir un réseau de voiries hiérarchisées pour une circulation automobile apaisée
- Définir des politiques de stationnement adaptées
- Renforcer les capacités de franchissement de la Loire
- Multiplier les alternatives durables à l’automobile : modes doux, transports publics terrestres et fluviaux
- Améliorer l’accessibilité de la métropole, optimiser les infrastructures de communication

### 5. Conforter l’activité agricole et valoriser un espace agricole pérenne ..... 35

- Préserver le potentiel économique
- Assurer la protection de l’espace agricole, maîtriser le développement urbain

### 6. Valoriser l’environnement et le cadre de vie pour tous ..... 39

- Préserver la richesse du patrimoine de la métropole
- Promouvoir la qualité des paysages de la métropole (naturel, urbain, culturel)
- Concilier environnement et développement
- Une métropole économe en énergie, contribuer à la lutte contre l’émission de gaz à effet de serre

# Rappel juridique

## Le contenu d'un projet d'aménagement et de développement durable du Scot

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du Scot exprime les objectifs des politiques publiques des collectivités en matière d'urbanisme. Il n'a aucun caractère prescriptif pour les schémas de secteur et les PLU. Il fixe un cadre qui est traduit en orientations générales avec lesquelles les schémas de secteur, PDU, PLH et PLU doivent être compatibles.

Le PADD fixe les objectifs des politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules, de régulation du trafic automobile (article R 122-2-1 du code de l'urbanisme).

Par la suite le document d'orientations générales précisera spatialement les objectifs du PADD en définissant :

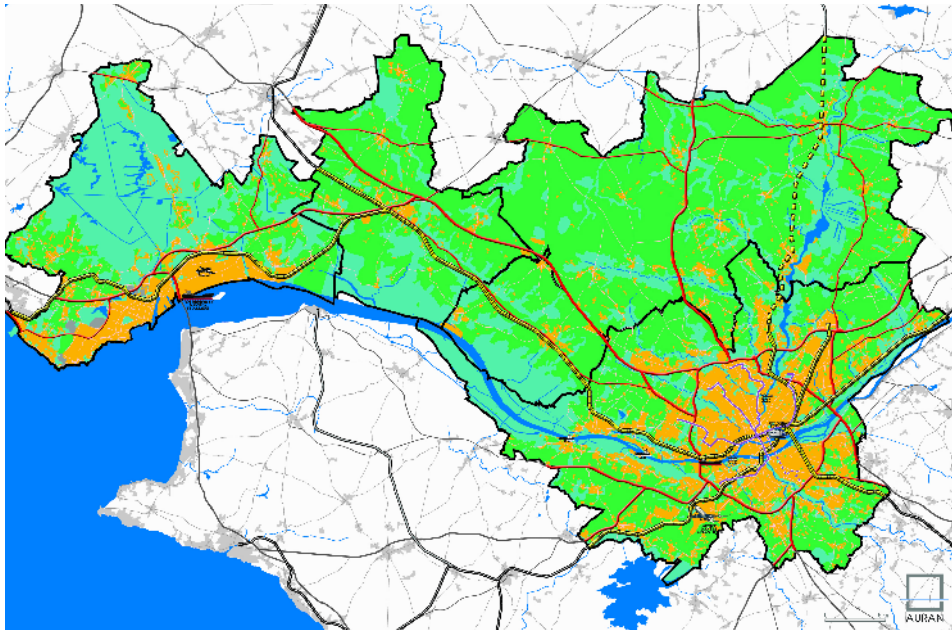
1. les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;
2. les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;
3. les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;
4. les objectifs relatifs, notamment :
  - a) à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;
  - b) à la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;
  - c) à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;
  - d) à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;
  - e) à la prévention des risques ;

5. les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 421-5.

Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre du schéma.

Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2. ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.



## ↘ Nantes Saint-Nazaire, deux agglomérations qui structurent une métropole estuarienne.

Nantes Métropole, la Carene, les Communautés de communes d'Erdre et Gesvres, de Loire et Sillon, de Cœur d'Estuaire ont décidé d'unir leurs énergies pour tracer en commun l'avenir de ce grand territoire de 766 000 habitants et 57 communes.

La géographie et l'histoire ont dessiné une organisation urbaine particulière autour d'un espace emblématique qu'est l'estuaire de la Loire. Les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire, leurs aires urbaines, structurent une métropole qui compte près d'un million d'habitants et qui s'étend sur les deux rives de l'estuaire.

Le projet d'aménagement et de développement durable doit permettre de rassembler tous les habitants et acteurs du territoire autour d'une vision d'avenir fondée sur les principaux traits de caractère géographique et culturel de la métropole. Il doit également créer les conditions d'échanges et de partenariat avec les intercommunalités et Scot voisins.

Le centre de l'agglomération de Nantes, la baie de Saint-Nazaire, les ports et bourgs de l'Erdre, les communes estuariennes, le Parc naturel de Brière, le Sillon de Bretagne... Autants de visages de la métropole qui montrent sa diversité et constituent sa richesse. L'ensemble de ces paysages singularise fortement ce territoire métropolitain et doit permettre de proposer un modèle de développement original.

Le littoral, l'estuaire, l'omniprésence de l'eau, la diversité des espaces naturels et agricoles, la bi-polarité Nantes Saint-Nazaire et le maillage des pôles structurants de Savenay, Nort-sur-Erdre, Saint-Étienne-de-Montluc et Treillières / Grandchamp-des-Fontaines sont autant d'atouts à valoriser pour se différencier d'autres métropoles françaises ou européennes. Pour cela, il est nécessaire d'imaginer un modèle de développement qui :

- s'appuie sur la dynamique des deux agglomérations et renforce leurs liens ;
- organise le développement des territoires périurbains autour des pôles structurants ;
- organise les complémentarités ville/campagne ;
- valorise les espaces emblématiques que sont la Loire et son estuaire, le littoral, la Brière, la vallée de l'Erdre... ;
- s'appuie sur les projets urbains comme moteur du développement.

## ↳ Une métropole dynamique et en mutation

La construction du diagnostic du Scot de la métropole a jeté en 2004 les bases d'une culture de projet partagée. Les cinq intercommunalités partenaires ont mis en avant collectivement les forces et faiblesses du territoire pour retenir les grands enjeux de cette construction complexe.

La dynamique née de ce mouvement est sans doute récente mais bien présente et constitue un fait nouveau. Elle est le meilleur gage de la réussite du projet.

### → L'attractivité de la métropole Nantes Saint-Nazaire

La métropole Nantes Saint-Nazaire par son dynamisme économique et culturel, la qualité de son cadre de vie bénéficie à l'échelle nationale, voire internationale d'une image positive. Les facteurs de cette attractivité (dynamisme, qualité de vie...) doivent être pérennisés afin de poursuivre le développement de la métropole.

Elle trouve ses points forts dans l'évolution de sa population, son positionnement portuaire, son accessibilité satisfaisante vis-à-vis des autres villes européennes, sa position de place financière, le nombre de sites et de grandes manifestations dans le domaine culturel.

L'attractivité sera renforcée par la consolidation et l'amélioration de ces points forts, auxquels on peut ajouter le cadre de vie, les équipements, les modes de déplacements innovants. Mais elle le sera également par des interventions sur les points faibles qui relèvent notamment des politiques de « visibilité » à l'international.

Enfin, le Projet de territoire métropolitain encouragera l'attractivité en intensifiant les actions pour augmenter et diversifier l'offre en logements, faciliter les parcours résidentiels, préserver la qualité de vie et l'offre de loisirs ; cet ensemble de mesures participant à l'amélioration des conditions d'accueil de nouveaux habitants.

### → L'importance de l'échelle européenne, la compétitivité des territoires

Aujourd'hui, la compétition entre les territoires pour attirer les populations et les entreprises nécessaires à leur développement s'accroît et se déroule à l'échelle nationale et européenne. En Europe, cette compétition concerne des « macro-régions » et les métropoles qui constituent les éléments de base de l'armature urbaine communautaire. Selon une analyse comparative réalisée en 2003 pour le compte de la Datar, Nantes Saint-Nazaire se positionne dans la classe des grandes villes à potentiel européen comme Naples, Rotterdam, Turin, Valence, Bilbao, Essen, Luxembourg...

La métropole Nantes Saint-Nazaire est inscrite dans une géographie d'ouverture (le fleuve, l'estuaire et l'océan). Parmi les 450 millions d'Européens, plus de la moitié vivent à moins de 100 km des côtes.

Ceci relativise le caractère « continental » du développement en Europe et ouvre la possibilité de faire de la métropole Nantes Saint-Nazaire une « porte Atlantique de l'Europe ».

### → Les mutations de la société, des modes de vies

En 2005, la population du Scot est de l'ordre de 766 000 habitants contre 735 000 habitants en 1999. La croissance de la population reste donc très soutenue : **environ 6 000 habitants supplémentaires chaque année.**

L'évolution de la métropole, dans le prolongement du rythme des dernières années, pourrait amener la population aux alentours de 840 000 habitants à 885 000 habitants à l'horizon 2020.

**Dans ces hypothèses, c'est donc environ 75 000 à 120 000 habitants supplémentaires qu'il faudra loger entre 2005 et 2020.** Ces évolutions dépendront de nombreux facteurs, mais cela constitue un repère pour le futur.

Compte tenu des profondes évolutions de notre société, qui conduisent notamment à une réduction de la taille des ménages, **c'est de l'ordre de 80 000 logements qu'il serait nécessaire de bâtir d'ici 2020**, ce qui représente environ le quart du parc actuel de logements.

Mais, au delà des évolutions quantitatives, le territoire doit aussi être à l'écoute, prendre en compte les mutations de notre société, anticiper les nouveaux modes de vie, imaginer les incertitudes. Il faudra notamment :

→ **Assurer les solidarités intergénérationnelles**

D'ici 2020, les personnes de plus de 60 ans devraient augmenter de moitié. Le vieillissement de la population, l'allongement de la vie professionnelle deviennent des éléments déterminants de nombreuses politiques et pose la question du renforcement des liens intergénérationnels.

→ **Penser autrement les formes urbaines et s'interroger sur la stabilité de notre modèle de développement périurbain**

L'étalement de l'urbanisation et la consommation d'espace (de l'ordre de 370 hectares par an dans le territoire du Scot), conduisent à devoir envisager autrement le développement urbain, de manière économe en espace, et en ayant soin de bien relier les nouveaux quartiers aux équipements et aux services. Néanmoins, ce modèle doit pouvoir satisfaire au souhait de plus de 80% des ménages qui désirent habiter en maison individuelle.

L'émergence des territoires périurbains où se mêlent ville et campagne constitue un facteur majeur de l'aménagement. Leurs résidents, qu'ils aient choisi ce mode de vie, ou qu'ils aient été contraints d'y venir faute de terrains disponibles à prix raisonnable dans les agglomérations, sont attachés à la fois aux avantages de « l'habiter en campagne » et en même temps profondément attachés au mode de vie urbain et aux services qui lui sont liés. La métropole devra donc répondre aux demandes croissantes des habitants du périurbain en matière de services, de commerces, au plus près de leurs lieux de domicile. La politique de renforcement des pôles urbains, et notamment des pôles structurants constitue une réponse à cela.

Ce modèle de développement, basé presque exclusivement sur l'utilisation de la voiture individuelle présente une grande fragilité par rapport aux disponibilités et au coût des carburants. Le Scot doit intégrer ces risques de rupture en recherchant un modèle de développement moins dépendant de la voiture, en reliant notamment l'urbanisation et le potentiel de desserte en transports collectifs.

→ **Considérer le temps comme une nouvelle composante de l'aménagement**

La métropole doit prendre en considération les multiples pratiques de la ville par ses habitants (horaires de travail décalés, besoins de garde des enfants, etc). La mise en place d'une réflexion sur l'articulation temps et politiques d'aménagement doit être envisagée. (aménagement des horaires de travail, l'amplitude des horaires d'ouverture des services...)

→ **Les enjeux d'un développement volontaire et durable**

En conclusion, le diagnostic du Scot a montré que le développement démographique de la métropole est une dynamique qui profite à l'ensemble du territoire et qui crée des richesses bénéfiques à l'ensemble de la population (emplois, services, équipements...) Dans un contexte de compétitivité croissante entre les territoires et de mutations de la société, les risques de rupture sont importants.

De fait, si la pause peut être réclamée par certaines populations, soucieuses de préserver leur cadre et qualité de vie, refuser ce développement, se laisser tenter par la pause, c'est avant tout briser cette dynamique positive et risquer le déclin de l'ensemble du territoire.

Alors que nombre de territoires doivent se battre pour résister à des logiques de déclin économique et démographique, la métropole Nantes Saint-Nazaire connaît une dynamique de développement forte et continue.

Ce dynamisme vécu par la métropole, s'appuie largement sur les atouts du territoire, en particulier sur l'équilibre singulier entre les trois moteurs productif, public et résidentiel qui fondent son développement. Pour autant cette dynamique est par nature contrainte et fragile et doit donc être considérée non comme un privilège immuable mais comme une rente à valoriser.

**Le PADD se fonde sur l'ambition d'un développement durable qui renforce la cohésion sociale et les solidarités et assure le maintien de la dynamique de développement.** Le projet propose donc des grands principes d'organisation de la métropole à l'horizon 2020 :

- une armature urbaine hiérarchisée et connectée au réseau ferroviaire ;
- une politique de développement de l'habitat ambitieuse pour assurer l'avenir du territoire ;
- le développement des richesses et de l'emploi de l'ensemble du territoire du Scot ;
- une politique de structuration du territoire par les réseaux ferroviaires et les transports collectifs ;
- par la préservation d'espaces agricoles pérennes ;
- par la valorisation de l'environnement et du cadre de vie.

## ↳ L'ambition du développement durable de la métropole Nantes Saint-Nazaire

### → Une métropole attractive, équilibrée et solidaire

Il s'agit, de rechercher un mode de développement cohérent où la solidarité, la satisfaction des besoins des habitants, particulièrement celle des moins nantis, l'équilibre des territoires, la satisfaction des besoins économiques, la qualité de la vie et celle de l'environnement constituent le fil directeur de la réflexion et de l'action.

Il s'agit également de garantir le développement non seulement dans les deux grands pôles urbains de Nantes et de Saint-Nazaire, mais aussi dans l'ensemble du territoire.

Le maintien de la qualité du cadre de vie, de l'offre d'équipements, du dynamisme de la vie sociale et culturelle et le développement des capacités d'accueil en matière résidentielle sont indispensables au développement de la métropole.

Cette vision de la métropole est portée par :

→ **L'ambition de la solidarité et de la cohésion sociale**, pour faire de la construction métropolitaine un projet au service de ses habitants. L'ambition est de construire un territoire répondant aux aspirations des habitants de vivre dans des villes plus proches, plus solidaires.

→ **L'ambition de l'emploi et de l'activité**, pour assurer à chacune et à chacun un travail. La métropole doit rester attractive pour les entreprises, elle doit organiser son développement économique avec le souci de la solidarité des ressources entre les territoires. Elle doit aussi continuer à attirer une population active à l'heure où le vieillissement de la population va concerner l'ensemble des grandes métropoles européennes tout en permettant l'accès au travail pour tous les demandeurs d'emploi.

→ **L'ambition du territoire et de l'environnement**, en s'appuyant sur les spécificités de la métropole : l'estuaire, le bipole urbain et les pôles structurants, la charpente des réseaux de déplacements notamment collectifs, la charpente verte, proposent un modèle de développement original, qui se veut éloigné du modèle de la mégapole étalée et éclatée.

→ **L'ambition d'un développement réellement durable** pour accueillir près de 120 000 habitants nouveaux à l'horizon 2020, en promouvant un modèle de développement qui ne compromette pas ce qui fait aujourd'hui l'essence même et l'attractivité de ce territoire particulier. Le modèle de développement retenu doit contribuer pleinement, à son échelle, au rétablissement des grands équilibres de la planète en économisant notamment les énergies fossiles et en luttant contre le réchauffement climatique.

→ **Le rôle des intercommunalités dans la construction du projet métropolitain**  
Le PADD du Scot définit, à son échelle, l'organisation de l'espace métropolitain. Il revient ensuite à chaque schéma de secteur (ou Plans locaux d'urbanisme pour Nantes Métropole), en cohérence avec les projets des intercommunalités, de détailler et préciser si besoin, à l'échelle de son territoire, les objectifs exprimés dans le Scot.

### → Dialoguer, anticiper et adapter.

Le Scot n'a pas pour but de définir un projet figé pour les 20 prochaines années, mais de tracer un cap et de mettre en place un dispositif capable de s'adapter aux évolutions de la société. Il y a là un véritable défi pour tous les acteurs de la métropole, qu'ils soient élus ou représentants de la société civile (notamment les conseils de développement). Cette ambition nécessite :

- la concertation et la mutualisation entre les intercommunalités du Scot ;
- de faire progresser les solidarités financières ;
- d'organiser un dialogue permanent et constructif avec les territoires voisins ;
- de pérenniser le rendez-vous de la conférence métropolitaine.

L'observation et l'évaluation en continu des politiques mises en œuvre assurées par l'AURAN et l'ADDRN, permettront d'adapter, si nécessaire, le projet aux évolutions du contexte.



## → Une métropole européenne

La volonté de mieux positionner la métropole Nantes Saint-Nazaire sur l'échiquier européen a été clairement affirmée comme un enjeu majeur des prochaines années. Pour conforter et améliorer son positionnement européen la métropole doit :

### → Développer les collaborations métropolitaines pour affirmer la place de la métropole au sein du grand ouest.

La réflexion sur la stratégie de développement de la métropole ne peut se concevoir dans les strictes limites du Scot. C'est pourquoi, le Syndicat mixte du Scot s'est engagé dans une démarche de réflexion et de débats au travers de l'organisation de Conférences métropolitaines. Ces conférences associent l'ensemble des territoires constitutifs de la métropole élargie ainsi que les principaux acteurs socio-économiques. L'ambition de cette démarche est de construire une vision partagée de l'avenir métropolitain et de nourrir les réflexions inter-Scot.

L'espace métropolitain Loire-Bretagne, qui associe les agglomérations de Nantes, Saint-Nazaire, Angers, Brest et Rennes (soit plus d'1,5 million d'habitants) constitue désormais le cadre privilégié des collaborations à l'échelle du Grand-Ouest. Le Scot encourage la coordination et la complémentarité des actions des collectivités, gage de meilleure visibilité et de compétitivité à l'échelle européenne.

Enfin, pour asseoir son statut de métropole européenne, il est nécessaire d'affirmer une stratégie de présence à l'international notamment par la participation à différents réseaux (AIVP, Cités unies, Euro Cities, Conférence des Villes de l'Arc Atlantique...) et au travers d'actions de lobbying.

### → Consolider le potentiel industriel et développer de nouveaux pôles d'excellence

La notoriété économique de Nantes Saint-Nazaire repose aujourd'hui majoritairement sur son dispositif industriel et les savoir-faire qui y sont associés, notamment dans les secteurs de la construction navale et aéronautique.

Ces activités s'inscrivent désormais dans un contexte fortement concurrentiel à l'échelle mondiale, d'où la nécessité du développement du potentiel industriel de la métropole, fortement générateur de richesses et d'emplois.

### → Renforcer les fonctions métropolitaines

Le positionnement à l'échelle européenne de la métropole suppose le renforcement des fonctions métropolitaines majeures.

Au premier titre de celles-ci, l'enseignement supérieur et la recherche est un atout majeur pour le développement métropolitain. L'objectif est à la fois d'accroître la qualité du dispositif d'enseignement recherche, d'améliorer son insertion dans le tissu économique et urbain et de conforter les filières d'excellence : agro-alimentaire, biotechnologies et santé, mer et littoral, génie industriel et matériaux...

Le développement d'activités tertiaires à haute valeur ajoutée est également un critère déterminant dans le positionnement européen. Il exige une offre tertiaire susceptible de favoriser la présence de sièges sociaux d'entreprises multinationales.

Enfin, la politique événementielle et culturelle de la métropole est indéniablement un facteur constitutif de son attractivité. De son côté, le tourisme, activité économique à fort potentiel de développement, est également un vecteur privilégié pour promouvoir une image de la métropole. L'objectif porté par le Scot est d'amplifier l'écho de la politique événementielle et d'inscrire la métropole comme destination touristique à l'échelle internationale.

### → Améliorer l'accessibilité de la métropole

L'accessibilité de la métropole est une des conditions de son existence à l'échelle européenne, de même que sa connexion aux grands réseaux. C'est pourquoi le devenir des grandes infrastructures de transports (ports, aéroports) et des réseaux (ferrés et routiers), prend une place significative dans le PADD du Scot.





↘ 2007/2020,  
les grands principes d'organisation  
de la métropole Nantes Saint-Nazaire

1. Renforcer le maillage urbain de la métropole

## → La forme de la métropole

Le développement urbain récent montre l'intensification du phénomène de périurbanisation qui touche particulièrement l'aire urbaine de Nantes, et s'étend désormais au delà : la pression urbaine est sensible notamment au nord en direction de Rennes, vers l'est en direction d'Angers, et vers le littoral au sud Loire.

Le Scot se donne comme objectif de lutter contre cet étalement urbain générateur de nuisances multiples et qui risque d'engendrer à l'avenir un ensemble de difficultés chez les ménages, notamment les moins aisés.

**Le Scot de la métropole fait le projet d'un développement respectueux des grands équilibres du territoire, économe en espace et en énergie.** Il se fonde sur la forme de la métropole, forme originale basée sur ses deux grands pôles urbains axés sur l'estuaire, un maillage de communes dynamiques, et un territoire naturel extrêmement présent. C'est l'ensemble de ces caractéristiques qui constitue son identité.

**À l'échelle métropolitaine, le schéma organise son développement autour des grands principes fondamentaux suivants :**

- **la métropole est et restera organisée autour de ses deux grands pôles urbains, les agglomération de Nantes et de Saint-Nazaire ;**
  - entre ces deux agglomération, **la métropole appuiera son développement sur les pôles structurants de Savenay, Nort-sur-Erdre, Saint-Étienne-de-Montluc, Grandchamp-des-Fontaines/Treillières** qui viendront en relais des deux grandes agglomérations et joueront un rôle de maillage du territoire ;
  - **les autres communes du territoire seront confortées dans leur rôle de pôles de proximité ;**
  - **les pôles structurants du Scot devront être reliés au réseau ferroviaire.** Les gares seront confortées comme des points de convergence de l'ensemble des modes de déplacements ;
  - **le développement de l'urbanisation sera privilégié dans une logique de maîtrise de l'étalement urbain et du mitage et en favorisant le renouvellement urbain.** Les extensions urbaines seront favorisées en continuité des centres-bourgs, centres-villes, pôles de quartier, en recherchant la proximité des équipements des commerces et des services et des transports collectifs.

- En cohérence avec les principes de renforcement des centralités existantes, **le niveau d'équipements de loisirs, notamment culturels doit être développé** prioritairement dans les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire pour ceux qui ont un rayonnement métropolitain (Zénith, Fanal...). Et, c'est à l'échelle des intercommunalités que doivent être déterminées les localisations d'équipements de loisirs communautaires structurants.

- **Le développement des sites d'activité économique sera organisé dans une logique de performance et d'équilibrage des emplois entre les territoires du Scot.** En ce qui concerne les implantations aux abords des grands axes routiers, elles seront organisées dans une logique de regroupement autour des points d'échanges, en s'assurant de leur intégration paysagère et en évitant les effets de continuité urbaine.

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

- **La charpente verte métropolitaine,** assurant des transitions entre les agglomérations, qu'elle soit constituée d'espaces à valeur écologique reconnue, ou qu'elle soit à vocation agricole, **sera préservée, et confortée dans son rôle d'équilibre du territoire à l'échelle du Scot.**

- **Le littoral maritime et estuarien** est un espace de grandes richesses naturelles qui accueille de multiples activités humaines (habitat, tourisme balnéaire, agriculture...). **Le Scot intègre ce patrimoine naturel dans sa stratégie de développement et entend établir de nouveaux équilibres entre la préservation de ces espaces riches et fragiles et le développement urbain des territoires.**

- **La Loire,** ainsi que l'ensemble du réseau hydrographique, **est une composante majeure du territoire urbain et naturel.** À ce titre le Scot encourage les politiques de protection et de valorisation des rives de cours d'eau et, en particulier, leur accessibilité, leur insertion dans la ville et les projets urbains.

**L'estuaire de la Loire** de par sa géographie, son histoire est un espace emblématique de la métropole. Essentiellement considéré jusqu'alors comme un outil, un chenal ; l'estuaire **doit être considéré comme la colonne vertébrale identitaire de la métropole, fondement de nouvelles aménités.** Sa découverte, sa mise en valeur, sa restauration hydraulique constituent donc des priorités d'aménagement.

- Le recensement et la valorisation du **patrimoine archéologique, urbain, industriel, portuaire et vernaculaire de la métropole** doivent être intégrés dans les stratégies de développement des intercommunalités et des communes.

## → Assurer un développement durable des communes littorales

La loi Littoral du 3 janvier 1986, relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, s'applique à 9 des communes comprises dans l'aire du Scot. Ces communes sont concernées par le dispositif législatif et réglementaire propre au littoral à des titres différents. Les communes de Pornichet et de Saint-Nazaire sont riveraines de l'océan. À ce titre, l'espace littoral les concernant doit être considéré à l'échelle de la rive nord du département de Loire-Atlantique, dans sa contiguïté et sa cohérence avec la presqu'île Guérandaise et particulièrement à l'échelle de l'unité urbaine de Saint-Nazaire (qui s'étend de Donges au Croisic). Les communes de Montoir, Donges, La Chapelle-Launay, Bouée et Lavau sont riveraines de l'estuaire de la Loire et désignées à ce titre par le décret n°2004-311 du 29 mars 2004. Enfin, les communes de Bouaye et de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu sont riveraines du lac de Grand-Lieu.

L'espace métropolitain concerné par la loi Littoral recouvre ainsi une très grande diversité d'utilisation du sol, de paysages et de fonctions :

- Fonction balnéaire et touristique, à laquelle participe tout particulièrement le littoral pornichétin qui est partie intégrante de la baie de La Baule, mais également une large part du littoral nazairien (bourg de Saint-Marc, corniche nazairienne...) ainsi que le petit port de Lavau...
- Fonction urbaine avec la présence d'un ensemble urbain centre d'agglomération, Saint-Nazaire, et de Pornichet, fonction qui doit être confortée par les grands projets urbains en cours et d'un ensemble de centre-villes et centres bourgs (Bouaye, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, Lavau-sur-Loire, Bouée) qui doivent également être confortés.
- Fonction industrielle et portuaire majeure pour l'économie régionale avec l'implantation de très grandes entreprises comme Aker Yards, Airbus, la raffinerie Total... et d'une grande partie des installations portuaires du Port autonome de Nantes Saint-Nazaire.
- Fonction agricole, très active dans les communes de Donges, La Chapelle-Launay, Bouée, Lavau, participant de façon directe à l'entretien des espaces.
- Fonction écologique avec la présence de zones humides et d'espaces de grande valeur environnementale, reconnue en particulier dans le cadre de la convention Ramsar (Brière, marais de Donges, lac de Grand-Lieu).

Le Scot de la métropole Nantes Saint-Nazaire affirme sa volonté d'une gestion économe de l'espace ainsi désigné par la loi littoral et son ambition d'un équilibre raisonné entre développement et protection.

Il affirme également la nécessité d'un accès de tous à ces espaces privilégiés et, pour ce faire, d'un aménagement des fronts de mer et d'estuaire dans un esprit d'ouverture et de mixité sociale

## → Conforter les deux grands pôles urbains de Nantes et Saint-Nazaire

L'agglomération nantaise, capitale régionale, concentre des fonctions universitaires et tertiaire supérieure, qui en font un espace de métropolisation particulièrement puissant. Elle rayonne sur un vaste bassin de vie, qui a tendance à s'étendre progressivement pour trouver les conditions favorables à la demande des habitants.

De son côté, l'agglomération nazairienne constitue le pôle ouest de la métropole, qui structure un bassin de vie qui s'étend de la presqu'île guérandaise au sud de l'estuaire.

Le projet de territoire de la métropole entend consolider ces deux ensembles urbains en permettant l'accueil des habitants qui font le choix d'y résider.





Les deux agglomérations se donnent comme objectifs de mieux maîtriser la croissance urbaine et d'assurer une articulation équilibrée entre une ville centre dense et le réseau des centres urbains de l'agglomération. Leur développement s'appuie principalement sur la mise en œuvre de projets urbains ambitieux de l'île de Nantes ou de Ville-Port/Petit Maroc à Saint-Nazaire.

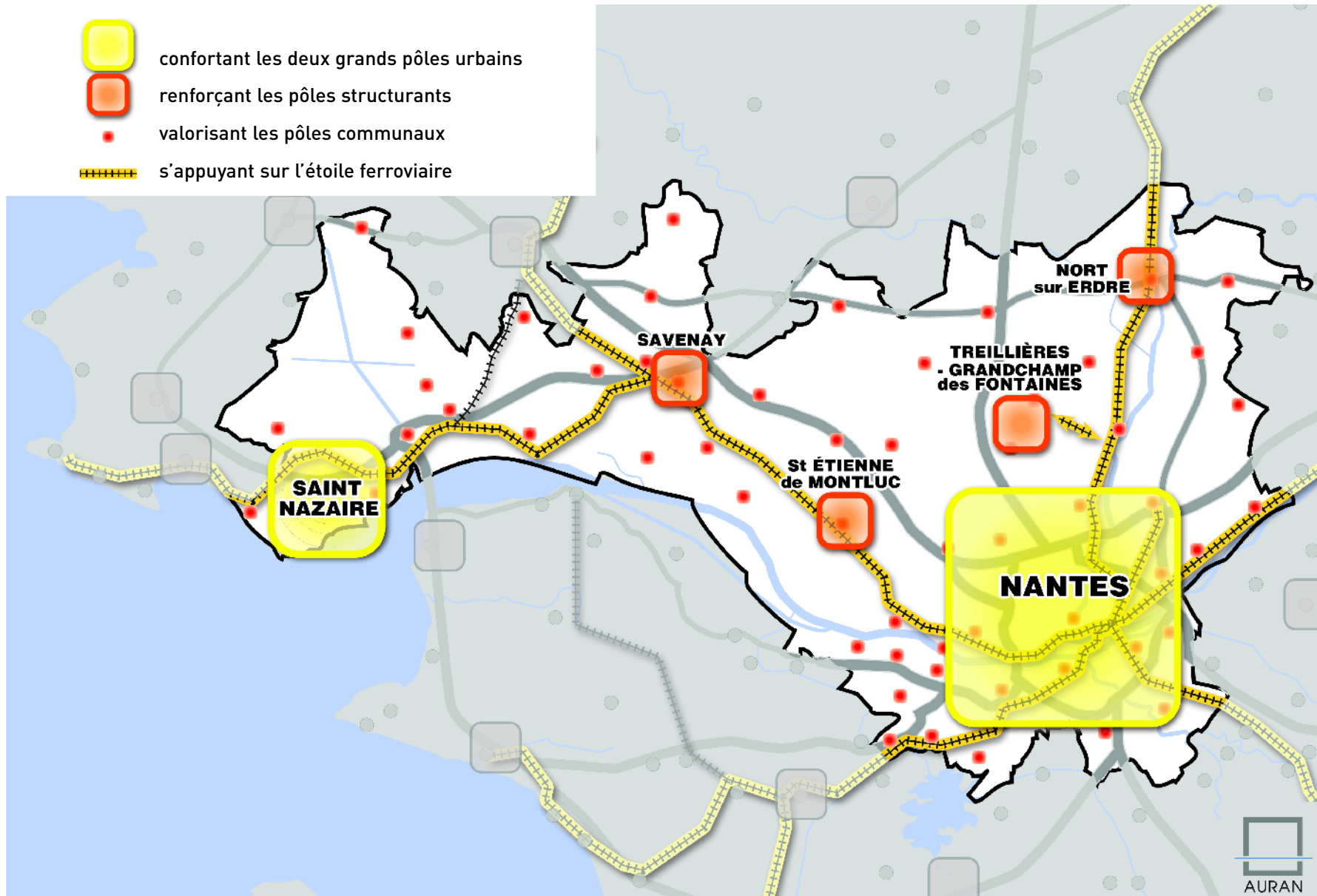
Elles retiennent ainsi de :

- renforcer les fonctions des villes centres, et particulièrement leurs fonctions commerciales par le rééquilibrage de leurs poids relatifs par rapport à l'offre périphérique et le développement de l'offre de proximité ;
- privilégier l'urbanisation dans les secteurs urbains qui bénéficient d'un bon niveau de desserte en transports collectifs ;
- contenir l'urbanisation diffuse, en favorisant le renouvellement urbain dans le tissu ancien des centres des communes : centres bourgs, centres villes, pôles de quartier ;
- de poursuivre, en lien avec l'ANRU, les politiques ambitieuses de renouvellement urbain des quartiers prioritaires de la politique de la ville des deux agglomérations afin d'améliorer leur intégration urbaine : requalification des espaces publics, désenclavement, démolition / reconstruction de logements...

Plus globalement, à l'intérieur du boulevard périphérique nantais et du périphérique littoral, la ville compacte utilise l'espace, à l'exception des vastes coulées vertes des cours d'eau et des parcs. Et, à l'extérieur du périphérique, les communes privilégient leur développement autour des pôles existants en économisant l'espace.

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

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



**Le pôle nantais confortera son développement, organisé selon un schéma de ville polycentrique, en s'appuyant notamment sur :**

- le renforcement du centre-ville historique, principal pôle d'emploi de la région, dans ses fonctions résidentielles, économiques, commerciales, administratives, culturelles, touristiques...
- le projet Rives de Loire, lieu privilégié des grandes opérations de renouvellement urbain. L'île de Nantes, et ses territoires riverains, en occupe le cœur. Elle est confortée dans son rôle d'accueil de fonctions supérieures et d'enseignement supérieur ;
- le réseau des axes lourds de transport collectif qui organise l'espace en couloirs de densité urbaine où les logements collectifs, les services et équipements, ainsi que les emplois seront privilégiés ;
- la volonté exprimée dans la Charte d'orientation commerciale de favoriser le développement et la diversification de l'offre commerciale et artisanale de proximité dans le centre de Nantes, les quartiers et les centres-bourgs, de soutenir les initiatives de requalification, en particulier dans les quartiers d'habitat social.

**Le pôle nazairien développe une agglomération maritime en s'appuyant notamment sur :**

- le renforcement du centre-ville de la ville centre dans ses fonctions administratives, résidentielles, économiques, commerciales, culturelles et touristiques...
- l'opération Ville-Port/Petit Maroc, considérée comme exemplaire tant sur le plan du renouvellement de la ville sur elle-même, que sur le plan de la reconquête de son rapport avec les eaux de l'estuaire et de l'océan, ou dans ses capacités à dynamiser l'économie urbaine du Pôle ouest ;
- le projet Hippocampe, préfigurant la restructuration urbaine et océane, du centre de Pornichet pour développer l'attractivité de la baie ;
- la possibilité d'habiter la ville, le littoral ou les îles de Brière ;
- la plateforme industrielle et portuaire de l'estuaire de la Loire.

**Les deux agglomérations, qui n'ont pas vocation à se rejoindre en terme d'urbanisation, doivent développer leurs complémentarités, notamment ce en ce qui concerne les fonctions supérieures et renforcer leur lien en augmentant le cadencement de Métrocéane.**

**→ S'appuyer sur le renforcement des pôles structurants de Savenay, Nort-sur-Erdre, Saint-Étienne-de-Montluc, et faire émerger celui de Treillières / Grandchamp-des-Fontaines.**

Le projet du Scot est que ces pôles viennent en relais et en complément des équipements des deux agglomérations, afin de limiter les déplacements de la population vers ces agglomérations.

La desserte en transports collectifs de ces pôles, et particulièrement en desserte ferroviaire, sera affirmée, notamment vers les deux agglomérations. Les conditions de déplacements vers ces pôles, à l'échelle des bassins intercommunaux, devront être étudiées dans le cadre des schémas de secteurs.

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

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

Le Scot affirme le maintien et le développement du niveau de services et d'équipements des pôles structurants au bénéfice des territoires qu'ils polarisent, particulièrement en matière :

- de santé,
- scolaire,
- culturelle,
- sportive,
- de services publics et para-publics,
- de services aux entreprises,
- des commerces.

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

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



## 14. 2007/2020, les grands principes d'organisation de la métropole Nantes Saint-Nazaire

### 1. Renforcer le maillage urbain de la métropole

#### → Valoriser les pôles communaux

Enfin, l'ambition est d'organiser le développement urbain de chacun des autres pôles communaux, dans une logique de maintien et de confortement des services de proximité nécessaires aux habitants et aux entreprises. L'urbanisation sera favorisée autour des centres bourgs avec une recherche d'économie d'espace.

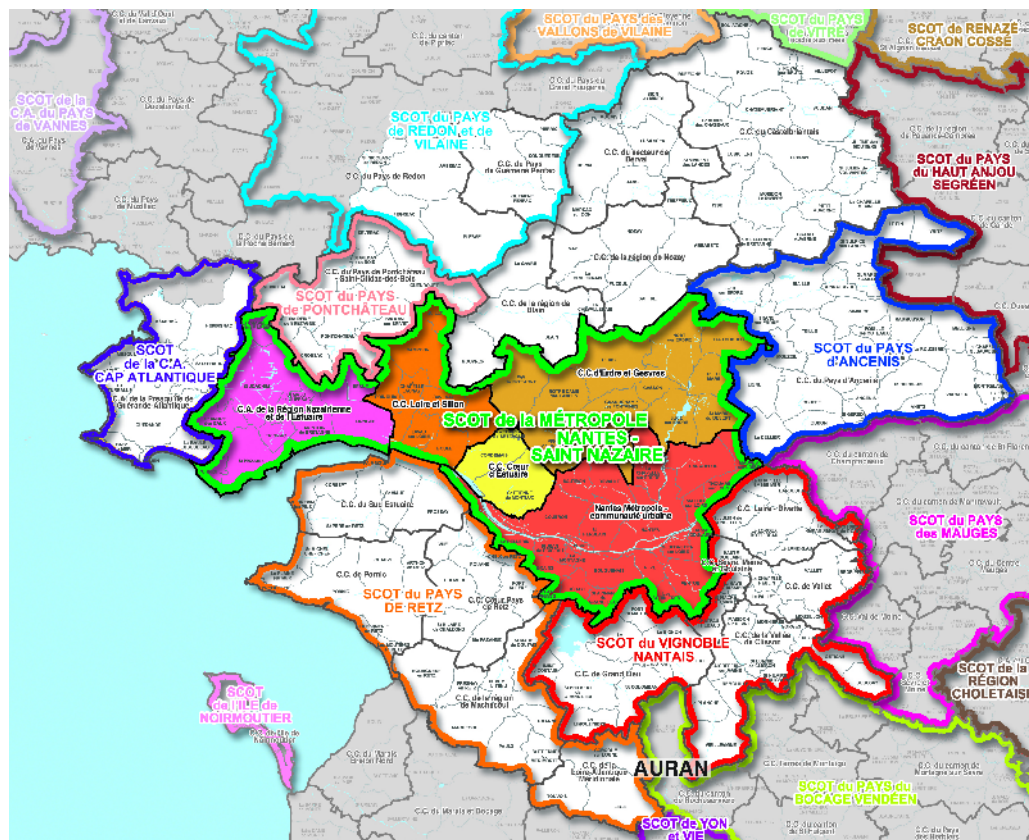
La valorisation des pôles communaux est indissociable du maintien et du renforcement de l'offre commerciale et artisanale, en appui d'autres services de proximité, notamment les services publics. L'examen de l'ensemble des projets commerciaux devra tenir compte de cette volonté de privilégier l'offre commerciale en centre bourg.

#### → Dialoguer avec les Scot voisins

Les bassins de vie de la métropole Nantes Saint-Nazaire s'affranchissent des limites du périmètre du Scot, il est donc indispensable d'engager un processus de dialogue inter-Scot avec les territoires voisins permettant de coordonner les politiques en matière d'habitat, de déplacements, de prise en compte de l'agriculture...

À titre d'exemple le développement des pôles structurants du Scot devra être coordonné avec celui des pôles extérieurs à la métropole, notamment Ancenis, Blain, Châteaubriant, Clisson, Guérande, La Baule, Le Loroux-Bottereau, Machecoul, Nozay, Pontchâteau, Pornic, Saint-Brévin-les-Pins, Sainte-Pazanne, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, Vallet.

## 6 scot voisins sur 3 départements



[RETOUR SOMMAIRE](#)

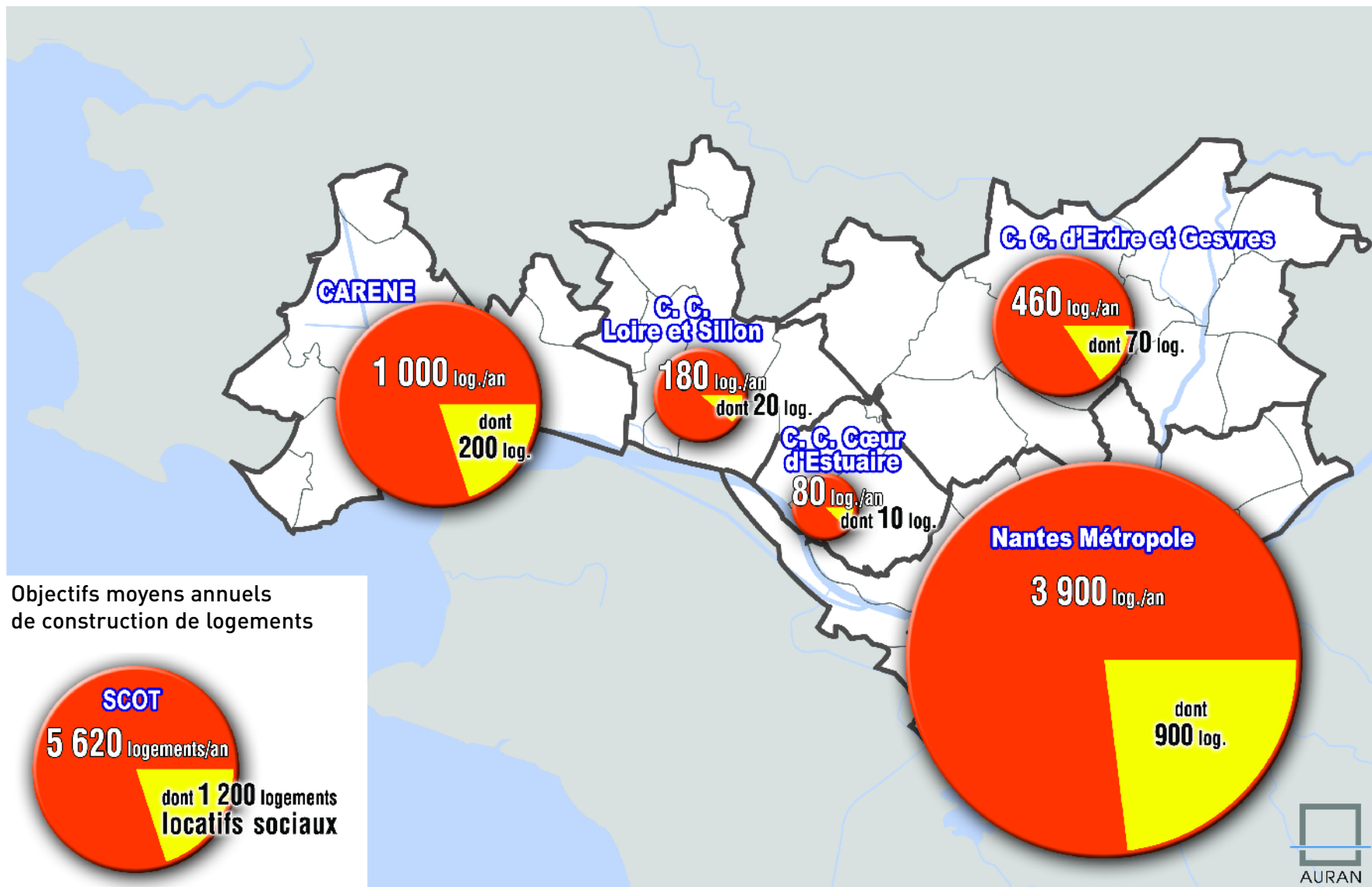


# ↘ 2007/2020, les grands principes d'organisation de la métropole Nantes Saint-Nazaire

## 2. Se loger, vivre ensemble

*Répondre au défi du développement de l'habitat, de la solidarité et de la cohésion sociale.*

→ Se loger, vivre ensemble



## → Répondre aux besoins en logements

Le Scot doit accompagner le développement de la métropole et maintenir son attractivité en proposant une offre résidentielle suffisante et diversifiée pour répondre aux besoins de ses habitants actuels et futurs.

L'objectif est de parvenir à un rééquilibrage du territoire en contrôlant le phénomène de périurbanisation, qui s'est d'ailleurs accéléré entre 1999 et 2004, en maîtrisant les rythmes de production de logements, en confortant le maillage territorial autour des pôles et en limitant l'étalement urbain.

Le scénario retenu à l'horizon 2020 permettrait d'atteindre 885 000 habitants. Il implique un effort de construction soutenu.

Le Scot prend acte de la cohérence des stratégies élaborées par les cinq intercommunalités en matière d'évolution de la population, à l'intérieur de leurs PLH et Projets de territoire à l'horizon 2010. Ces projections sont en cohérence avec celles retenues à l'horizon 2020 pour l'ensemble du territoire métropolitain.

Le Scot réaffirme les objectifs de ces politiques d'aménagement qui nécessitent d'atteindre, en moyenne, un objectif annuel de **5 620 logements** pour faire face à l'augmentation quantitative et qualitative de la population, mais aussi pour répondre aux besoins des habitants d'aujourd'hui.

En cohérence avec les PLH en cours, sur la période 2007-2013, les objectifs moyens annuels se déclinent géographiquement de la manière suivante :

- Communauté urbaine de Nantes :	3 900 logements
- Carene :	1 000 logements
- C.C. d'Erdre et Gesvres :	460 logements
- C.C. Loire et Sillon :	180 logements
- C.C. Cœur d'Estuaire :	80 logements

Au delà, un renforcement de la production de logement est à prévoir.

## → Faciliter les parcours résidentiels des ménages métropolitains, encourager la mixité sociale dans les territoires

Le Scot insiste sur le respect, dès aujourd'hui, des objectifs quantitatifs de production de logements, mais aussi sur les objectifs qualitatifs de diversification de l'offre de logements comme la typologie, la qualité de la construction (HQE)...

**Le marché du logement connaît une situation tendue et de nombreux ménages éprouvent des difficultés à se loger.** L'objectif du Scot est de faciliter l'accès au

logement des ménages selon leurs besoins, aux différentes étapes de leur parcours résidentiel, notamment pour les plus modestes et ceux aux revenus intermédiaires. **Il s'agira particulièrement de répondre aux besoins des ménages avec enfants qui souhaitent acquérir un terrain ou une maison, et aux ménages souvent jeunes qui cherchent à louer un logement, notamment dans le périurbain.** Un effort devra être mené en termes de construction de logements locatifs, notamment dans les communes périurbaines particulièrement démunies en la matière. Cet objectif nécessite de :

### Renforcer la production de logements locatifs sociaux

Le Scot insiste sur la nécessité de développer des logements locatifs sociaux à la fois dans les 2 agglomérations mais aussi dans les territoires périurbains. Le logement locatif social devra être développé sur chaque commune du territoire, avec un effort particulier dans les centres bourgs et centres urbains desservis par les transports collectifs. **Un volume global de 1 200 logements sociaux** (hors PLS) est nécessaire à l'échelle du Scot pour répondre aux besoins.

Sur la période 2007-2020, les objectifs moyens annuels, par intercommunalités, sont de :

- Communauté urbaine de Nantes :	900 logements
- Carene :	200 logements
- C.C. d'Erdre et Gesvres :	70 logements
- C.C. Loire et Sillon :	20 logements
- C.C. Cœur d'Estuaire :	10 logements

Il est proposé de rechercher une part minimum de 20% de logements locatifs sociaux dans la construction neuve de demain pour les deux agglomérations et les pôles structurants. Pour les autres territoires périurbains, la construction de logements locatifs sociaux sera conforme aux objectifs de chacun des PLH (dans une fourchette allant de 10 à 16% selon les localisations).

### Assurer la production de logements locatifs privés

Le parc locatif privé est essentiellement situé sur les deux agglomérations.

Le Scot préconise leur développement dans les territoires périurbains. Il doit être plus particulièrement développé dans les centres bourgs et les pôles de ces territoires pour qu'il remplisse leur rôle dans les parcours résidentiels de certaines catégories de ménages (jeunes ménages, jeunes actifs, décohabitation...).

### **Faciliter l'accèsion à prix maîtrisé dans les agglomérations et dans les centralités périurbaines**

L'un des moteurs de l'étalement urbain est aujourd'hui bien identifié : l'augmentation des prix (du foncier et des biens) dans les parties centrales repousse les ménages candidats à l'accèsion de plus en plus loin. Ces ménages partent au-delà des limites du Scot.

L'objectif du Scot est de promouvoir la réalisation de logements en accèsion à prix maîtrisé afin de permettre aux ménages aux revenus intermédiaires et modestes de rester dans les centres, et lutter ainsi contre l'exclusion et l'étalement urbain. Ces logements devront être prioritairement construits dans les agglomérations et les pôles structurants.

### **→ Anticiper les nouveaux modes de vie et les nouveaux rapports sociaux**

#### **Prendre en compte le vieillissement de la population**

Le Scot insiste sur la constitution d'un stock de logements dès à présent pour anticiper le phénomène de vieillissement de la population. Pour réfléchir à la constitution de ce stock quantitatif et qualitatif de logements, le Scot propose la mise en place de réflexions à l'échelle de la métropole Nantes Saint-Nazaire, chargées d'établir rapidement des préconisations.

#### **Promouvoir la mixité spatiale et sociale**

La métropole doit prendre en compte l'existence aujourd'hui de ségrégations territoriales au sein de son territoire actuel. Le Scot encourage dans les nouveaux espaces qui seront urbanisés une répartition harmonieuse des différents types de logements (accèsion, accèsion à prix maîtrisés, locatif social, locatif privé...).

#### **Assurer le droit au logement pour tous**

Le Scot interpelle l'ensemble des intercommunalités sur la prise en compte dans leur réflexion, des populations qui ont le plus de difficultés d'accès au logement (familles étrangères, gens du voyage, SDF...) ainsi que des populations qui nécessitent des logements adaptés (les personnes âgées, les personnes handicapées, les étudiants, les jeunes actifs...).

### **Assurer un développement urbain cohérent**

L'objectif du Scot est d'orienter la politique de développement résidentiel dans un principe d'équilibre territorial, en rupture avec les tendances lourdes d'étalement urbain des dernières décennies, autour des orientations stratégiques suivantes :

- Permettre le développement de l'habitat dans les deux agglomérations pour répondre aux demandes des ménages qui souhaitent y habiter. Privilégier également l'habitat dans les pôles d'équilibre.
- Maîtriser l'étalement urbain, par le renforcement de l'habitat dans centres urbains et les pôles de vie, en contenant l'urbanisation des villages ou des hameaux à l'intérieur des emprises actuelles.
- Économiser l'espace à travers la recherche de formes urbaines moins consommatrices, et ceci tout en prenant en compte le profond attachement des ménages aux attributs de la maison individuelle.
- Promouvoir le renouvellement urbain, la réutilisation d'espaces déjà urbanisés, afin de diminuer les extensions urbaines.
- Développer prioritairement l'habitat dans les secteurs présentant de bonnes possibilités de desserte par les transports collectifs (train-tram, car, bus...). L'utilisation des espaces stratégiques aux abords des gares sera particulièrement favorisée pour les opérations les plus denses et celles à vocation sociale.
- Poursuivre les politiques de recomposition et d'intégration urbaine des quartiers prioritaires de la politique de la ville, en partenariat avec l'ANRU.

### **Accompagner la mise en œuvre d'une politique foncière**

Les objectifs précédents nécessitent la mise en place d'une véritable politique foncière, afin de développer des stratégies de maîtrise des terrains et des coûts. Cette politique foncière devra tout particulièrement s'attacher à la maîtrise des coûts des terrains nécessaires aux opérations de logements sociaux. Afin de répondre aux demandes d'accèsion en logements individuels, une action forte concernant la mise sur le marché, dans chaque intercommunalité, de terrains compatibles avec les ressources des ménages aux revenus intermédiaires doit être engagée.

Dans le prolongement des politiques foncières mises en place par les deux agglomérations, les outils de maîtrise devront être créés aux échelles les plus pertinentes, en partenariat avec les institutions concernées, notamment la région en ce qui concerne l'Établissement public foncier régional, et le département.

**Pour assurer la mise en œuvre du volet habitat du PADD, il est essentiel d'instaurer un dialogue continu entre le Scot, les Schémas de secteurs, les PLU avec en clé de vôûte les PLH de chaque intercommunalité.**

↘ 2007/2020,  
les grands principes d'organisation  
de la métropole Nantes Saint-Nazaire

3. Développer les richesses et l'emploi

## ↳ Répondre au défi du développement d'une économie performante

### → Pérenniser l'équilibre économie productive, publique et résidentielle

La complémentarité des fonctions des différents espaces constitutifs de la métropole assure à cette dernière un équilibre remarquable entre création de richesses par la production, notamment industrielle, et revenus résidentiels et publics. Cet équilibre est lui-même générateur de cohésion sociale et territoriale. C'est pourquoi, malgré le profil « modeste » d'une économie métropolitaine diversifiée, le Scot de la métropole affirme la nécessité de préserver l'équilibre des activités et des grandes fonctions économiques.

### → Développer l'emploi et améliorer sa répartition territoriale

L'équilibre du développement est également à rechercher entre les différents territoires qui constituent la métropole Nantes Saint-Nazaire. La recherche d'un meilleur équilibre et d'une plus grande autonomie financière de chaque intercommunalité a été affirmée comme un des objectifs du Scot métropolitain.

C'est pourquoi le PADD affirme le choix d'une meilleure répartition spatiale des emplois. Celle-ci s'appuie sur une politique de développement économique très volontariste conduite par chaque intercommunalité constitutive du Scot, que ce soit au regard du soutien des activités existantes ou d'accueil de nouvelles activités. Le Scot permet la mise en cohérence de ces politiques locales et propose de veiller à quelques outils propres à asseoir cette meilleure répartition territoriale comme :

- la constitution de réserves foncières, nécessaires à l'accueil de nouvelles activités économiques au cours des quinze prochaines années, localisées sur les cinq intercommunalités, en tenant compte de la politique départementale de constitution de réserves foncières opérationnelles pour l'accueil d'activités industrielles et d'activités logistiques ;
- des propositions de développement des activités tertiaires au sein des pôles structurants, intégrées aux projets de restructuration/extension des tissus urbains et à proximité des gares ;
- le soutien au développement d'un commerce de proximité générateur d'emplois au sein de toutes les communes et l'organisation d'une offre commerciale à l'échelle de l'intercommunalité dans chacun des pôles structurants.

### → Accroître les compétences du territoire

L'évolution du niveau de formation et la qualification de l'ensemble de la population constitue le socle de la cohésion sociale et d'une économie performante. Le soutien aux dispositifs d'insertion par l'économie et à l'évolution positive et sans discrimination de l'accès à la formation continue est une nécessité relayée par le PADD, afin de favoriser une meilleure adéquation entre propositions et demandes d'emploi.

Le passage à une économie de plus en plus tertiaisée et traitant toujours davantage d'informations suppose un environnement culturel, intellectuel et technologique de plus en plus performant. Cet environnement est désormais essentiel au développement des organisations, des entreprises et de l'emploi.

Aussi, le Scot de la métropole Nantes Saint-Nazaire affirme sa volonté de :

- développer les fonctions enseignement supérieur et recherche :
  - en renforçant la coopération régionale et interrégionale, notamment au travers des programmes Cancéropole, Génopole Ouest...
  - en promouvant une stratégie commune à l'ensemble des acteurs concourant au dispositif d'enseignement et de recherche métropolitain (université, écoles, CNRS, collectivités...) et en favorisant la mise en commun des moyens ;
  - en développant les synergies entre laboratoires publics et privés ;
  - en améliorant les conditions de vie étudiante.
- accompagner les initiatives visant à l'innovation et aux projets de recherche/développement, notamment portés par les PME
- viser une couverture équivalente de l'ensemble du territoire métropolitain en matière de haut débit.

## → Renforcer et développer les pôles d'excellence

Le Scot pointe la nécessité de renforcer les pôles d'excellence métropolitains, en s'appuyant à la fois sur le potentiel industriel et logistique de la métropole et en accompagnant le développement de ses filières tertiaire, scientifique et technologique.

### L'excellence industrielle, technologique et scientifique

La métropole dispose d'une industrie très performante dans les domaines de la construction navale, de l'aéronautique, de l'agro-alimentaire et de la mécanique.

Le rôle de l'industrie métropolitaine demeure essentiel par l'effet d'entraînement qu'elle exerce sur le reste de l'économie, pour les échanges de biens et services, pour les progrès des sciences et techniques qui l'accompagnent et donc pour la compétitivité du territoire.

C'est pourquoi le Scot affiche pour priorités :

- le soutien aux projets visant les transferts de compétences et les projets de recherche-développement communs aux acteurs de la recherche et aux grandes entreprises (projets pôles de compétitivité par exemple) ;
- le redéploiement des savoir-faire existants sur de nouveaux secteurs d'activités et l'autonomisation du tissu de sous-traitants par rapport aux grands donneurs d'ordre ;
- l'accompagnement des entreprises dans leurs projets en réservant les espaces nécessaires à leur développement ;
- la prospection de nouvelles filières industrielles.

La métropole dispose de filières technologiques à très fort potentiel dans les secteurs des biotechnologies/santé (autour d'axes majeurs tels que la cancérologie, la nutrition et la sécurité alimentaire) et des TIC.

L'objectif est de conforter et spécialiser ces deux pôles d'excellence en :

- favorisant la création d'activités nouvelles grâce au développement de pépinières dédiées ;
- promouvant le pôle de compétitivité biothérapies ;
- soutenant les grands projets de recherche structurants dans ces secteurs ;
- renforçant les infrastructures et les services numériques sur le territoire.

### L'excellence tertiaire

Pour être positionnée comme une place tertiaire de rayonnement national et européen, la métropole doit être en capacité de proposer une offre de bureaux qualifiée et de services associés.

C'est pourquoi, le PADD du Scot propose :

- de structurer deux grands pôles tertiaires à Nantes et Saint-Nazaire à proximité immédiate des gares TGV ;
- d'assurer la promotion commune de ces quartiers d'affaires dans des salons nationaux et internationaux ;
- d'inscrire ces projets à l'échelle de la coopération métropolitaine entre Nantes, Saint-Nazaire, Angers, Rennes et Brest et notamment dans un corridor ligérien reliant les grands centres tertiaires régionaux d'Angers, Nantes et Saint-Nazaire par des liaisons cadencées ;
- de développer des pôles d'échanges multimodaux autour des gares.

### L'excellence portuaire et logistique

Le Port est un acteur économique majeur du territoire, occupant un espace qui va des bassins de Saint-Nazaire à l'île de Nantes. Avec un trafic annuel de plus de 34 millions de tonnes, le PANSN est le 4<sup>e</sup> port français mais son positionnement sur la carte des ports européens reste à conforter, en raison notamment de la faiblesse des trafics conteneurisés. Les partenariats entre le port et les collectivités sur différents thèmes (prospection économique, aménagement des espaces, réserves foncières, complémentarités avec les zones d'activités économiques et logistiques) sont à développer.

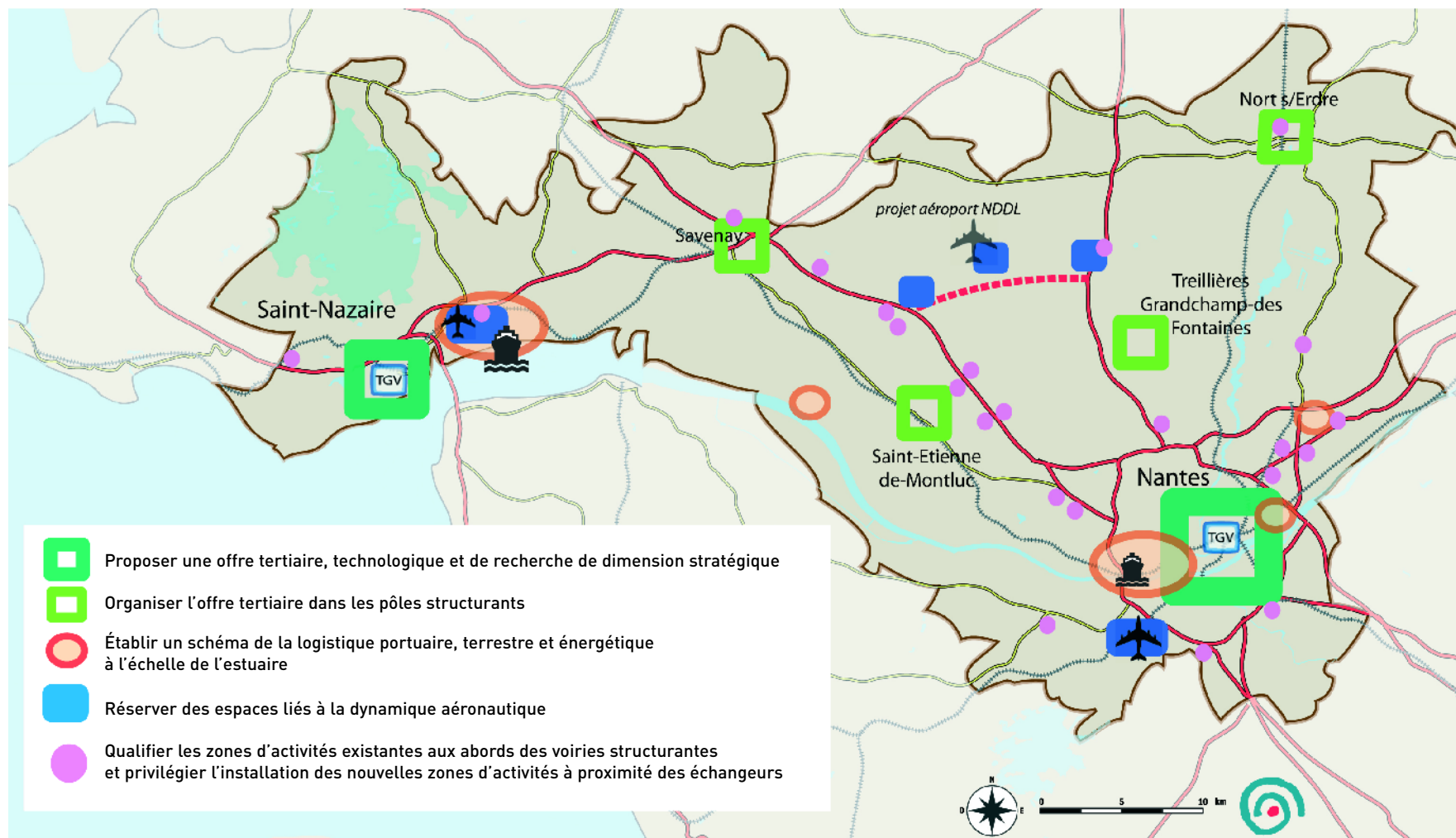
En interaction avec l'économie portuaire, la logistique est également un vecteur du développement métropolitain. L'opportunité d'un positionnement logistique de dimension interrégionale et intercontinentale a été clairement identifiée. Visant à alléger les liaisons routières saturées entre l'Europe du Nord et l'Espagne, le projet Autoroutes de la mer offre de nouvelles perspectives pour le trafic conteneurisé et pourrait au cours des prochaines années donner une autre dimension à la logistique métropolitaine.

Le Scot a pour objectifs de :

- développer la logistique métropolitaine en conduisant une stratégie économique autant que d'aménagement qui soutienne l'ensemble des fonctions et filières logistiques ;
- proposer un schéma de développement logistique à l'échelle de l'estuaire ;
- améliorer l'accessibilité du territoire : liaisons terrestres, externes et internes, développements portuaires et aéroportuaires ;
- répondre aux besoins de consommation d'espaces logistiques.



→ Développer les richesses et l'emploi en assurant la cohérence spatiale des activités économiques



### → Affirmer la vocation touristique de la métropole

Le tourisme est un secteur économique de premier plan et créateur d'emploi. Il est aussi un vecteur privilégié pour promouvoir l'image de la métropole. Celle-ci dispose d'une offre diversifiée : tourisme balnéaire, tourisme de loisirs, tourisme vert, tourisme culturel, tourisme d'affaires...

Le Scot affirme la nécessité de développer une activité touristique dans chacun des EPCI et propose de :

- réserver des espaces pour le développement touristique, dédiés notamment à l'installation d'équipements touristiques marchands ;
- poursuivre et développer la politique événementielle et d'équipements touristiques portée par les deux centres urbains ;
- aménager les sites de loisirs et de découverte notamment lorsqu'ils proposent une relation avec l'eau
- valoriser les sites naturels remarquables ;
- promouvoir une offre touristique métropolitaine, en concertation avec les Scot voisins.

### ↘ Les pôles de développement économique

Les projets de développement économique des intercommunalités nécessitent de réserver des espaces. Cependant, en matière économique comme en matière d'habitat, le Scot métropolitain rappelle la nécessité d'une utilisation économe de l'espace. Le souci de la qualité environnementale des zones d'activités (HQE, rationalisation des parcelles) est un des objectifs portés par le Scot. Celui-ci doit également jouer pleinement son rôle de cohérence, à la fois en permettant une meilleure lisibilité des projets économiques portés par les EPCI et une meilleure prise en compte au sein des politiques de développement économique des objectifs d'aménagement de l'espace, de rationalisation des transports et de développement durable.

### → Les espaces tertiaires et technologiques

Deux objectifs sont portés par le PADD du Scot :

- L'organisation et la promotion des espaces tertiaires stratégiques que sont les projets de quartiers d'affaires à rayonnement au moins régional, les espaces dédiés à la recherche et les parcs biotechs : Euronantes/île de Nantes, Hopital Armor, Géraudière-Erdre, Chantrerie à Nantes, Gavy Océanis, Pôle Gare à Saint-Nazaire
- L'organisation des activités tertiaires dans les pôles structurants.

### → Les espaces liés à la dynamique aéronautique

La construction aéronautique autour d'Airbus dont l'activité en croissance est génératrice d'emplois futurs nécessite de prévoir notamment :

- le maintien de la piste de l'aéroport de Nantes-Atlantique, le prolongement/élargissement de la piste de l'aéroport de Saint-Nazaire/Montoir ;
- les extensions des sites Airbus de Bouguenais et Montoir-de-Bretagne ;
- d'éventuelles superficies supplémentaires pour l'installation d'un réseau de co-traitants et pôle de maintenance aéronautique.

Le PADD prend acte du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. En matière de développement économique lié à la dynamique que pourrait générer le projet, le PADD acte les principes suivant :

- limiter le site du projet à l'accueil d'activités liées au fonctionnement aéroportuaire ;
- réserver des capacités foncières au niveau des deux échangeurs d'accès depuis les RN 165 et 137 pour l'accueil d'activités liées à la dynamique aéroportuaire.

### → Les zones d'activité connectées au réseau routier majeur

La question des zones d'activités connectées au réseau routier majeur est un enjeu important et commun à plusieurs thématiques : transports, environnement, économie. Elle fait en effet écho à une double problématique :

- celle du traitement paysager des grands axes routiers : les abords de ces axes sont, en certains endroits, « mités » par une succession de bâtiments ou zones d'activité, sans qu'une cohérence d'ensemble n'ait été recherchée ou qu'une attention particulière ait été portée à leur traitement paysager. Très empruntés, ces axes jouent pourtant un rôle de « vitrine » pour la métropole ; ils véhiculent une image ;
- celle du positionnement stratégique, pour les intercommunalités, de ces espaces. La connexion au réseau routier est un atout majeur pour le développement des activités (visibilité, accessibilité...).

Pour concilier les deux logiques (préservation du paysage et développement économique) et in fine valoriser au mieux ces espaces stratégiques, le PADD propose :

- de réserver les projets de zones d'activité autour des points d'échanges avec les axes routiers majeurs à des activités économiques d'importance stratégique à l'échelle de la métropole ou des intercommunalités ;
- de qualifier les zones d'activité ainsi positionnées en adoptant des règles paysagères et des règles d'aménagement qualitatives.

Par ailleurs le PADD prend en compte le projet de réserve foncière pour l'accueil d'entités industrielles développé par le Conseil général dans le secteur d'Héric.

## → les espaces de la logistique portuaire, énergétique et terrestre

L'activité logistique, grâce à ses interactions avec l'économie portuaire, est l'un des vecteurs du développement métropolitain. L'objectif du Scot de la métropole est d'affirmer un positionnement logistique de dimension interrégionale et intercontinentale et de proposer une stratégie logistique pour l'estuaire de la Loire.

Le PADD prévoit ainsi d'établir un schéma d'aménagement logistique qui nécessite en plus des quatre pôles déjà définis (Carquefou Haute-Forêt, Grand-Blottereau, Cheviré, Montoir Cadréan) de poursuivre une réflexion stratégique métropolitaine sur la création d'une nouvelle plate forme de taille significative.

Ce schéma devra déterminer les conditions permettant de disposer de plates-formes suffisamment attractives (taille, desserte, services...) et assurera :

- une meilleure cohérence entre zones logistiques actuelles et futures, points d'échanges intermodaux ;
- des possibilités de rééquilibrage modal à terme.

Il prendra en compte le projet de réserve foncière développé par le Conseil général pour l'accueil d'activités logistiques dans le secteur de Savenay.

Enfin, il est indispensable de ménager l'avenir concernant le fret ferroviaire en améliorant le raccordement des zones industrialo-portuaires et logistique avec le réseau ferré.

**En matière de logistique portuaire**, le PADD se fixe comme objectif de :

- réserver des espaces de logistiques nécessaires à la réalisation du projet Autoroutes de la mer en dehors du domaine portuaire ;
- améliorer le raccordement de la zone industrialo-portuaire avec le réseau routier structurant ;
- de développer le transport sur barges dans l'estuaire ;
- veiller à la cohabitation des activités portuaires avec les zones d'habitat.

**En matière de logistique énergétique**, la métropole dispose d'équipements phares et d'une situation stratégique à l'échelle du Grand-ouest. La pérennité de la ressource pétrolière suscite une réflexion autour de nouvelles formes d'énergie (solaire, éolien...)

Le Scot propose le renforcement des compétences existantes autour de la production et de la fourniture d'énergies traditionnelles et nouvelles. Le PADD du Scot identifie deux localisations privilégiées pour les projets énergétiques, sur le secteur portuaire entre Montoir et Donges et sur le site ou la périphérie de la centrale EDF de Cordemais.

## → Promouvoir la cohérence des zones d'activités

Un des rôles essentiels du Scot est de promouvoir une cohérence entre objectifs et actions des différents partenaires. En matière de zones d'activité, certains projets supposent une concertation et une mise en cohérence.

À l'échelle métropolitaine, les enjeux partagés se concentrent sur trois secteurs :

- les zones en proximité du projet d'aéroport NDDL et de ses voiries de desserte ;
- les zones à l'intérieur et en périphérie immédiate des agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire ;
- les projets de tertiaire développés à Nantes et à Saint-Nazaire.

Une réflexion sur la cohérence devra être également engagée avec les Scot et intercommunalités voisines.

## → Les polarités commerciales

Le développement du commerce répond à quatre types d'enjeux :

- l'attractivité et l'animation des centres ;
- la qualité de service rendu à la population ;
- le développement des emplois liés à l'activité commerciale ;
- l'aménagement spatial (l'activité commerciale occupe un espace important et stratégique et génère/capte des flux importants de déplacements).

Les objectifs du PADD du Scot de la métropole s'inscrivent dans la continuité du Schéma Départemental Commercial de Loire-Atlantique et dans les grandes orientations définies dans le cadre des deux chartes commerciales de Nantes Métropole et de la Carene.

Au vu des hypothèses de croissance démographique, les besoins en m<sup>2</sup> commerciaux vont augmenter; dans cette optique trois objectifs affichés par le Scot de la métropole sont :

- faire profiter l'ensemble de la métropole du développement de l'offre commerciale notamment en organisant l'offre commerciale dans les pôles structurants.
- Renforcer l'offre commerciale dans les centres villes et les centres bourgs en :
  - développant et qualifiant les capacités des pôles centre-ville de Nantes et de Saint-Nazaire, ainsi que les pôles structurants de Savenay, Nort-sur-Erdre, Granchamp-Treillières et Saint-Étienne-de-Montluc ;
  - renforçant le poids relatif de l'offre commerciale des centres par rapport à l'offre de périphérie d'agglomération ;
  - restaurant, pour chacune des communes, et pour les quartiers des villes centre, un commerce de proximité répondant aux besoins essentiels de la population ;
  - maintenant dans les petites communes la présence d'un commerce alimentaire de taille suffisante.
- Maîtriser le commerce de périphérie d'agglomération en ne créant pas de nouvelle zone commerciale structurée autour d'un hypermarché et de grandes surfaces spécialisées.

## → Les activités extractrices

Les activités extractrices (carrières, sablières) sont des éléments indispensables pour assurer, localement et durablement, le développement de la métropole : construction de logements, d'équipements collectifs, d'infrastructures...

À cet effet, il convient qu'en cohérence avec le schéma départemental des carrières, les documents de rang inférieur prennent en compte les sites en activités et garantissent des possibilités de ressources nouvelles de proximité permettant de limiter les distances de transport et la dépendance vis à vis d'autres territoires.

### Le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire

Le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire (PANSN) s'étend sur l'estuaire de la Loire sur un domaine terrestre d'environ 2 400 ha dont 1 300 ha sont aménagés, 700 ha à aménager et 400 ha soumis à des mesures de préservation de l'environnement. Son trafic annuel, principalement tourné vers l'approvisionnement énergétique (gaz, pétrole et charbon) et de l'ordre de 34 millions de tonnes en 2005, le place parmi les principaux ports européens de la façade atlantique (20<sup>e</sup> place). Il accueille tous les types de trafics (vracs, liquides, solides et marchandises diverses) et dispose de terminaux portuaires compétitifs sur les sites de Saint-Nazaire, Montoir, Donges et Nantes.

Le port regroupe, au sein de la place portuaire, une multitude de métiers (logisticiens, transporteurs, dockers...) qui assure l'accueil des navires et des marchandises. Il contribue fortement au développement économique et au rayonnement de la métropole et représente, de ce fait, un enjeu majeur dans le PADD du Scot.

Tout particulièrement, l'accompagnement du projet « autoroute de la mer » entre Montoir et Bilbao constitue une opportunité de développement portuaire dont la traduction dans, et en dehors, de l'espace portuaire est prise en considération par le Scot.

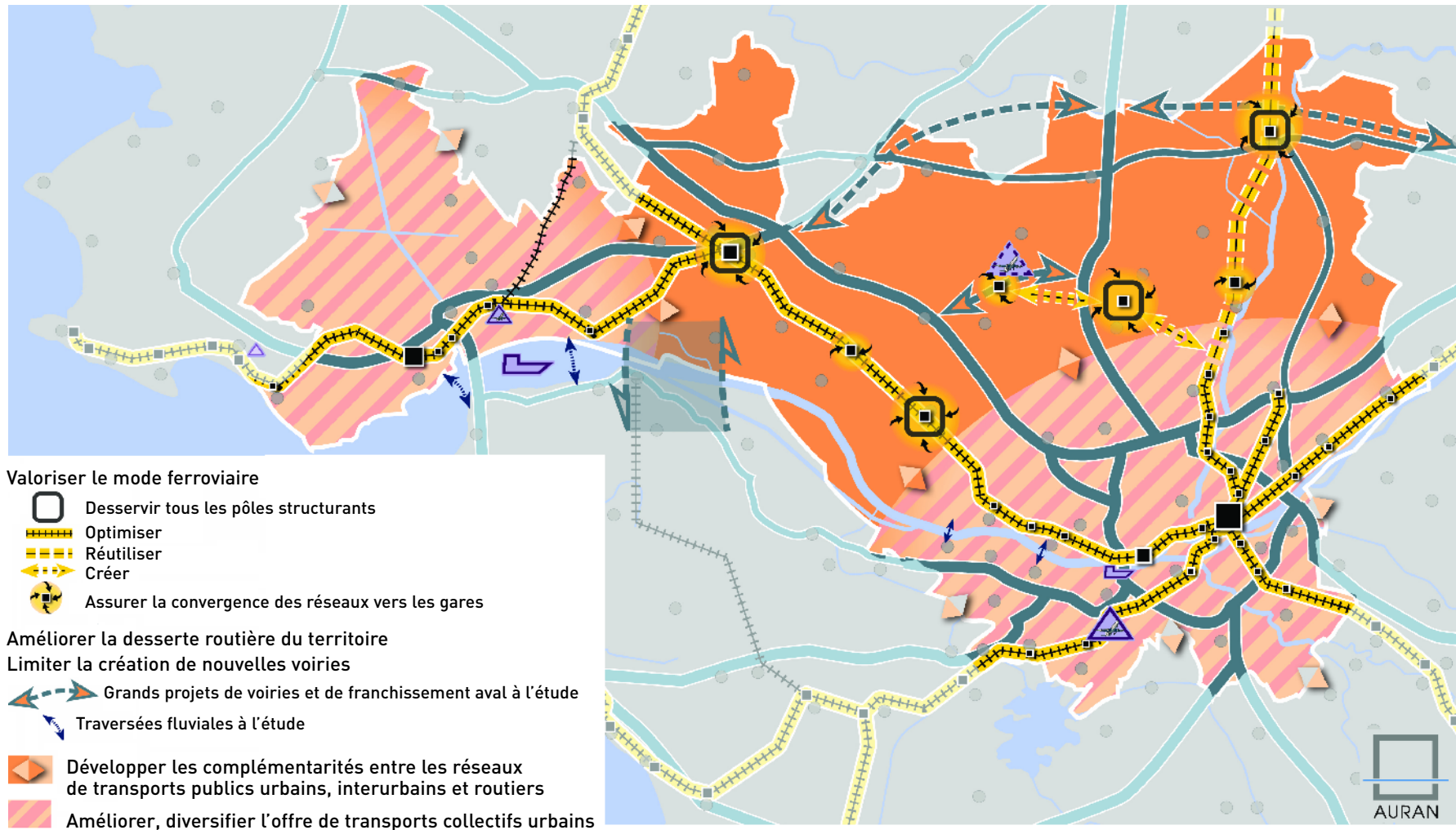
Par ailleurs, le PADD prend acte des projets de développement spatial du port tels que définis par l'État dans les orientations de la DTA approuvée pour répondre à l'extension du volume et à l'évolution qualitative des trafics maritimes.



 **2007/2020,**  
**les grands principes d'organisation**  
**de la métropole Nantes Saint-Nazaire**

**4. Améliorer l'accessibilité de la métropole**  
**et la structurer par les transports collectifs**

→ Structurer le territoire par les réseaux ferroviaires et les transports collectifs.  
Améliorer l'accessibilité et la desserte du territoire





## ↳ Structurer le territoire par les réseaux ferroviaires et les transports collectifs. Améliorer l'accessibilité et la desserte du territoire

L'évolution de la métropole dans les quarante dernières années montre combien le lien entre la forme urbaine et les déplacements est étroit. Le Scot entend faire de sa stratégie en matière de déplacements et de mobilité un outil d'organisation de son territoire. Cette stratégie s'inscrit dans le respect des engagements nationaux et internationaux en matière de développement durable, de lutte contre les gaz à effet de serre et de réduction de la consommation d'énergies fossiles.

Elle s'inscrit également dans une perspective de lutte contre les inégalités socio-spatiales. Il s'agit de préserver la possibilité de se déplacer pour toutes les catégories de la population (notamment dans un contexte de renchérissement du coût de l'énergie particulièrement préoccupant en phase de périurbanisation).

Par ailleurs, les objectifs du PADD s'inscrivent dans la continuité des actions déjà engagées par les plans de déplacements urbains (Nantes Métropole, Carene) et les projets de territoires intercommunaux (Loire et Sillon, Cœur d'Estuaire, Erdre et Gesvres).

### → Mettre en place un système de déplacements durable en structurant le territoire par les modes ferroviaires

Les modes ferroviaires (train, tram-train, tramway) assureront notamment la desserte des pôles structurants considérés comme des points de convergence de l'ensemble des modes de déplacements. Il s'agit de développer une organisation multimodale et hiérarchisée des réseaux et services de transports et déplacements pour assurer une bonne accessibilité à l'ensemble des territoires, des sites économiques, des équipements et des services.

### → Développer la ville des courtes distances en favorisant les modes de déplacements doux (marche à pied, vélos), complémentaires des transports publics.

Le projet souhaite développer la ville des courtes distances. En complément des transports publics collectifs le choix de formes urbaines, de fonctions et de modalités d'aménagement des espaces incitera à se déplacer à pied et à vélo. En parallèle le projet s'appuiera sur la promotion et le développement des modes doux (marche à pied, vélo).

### → Encourager à utiliser l'automobile autrement, notamment en zone urbaine dense

En matière de déplacements, l'automobile est aujourd'hui le mode dominant. Elle assure une desserte de l'ensemble du territoire à toute heure du jour et de la nuit. À ce titre, elle se présente comme irremplaçable dans le mode d'urbanisation de la métropole et dans les interrelations avec l'extérieur. Le Scot souhaite infléchir cette tendance. Il s'agit donc de développer une autre manière d'utiliser la voiture particulière en complément des autres moyens de déplacements.

### → Développer les transports collectifs et plus particulièrement le mode ferroviaire

Le PADD propose de développer le potentiel ferroviaire (TER et tram-train, tramway) dans une perspective d'équité sociale et territoriale. En particulier, le PADD insiste sur la nécessité :

- de développer le potentiel de l'étoile ferroviaire Nantaise ;
- de renforcer le cadencement des lignes existantes, comme Métrocéane et Nantes – Vertou ;
- d'assurer une desserte ferroviaire de tous les pôles structurants.

### → Optimiser, réutiliser et développer le réseau ferroviaire

En ce sens il s'agit de renforcer les dessertes ferroviaires existantes, par l'optimisation et l'augmentation des fréquences, le développement des cadencements, l'élargissement de l'amplitude des services, la réouverture d'anciennes gares et l'ouverture de nouvelles gares.

Pour compléter les dessertes internes à la métropole il s'agit également de réouvrir et créer des lignes ferroviaires avec les gares associées. Le Scot soutient la réouverture de la ligne ferroviaire Nantes – Nort-sur-Erdre. D'autres projets sont également à préciser ou/et à étudier, par exemple la desserte ferroviaire du pôle structurant Treillières / Grandchamp-des-Fontaines et du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, desserte du sud de la Loire (Nantes – Sainte-Pazanne – Paimbœuf).

→ **Traiter les gares en pôles de centralité et encourager l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs**

Toutes les gares sont considérées comme des pôles de centralité, notamment pour les pôles structurants. De la même manière, les réseaux de tramway, de bus et de cars irriguent le reste du territoire et convergent vers les gares. L'urbanisation est encouragée dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs. Il s'agit donc d'optimiser les services offerts par les gares actuelles ou futures mais également de réorganiser le tissu urbain autour de ces gares (activités et logements), ainsi qu'autour des grands pôles de transports, notamment multimodaux.

Enfin, afin de permettre aux gares de jouer pleinement leur rôle de pôles d'échanges entre les différents modes de transports, le stationnement devra être développé et organisé à proximité de chacune des gares du territoire.

→ **Renforcer les réseaux de transports collectifs**

Les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire continueront leurs politiques d'amélioration et de diversification de l'offre de transport en commun.

Les réseaux de transports interurbains privilégieront les interfaces avec les réseaux de transports urbains et la desserte et la fonction de pôle d'échanges des pôles structurants.

→ **Développer les complémentarités entre réseaux de transports publics, réseaux routiers et modes doux**

Pour assurer une desserte optimale du territoire, il est nécessaire de développer les complémentarités et les connexions entre les réseaux de transports publics collectifs, les réseaux routiers et les modes doux à l'échelle de la métropole.

Il s'agit notamment de :

- **constituer des pôles fonctionnels autour des grands points d'échanges des**

**transports publics** (gares, stations de tramway/bus/autocar, aéroport(s)) ;

- **multiplier les interfaces avec l'automobile** notamment en périphérie des zones urbaines denses et autour des gares (parcs-relais).

La mise en place d'une information et d'une tarification métropolitaine multi-réseaux est envisagée dans le PADD, notamment pour favoriser l'utilisation par les personnes âgées ou non habituées, ainsi que les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

→ **Définir un réseau de voiries hiérarchisées pour une circulation automobile apaisée**

Aujourd'hui le réseau routier dessert l'ensemble du territoire du Scot. Il a fait l'objet de nombreux investissements depuis quarante ans (autoroutes, voies rapides, périphérique et contournements de bourgs, routes départementales, voies urbaines...).

Le PADD préconise de **hiérarchiser le réseau routier dans une perspective de fluidité et de sécurité du trafic automobile plutôt que de vitesse.**

Cette hiérarchisation du réseau doit également participer à la définition d'**une stratégie en matière de stationnement.**

Le projet souhaite limiter la création de nouvelles grandes voiries à la desserte des grands équipements métropolitains et à l'insertion dans les réseaux régionaux et nationaux.

À l'heure actuelle, plusieurs thèmes font l'objet de réflexions dans ce sens : le projet de desserte du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes (cette desserte devra également jouer un rôle pour l'amélioration des dessertes est/ouest à l'intérieur de la communauté de communes Erdre et Gesvres), les projets d'amélioration des grandes liaisons portés par le Conseil général, notamment la liaison Bouvron-Nort-sur-Erdre.

### → Définir des politiques de stationnement adaptées

La prise en compte des problématiques de stationnement doit être intégrée dans les stratégies de chacune des intercommunalités en concertation avec les communes.

Ainsi, les politiques de stationnement public mises en œuvre viseront à :

- créer une offre adaptée à proximité des arrêts de transports collectifs (parc-relais, parking gare...);
- multiplier et assurer une répartition spatiale des stationnements handicapés dans les centres villes et centres bourgs ;
- mettre en œuvre un processus de réflexion sur les besoins en stationnement spécifiques (autopartage/covoiturage, livraison, entreprises de services à la personne...);
- prendre en compte, notamment dans les agglomérations, le niveau de desserte en transports collectifs pour définir les normes de stationnement dans les PLU.

### → Renforcer les capacités de franchissement de La Loire

L'amélioration des relations entre nord Loire et sud Loire est une nécessité qui doit être envisagée à plusieurs échelles.

À l'échelle des agglomérations, le projet privilégie les franchissements urbains en y intégrant les transports collectifs (y compris bacs et navettes fluviales).

Enfin, le PADD du Scot prend en compte l'hypothèse de la réalisation d'un nouveau franchissement structurant dans l'estuaire. Le PADD souhaite que les études sur l'opportunité de cette infrastructure, soient approfondies, en expertisant les potentialités pour les transports collectifs et en évitant l'amorce d'un deuxième périphérique routier de l'agglomération nantaise.

### → Multiplier les alternatives durables à l'automobile : modes doux, transports publics terrestres et fluviaux

Dans la logique du développement durable, le PADD promeut le développement de moyens de déplacements alternatifs à l'automobile. Cette volonté s'inscrit dans une double perspective sociale et environnementale. Elle est déjà inscrite dans les plans de déplacements urbains des agglomérations urbaines et les projets de territoires intercommunaux.

### → Développer les réseaux vélos et piétons, améliorer les services publics de déplacements dans les zones urbanisées

Il s'agit d'améliorer et de développer les réseaux vélos et piétons aussi bien pour les déplacements quotidiens que pour les déplacements de loisirs. De même le PADD préconise d'améliorer les services publics de déplacements par de meilleures dessertes dans le périurbain, le rabattement des lignes de quartiers vers des lignes rapides interquartiers ou/et interpôles (train, tram, car/bus), la multiplication de services à la demande (taxis, taxis collectifs, minibus sur lignes virtuelles...), et la simplification de l'utilisation des transports publics pour les usagers (tarification, abonnements, titres combinés, parcs-relais, adaptations pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite...).

Dans une perspective de développement durable l'utilisation de la voie d'eau pour les déplacements de personnes (navettes fluviales) et de marchandises doit être étudiée et développée. De même, le PADD veut donner la priorité aux déplacements durables pour les relations interrégionales, qu'elles soient de transit ou d'échanges.

→ **Encourager l'action individuelle pour des choix durables en mettant en œuvre des politiques d'information et de communication**

Le projet de Scot encourage l'action individuelle pour des choix durables en mettant en œuvre des politiques d'information et de communication dans l'objectif de réduire la circulation automobile, notamment pour les courts trajets.

Il s'agit notamment de sensibiliser les habitants aux enjeux globaux du développement et des déplacements durables, par exemple en informant sur le coût réel de l'automobile (achat, usage, voirie, accidents, pollution...). De même un ensemble d'actions devra inciter la population à utiliser autrement les automobiles : voies réservées au covoiturage, service d'auto-partage, régulation du stationnement, promotion et éducation à une conduite apaisée plus citoyenne, plus sécuritaire, plus économe d'énergie...

→ **Améliorer l'accessibilité de la métropole, optimiser les infrastructures de communication.**

La situation « périphérique » de la métropole Nantes Saint-Nazaire rend nécessaire d'augmenter la qualité et la performance des infrastructures la reliant avec « l'épine dorsale » européenne.

Pour réaliser cet objectif d'accessibilité, il existe certains projets prioritaires : Les liaisons ferroviaires permettent d'ores et déjà de rallier des métropoles de rang européen (liaisons TGV directes avec Paris – service cadencé en 2 heures, Lyon, Marseille, Lille. Relations avec Londres et Bruxelles via Lille-Europe).

Le Scot soutient la construction d'une ligne à grande vitesse (LGV) entre Le Mans et Rennes, et son raccordement à hauteur de Sablé-sur-Sarthe, qui représentera pour la métropole Nantes Saint-Nazaire un gain de temps relatif sur la liaison avec Paris, à l'horizon 2012.

D'autre part, la proximité en temps avec Paris a pour corollaire un développement significatif des liaisons avec l'Europe centrale grâce à la construction de la LGV Est et les extensions du réseau LGV Paris – Bruxelles – Cologne – Amsterdam – Londres. Ce développement nécessite la réalisation d'un « barreau TGV » au sud de l'Ile de France, pour assurer une véritable interconnexion avec les réseaux à grande vitesse trans-européens.

Le Scot de la métropole Nantes Saint-Nazaire défendra également comme action prioritaire l'amélioration des liaisons ferroviaires inter-régionales et nationales entre Rennes et Nantes, Quimper, Nantes et Bordeaux, Nantes, Angers, Tours, et Vierzon, ainsi que la desserte ferroviaire du projet d'aéroport.

L'amélioration des liaisons routières Nantes – Lyon, et Nantes – Poitiers – Limoges constitue toujours un enjeu de développement après la mise en service de la « Route des estuaires » entre l'Europe du Nord et la Péninsule ibérique.

L'acheminement du fret doit être envisagé dans sa globalité, afin de trouver une réelle alternative au transport routier de marchandises, notamment en étudiant l'hypothèse d'un contournement ferroviaire de l'agglomération nantaise. La mise en œuvre d'une telle alternative pourrait s'appuyer sur la place maritime, le réseau ferroviaire existant et en projet, la mise en place d'un dispositif de plates-formes logistiques de portée régionale.

### Le projet de plate-forme aéroportuaire à Notre-Dame-des-Landes

Tel qu'il est issu des conclusions du débat public et de l'arrêté ministériel du 9 octobre 2003, le projet d'aéroport est inscrit dans le projet de Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire.

À ce titre, le Scot prend acte des décisions de l'État, et veille à ce que ce projet soit cohérent avec le projet métropolitain. En termes d'aménagement du territoire, le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes :

- correspond au déplacement, pour son développement, de l'aéroport Nantes-Atlantique, situé aujourd'hui au cœur du principal pôle d'emploi du sud-Loire,
- s'inscrit dans un territoire soumis à une forte pression foncière,
- s'inscrit dans un territoire agricole dynamique constituant un élément majeur de la charpente verte métropolitaine au nord-ouest de l'agglomération nantaise.

**En termes de développement**, il convient de veiller à ce que le développement économique et résidentiel induit participe au renforcement des pôles existants, permette la répartition des richesses et des fonctions, veille à la maîtrise du processus foncier à moyen et long terme. Il s'agira ainsi de :

- veiller au développement cohérent des infrastructures routières et ferroviaires, notamment de leurs points d'échange, avec l'objectif de maîtriser leur impact sur l'activité agricole,
- mettre en place une politique foncière sur les territoires alentour, que ce soit pour l'accueil de logements ou d'activités économiques,
- dédier le site du projet à l'accueil d'activités aéroportuaires,
- dédier les sites économiques projetés au niveau des deux échangeurs d'accès depuis les RN 165 et 137 à l'accueil d'activités liées à la dynamique aéroportuaire,
- privilégier le maintien et le développement sur leurs sites actuels des activités industrielles et de services ne nécessitant pas la proximité de l'aéroport,
- assurer le maintien et le développement du pôle aéronautique de l'agglomération nantaise, en lien avec l'évolution du site de Nantes-Atlantique,
- intégrer le projet d'aéroport dans le schéma de développement logistique, en privilégiant l'utilisation des infrastructures existantes,
- privilégier les modes de transports collectifs pour la desserte de l'infrastructure aéroportuaire, en lien avec les projets des intercommunalités, et des autres autorités organisatrices de transports,
- prendre en compte la perspective d'une liaison ferroviaire Nantes - Rennes dans le secteur du projet,
- conforter la place de l'activité agricole au nord-ouest de l'agglomération nantaise.

**En termes d'équilibre des territoires**, il convient de privilégier le développement urbain, résidentiel et économique, dans les pôles existants aux alentours du site du projet, en particulier à l'échelle du Scot ceux de l'agglomération nantaise, Nort-sur-Erdre, Grandchamp-des-Fontaines / Treillières, Savenay et Saint-Étienne-de-Montluc, Il s'agira ainsi de :

- veiller à ce que le site du projet ne constitue pas un nouveau pôle résidentiel et commercial ;
- appuyer la création de services à la population, notamment dans les centres bourgs les plus proches, dans le souci d'un maintien de la qualité du cadre de vie ;
- inscrire la création de nouvelles infrastructures de desserte ferroviaire du projet d'aéroport dans la perspective de l'émergence du pôle structurant de Grandchamp-des-Fontaines / Treillières ;
- veiller à ce que les nouvelles infrastructures routières projetées dans le cadre du projet d'aéroport n'entravent pas les déplacements locaux et favorisent les conditions de déplacement Est-ouest dans le territoire de la CCEG ;
- conforter la coupure verte agricole entre le site du projet et l'agglomération nantaise, mais aussi autour de l'ensemble du site, et plus particulièrement à l'est et à l'ouest autour des sites économiques projetés au niveau des deux échangeurs d'accès depuis les RN 165 et 137 ;
- veiller au maintien de bonnes conditions d'exploitation des terres agricoles impactées par la création de nouvelles infrastructures ;
- veiller au rééquilibrage des emplois entre le nord et le sud de la Loire et, en particulier, maintenir un pôle économique majeur sur le site de Nantes-Atlantique ;
- mettre en place un dispositif d'aide à l'emploi des riverains des sites actuel et projeté.

**En termes d'environnement**, il convient d'assurer une intégration paysagère forte du projet d'aéroport, de ses infrastructures de desserte, et des espaces d'activités liés. Il s'agira ainsi de :

- instaurer des coupures vertes le long des infrastructures routières, en privilégiant le développement des sites d'activités en profondeur des sites actuels,
- instaurer des ceintures vertes autour du site du projet, ainsi qu'autour des sites économiques projetés au niveau des deux échangeurs d'accès depuis les RN 165 et 137,
- préserver les espaces naturels liés au réseau hydrographique, et valoriser les corridors écologiques entre ceux-ci, notamment au niveau du Gesvres,
- mettre en place un dispositif global de gestion environnementale du projet d'aéroport (bruit, eau, air, déchets, espaces naturels, qualité du bâti et du cadre de vie...).

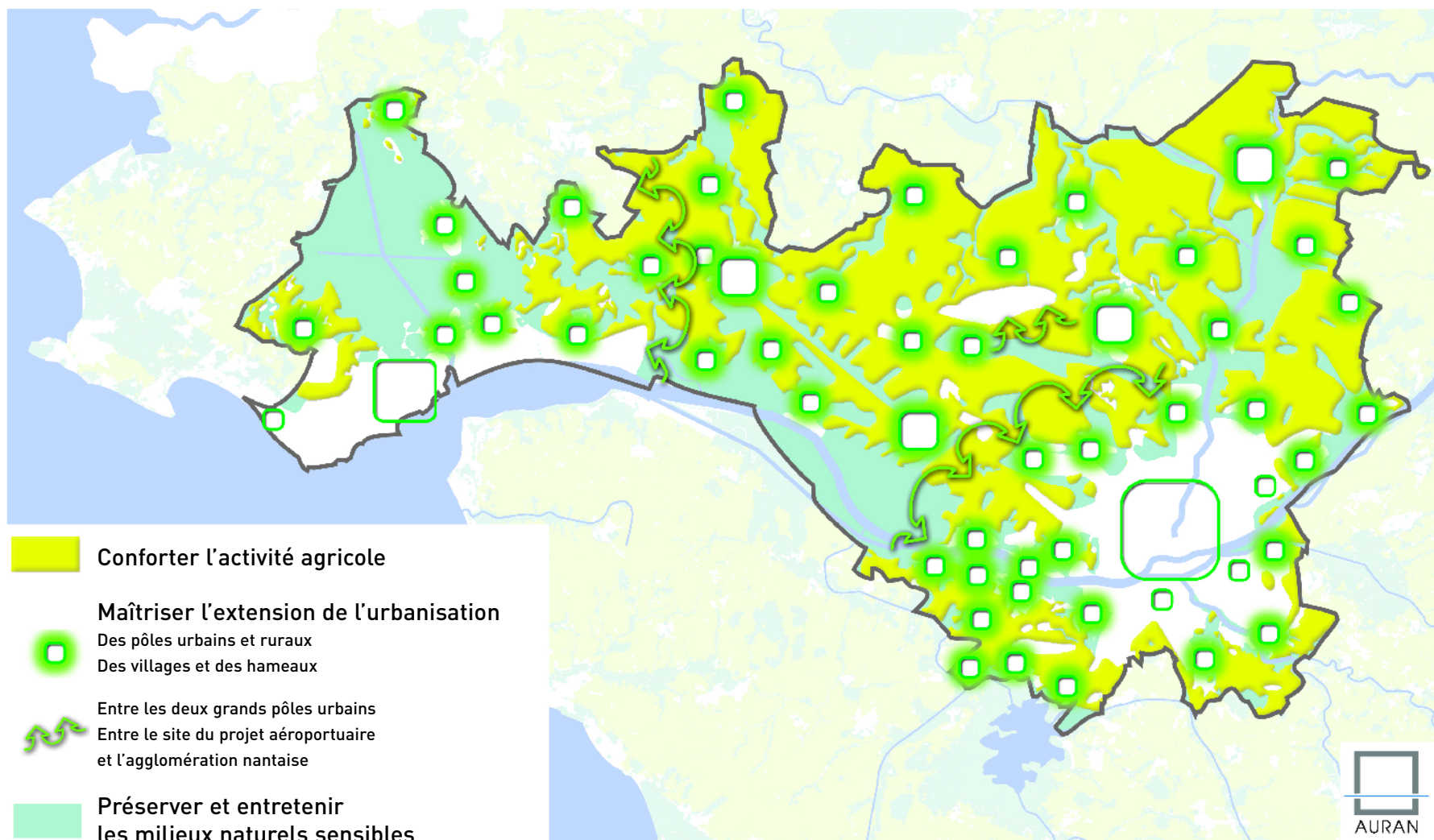


↘ 2007/2020,  
les grands principes d'organisation  
de la métropole Nantes Saint-Nazaire

5. Conforter l'activité agricole et valoriser un espace agricole pérenne



→ Préserver un territoire agricole pérenne. Maîtriser l'extension de l'urbanisation



Le Scot reconnaît le caractère tout à fait central des questions agricoles dans la stratégie de développement du territoire. La prise en compte de l'agriculture correspond à plusieurs objectifs complémentaires pour le projet de territoire.

### → Préserver le potentiel économique

La présence d'activités agricoles significatives est un atout qu'il faut se donner les moyens de préserver. **L'activité agricole constitue en effet une activité économique importante, avec des productions diversifiées, et porteuses d'une image forte et reconnue** : élevage, viticulture, maraîchage, cultures, production laitière...

Le projet du Scot est d'apporter à l'activité agricole le soutien nécessaire à l'échelle de la métropole. L'objectif fondamental est notamment de donner aux espaces agricoles considérés comme nécessaires à la production agricole ainsi qu'au maintien des équilibres urbains et ruraux une meilleure lisibilité de l'avenir pour permettre l'installation de jeunes professionnels et l'exercice de leur activité.

### → Reconnaître le rôle essentiel de l'espace d'activité agricole dans les grands équilibres de la métropole, dans la diversité de ses paysages et son attractivité

Le projet de territoire du Scot reconnaît l'espace dédié à l'activité agricole comme un élément majeur de la charpente verte de la métropole. Le renforcement d'un espace agricole durable est indispensable pour contribuer à contenir les tendances à l'étalement urbain. Le Scot reconnaît également son rôle indispensable de respiration entre les pôles urbains.

Cependant, la très forte imbrication des territoires agricoles, des pôles urbains et ruraux, du périurbain, a créé un nouvel espace qui intègre de plus en plus la ville à la campagne. L'équilibre qui en résulte est très fragile et nécessite aujourd'hui une action forte pour maîtriser l'étalement urbain et conforter l'activité agricole.

L'espace agricole est ainsi considéré comme une pièce maîtresse du territoire métropolitain et, à ce titre, le projet de territoire l'intègre à part entière dans sa stratégie de développement, en lien avec les réflexions et les actions des cinq communautés de la métropole concernant le devenir des espaces agricoles et leur place dans les stratégies de territoire.

Les enjeux spatiaux de cette protection ne sont bien sûr pas les mêmes sur l'ensemble du territoire. Enjeux d'entretien des espaces sensibles dans les prairies humides, notamment de l'estuaire de la Loire, résistance à la poussée urbaine autour des pôles urbains, maintien en zone rurale face aux constructions diffuses et aux infrastructures, c'est pourquoi les schémas de secteur apporteront les précisions nécessaires en fonction des particularités locales.

### → Assurer la protection de l'espace agricole, maîtriser le développement urbain.

#### → Préserver les zones agricoles et les zones naturelles

Le projet de territoire du Scot reconnaît l'espace agricole comme un élément à part entière du territoire et non comme un espace disponible pour l'urbanisation. À ce titre, le Scot exprime la volonté de protéger l'espace agricole des extensions urbaines mal maîtrisées. C'est pourquoi la protection de l'espace agricole nécessite en premier lieu une maîtrise forte de l'urbanisation, et l'utilisation optimale des espaces déjà urbanisés et prévus pour les extensions urbaines.

Les schémas de secteur du Scot devront mettre en adéquation le potentiel utilisable dans les documents d'urbanisme avec les besoins prévisibles en matière de développement urbain, en recherchant une économie de l'espace et la densification de l'urbanisation.

Une vigilance particulière sera apportée à la protection de l'espace agricole autour des pôles urbanisés, ainsi qu'autour des villages ou des hameaux dont la croissance sera strictement limitée à l'intérieur des périmètres existants.

L'objectif du Scot est de pérenniser l'agriculture viable en périphérie de cette trame urbaine.

Hors espace urbanisé, le patrimoine bâti autre qu'agricole ne devra pas servir de point de départ à un développement ultérieur et non maîtrisé de l'urbanisation.

Le développement urbain linéaire adossé aux grands axes de circulation sera strictement limité. Enfin, les projets d'infrastructures devront faire l'objet des mesures nécessaires au maintien d'une agriculture durable sur le territoire.

À une autre échelle, la préservation de l'espace agricole sera recherchée entre les deux grands pôles de Nantes et de Saint-Nazaire, ainsi qu'entre l'agglomération nantaise et le site du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. La définition des espaces agricoles pérennes fera l'objet de précisions, dans les schémas de secteur, en lien avec les actions menées par les communautés.

Les projets de révision, de modification ou d'élaboration des documents d'urbanisme devront faire l'objet d'un volet agricole permettant l'identification des enjeux agricoles, ainsi que la définition des espaces agricoles pérennes.

#### → Maîtriser le foncier

En appui de cette stratégie, il conviendra que les intercommunalités mettent en place une politique foncière, en lien avec le Département de Loire-Atlantique, la Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique et la SAFER, pour protéger l'espace agricole périurbain des mutations extra agricoles.

#### → Préserver les exploitations agricoles

Les documents d'urbanisme apporteront une attention particulière à limiter les constructions à proximité des sièges d'exploitations agricoles, y compris les logements de fonction, en appliquant la règle de réciprocité du code rural.

Afin de stopper le mitage des zones agricoles, les constructions de bâtiments liés à l'exploitation devront respecter le principe de gestion économe de l'espace.

Ces documents d'urbanisme apporteront également une attention particulière aux changements de destination des bâtiments agricoles, qui seront limités aux bâtiments présentant un intérêt architectural, en recherchant en priorité la pérennité des exploitations alentours.

#### → Faire de l'activité agricole un outil d'attractivité et de préservation de l'environnement

Afin d'assurer les conditions de préservation et valorisation des espaces naturels et sensibles du territoire, notamment dans les milieux humides liés au réseau hydrographique, le Scot encourage le développement d'une activité agricole pérenne, respectueuse de la biodiversité et de la qualité des paysages.

En lien avec le SDAGE et les SAGE, le projet de territoire encourage également une activité agricole respectueuse de la qualité des cours d'eau, ainsi que de la protection de la ressource en eau potable.

#### → Développer le lien social

Le Scot affirme enfin que l'agriculture doit permettre d'assurer un lien entre les habitants et le territoire :

- en développant des échanges ville/campagne par le tourisme vert, l'accueil à la ferme, des parcours de promenade,
- en accompagnant le développement de filières de ventes de proximité.

↘ 2007/2020,  
les grands principes d'organisation  
de la métropole Nantes Saint-Nazaire

6. Valoriser l'environnement et le cadre de vie pour tous

La qualité de l'environnement de la métropole Nantes Saint-Nazaire, la palette de ses paysages, sont des richesses irremplaçables. Le cadre physique estuarien, l'eau salée et l'eau douce, le réseau des cours d'eau et les plans d'eau, les multiples espaces naturels et les espaces agricoles, la diversité des espaces bâtis, concourent globalement à la qualité de cet environnement.

Ils constituent des facteurs de développement économique, mais aussi social, sur lesquels repose l'image de la métropole.

Ainsi, la forme même de la métropole, structurée par l'estuaire de la Loire et son réseau hydrographique, et organisée en système urbain multipolaire séparé par de vastes espaces naturels, constitue l'essence de cet environnement.

Cependant, la pression exercée sur cet environnement par le développement urbain et économique sans précédent de la métropole a été particulièrement forte dans les dernières décennies. Au vu des évolutions à venir, on peut s'attendre à ce que cette pression se poursuive.

Le modèle de développement durable recherché par le Scot exige que le développement de la métropole préserve l'environnement, c'est pourquoi l'objectif est de préserver les grands équilibres naturels et la richesse des milieux. Il est également d'offrir à chacun un cadre de vie agréable et de préserver la santé des habitants.

Le projet du Scot portera sur la préservation des milieux, des paysages, ainsi que la limitation des nuisances de toutes sortes qui portent atteinte à l'environnement.

## → Préserver la richesse du patrimoine naturel de la métropole

La métropole comprend un ensemble d'espaces naturels de très grande richesse écologique et paysagère, très souvent lié à son immense réseau de cours d'eau et plans d'eau et qui constitue le cœur vert du territoire. Près du quart du territoire est concerné par ces richesses. L'état initial de l'environnement répertorie 35 000 hectares de zones humides.

Ces lieux abritent une flore souvent précieuse, quelquefois rare et menacée (Angélique des estuaires), et constituent l'habitat de nombreuses espèces animales. Ces ensembles constituent un patrimoine à préserver et sont reconnus comme infrastructures naturelles de la métropole.

Le Scot entend concilier le développement économique et urbain avec la protection de ce capital naturel, mais aussi avec sa valorisation, et, lorsque la sensibilité du milieu le permet, son ouverture au public. Considéré comme infrastructure naturelle, il joue de ce fait le rôle d'une véritable charpente verte de la métropole. Il a donc un rôle essentiel à jouer dans les grands équilibres du territoire. Ainsi, la présence du Parc naturel régional de Brière constitue un atout à valoriser.

La politique à mener sur la métropole doit ainsi avoir comme objectif de **protéger le maillage des sites d'intérêt écologique** répertoriés et de **faire de la protection de la biodiversité une priorité**. Cet objectif nécessite de :

- préserver l'équilibre des cours d'eau, plans d'eau et milieux humides. À ce titre, le Scot souscrit aux objectifs de la Charte paysagère du PNR de Brière ;
- préserver les autres milieux naturels remarquables, coteaux, ensembles boisés, etc ;
- protéger et garantir le bon fonctionnement des corridors biologiques (vallées, trames bocagères, etc) ;
- s'assurer de l'entretien de ces espaces, notamment par une agriculture respectueuse des milieux ;
- favoriser l'effet de maillage et de continuité entre les espaces naturels, périurbains et urbains.

Le projet consiste aussi à organiser le territoire pour offrir aux générations futures des espaces de nature proches de chez elles et facilement accessibles. Par exemple, le projet de forêt urbaine de Nantes Métropole qui consiste à créer de nouveaux espaces boisés et les ouvrir au public sera encouragé à condition qu'il ne porte pas préjudice aux activités agricoles, notamment dans les sites répertoriés dans l'agglomération nantaise.

### → Promouvoir la qualité des paysages de la métropole (naturel, urbain, culturel)

C'est un des axes majeurs du Scot que de veiller à la qualité des paysages urbains, littoraux, naturels, agricoles, aquatiques qui participent à la qualité de vie de ses habitants, mais aussi à la très forte attractivité du territoire.

C'est pourquoi il encourage la réalisation de démarches globales sur le paysage à l'échelle intercommunale, à l'image de celle existant sur les territoires des rives de Loire de l'agglomération Nantaise. Une approche paysagère des différentes problématiques du territoire métropolitain (habitat, activités économiques, infrastructures...) sera systématisée.

#### → Protéger les grands paysages et les sites

Le Scot prend en compte et appuie l'objectif de protection valorisation des grands paysages dans les sites classés (Brière, estuaire de la Loire, Grand-Lieu, Erdre, etc) ainsi que des sites inscrits. Au delà de la protection, il encourage les mesures qui visent à permettre un entretien de ces espaces, notamment par l'agriculture.

#### → Protéger les paysages naturels quotidiens de la pression urbaine

Outre les grands sites protégés, la qualité de la métropole tient à la diversité de ses paysages naturels, notamment agricoles, qui font l'objet d'une forte pression de la part du développement urbain et périurbain.

Le projet prévoit de les préserver en organisant le développement urbain :

- assurer le maintien et la lisibilité de coupures vertes agricoles, notamment entre les villages, les bourgs pour contenir l'étalement urbain ;
- valoriser le patrimoine paysager des hameaux et villages ;
- assurer la protection des paysages le long des grands axes routiers, notamment la RN 165 et la RN 137, en limitant les extensions linéaires, par exemple des constructions à vocation d'activité. Un effort particulier devra être fait pour organiser le développement en profondeur.

#### → Mettre en valeur les interfaces, traiter les paysages d'entrées de villes et les entrées des communes

L'objectif est de mieux maîtriser les paysages perçus, de marquer les lieux d'entrée en milieu urbain, de constituer des fronts urbains clairs, mais aussi de valoriser l'image de la ville. Ceci concerne non seulement les entrées routières, mais aussi les entrées ferroviaires qui sont des voies d'accès importantes pour les habitants comme pour les visiteurs.

#### → Prendre en compte la diversité des paysages urbains de la métropole

Il s'agit notamment de prendre en compte et de valoriser les caractéristiques du patrimoine urbain et architectural du Scot métropole, qu'il soit ancien ou de période récente, notamment lors des opérations de renouvellement urbain. Une attention particulière doit être portée dans les documents d'urbanisme aux séquences de bâtiments intéressants, aux linéaires de rues.

### → Concilier environnement et développement

#### → Rechercher la maîtrise du cycle de l'eau dans sa globalité.

- Améliorer la qualité des cours d'eau et des plans d'eau :

Le territoire est irrigué par près de 1 500 km de cours d'eau, grands ou petits (La Loire, les rivières, les ruisseaux, les réseaux d'étiérs, les marais de Brière, le lac de Grand-Lieu, etc)

Le Scot affiche un objectif d'amélioration de la qualité des cours d'eau, qui fait par ailleurs l'objet de la directive cadre.

À travers cela, plusieurs actions sont mises en avant, en lien avec les 4 « SAGE » qui concernent le Scot (Grand-Lieu, Sèvre, Vilaine, estuaire de la Loire) :

- l'objectif de limiter l'imperméabilisation des sols dans l'ensemble des opérations de construction, et l'impératif d'une bonne gestion du pluviométrique ;
- l'objectif de favoriser les programmes de restauration et d'entretien à l'échelle des bassins versants des cours d'eau (cf programmes de restauration des vallées de l'agglomération nantaise).

– Assurer la protection de la ressource et assurer la sécurité de l'approvisionnement en eau potable :

– assurer la protection des zones de captage de Campbon, de Basse-Goulaine, de Nort-sur-Erdre, de Mazerolle ;

– sécuriser l'approvisionnement en utilisant l'eau de l'Erdre comme ressource de substitution et affirmer une exigence de protection de l'ensemble du bassin versant de l'Erdre comme ressource de secours pour approvisionner l'usine de Nantes en cas de pollution accidentelle de la Loire ;

– assurer une bonne gestion des boues issues des traitements des eaux usées ainsi que des procédés de potabilisation de l'eau en concertation avec les territoires concernés, et permettre leur utilisation au plus près de leur production.

– Articuler le développement urbain et économique avec les capacités de collecte et de traitement des eaux usées :

– fiabiliser les systèmes d'assainissement conformément à la réglementation en vigueur ;

– réduire les pollutions et maîtriser rejets urbains, industriels et agricoles.

### → Prendre en compte les risques

– Prendre en compte les risques d'inondation

En ce qui concerne la Loire amont et la Sèvre Nantaise, le Scot affirme l'objectif de protection des zones d'expansion des crues conformément aux mesures existantes dans les Plans de Prévention de Risques et les atlas des zones inondables.

Un Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) doit être établi sur la base de l'Atlas des zones inondables de la Loire au droit de l'agglomération nantaise (entre Saint Sébastien sur Loire et le Pellerin). Compte tenu de l'évolution structurelle de l'Estuaire depuis la crue de référence de 1910, le Scot demande que des études complémentaires intégrant une modélisation accompagnent l'établissement du PPRI et prennent en compte des hypothèses nouvelles de remontée des lignes d'eau d'étiage et de relèvement prévisible du niveau de la mer.

Enfin, en ce qui concerne la Brière, le risque d'inondation devra être intégré dans les stratégies de développement urbain.

Par ailleurs, le Scot entend faire de la lutte contre l'imperméabilisation des sols une priorité afin de limiter les risques d'inondation. Pour cela, les développements urbains et des infrastructures devront intégrer les mesures nécessaires à une bonne gestion des eaux pluviales.

Conformément aux dispositions du SDAGE, les schémas de secteur et les PLU doivent :

– protéger les champs d'expansion des crues ;

– stopper l'urbanisation dans les zones inondables où la sécurité des biens et des personnes ne peut être garantie ;

– limiter l'urbanisation dans les autres zones inondables.

– Prendre en compte les risques technologiques majeurs

Le PADD affirme la nécessité de maîtriser l'urbanisation conformément aux règlements en vigueur, notamment autour des établissements classés Seveso de l'estuaire de la Loire, mais aussi autour des établissements non classés Seveso, mais présentant un risque majeur selon la préfecture (par exemple les dépôts pétroliers et les silos à grains de Nantes et Saint-Nazaire).

La traversée du site industriel de la raffinerie de Donges par la voie ferrée devra faire l'objet de mesures permettant d'améliorer la sécurité des voyageurs, de même que le tunnel ferroviaire de Chantenay.

Une attention particulière sera portée à l'effet de risques généré par la concentration d'entreprises présentant des risques ne nécessitant pas de classement Seveso, en maîtrisant l'urbanisation autour des sites concernés.



### → Gérer les déchets ménagers et assimilés

Les habitants du territoire du Scot métropole produisent chaque année près de 400 000 tonnes de déchets. Le traitement de ces déchets a connu depuis juillet 2002 un bouleversement notable avec l'interdiction de la mise en décharge brute.

Dans ce contexte, la fermeture de décharges de classe 2 nécessitent d'une part la réhabilitation de ces sites mais également la recherche de nouveaux sites de traitement ou de nouvelles filières de valorisation au plus près des sites de production.

Le Scot appuie les axes majeurs développés dans le Plan départemental d'élimination des déchets :

- mettre en place des mesures visant à réduire la production des déchets,
- développer la valorisation,
- traiter les déchets ultimes dans le respect de l'environnement naturel et humain.

Pour cela, de nouveaux sites de stockage, de plate-forme de transfert, de traitement des mâchefers sont nécessaires.

### → Diminuer l'exposition au bruit des personnes et des milieux

Le projet de territoire s'appuie sur plusieurs axes :

- diminuer l'exposition des personnes aux nuisances sonores, notamment celles liées aux infrastructures en prenant en compte les mesures concernant la construction en bordure des grands axes ;
- identifier et conserver dans le territoire du Scot des espaces de calme, notamment dans les grands espaces naturels protégés ;
- identifier le cas échéant dans les schémas de secteur des zones pour implanter des activités bruyantes dans la métropole.

## → Une métropole économe en énergie : contribuer à la lutte contre l'émission de gaz à effet de serre

La métropole Nantes Saint-Nazaire entend jouer pleinement son rôle face aux engagements européens et nationaux sur les changements climatiques, concrétisés par le protocole de Kyoto.

Son objectif est ainsi d'actionner, dans tous les processus de son développement, les leviers nécessaires pour diminuer la consommation des énergies fossiles et limiter les émissions de gaz à effet de serre. Plusieurs actions sont développées :

### → En matière d'organisation urbaine,

- favoriser une organisation de la métropole autour de ses deux grands pôles et de pôles structurants suffisamment équipés en services et en commerces et attractifs pour éviter des déplacements nombreux vers les deux grands pôles ;
- lutter contre l'étalement urbain générateur de déplacements automobiles, rechercher un modèle de ville à courtes distances, renforcer les liens entre transports collectifs et urbanisation.

### → En matière de déplacements,

- offrir toutes les alternatives aux déplacements routiers de personnes : développer les transports collectifs et leur complémentarité et les modes doux ;
- favoriser les alternatives aux transports de marchandises par la route : favoriser le fret ferroviaire et les plates-formes multimodales, notamment le projet de plate-forme du Grand-Blottereau.

### → En matière de construction,

- encourager un habitat et des constructions, notamment des constructions publiques économes en énergie en développant les écoquartiers.

### → En matière de production d'énergies renouvelables,

- favoriser le développement des énergies renouvelables, et notamment l'énergie éolienne, en lien avec l'action du Département de Loire-Atlantique.

# 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](http://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](http://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](http://www.auran.org)