

Route de la Rochelle

Ici, un projet de renouvellement urbain



ma rue
mon quartier
ma ville

Les entrées d'agglomération, kesako ?

En décembre 2022, Nantes Métropole a entrepris une démarche globale de réflexion pour imaginer le devenir et l'évolution de sept de ses entrées d'agglomération.

Pour mener à bien cette ambition, les élus ont validé le lancement d'études urbaines qui devront permettre d'élaborer des plan-guides d'aménagement et de renouvellement urbains, véritables feuilles de routes en termes d'aménagement pour les 20 à 30 prochaines années.

La première phase de l'étude sur la route de La Rochelle, initiée mi 2024 avec l'appui d'une équipe composée d'architectes, urbanistes, paysagistes, spécialistes en mobilité, environnement..., a permis de dresser les grands constats et principaux enjeux de ces « morceaux de ville » singuliers, héritage d'un développement urbain passé à questionner.

La route de La Rochelle est tenue par les problématiques spécifiques des entrées de ville : ces secteurs d'interconnexion, à l'interface des territoires urbains et ruraux, qui révèlent des sites au potentiel d'intensification important, mais dégradés et impactés par de fortes nuisances, et qui appellent une nécessaire réparation.

L'éco-renouvellement urbain, démarche partagée en lien avec les politiques publiques, engage à agir avec comme objectifs principaux :

- L'arrêt du déclin de la biodiversité (adossé à un changement de paradigme dans la cohabitation être humain / nature),
- L'atténuation des émissions carbone (changement de paradigme sur l'usage de l'énergie),
- La restauration du cycle de l'eau et la préservation de tous les espaces naturels qui y contribuent, avec la création de nouveaux espaces, indispensables à la pérennité de l'ensemble,
- L'attention aux sols comme ressources clé pour l'avenir.

En écho à ces ambitions, le constat est tout autre : la route de La Rochelle est aujourd'hui un axe routier historique structurant, mais qui a généré une urbanisation de zones d'activités majeures le long de son tracé, caractérisée par une grande artificialisation et donc une forte imperméabilisation des sols. Le développement urbain sur les espaces naturels ou agricoles préexistants a progressivement réduit la capacité du sol à absorber l'eau de pluie et à réguler les températures, générant ainsi des îlots de chaleur urbain et accroissant les tensions sur l'eau, autant pour la gestion de l'excédent que pour la gestion du manque.



Le secteur
d'étude c'est

150 hectares
4,5 kilomètres

REZÉ

LES SORINIÈRES



25 ans pour réparer

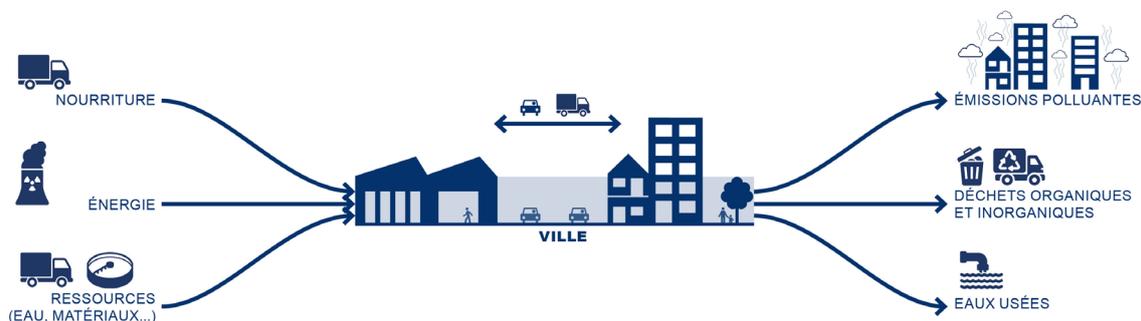
Réparer la ville c'est...

- Retrouver les cycles naturels et prendre soin du vivant (eau, biodiversité, paysage...),
- Retrouver la ville des courtes distances et une qualité de vie permettant d'y habiter (sans voiture...déplacements doux, calme, qualité de l'air...),
- Travailler à la circularité du **métabolisme urbain*** (circuits courts alimentation, externalités positives ville/campagne, zéro déchet/réemploi..., logistique du dernier km...).

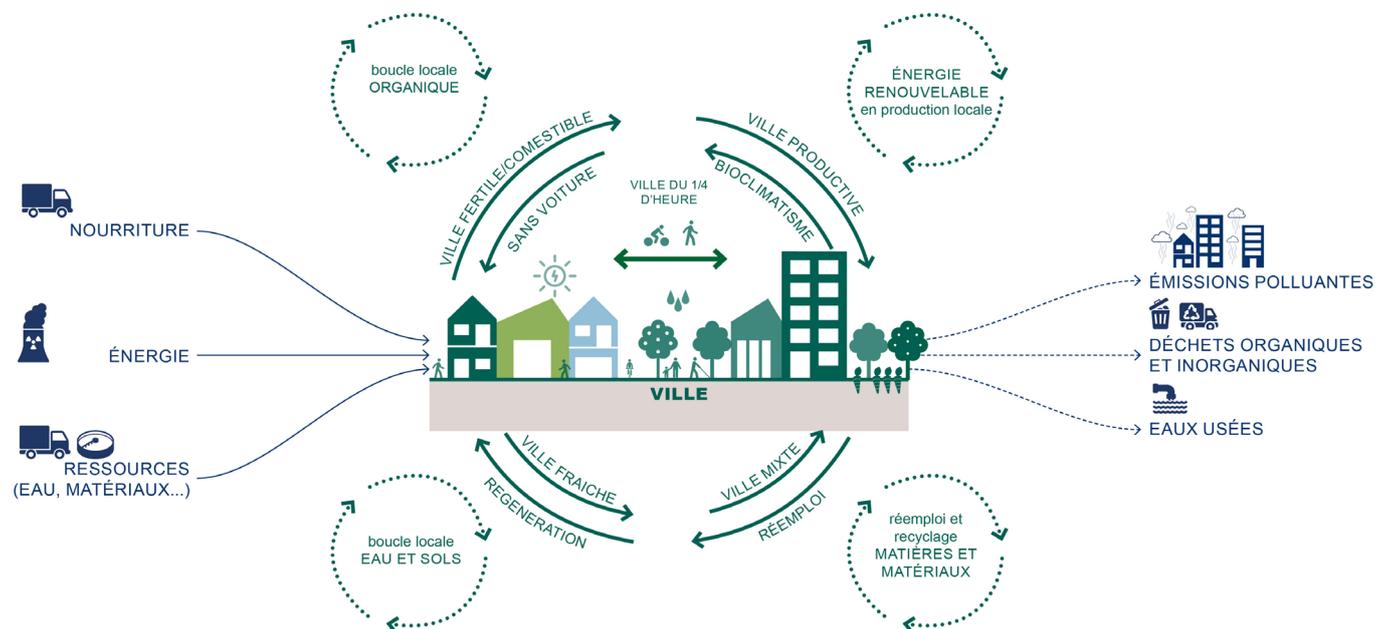
**Ensemble des transformations et des flux de matières et d'énergie qui résultent des activités industrielles et socioéconomiques ayant lieu au sein d'un milieu urbain.*

D'un métabolisme urbain linéaire à circulaire

D'un métabolisme urbain linéaire et carboné...



Vers un métabolisme urbain circulaire et frugal



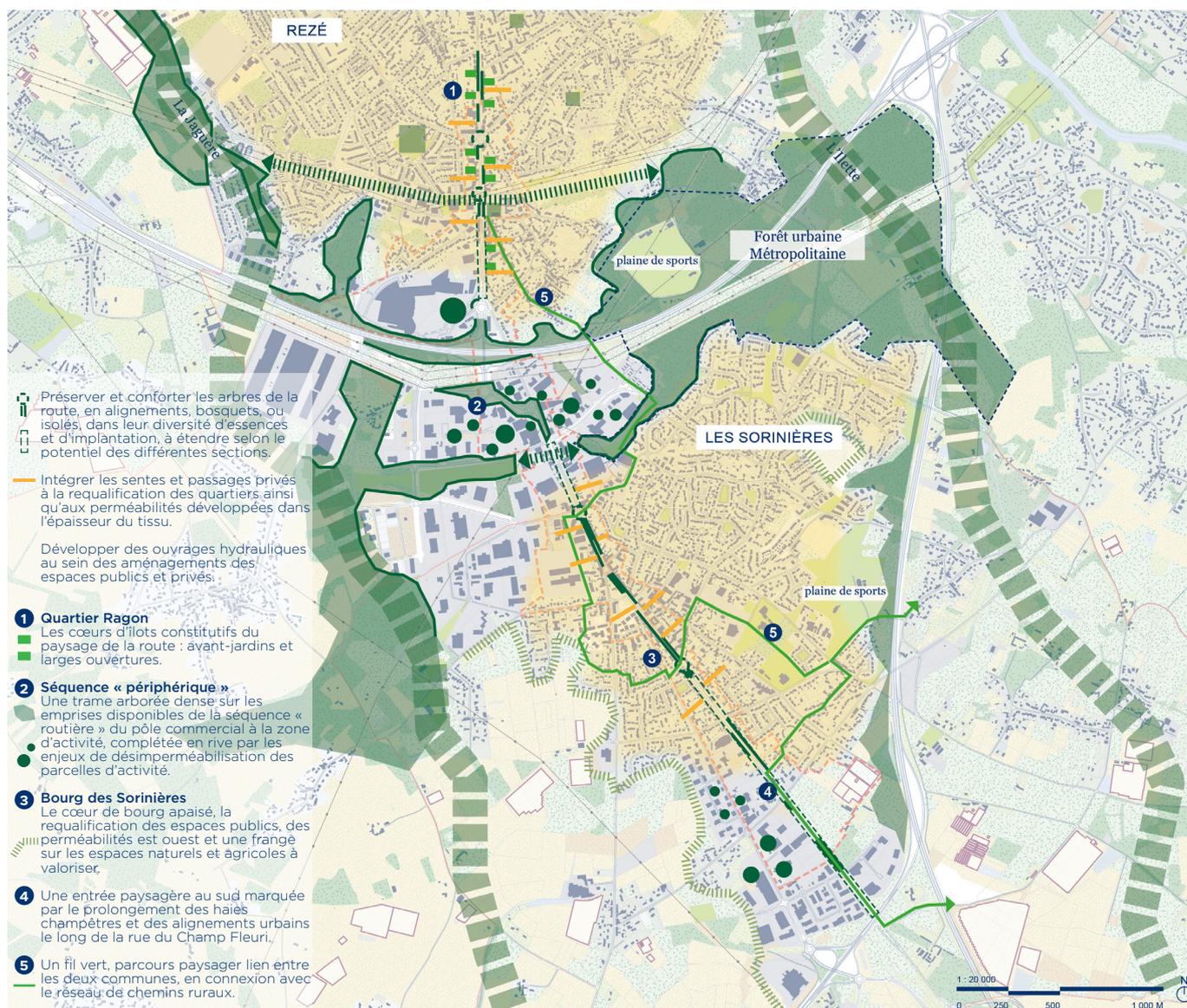
Le paysage

Une route historique inscrite dans un territoire fertile

Les continuités écologiques ont été fragilisées par l'urbanisation des dernières décennies. L'infrastructure routière crée une coupure majeure dans les trames écologiques qui limite la circulation des espèces, alors que le secteur se situe entre deux corridors écologiques majeurs identifiés, la Sèvre à l'Est et les espaces agricoles bocagers à l'Ouest.

Le secteur de la route de La Rochelle joue un rôle d'interface stratégique, avec un fort potentiel pour créer des espaces de reconnexion écologique, dont l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) trame verte et bleue du Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUm) fixe les grands axes dans une logique de cohérence à une échelle territoriale plus large.

Cela nécessite de s'appuyer sur les espaces boisés et les haies relictuelles, et également sur les espaces semi-naturels ou les alignements d'arbres encore présents sur le site, comme par exemple au niveau de la zone d'activités de la Brosse.



L'activité économique

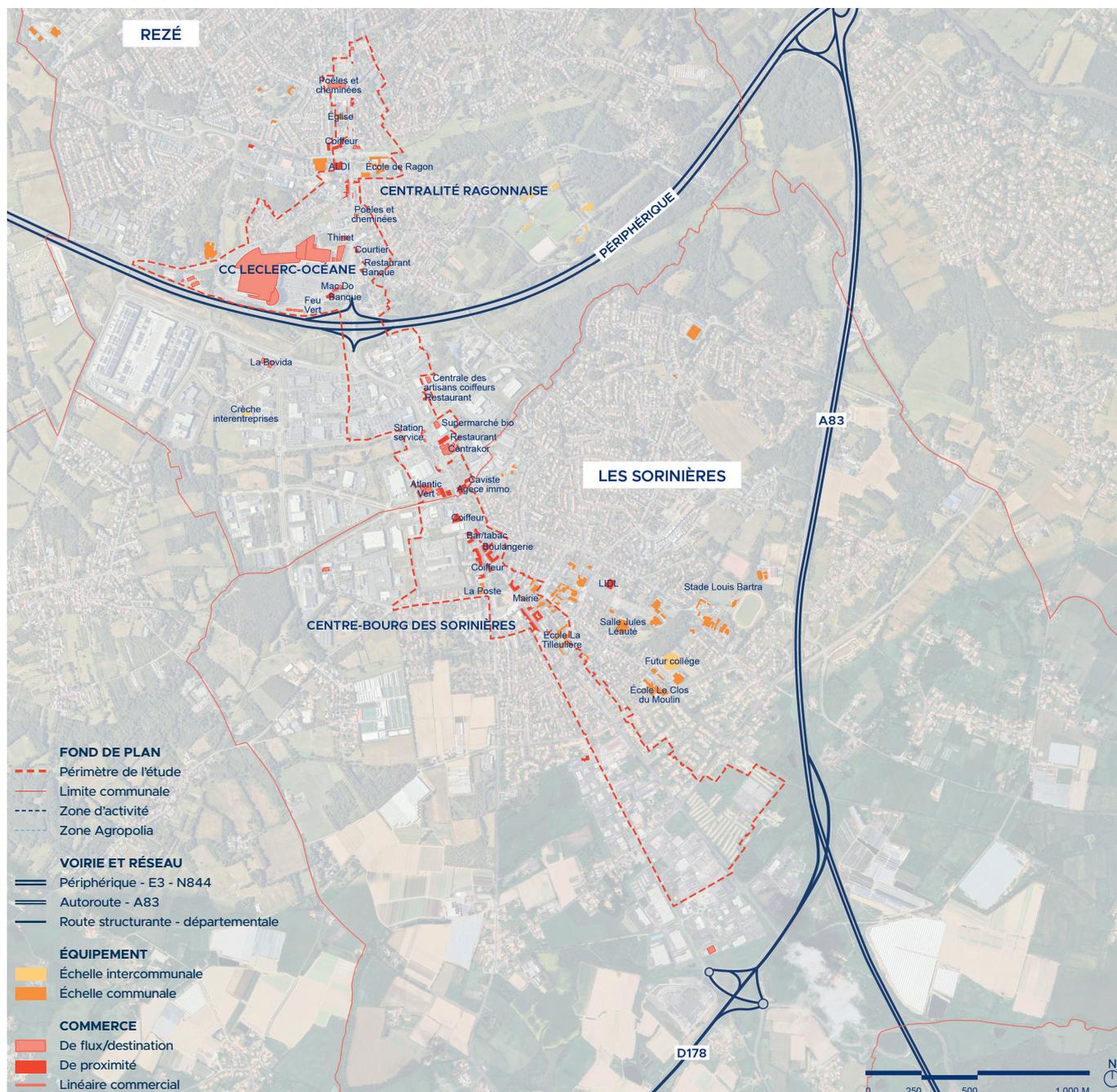
Entre la fin de la Seconde Guerre mondiale et aujourd'hui, les centralités historiques se sont développées commercialement en proposant une offre de proximité (pharmacie, boulangerie, coiffeur...) en accompagnement d'un développement de l'habitat en extension urbaine, principalement sous forme de lotissements pavillonnaires.

L'achèvement du périphérique en 1994 et de l'autoroute A83 en 2001 marquent un tournant dans l'urbanisation

de ce secteur puisque de nombreuses zones d'activités et commerciales s'y implantent pour jouir de cet accès facilité pour la voiture. Ces zones mono-fonctionnelles et imperméables viennent « épaissir » la constitution urbaine de cet axe historique.

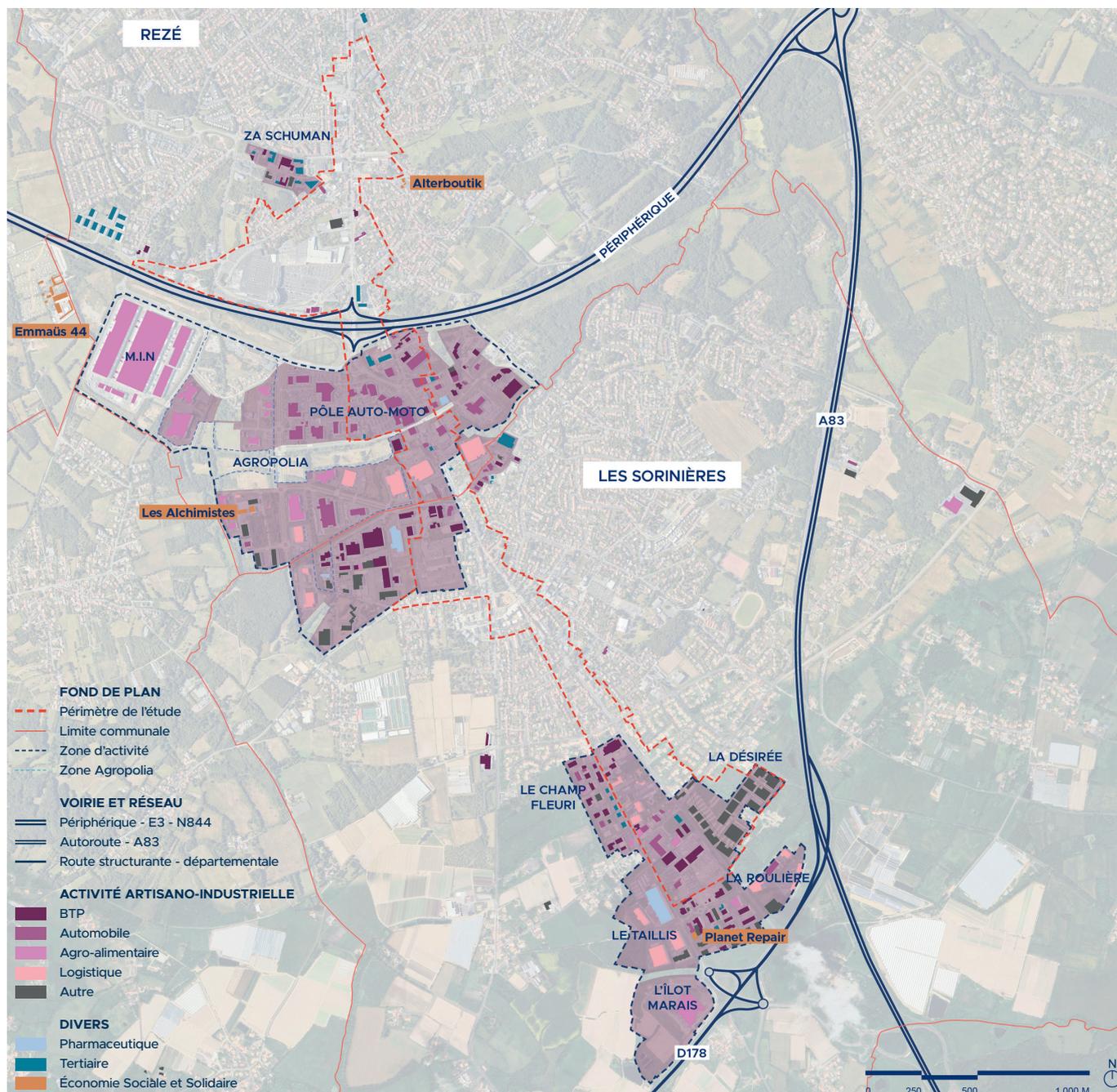
Les grands enjeux identifiés :

- Maintenir un équilibre entre les polarités commerciales du quotidien et le commerce de destination,



ROUTE DE LA ROCHELLE, REZÉ - LES SORINIÈRES

- Réserver le développement de commerces/loisirs de destination sur le pôle Océane,
- Conforter les centralités de Ragon et du centre-bourg des Sorinières,
- Élaborer des stratégies de transfert pour améliorer la lisibilité des polarités commerciales de proximité au bénéfice de leur intensité,
- Conforter les zones d'activités artisano-industrielles directement connectées aux voies de transit,
- Donner sa juste place à l'écosystème de l'économie sociale et solidaire (ESS).



Les tissus urbains

Les potentiels de mutation et réinvestissement

Depuis l'arrivée des grandes infrastructures routières, à la fin des années 1990, le tissu économique du secteur s'étend et imperméabilise fortement les dernières terres agricoles encore présentes. En parallèle, un renouvellement urbain s'amorce en mode « diffus » ou en ZAC aussi bien pour le logement que le tertiaire.

Au cœur des centralités (Ragon et centre-bourg des Sorinières), le tissu historique est encore bien présent, marqueur de polarités historiques.

Les quartiers pavillonnaires d'après-guerre sont vieillissants et laissent parfois place à de nouvelles opérations immobilières plus denses.

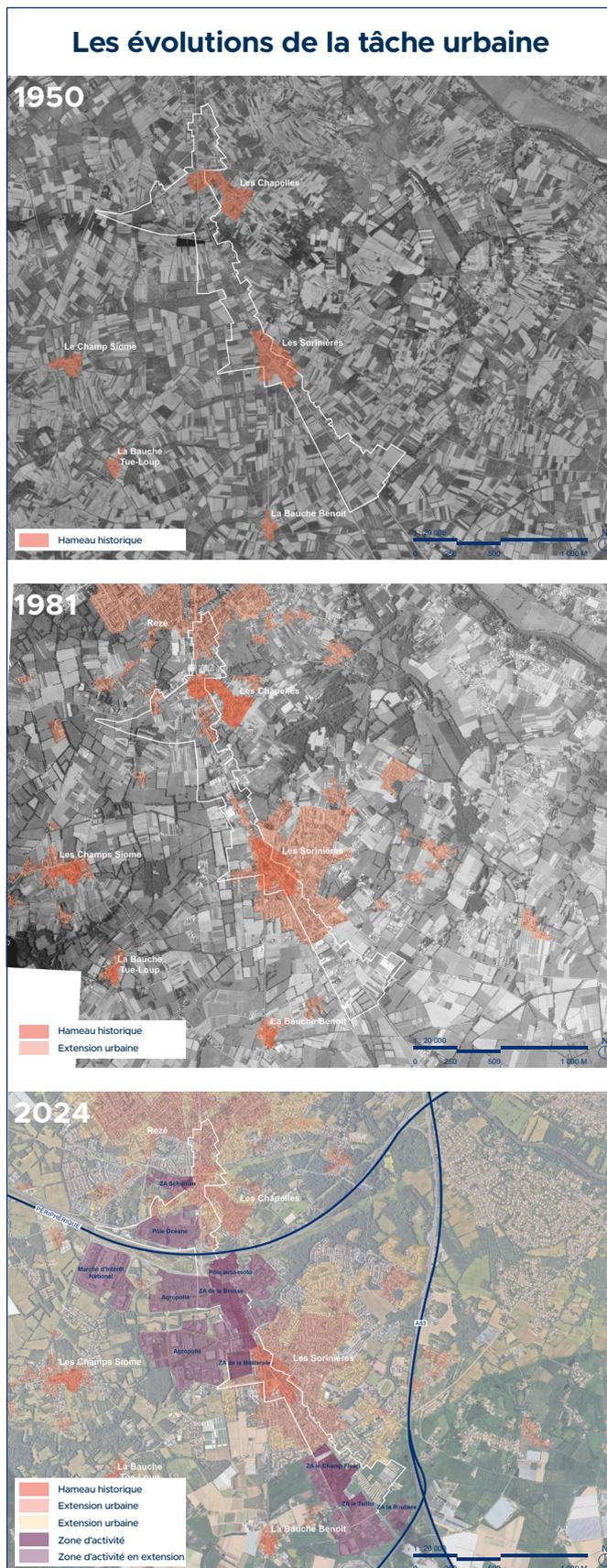
Le secteur de la route de La Rochelle figure parmi les zones les plus chaudes de la métropole nantaise. Ce phénomène s'explique par l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU), directement lié à plusieurs facteurs environnementaux et urbanistiques comme l'imperméabilisation excessive des sols, l'omniprésence de revêtements sombres absorbant la chaleur, ainsi qu'un déficit en végétalisation et en zones d'ombrage.

En période estivale, ces espaces concentrent les écarts de température, jusqu'à 7°C de plus par rapport à la moyenne urbaine locale, impactant directement les capacités de régulation thermique des habitants, salariés, de la faune ou des végétaux, mais soumettant également les objets techniques à de fortes contraintes (voiries, bâtiments, infrastructures électriques, etc.).

Ré-irriguer ces espaces d'eau et de végétation permettra d'atténuer ces effets d'accumulation. Un travail sur le bioclimatisme sera également essentiel pour faire circuler au mieux le vent rafraîchissant et limiter au maximum les apports solaires estivaux.

Les grands enjeux identifiés :

- Un équilibre à trouver entre densification et renaturation,
- Un renouvellement conduit par une recombinaison des formes urbaines et paysagères,
- Des modalités de densification multiples, à travailler finement selon des morphologies propres à chaque type de tissu,
- L'intégration urbaine des différentes échelles bâties et la préservation de perméabilités urbaines,
- Désimperméabiliser, végétaliser, ombrager,
- Permettre une ventilation des espaces en été.



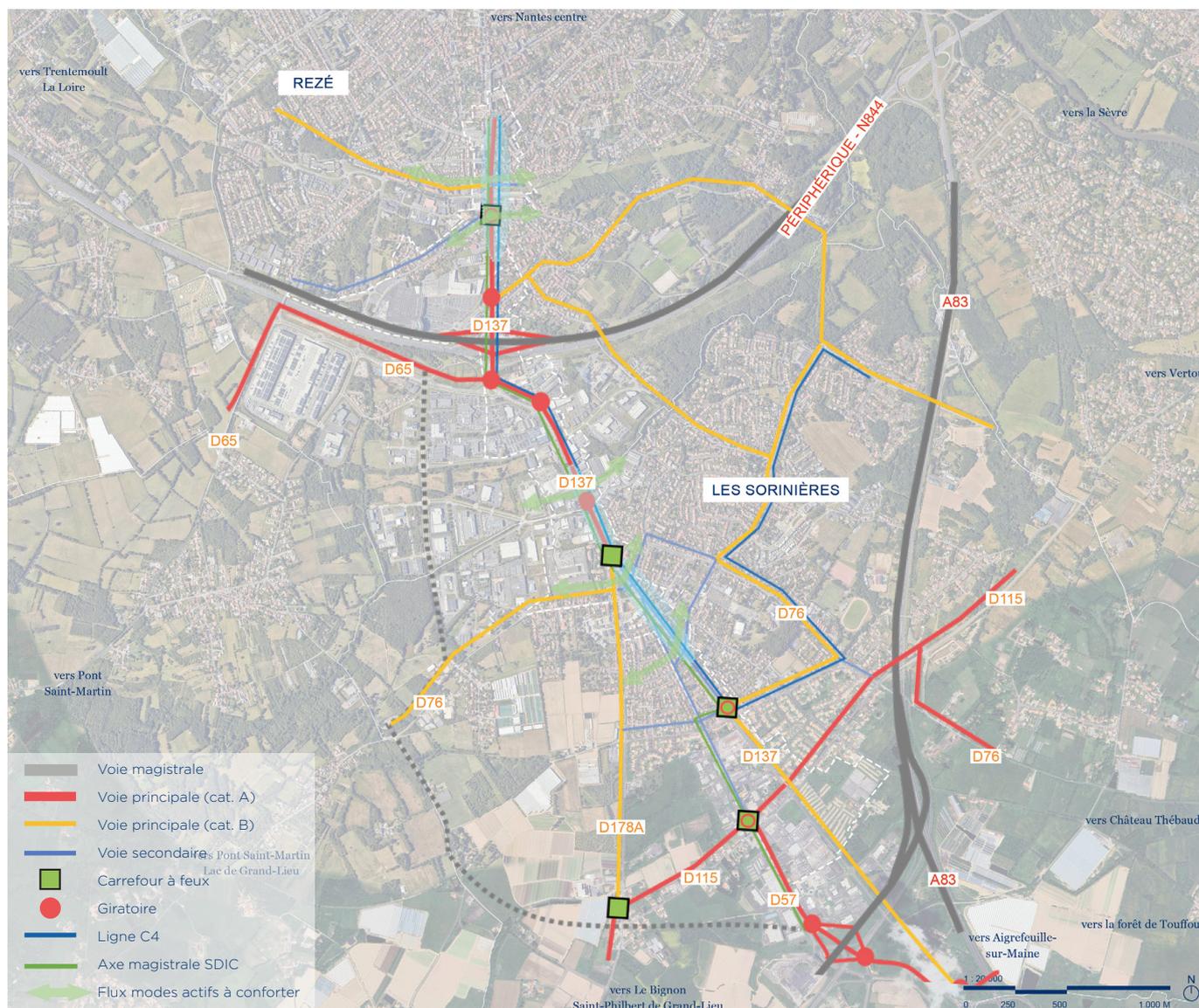
ROUTE DE LA ROCHELLE, REZÉ - LES SORINIÈRES



Engager les transitions

Une armature viaire à réadapter aux mutations en cours

Secteur de flux par nature, la route de La Rochelle concentre des activités au rayonnement métropolitain : le MIN, les diverses zones d'activité, le pôle commercial Océane. Ces espaces engendrent des flux importants de véhicules qui traversent la ville quotidiennement. Réduire la dépendance à la voiture et donc aux énergies fossiles émettrices de gaz à effet de serre implique une diversification des fonctions urbaines intégrant habitat et économie. La « route » a pour cela des atouts évidents avec un rythme d'espaces économiques et de logement qui sera conservé mais dont la programmation devra peu à peu évoluer.



Engager les transitions

S'appuyer sur les ressources territoriales comme socle de l'éco-renouvellement urbain

Dans un contexte où les ressources naturelles s'épuisent et où l'économie linéaire génère des déchets en quantité croissante, l'économie circulaire vise à optimiser l'utilisation des ressources en limitant le gaspillage, en encourageant le réemploi, la réparation et le recyclage.

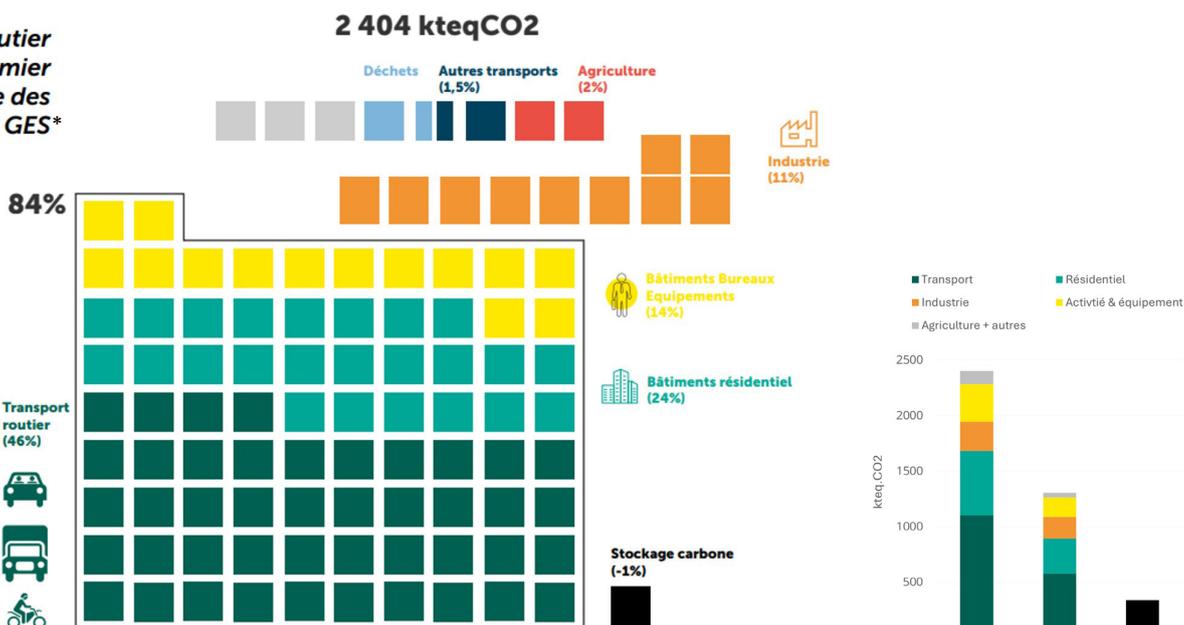
Tout en soutenant une activité économique ancrée dans les territoires, le bouclage des flux permet de limiter les émissions carbone. Les axes clef de ce bouclage concernent les matériaux de construction, l'alimentation et la gestion des eaux usées.

Les espaces agricoles des Sorinières peuvent jouer un rôle clé, à la fois pour la résilience alimentaire du territoire et aussi pour mettre en place ces connexions ville-agriculture sur la captation des ressources eau azote et phosphore de la ville. La création d'un espace de protection et de projet agricole comme au nord de la métropole est une opportunité intéressante à saisir pour cela.

Aujourd'hui, pour lutter contre l'assèchement progressif des ressources, il est impératif d'inverser cette dynamique en recréant des espaces absorbants à caractère naturel dans les villes, ici en connexion avec les cours d'eau de l'Illette, de la Brosse, et leurs zones humides associées.

Le transport routier reste le premier responsable des émissions de GES*

*Gaz à effet de serre



Un territoire marqué par l'empreinte du transport : les mobilités et la construction au cœur des enjeux de décarbonation
 © SOURCE : AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION NANTAISE (AURAN)

Nantes Métropole

- 2 Cours du Champ de Mars - 44923 Nantes Cedex 9
- 02 40 99 48 48
- metropole.nantes.fr