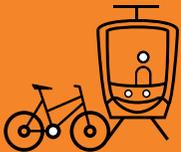


# PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES





# Sommaire

---

## 7 INTRODUCTION

## 9 LE SENS DU PROJET DE TERRITOIRE À L'HORIZON 2030

- 12 Les défis à relever
- 14 Les valeurs du projet
- 18 Le projet spatial

## 23 1. LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES THÉMATIQUES

### 24 1.1 Les orientations en matière d'environnement

- 25 Dessiner la métropole nature
- 28 Agir contre le changement climatique et s'adapter à ses premiers effets
- 29 Répondre aux enjeux de santé environnementale des habitants

### 32 1.2 Les orientations en matière de développement économique

- 33 Accompagner le développement économique de la métropole nantaise à l'horizon 2030
- 34 Renforcer l'attractivité internationale de la métropole
- 39 Renforcer l'économie métropolitaine de proximité
- 41 Développer une offre de loisirs de proximité en s'appuyant sur les richesses territoriales

### 42 1.3 Les orientations en matière d'habitat

- 43 Accompagner le développement de la métropole nantaise à l'horizon 2030
- 44 Diversifier et qualifier la production de logements pour répondre aux besoins et aux attentes de tous les habitants
- 45 Assurer le renforcement de la mixité sociale dans tous les territoires et dans tous les programmes à l'échelle de la métropole
- 46 Accompagner l'amélioration du parc de logements existants et sa transition énergétique
- 46 Favoriser la mobilité résidentielle et garantir la cohésion sociale

### 48 1.4 Les orientations en matière de mobilité

- 51 Poursuivre le développement d'une métropole attractive et rayonnante en améliorant son accessibilité
- 52 Contribuer à la transition énergétique grâce à la logistique urbaine
- 54 Garantir la mobilité pour tous, pour accéder à l'emploi, aux commerces, aux services, à la formation, à la culture et aux loisirs
- 55 Organiser les déplacements dans une métropole apaisée
- 57 Innover pour impulser et accompagner les changements de comportement pour une mobilité plus durable

---

## 59 2. LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES SPATIALES

### 60 2.1 Dessiner la métropole nature

60 Réduire de 50 % le rythme de consommation annuel des espaces naturels, agricoles et forestiers

61 Faciliter l'accès à la nature et aux cours d'eau

### 62 2.2 Développer l'attractivité et le rayonnement de la métropole

64 Élargir la centralité métropolitaine

### 67 2.3 Organiser la métropole rapprochée

67 Promouvoir un développement urbain mixte

68 Agir partout pour une haute qualité urbaine, architecturale et paysagère

### 70 2.4 Les déclinaisons du PADD par territoire

70 Les 3 défis et comment les territoires y répondent

73 Erdre et Loire

79 Erdre et Cens

89 Loire-Chézine

99 Sud-Ouest

107 Loire, Sèvre et Vignoble

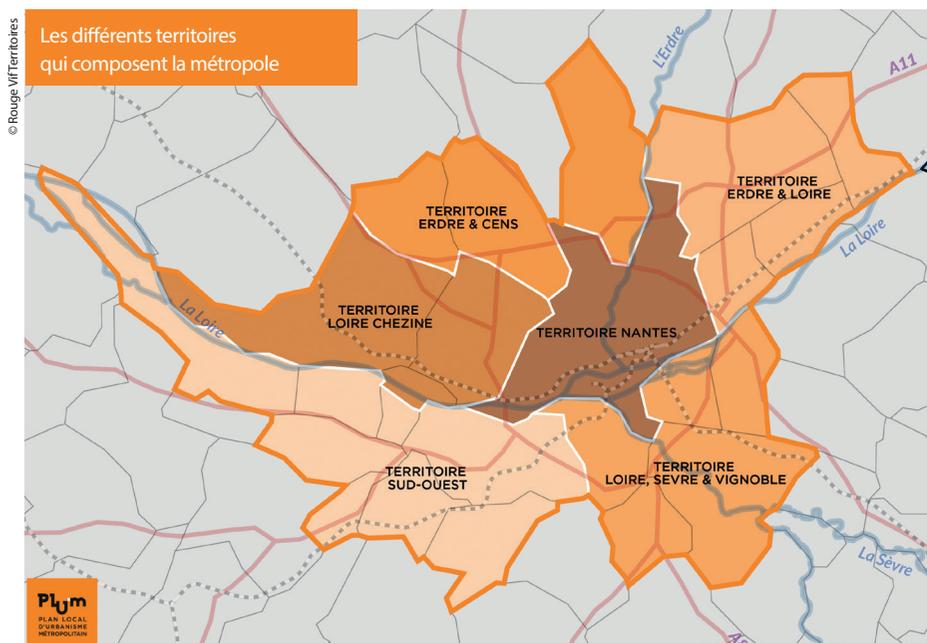
115 Nantes



Territoire du pôle métropolitain.



# INTRODUCTION



## Le PADD: un projet métropolitain à l'horizon 2030

Plus de 600 000 habitants vivent à Nantes Métropole. La métropole, c'est pour chacun un territoire de vie où l'on travaille, se forme, étudie, où l'on se déplace, où l'on profite de ses lieux de culture, de sports et de loisirs, où l'on se promène dans les parcs et jardins, ses espaces naturels et agricoles, où l'on peut profiter de chaque commune...

Le dynamisme, l'attractivité et la qualité de vie de la métropole nantaise sont reconnus en France et en Europe. Mais il faut aller encore plus loin. D'ici 15 ans la métropole comptera au moins 75 000 habitants supplémentaires. Elle doit répondre aux besoins de tous ses habitants et de leurs modes de vie.

### Un PADD intégrateur des politiques publiques territoriales de la métropole

Le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) est un des outils dont dispose Nantes Métropole pour définir sur le long terme son développement territorial. Pour la première fois construit à l'échelle de la métropole, avec ses 24 maires et conseillers municipaux des communes, il est l'expression du projet métropolitain, dans le respect des spécificités locales, pour les 15 prochaines années. L'intégration de politiques publiques d'envergure dans un document unique est un gage d'efficacité et de cohérence de l'action publique territoriale de Nantes Métropole. C'est pourquoi le PADD est le socle commun entre le Programme local de l'habitat (PLH), le Plan de déplacements urbains (PDU) et le Plan climat air énergie territorial (PCAET<sup>1</sup>).

### Un PADD co-construit avec les 24 communes

Le PADD couvre l'intégralité du territoire métropolitain. Il est décliné en 6 territoires correspondant aux 5 pôles de proximité hors les quartiers nantais (Erdre et Loire, Erdre et Cens, Loire Chézine, Sud-Ouest, Loire Sèvre Vignoble) et à la ville de Nantes.

Les communes ont été impliquées dans l'élaboration du PADD selon une démarche itérative prenant en compte les trois échelles territoriales que sont la métropole, les cinq pôles de proximité et les communes.

### Un PADD largement alimenté par la participation citoyenne

Avec la volonté d'un dialogue citoyen renouvelé, l'élaboration du PADD a fait l'objet d'un travail de participation sans précédent avec des habitants et des acteurs du territoire: à l'échelle de la métropole et à l'échelle des 24 communes, plus d'une centaine d'ateliers thématiques et de réunions d'échanges ont été organisés entre janvier et septembre 2015, produisant plus de 3 200 propositions.

Le PADD a été élaboré en s'enrichissant de ces propositions citoyennes, ainsi que de celles du Conseil de développement métropolitain et du Conseil métropolitain des acteurs économiques, dont notamment les représentants de la Chambre de commerce et d'industrie, de la Chambre d'agriculture, du Club immobilier Nantes Atlantique et des sociétés publiques locales d'aménagement.



Atelier citoyen - Bouguenais.

<sup>1</sup> En cours d'élaboration

# LE SENS DU PROJET DE TERRITOIRE À L'HORIZON 2030



La forme et les usages d'une ville se construisent sur le temps long. Mobilité durable, habitat coopératif, redéfinition des espaces de travail, usage temporaire de l'espace public... De nouveaux comportements émergent et transforment l'esprit des villes, autour de notions comme le partage, l'éphémère et la réversibilité. De nouveaux usages sont rendus possibles, notamment par la révolution numérique et les aspirations d'une génération de citoyens davantage porteuse de valeurs écologiques, collaboratives, et désireuse de voir les villes mieux s'adapter à leurs besoins.

En outre, l'aménagement durable du territoire est un levier d'action majeur pour conjuguer le développement avec une empreinte écologique soutenable.

Le futur ne se prévoit pas mais il peut être anticipé et planifié sur le moyen et le long termes. Le PLUm a pour objectif d'édicter les règles d'urbanisme et d'encadrer les projets et actions nécessaires au développement que nous souhaitons pour notre métropole.

La métropole nantaise telle que nous la connaissons aujourd'hui, avec son réseau de transports, ses quartiers historiques et contemporains, ses grands équipements et ses parcs publics, est le fruit de l'Histoire. Elle s'est construite grâce au travail mené par les villes et les structures intercommunales. L'élaboration successive des documents d'urbanisme: schémas de cohérence territoriale, plans d'occupation des sols, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur... ont en effet façonné, au fil du temps, la ville telle que nous la vivons chaque jour.

Aujourd'hui, pour la première fois, le plan local d'urbanisme devient intercommunal et unique. Il se construit dans un esprit collectif: les 24 maires s'unissent pour porter une ambition commune, pour mieux faire ensemble, en offrant des services de qualité à nos concitoyens tout en respectant les particularités de chaque territoire, de chaque commune, de chaque quartier.

La métropole est une communauté de destins et, pour chacun d'entre nous, un territoire de vie: on travaille dans une commune mais on réside dans une seconde, tout en pratiquant du sport dans une troisième et en allant au cinéma ou au théâtre dans une autre... Bien que la centralité métropolitaine accueille un nombre important de fonctions métropolitaines (grands équipements, commerces de prestige ou de niche...), les autres secteurs de l'agglomération développent une offre résidentielle, économique, commerciale, sportive et culturelle faisant de la métropole un réseau de villes complémentaires.

La métropole nantaise, sixième métropole française et troisième métropole industrielle, est particulièrement reconnue pour sa qualité de vie et son dynamisme économique. Elle compte parmi les plus attractives du pays. Cette attractivité est le fruit d'une situation géographique privilégiée, proche de Paris et aux portes de l'Atlantique, sur les berges du plus grand fleuve de France, la Loire. Elle est surtout le résultat de l'engagement résolu des élus locaux pour soutenir l'emploi et le développement, l'agriculture périurbaine, la construction de logements, la préservation et la valorisation des espaces naturels durables, la culture, l'éducation et la formation, l'amélioration continue des transports, etc.

C'est une métropole où il fait bon vivre et où il fait bon vivre ensemble, riche de ses diversités et de celles de ses territoires communaux. Elle est le fruit d'une gouvernance qualifiée souvent «d'à la nantaise» que nous souhaitons poursuivre, fondée sur des valeurs fortes et partagées de solidarité et de lien social.

Dans un monde en mouvement (évolutions démographiques, changement climatique, raréfaction des ressources naturelles, transformation des modes de vie et des pratiques sociales, nouvelle gestion des temps, développement du numérique et de la dématérialisation, évolution du rapport à la propriété), la métropole va devoir s'adapter et se réinventer. Les travaux préparatoires menés par l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (AURAN) dans le cadre des réflexions sur la métropole nantaise à l'horizon 2030 y ont contribué et ont nourri l'élaboration du plan local d'urbanisme métropolitain.



Berges de la Loire - Nantes.

## Les défis à relever

Le PLU métropolitain entend relever trois grands défis pour répondre aux grands enjeux des décennies à venir.

### Développer une métropole du bien-vivre ensemble et de la solidarité

La métropole du bien-vivre ensemble devra répondre aux besoins de chacun, en matière de logement, de mobilité, d'accès à l'emploi et de services du quotidien, tout en préservant des espaces de respiration, de nature en ville et des espaces publics de qualité.

Elle devra se développer tout en veillant à valoriser la diversité des communes ainsi que celle des quartiers que nous concevons comme une vraie richesse. La métropole étant un territoire de confluences, chaque commune a un rapport intime avec l'eau, La Loire et ses affluents. Chaque bourg, chaque quartier présente une composition urbaine et des repères bâtis et paysagers façonnés par l'histoire et la géographie locales, dans lesquels doivent pouvoir s'inscrire les actions de requalification ou d'amélioration de l'existant et les nouvelles constructions. Ceci fait partie intégrante de notre qualité de vie et de notre attractivité.

### Faire de la métropole un territoire de référence pour la transition écologique et énergétique

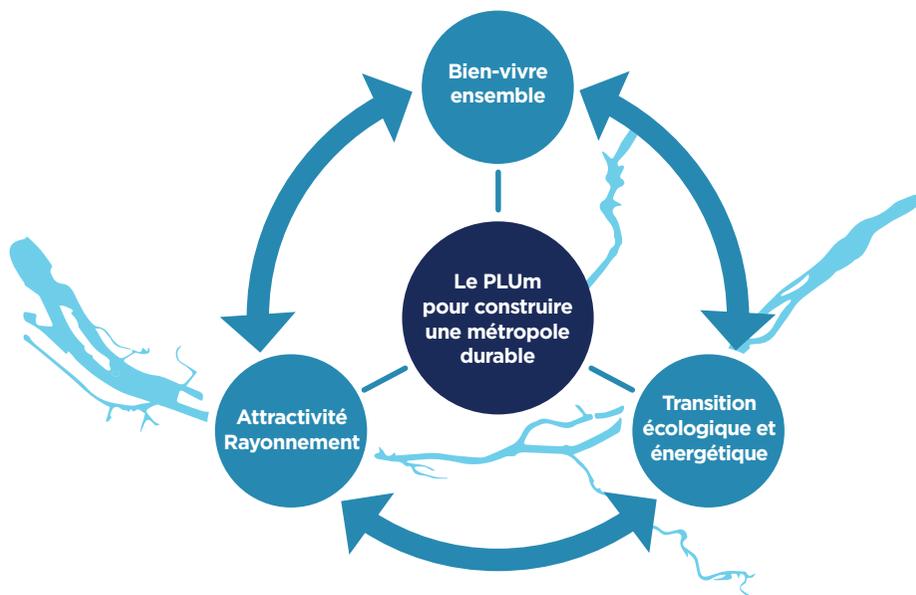
L'urgence du changement climatique, la limitation du réchauffement à + 2°C voire à + 1,5°C imposent d'agir, rapidement et efficacement, en prenant des mesures très concrètes en matière de développement urbain pour un territoire durable et résilient. La métropole nantaise est, à son échelle, un territoire de solutions.

Transitions écologique et énergétique sont les défis majeurs du XXI<sup>e</sup> siècle auxquels les villes ne doivent pas seulement s'adapter mais qu'elles doivent intégrer comme un nouveau modèle de «vivre en ville». Il s'agit d'en faire une opportunité pour définir la société que l'on désire construire, les valeurs qu'elle doit porter, le dynamisme qu'elle permettra, la mise en mouvement des acteurs dans leur diversité qu'elle favorisera. L'aménagement durable de notre territoire sera considéré comme un élément majeur de notre action en faveur de la lutte contre le changement climatique et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ces transitions seront également d'ici 2030 un vecteur d'évolution des usages de la ville, à tous les âges de la vie. Les manières de nous déplacer, nos modes de travail, notre consommation, nos aspirations personnelles en matière de loisirs, de sports, de culture, de tourisme de proximité, notre volonté d'un retour à une relation proche de la nature, nos formes d'habitat, tout cela évolue. Il s'agit d'adapter la ville aux différents modes de vie, et de concilier les usages selon les différents temps de la vie et les aspirations de chacun.

### Agir pour une métropole innovante, créative, attractive et rayonnante

À ces transitions écologique et énergétique s'ajoute la transition numérique. Toutes trois sont aussi déterminantes dans les domaines de l'emploi et du développement économique. Diminuer nos émissions de gaz à effet de serre, favoriser l'activité locale et non délocalisable constituent de nouveaux secteurs créateurs d'emplois dont notre territoire doit se saisir. Affirmer l'identité économique de la métropole, mettre en valeur et soutenir ses atouts et compétences spécifiques (diversité des activités et des emplois, attractivité des filières d'excellence, qualité



de la formation et de l'ingénierie, culture de l'entrepreneuriat, richesse et travail en réseau, compétitivité de l'offre de services), c'est accroître le potentiel économique du territoire en misant sur de nouveaux leviers de croissance: innovation, créativité, numérique, économie circulaire, sociale et solidaire. C'est renforcer l'attractivité et favoriser le développement des entreprises créatrices d'emploi. C'est aussi stimuler et accompagner le potentiel d'innovations croisées et de création de nouveaux projets porteurs de valeur ajoutée.

Si le Plan local d'urbanisme métropolitain ne peut à lui seul répondre à tous ces défis, il doit néanmoins créer les conditions favorables et nécessaires au maintien et à la croissance endogène des entreprises, tout en offrant des espaces d'accueil et de développement pour les entreprises extérieures. L'aménagement des zones d'activités devra contribuer à la réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, notamment en privilégiant leur densification et la mutualisation de certains de leurs services.

Pour cela, le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) exprime une ambition politique qui doit combiner dynamique économique, cohésion sociale, enjeux environnementaux et équilibre territorial: un emploi et un logement pour tous dans une économie innovante et un cadre de vie de qualité.

## Les valeurs du projet

Le Plan local d'urbanisme métropolitain porte une nouvelle ambition à l'horizon 2030. Il vise un double objectif fondamental pour notre territoire et ses habitants: dynamiser la métropole dans tous les domaines, pour favoriser la croissance et le développement de l'emploi, et améliorer sans cesse la qualité de vie de ses habitants par la mise en œuvre d'un modèle de développement équilibré associant emploi et logement pour tous, cohésion sociale et performance environnementale. Il est porteur de valeurs fortes.

### Une métropole solidaire et juste

Dans la métropole nantaise, le vivre ensemble est une réalité et un objectif constant. Relier les quartiers et les communes entre eux, développer les qualités urbaines des quartiers: chacun a «droit à un environnement urbain de qualité» et doit pouvoir s'y épanouir. Le droit au logement est un fondement du pacte républicain, il se traduit dans le Programme local de l'habitat (PLH): chaque habitant doit pouvoir accéder à un véritable parcours résidentiel, sans qu'il ne soit exclu des centres-villes et de l'accès aux services. La mixité des populations, des ménages, des générations, la diversité et la qualité des constructions et de leur fonction (habitat, activités, équipements) sont des piliers de la cohésion sociale.

Il nous faut être en capacité de répondre aux besoins d'au moins 680 000 habitants à l'horizon 2030, de permettre aux personnes qui résident aujourd'hui dans la métropole d'y rester, et à leurs enfants et petits-enfants d'y projeter leur avenir; de rendre la métropole désirable et de permettre à de nouvelles populations de s'y installer, quel que soit leur âge, leur parcours, notamment des familles et des actifs.

### Une métropole diverse

D'une commune à l'autre, d'un quartier à l'autre, la chance de la métropole, c'est la diversité de ses formes d'habitat et de ses tissus urbains. Cela doit être conservé, valorisé et renforcé dans une logique de mixité des fonctions urbaines. Afin de maintenir le dynamisme de la métropole et cette diversité qui caractérise notre territoire, chaque commune, et Nantes au premier rang, doit participer, à son niveau et dans le respect de son identité, à la mise en œuvre du grand projet collectif que traduit ce PLUm.



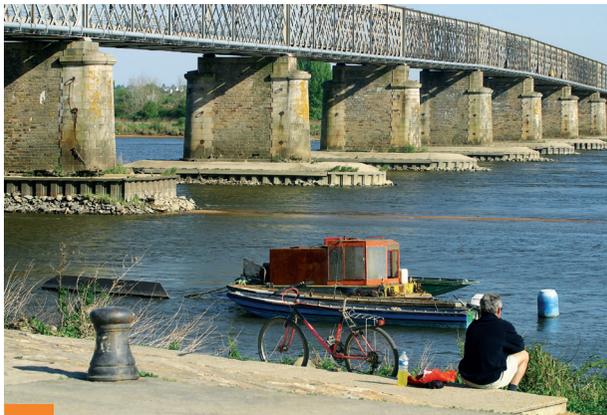
Quartier des Dervallières - Nantes.

### Une métropole nature

Tous, nous aspirons à plus de nature en ville, à une meilleure qualité de vie et à une réduction des nuisances et des pollutions. La métropole est déjà exemplaire mais nous devons avoir une plus grande ambition pour «dessiner une métropole nature»: végétalisation, création de parcs et de jardins, maillage des espaces de nature entre eux, conciliant à la fois continuités écologiques et continuités des réseaux cyclables et piétonniers.

L'idée de «métropole nature» dépasse les seuls espaces verts. Avec la volonté de

préservé, de conforter et de développer un maillage fonctionnel vert et bleu, le projet de territoire vise tout à la fois à valoriser les espaces naturels, agricoles et forestiers qui entourent l'espace urbanisé et à redévelopper sous toutes ses formes la nature en ville. Il vise à favoriser la diversité des milieux naturels qui peuvent être autant des lieux



Bords de Loire - Mauves-sur-Loire.

réservoirs de biodiversité, des supports pour le développement des déplacements doux et pour la valorisation du patrimoine et du paysage local.

La ville et la nature ne sont plus opposées mais organisées comme deux composantes complémentaires de notre métropole.

Le renforcement de l'armature verte et bleue participe activement à la préservation de la biodiversité, et sur un plan plus générique de la vie tout court, en identifiant les continuités écologiques nécessaires à la préservation des espaces et des espèces remarquables et ordinaires. La trame verte et bleue joue également un rôle important pour la régulation du climat local, la prévention des risques d'inondation, l'amélioration de la qualité de l'eau, des sols et de l'air de la métropole.

## Une métropole sobre

Agir contre le réchauffement climatique et s'adapter à ses premiers effets sont à la fois un formidable défi et une opportunité pour devenir le territoire de référence pour la transition écologique et énergétique. L'objectif de diminuer de 50 % par habitant nos émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 impose de dessiner une métropole compacte, qui limite les déplacements, inscrit les services de proximité dans les quartiers, promeut un habitat et un développement économique moins consommateurs d'espace, et anticipe sa production d'énergie à partir de ressources renouvelables.

Nous devons encourager et anticiper une réelle transition énergétique en favorisant notamment le développement des mobilités douces et peu polluantes, les énergies renouvelables, l'économie circulaire, le recyclage des matériaux de construction. Un Plan climat air énergie territorial est indispensable pour atteindre cet objectif.

De la même manière, l'intégration des risques naturels et technologiques, mais aussi des nuisances et des pollutions, dans la conception des projets est aussi un levier d'innovation urbaine pour une ville plus résiliente, c'est-à-dire qui anticipe mieux les risques potentiels, s'y adapte et le cas échéant s'en relève rapidement.

## Une métropole créative

L'innovation, dans toutes ses dimensions sociale, technologique et d'usage, culturelle et créative, écologique et énergétique, numérique enfin, est l'autre défi auquel la ville de demain devra répondre. Déjà riche de la diversité des formes d'entreprendre illustrée notamment par l'importance et la contribution active de l'économie sociale et solidaire, la métropole doit être ouverte à l'expérimentation, encourager et accompagner les nouveaux talents; elle doit également

accélérer le développement des technologies et des services générateurs de nouveaux comportements et de nouveaux emplois, notamment en termes de mobilité, d'information, permettant sont aussi de nouveaux leviers pour gérer les constructions et les services urbains de manière plus efficace et économe. La métropole nantaise doit rester à la pointe du soutien aux filières émergentes et de l'innovation urbaine, en termes de services, de culture, d'architecture et de construction, notamment dans le cadre des démarches de la ville intelligente. Innover, c'est anticiper l'avenir, pour ne pas le subir.



La Fabrique - Nantes.

## Une métropole apaisée, une métropole de proximité

La métropole de la proximité se construit. Elle replace les centralités au cœur des déplacements quotidiens des habitants. Ce modèle suppose de proposer les bonnes conditions d'accès des habitants à l'emploi, à l'éducation, à la formation, aux services publics, aux commerces et aux loisirs au sein de ces centralités en privilégiant les modes alternatifs à la voiture particulière. Le développement urbain dans ces centralités existantes ou émergentes bien desservies et le long de corridors de transports collectifs structurants ou à vocation structurante est une condition majeure permettant aux habitants d'avoir un usage plus raisonné de leur voiture. Cette recherche de qualité de vie en ville doit s'articuler au nécessaire développement des déplacements de courtes distances et aux nouvelles mobilités. Ainsi le développement des transports collectifs structurants sera conjugué au développement d'un tissu urbain mixte et dense mis en réseau au sein duquel se déploiera un maillage fin pour les piétons et les cyclistes.

La construction de la métropole de proximité trouvera également des répercussions dans la façon de penser l'aménagement de l'espace public qui doit être au service de cette intensité en privilégiant au sein des centralités un espace public partagé et donc apaisé, notamment par la réduction des vitesses induisant un meilleur partage des espaces au profit des modes actifs et une amélioration de la sécurité routière.

En complément, par son rayonnement et son attractivité, l'accès à la métropole demeure une priorité. Elle concentre différents services structurants et est au cœur d'un réseau de liaisons nationales et internationales (gare, aéroport). Dans ce cadre, l'accessibilité en transports collectifs est à privilégier tout en maintenant une desserte routière de qualité et en calibrant l'offre de stationnement pour favoriser l'usage des transports en commun et des modes actifs.

La centralité métropolitaine autour de la Loire apparaît comme un des reflets de cette nouvelle ville à construire: une forte ambition d'accueil d'habitants et d'activités en plein cœur de la métropole, organisée autour d'une offre performante de transports collectifs structurants, d'un maillage de modes doux et où la circulation automobile permet de bonnes conditions d'accès aux équipements structurants.



Piste cyclable pont Clemenceau - Nantes.

## Une métropole active

Dans notre métropole qui a la chance de bénéficier d'un fort dynamisme, l'emploi demeure la préoccupation première. La réussite économique de Nantes passe par la diversité de ses activités: consolidation du système productif métropolitain à partir du développement des filières industrielles (aéronautique, navale, énergie, agro-alimentaire), du renforcement de l'écosystème d'innovation et des capacités de formation et de recherche et développement (démarche Campus Nantes) et de la valorisation du potentiel créatif. La métropole doit rester attractive pour des centres de décision et des nouveaux opérateurs industriels, tertiaires ou commerciaux, pour le développement des services aux personnes et des activités de proximité liés à l'économie résidentielle et poursuivre la dynamique événementielle, culturelle et touristique.

Cette diversité économique est une chance qu'il faut préserver, notamment en contribuant à la requalification des sites industriels anciens et au renouvellement de l'offre d'accueil existante dans la logique de construction d'un parcours résidentiel des entreprises et de multiplication des lieux de partages créatifs et d'innovation ouverte.

Ce nouveau modèle de développement durable s'illustre par le développement de l'économie circulaire et de la responsabilité sociétale des entreprises qui font des acteurs économiques un des principaux leviers de la société décarbonée.

La réaffirmation de la place de l'économie sociale et solidaire et du soutien à l'innovation sociale et environnementale constitue un autre vecteur décisif d'impulsion de cette dynamique vertueuse orientée vers la gestion raisonnée des ressources naturelles.

Les nouveaux modes de travail, comme le co-working ou le télétravail doivent aussi trouver leur place dans la ville de demain. Les rythmes temporels quotidiens sont de plus en plus éloignés des traditionnels 8h-12h / 14h-18h. La ville de demain devra apprendre à concilier la ville qui travaille, la ville qui se déplace, la ville qui dort et la ville qui se divertit.

Le dynamisme économique passe également par le renforcement des coopérations métropolitaines Nantes-Saint-Nazaire et Loire-Bretagne pour une meilleure reconnaissance des atouts et compétences du territoire à l'échelle européenne, et une capacité élargie à fixer des activités à forte valeur ajoutée et des emplois hautement qualifiés dans la métropole.

## Une métropole qui fait de son passé une richesse pour l'avenir

L'innovation urbaine ne peut se concevoir sans un lien à l'Histoire qui a construit la ville. Les paysages, la Loire, les ports, les marques du passé industriel, forgent l'identité de la métropole et doivent être préservés. Mais c'est également vrai du petit patrimoine architectural et urbain, dans chaque commune ou chaque quartier. Il ne doit pas empêcher les projets, pour ne pas créer une ville musée, mais il doit

en être une composante assumée qui enrichit et donne du sens au projet. Il faut s'appuyer sur la singularité nantaise: son patrimoine est vivant. On ne fera pas table rase du passé, au contraire, il faudra s'appuyer dessus, le valoriser quels que soient les époques et les lieux qu'il représente.

## Une métropole reliée dans une logique d'alliance des territoires

Parce que le dynamisme de Nantes Métropole s'ancre dans un territoire bien plus large, parce que les périmètres institutionnels ne recouvriront jamais les bassins de vie des habitants, actifs, entreprises..., parce qu'aujourd'hui le développement d'une métropole tient autant sinon plus aux réseaux qu'elle tisse qu'à sa taille, Nantes Métropole construit des alliances avec ses territoires voisins.

La complémentarité ville/campagne s'enrichit au sein de la métropole, mais aussi avec les territoires du pôle métropolitain Nantes-Saint-Nazaire qui travaillent à faire converger leurs stratégies au sein du schéma de cohérence territoriale.

Le dynamisme de la France dépendra en grande partie de la capacité des métropoles à diffuser la croissance et à irriguer les territoires. Nantes Métropole est donc particulièrement engagée aux côtés de Saint-Nazaire, Rennes, Angers, Brest, afin de construire des coopérations innovantes et imaginatives au sein notamment du pôle métropolitain Loire-Bretagne et de renforcer les liens en matière touristique, économique, d'enseignement supérieur et de recherche, de culture.

Ce travail à plusieurs échelles poursuit un objectif fort: mettre nos forces en commun pour agir au service des habitants et du territoire.



Le château des Ducs de Bretagne - Nantes.

# Le projet spatial

Les trois orientations spatiales décrites ici en synthèse se déclinent dans la deuxième partie du PADD consacrée aux orientations spatiales territorialisées.

## Dessiner la métropole nature

La Loire et ses affluents constituent un fil directeur et un trait d'union du projet spatial métropolitain. Les espaces naturels et agricoles, et les paysages, composent l'armature essentielle de l'aménagement du territoire métropolitain, au sein de laquelle est prévue la mise en valeur des forêts urbaines, des boisements, de l'agriculture périurbaine, des fleuves et des rivières, des rivages lacustres, etc. Organisées comme deux composantes complémentaires, et non opposées, la ville et la nature impliquent des extensions urbaines limitées, exprimant la volonté d'une plus grande préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers pour qu'ils ne soient désormais plus «au service» des projets urbains mais constitutifs des projets d'aménagement.

Il s'agit de renouveler notre approche de l'urbanisme pour intégrer le climat, l'énergie, le cycle de l'eau et la gestion alternative des eaux pluviales, la biodiversité, le paysage au travers de la trame verte et bleue métropolitaine. A cela s'ajoute la gestion des risques dans les actions de planification et d'aménagement pour ainsi répondre aux enjeux de qualité de vie et d'attractivité du territoire.

### Réduire de 50 % le rythme moyen annuel de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers

La métropole entend poursuivre la promotion d'une forme de développement tourné vers le renforcement des centralités afin, d'une part, d'affirmer l'importance de la proximité (services, transports, commerces, artisanat...) et d'autre part, de limiter l'étalement urbain pour préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers.

La mobilisation de toutes les communes, chacune en fonction de ses capacités et à son échelle, doit s'inscrire dans l'objectif de rechercher dans le tissu urbain constitué des espaces de renouvellement urbain, de maîtriser les extensions urbaines et de limiter très fortement le développement des hameaux. Les espaces agricoles et naturels devront s'adapter au changement climatique et la métropole devra accompagner l'évolution des paysages (cultures, espèces, qualité des sols...).



Saint-Léger-les-Vignes.

### Dessiner la métropole nature

#### Valoriser la Loire et ses affluents

 Réseau hydrographique

#### Préserver et restaurer les espaces agricoles, naturels et forestiers

 Protéger les espaces naturels et agricoles

 Préserver les réservoirs de biodiversité

 Développer les projets de forêt urbaine

#### Développer la nature en ville

 En tissu aggloméré

### Rendre possible la mise en oeuvre des projets économiques d'envergure métropolitaine porteurs d'emplois

#### Assurer la réalisation des grands projets structurants

 Grands projets

#### Inscrire les sites universitaires dans la dynamique métropolitaine

 Sites universitaires - Campus Nantes

#### Renforcer le socle industriel et logistique et améliorer la qualité des sites

 Sites d'activités

### Organiser la métropole rapprochée

#### Développer une métropole compacte, mixte et active

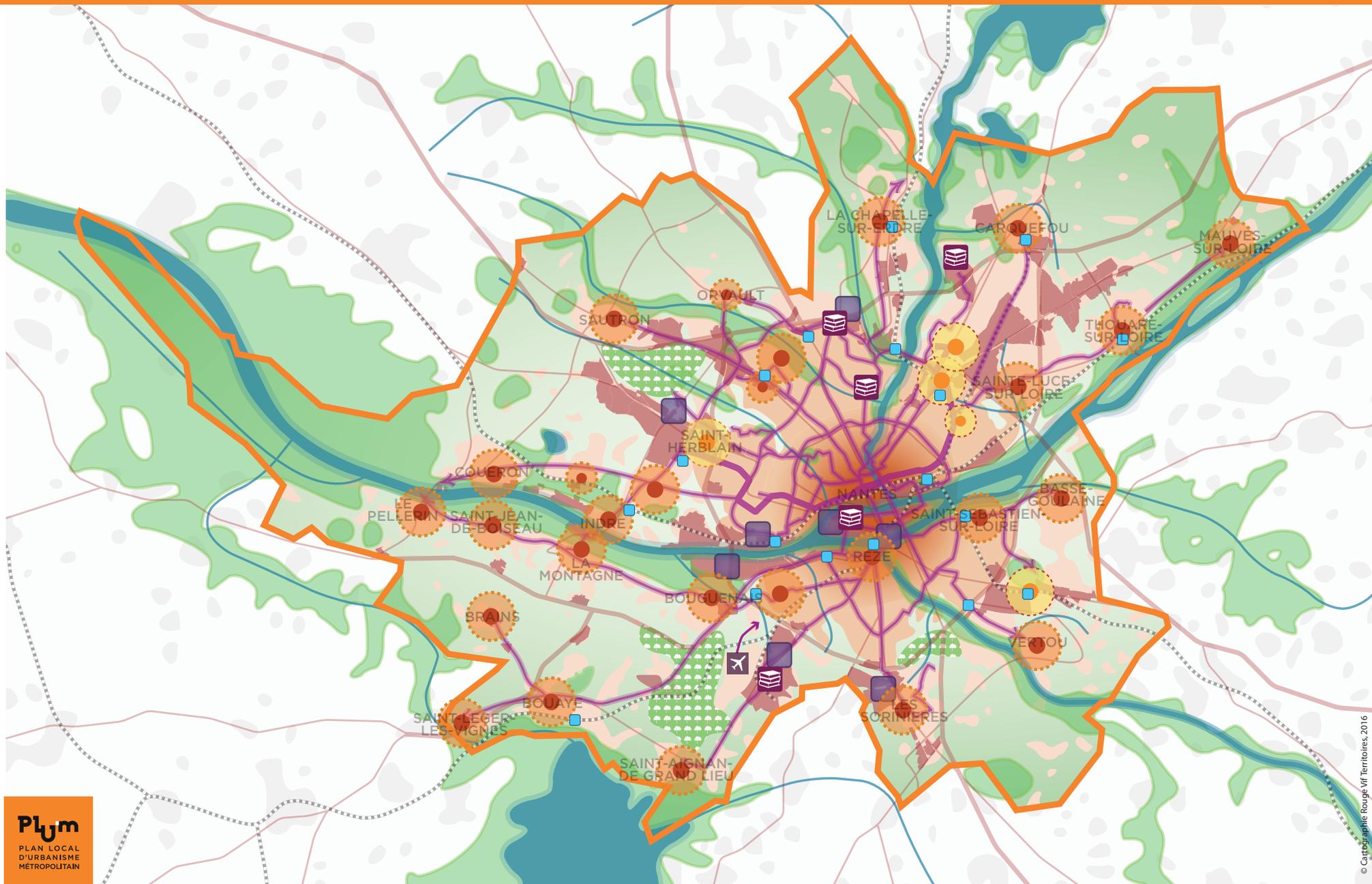
 En tissu aggloméré

#### Conforter les centralités et améliorer leur accessibilité par tous les modes de déplacements

 Elargir la centralité métropolitaine

 Animer les centralités communales

 Favoriser l'émergence de nouvelles centralités  
Développer le réseau de transports collectifs structurants et favoriser la multimodalité



© Cartographie Rouge Vif Territoires, 2016

## Organiser la métropole rapprochée

Le projet spatial métropolitain repose sur le concept simple d'une métropole compacte, composée de plusieurs centralités urbaines, reliées entre elles par un réseau d'infrastructures de transports collectifs et routières performant. Intégrée dans ce réseau, chaque centralité doit être suffisamment peuplée pour jouer efficacement son rôle. Ainsi conçue, chaque centralité peut être source de vie sociale, de rencontres et d'échanges entre les habitants, où les déplacements de courte distance à pied ou à vélo deviennent naturels et agréables.

C'est l'idée d'une « métropole rapprochée » où l'on peut se déplacer facilement et confortablement d'un point à l'autre de la métropole, mais aussi où l'on dispose d'une offre de proximité suffisante pour y organiser sa vie de tous les jours à l'échelle de son quartier ou de sa ville.



Busway au Clos-Toreau - Nantes.

### Prioriser clairement les localisations d'urbanisation préférentielle

Chaque commune doit pouvoir bénéficier d'un potentiel de développement urbain pour ne pas perdre de population et poursuivre son dynamisme. Dans le même temps, chaque commune doit participer à l'effort de construction nécessaire pour assurer le dynamisme démographique et économique de la métropole. Mais ce développement doit être maîtrisé et priorisé. Le projet spatial favorise donc l'urbanisation :

- D'abord dans les villes situées à l'intérieur et le long de la ceinture du périurbain;

- Puis dans les centralités urbaines déjà constituées;

- Ensuite le long des axes structurants de transports collectifs (tramway, busway, chronobus, tram-train, etc.) performants, là où c'est pertinent, sans s'opposer aux autres politiques métropolitaines;

- Enfin seulement, dans le reste du tissu urbain existant.

### Privilégier le développement urbain dans les centralités

Le développement urbain sera privilégié dans les centralités urbaines.

Parce qu'elle cumule une concentration des fonctions urbaines et une diversité des activités humaines, la centralité urbaine est un des facteurs de qualité de vie en ville. Pour le citadin, elle est un lieu de vie associant proximité, convivialité et lien social en regroupant habitat, services, commerces, artisanat, équipements. Elle est facilement accessible car desservie par l'ensemble des modes de déplacements et dotée d'espaces publics de qualité aménagés y compris pour les personnes en situation de handicap.

À l'échelle de la métropole, le projet de territoire propose la mise en réseau des différentes centralités que sont :

- La centralité métropolitaine – qui offre des services qui rayonnent au-delà de la métropole ;

- Les centralités de proximité, communale ou de quartier – qui offrent les services du quotidien – ;

- Les centralités émergentes développées à partir de pôles commerciaux et/ou d'échanges qui ont vocation à se diversifier (Atlantis, Peccot-Angevine, Paridis, Halvêque Beaujoire Ranzay, gare de Vertou) ou dans le cadre de projet urbain d'envergure (Bottière Pin Sec).



Quartier Malakoff - Nantes.

### Élargir et conforter la centralité métropolitaine

Le projet d'aménagement à l'horizon 2030 va redessiner totalement la centralité métropolitaine. Ce qui n'était auparavant que le centre-ville nantais devient année après année le centre de la métropole, qui s'élargit de plus en plus. Deux cents hectares vont être aménagés en berges de Loire, notamment sur l'île de Nantes, le Bas Chantenay, la poursuite d'Euronantes-Malakoff, mais aussi Pirmil-les-Isles à Rezé.

Après l'implantation du tribunal, du parc des Chantiers, du lycée international

Mandela, l'île de Nantes va accueillir le centre hospitalier universitaire, cœur du futur quartier de la santé, mais aussi les halles Alstom transformées, avec notamment l'école des Beaux-Arts au cœur du quartier de la création, ou bien encore le palais des sports de Beaulieu réhabilité.

Le centre historique nantais va poursuivre également sa redynamisation, lancée avec les travaux des places Royale et Graslin, la restauration du passage Pommeraye et des rues avoisinantes, l'aménagement de l'esplanade Château Mercœur et son miroir d'eau. Plusieurs projets structurants permettront de renforcer le rayonnement métropolitain du centre: la nouvelle gare et ses espaces publics nord et sud, la promenade de la Loire à la Gare, le réaménagement de la place du Commerce, le projet d'aménagement de la Petite Hollande, les quais de la Fosse.

#### Rendre possible les projets d'envergure métropolitaine

À Nantes, plusieurs autres projets permettront de répondre aux besoins en matière de construction de logements, notamment les opérations Bottière-Chênaie, Doulon-Gohards, Bottière Pin Sec, Champs de manœuvre, Pirmil, Halvêque Beaujoire Ranzay, Bas-Chantenay, ainsi que le renouvellement urbain du Grand Bellevue, qui concerne aussi Saint-Herblain, et des quartiers nord.

Plus largement, à l'échelle de la métropole, de nombreux projets vont se développer et créer de nouvelles centralités fortes. Il faut les anticiper, comme à Saint-Herblain avec le boulevard de la Baule, le renouvellement urbain du site Laënnec, la diversification urbaine d'Atlantis et à Rezé, avec le projet de centre-ville et de Pirmil-les-Isles.

Plusieurs projets à vocation économique structureront également fortement le territoire à l'image du transfert du MIN à Rezé dans le cadre du pôle agroalimentaire Océane, du réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique et du développement du pôle industriel d'innovation Jules Verne dans le sud-ouest.

À l'échelle de la métropole, le projet spatial prévoit la localisation et les potentiels de ces grands projets urbains de demain.

#### Permettre le développement de chaque commune

Au-delà des grands projets urbains, le développement de la métropole nécessite le développement de chacune de ses communes. Le projet d'aménagement et de développement durables vise à renforcer les centralités existantes et à poursuivre les projets urbains déjà engagés, notamment dans le cadre des

zones d'aménagement concerté métropolitaines.

La métropole devra se développer tout en veillant à valoriser la diversité des communes ainsi que celle des quartiers que nous concevons comme une vraie richesse et un engagement durable.



Le centre-ville - Rezé.

## Agir partout pour une haute qualité urbaine, paysagère et architecturale

Cette ambition implique également de prévoir dans tous les projets urbains et dans toutes les communes de l'agglomération une densification progressive et raisonnée, ainsi qu'une priorité donnée au renouvellement de la ville sur la ville, qui s'accordent avec les tissus urbains déjà constitués prenant appui sur l'histoire des territoires et donnant sens aux aménagements. La densification ne peut

pas être uniforme partout mais c'est partout la condition de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Cet effort pour une ville plus compacte s'inscrit dans la nécessité de proposer partout une « haute qualité urbaine, paysagère et architecturale ».



Sainte-Luce-sur-Loire.

# À l'horizon 2030



Produire au moins



\* Par rapport à 2003

# 1.

## LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES THÉMATIQUES

1.1 Les orientations en matière d'environnement

P.22

1.2 Les orientations en matière de développement  
économique

P.30

1.3 Les orientations en matière d'habitat

P.40

1.4 Les orientations en matière de mobilité

P.46

1.

LES ORIENTATIONS  
STRATÉGIQUES  
THÉMATIQUES

## 1.1 Les orientations en matière d'environnement

### ENJEUX

La métropole dispose d'un patrimoine naturel riche et diversifié, mosaïque d'espaces où vivent faune et flore remarquables et ordinaires. Pour la flore, on recense près de 1 300 espèces végétales dont 154 sont rares, menacées ou protégées. Pour la faune, ce sont près de 408 espèces de vertébrés, de papillons et de libellules qui sont actuellement connues.

Les 600 km de cours d'eau, dont la Loire, et les plus de 9 000 ha de zones humides qui représentent 17 % du territoire, font partie du patrimoine hydrologique de la métropole. Celui-ci présente un intérêt écologique, mais aussi social, culturel et paysager, et doit constituer une clé de lecture pour une meilleure prévention des inondations, par ruissellement ou par débordement de cours d'eau.



Le projet de territoire doit permettre:

- De préserver et de valoriser les potentialités et atouts offerts par la biodiversité qui s'y déploie;
- De donner accès à un cadre de vie, des paysages, un patrimoine naturel et culturel qui font l'identité du territoire et sont vecteurs d'ambiance particulière appréciée des habitants;
- De prendre en compte et d'améliorer ses fragilités: restauration de sites naturels dégradés, réduction de la vulnérabilité aux risques naturels, notamment climatiques, et technologiques, réduction des quantités de déchets, amélioration de la qualité de l'air;
- De préserver les ressources naturelles, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de s'adapter au changement climatique et d'agir pour la transition énergétique;
- D'améliorer la santé environnementale des habitants par la réduction de l'exposition des personnes aux nuisances et aux pollutions.



## DESSINER LA MÉTROPOLE NATURE

La trame verte et bleue métropolitaine est l'armature naturelle composée de continuités écologiques, terrestres et aquatiques. Support de vie, d'usages et véritable atout du territoire métropolitain, elle permet d'encadrer le développement urbain en préservant les espaces paysagers et naturels et de le valoriser en garantissant un cadre de vie de qualité.

Elle est composée des unités paysagères caractéristiques de la métropole, des espaces naturels et agricoles, des espaces de nature en ville et du patrimoine végétal, des cours d'eau, des zones humides et des champs d'expansion des crues.

La trame verte et bleue constitue aussi le support de l'activité agricole qui la pérennise et la valorise, en particulier par des pratiques extensives sur les prairies naturelles, dans les marais et dans les milieux bocagers.

La prise en considération de la trame verte et bleue métropolitaine a pour objectifs de :

- Préserver la biodiversité de la métropole et au-delà, en permettant aux espèces de se déplacer, de se nourrir, de se reproduire, donc de subsister;  
Contribuer à la sécurité des personnes et à la sauvegarde des biens en œuvrant à la maîtrise du risque inondation;  
Répondre aux besoins de nature des habitants, des touristes et des usagers de la métropole;  
Contribuer à l'atténuation du changement climatique, à la régulation thermique locale et à la régulation hydraulique pour une meilleure adaptation du territoire;  
Valoriser la qualité paysagère de la métropole;  
Promouvoir un environnement favorable à la santé et à la qualité de vie des habitants;  
Pérenniser l'ensemble des services rendus à l'homme par la nature.

Valoriser les cours d'eau pour une trame bleue renforcée  
Le territoire de la métropole nantaise s'est développé en prenant appui sur un important réseau hydrographique. Ce réseau se structure autour de la Loire terminant son parcours à l'embouchure avec l'océan Atlantique, à hauteur de Saint-Nazaire.

La Loire fait figure d'épine dorsale pour le territoire métropolitain. Vers celle-ci convergent les 42 rivières principales du territoire. Autour de cette armature bleue s'organise tout un système de zones humides et de plans d'eau.

L'Erdre et la Sèvre constituent un axe nord-sud structurant pour la métropole nantaise. Ces affluents de la Loire offrent un site de confluence exceptionnel au niveau de la centralité métropolitaine. La Chézine, dans une orientation nord-ouest/sud-est, intègre ce système de confluence, dont une partie est dissimulée sous l'urbanisation nantaise.

Le Cens, le Gesvres et l'Hocmard tout au nord, constituent des affluents de l'Erdre. Comme l'ensemble des cours d'eau, ils s'inscrivent dans des vallées plus ou moins vastes où s'implante une végétation riche mais fragile. Ces vallées qui irriguent l'espace métropolitain, représentent d'importantes coulées vertes.

Le Lac de Grand-Lieu, dont les rives nord bordent le territoire de la métropole, est un des plus grands lacs naturels de plaine français. Il est alimenté en eau par l'Ognon, la Boulogne, son affluent la Logne, et se vide par l'Acheneau au nord-ouest. Espace naturel remarquable et protégé, il constitue l'un des réservoirs de biodiversité d'importance nationale de la trame bleue métropolitaine.

La préservation et l'aménagement des grandes vallées de la Chézine, du Cens, du Gesvres ou du Charbonneau, permettent aux habitants du territoire de bénéficier, en cœur d'agglomération, d'une « nature de proximité », composée d'espaces de ressourcement et de loisirs.

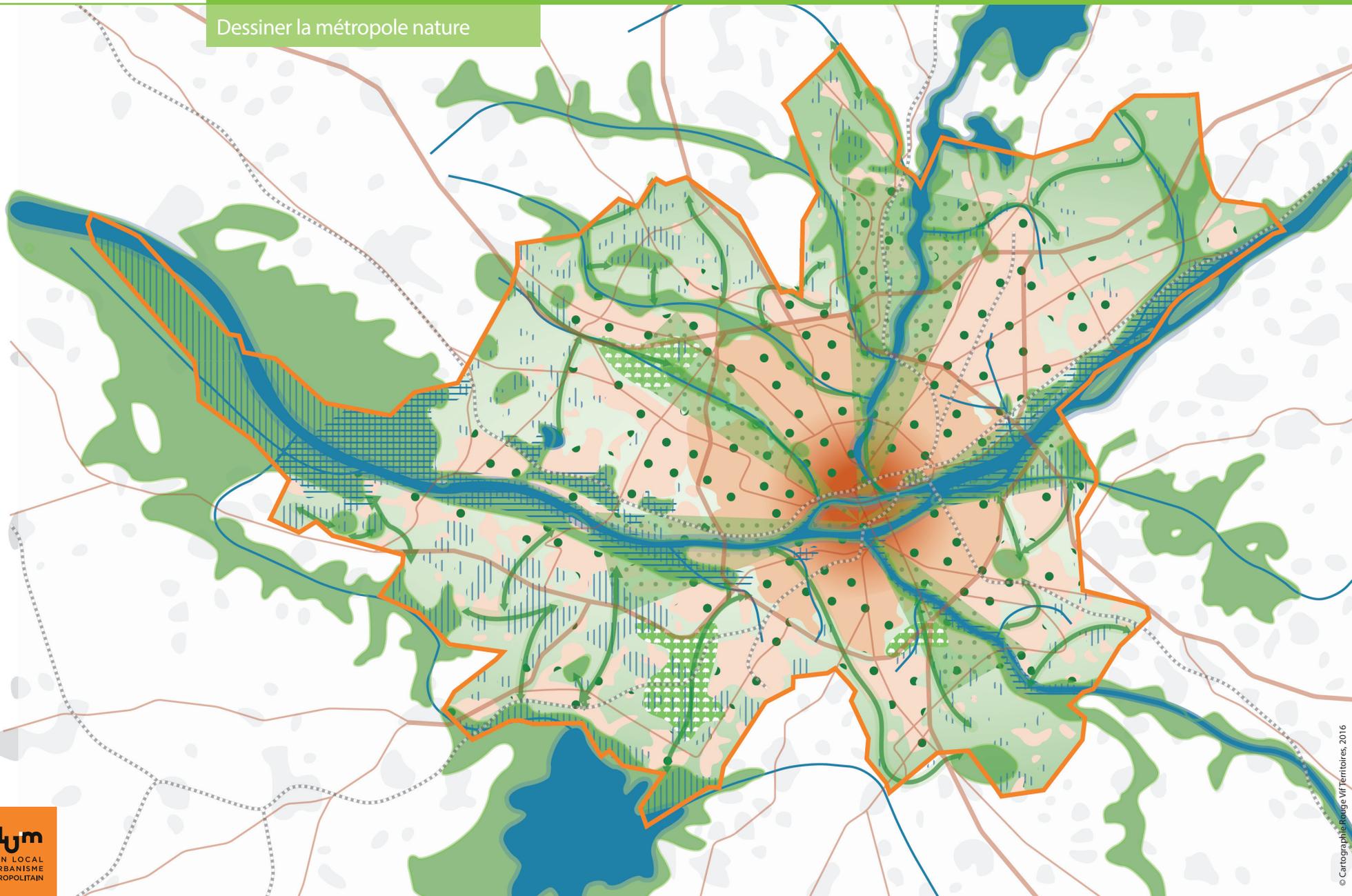


La Chaussée des Moines - Vertou.

Le petit chevelu hydrographique, bien que moins structurant, contribue également, pour peu qu'il soit intégré à l'environnement urbain de façon appropriée, à différents besoins tels que la végétalisation des espaces et la nature en ville, la régulation bioclimatique et hydraulique, la recharge des nappes phréatiques, la diversité de la vie animale et végétale.

Ce vaste réseau hydrographique de plus de 600 km constitue l'ossature de la trame verte et bleue métropolitaine. Il est donc essentiel de le protéger de toute artificialisation et de le valoriser en lui donnant toute sa place en ville.

Dessiner la métropole nature



### Conforter la trame bleue

-  Protéger les cours d'eau et prendre en compte le risque inondation
-  Préserver les champs d'expansion des crues
-  Préserver les zones humides

### Conforter la trame verte

-  Préserver les réservoirs de biodiversité
-  Préserver les corridors écologiques
-  Développer les projets de forêt urbaine
-  Protéger les espaces naturels et agricoles notamment en réduisant de 50% leur consommation
-  Développer la nature en ville
-  Préserver et valoriser l'étoile verte des vallées nantaises

Proposer une urbanisation résiliente prenant en compte le cycle de l'eau dans son ensemble. Le développement urbain de la métropole doit être cohérent avec une stratégie et une gestion intégrées du cycle de l'eau qui contribuent à la qualité des eaux superficielles et souterraines, afin de :

Préserver et restaurer la qualité des milieux humides et aquatiques à travers la trame verte et bleue métropolitaine, et notamment la protection des abords des cours d'eau et des zones humides ;  
Prévenir le risque inondation par débordement de cours d'eau, ruissellement, notamment en préservant les champs d'expansion des crues d'aménagements qui feraient obstacle à leurs fonctions, en prenant en compte la topographie locale, en favorisant le libre écoulement des eaux et en réduisant l'imperméabilisation des sols ;  
Garantir une gestion intégrée des eaux pluviales dans l'aménagement urbain. Il faut limiter leurs impacts sur le régime hydraulique des cours d'eau, en sortant de la logique du « tout tuyau », en régulant les eaux à la parcelle, en favorisant l'infiltration, les techniques alternatives et la désimperméabilisation ;  
Limiter les extensions des réseaux d'eaux usées.

Renforcer les réseaux écologiques de la métropole pour développer la trame verte

La trame verte et bleue métropolitaine s'appuie sur les grands réservoirs de biodiversité situés en périphérie du territoire : l'estuaire de la Loire, les milieux bocagers, les marais de l'Érdre, la Loire amont, le marais de Goulaine et le lac de Grand-Lieu. Ces réservoirs fonctionnels influents se propagent dans les grandes vallées alluviales qui forment un réseau vert connecté à la couronne agricole et naturelle. Ces coulées vertes organisées autour des cours d'eau représentent pour la métropole une ouverture unique sur l'espace périurbain en termes de biodiversité, de paysage et de mobilités actives, qu'il s'agit de protéger et de valoriser.

Certains grands espaces naturels comme la forêt de Touffou, le bois des Gripôts et les forêts urbaines viennent compléter ces richesses écologiques.

Afin de (re)constituer un réseau écologique efficient et préserver l'équilibre du territoire, il est donc essentiel que l'espace urbanisé de la métropole soit connecté à la trame verte et bleue métropolitaine. Il est également souhaitable d'organiser des espaces de transition entre les espaces agricoles et les lieux habités existants et futurs pour préserver ce même équilibre entre les différentes fonctions du territoire.

Développer la nature en ville

Dans l'espace urbanisé, la trame verte métropolitaine est composée de l'ensemble des espaces verts, parcs, squares, jardins, potagers urbains, toitures et murs végétalisés qu'il s'agit de favoriser pour développer la nature en ville sous toutes ses formes, tout en prêtant attention aux types d'espèces plantées (impact sur la production de pollen, sur la dispersion des espèces exotiques envahissantes, influence de l'ombrage et de la réduction des vitesses de vent sur les besoins énergétiques des bâtiments, etc.).

Le développement de la nature en ville répond aux enjeux de la biodiversité tout en étant bénéfique aux habitants qui aspirent de plus en plus à une relation quotidienne à la nature. Ces espaces sont également des sources de dépollution de l'air, de rafraîchissement, d'amélioration de la qualité de l'eau et de celle des sols, des supports pour les développements du lien social et des déplacements doux et pour la valorisation du patrimoine et du paysage local.

Le projet d'Étoile verte nantaise doit permettre de révéler, d'harmoniser et de renforcer les potentialités de la trame verte urbaine et sa mise en relation avec les grands espaces naturels de la périphérie.



**Les forêts urbaines : relier les hommes et la nature**  
 Pour compenser une faible proportion de massifs boisés dans la métropole, pour donner de la valeur à des surfaces agricoles en proie à la déprise et pour développer la diversité des milieux, Nantes Métropole s'est engagée depuis 2006 dans un projet de développement des « forêts urbaines ». Au fur et à mesure de leur développement, ces forêts deviennent des éléments de la trame verte et bleue métropolitaine. Il est bien question ici de développer une trame verte boisée à partir de ces forêts urbaines, et de tous les boisements existants.

Les forêts urbaines sont aussi une réponse locale aux différents défis soulevés par le changement climatique et repris dans le Plan climat air énergie territorial de Nantes Métropole. Elles permettent de :

- Développer les énergies renouvelables (bois énergie sous formes de bois-bûches, bois-plaquettes ou bois-granulés dans des systèmes de chauffage individuel ou des réseaux de chaleur collectifs) ;
- Fixer durablement du carbone dans les arbres en croissance et le matériau bois généré (charpente, piquet, meubles... ) ;
- Réduire l'usage de la voiture, en offrant des espaces de loisirs et de découverte de la nature de proximité, facilement accessibles à pied, en vélo ou en bus depuis les zones urbanisées environnantes et en favorisant les activités de plein-air (randonnées à pied, à vélo, à cheval... ).

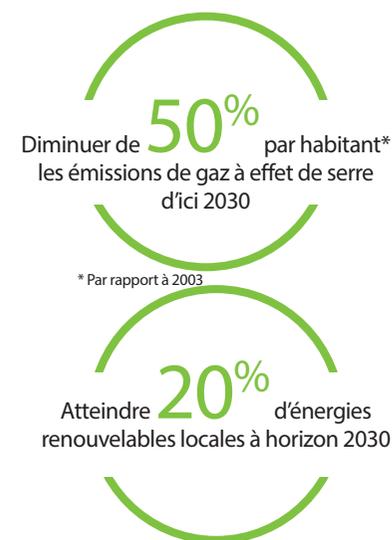
## AGIR CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET S'ADAPTER À SES PREMIERS EFFETS

Afin de lutter contre le changement climatique, le Plan climat air énergie territorial de Nantes Métropole se fixe des objectifs ambitieux.

Le projet de territoire contribuera à l'atteinte de ces objectifs. En agissant sur les formes urbaines, sur les modes de déplacement, et sur la localisation des activités, les gains en termes d'émissions de gaz à effet de serre peuvent être importants et également limiter la dépendance énergétique de la métropole, des populations et des activités.

Dans ce sens, le territoire devra rentrer dans une logique vertueuse visant à réduire la consommation d'énergie et de matières premières et à limiter les émissions de gaz à effet de serre et la production de déchets.

Promouvoir la sobriété et l'efficacité énergétiques  
 L'aménagement spatial de la métropole est le levier d'action le plus important dans la réduction de la demande d'énergie. De plus fortes densités d'emplois, de commerces et de logements ainsi que la mixité de ces fonctions urbaines diminuent les distances moyennes de déplacement pour les trajets relatifs au travail, aux achats, aux loisirs. Elles diminuent ainsi la consommation d'énergies fossiles, en construisant la métropole rapprochée, en réhabilitant le parc bâti ancien et en favorisant la production des énergies renouvelables et de récupération. Enfin, elles contribuent à optimiser et à développer le réseau de chaleur en favorisant l'intensification dans les quartiers qui sont desservis ou qui pourront l'être à terme.



C'est pourquoi le PADD privilégie le développement urbain à l'intérieur du périphérique d'une part, et dans les centralités et dans les corridors des axes de transports collectifs structurants ou à vocation structurante à l'extérieur du périphérique, d'autre part.

Le développement de la mixité fonctionnelle et de la densité est une priorité. Celle-ci facilite les trajets courts et les modes actifs de déplacement et contribue à augmenter la mixité des usages.

Puisqu'en l'état des connaissances scientifiques, le changement climatique est déjà en cours et qu'il s'agit de contribuer à limiter ses conséquences, il est nécessaire :

- D'adapter la conception du développement urbain de la métropole au réchauffement climatique mais aussi aux risques climatiques extrêmes (tempête, sécheresse, canicule, inondation... ) ;
- D'encourager la conception bioclimatique dans les aménagements urbains ;
- De développer une meilleure efficacité énergétique des équipements, des constructions qu'elles soient à vocation résidentielle ou d'activités.

Encourager la mobilisation des énergies locales afin de tendre vers un mix énergétique intégrant 50% de production d'énergies renouvelables sur le territoire à l'horizon 2050

L'objectif est de faire évoluer le mix énergétique du territoire de Nantes Métropole vers un modèle intégrant au moins 50 % de production d'énergies renouvelables (EnR) sur le territoire d'ici 2050. Pour atteindre cette ambition, trois principaux modes de production d'énergie seront mobilisés :

Electricité renouvelable, principalement par le développement du photovoltaïque, ainsi que l'éolien sur les sites identifiés pour en accueillir ;  
La chaleur renouvelable, grâce aux réseaux de chaleur, à la biomasse (bois-énergie), à la géothermie et à la récupération de chaleur fatale ;  
Le gaz renouvelable : via le développement de la méthanisation et de la pyrogazéification.

Cela se traduit par les orientations suivantes :

Électricité renouvelable : Encourager un déploiement massif du photovoltaïque sur les toitures, les espaces artificialisés et d'autres sites propices (abords d'autoroutes, friches industrielles, terrains pollués ou non exploitables pour l'agriculture), tout en garantissant une intégration respectueuse du patrimoine local.  
Chaleur renouvelable : Étendre et densifier les réseaux de chaleur urbains, promouvoir l'installation de pompes à chaleur géothermiques et aérothermiques, favoriser le bois diffus, le solaire thermique et la récupération de chaleur fatale dans les infrastructures publiques et privées.  
Gaz renouvelable : Valoriser les boues de stations d'épurations, biodéchets alimentaires et matières agricoles valorisables en méthanisation. Des capacités complémentaires sont ciblées notamment via la pyrogazéification qui valorise en gaz des déchets mal valorisés ou exportés.  
Urbanisme et projets urbains : Poursuivre l'expérimentation engagée dans certaines zones

d'aménagement concerté pour permettre l'utilisation des énergies renouvelables au moins à hauteur de 40 % des consommations d'énergie.

La production d'énergie renouvelable se développera principalement au sein des zones d'accélération des énergies renouvelables (ZAEEnR), telles qu'identifiées dans les cartes de synthèse annexées à l'OAP Climat Air Energie.



**Le développement du réseau de chaleur urbain**  
Le réseau de chaleur Centre-Loire est alimenté à plus de 80 % par des énergies renouvelables et de récupération, à savoir de la biomasse issue de résidus de bois et de la chaleur récupérée après incinération des déchets de l'usine de valorisation énergétique des déchets, l'appoint se faisant au gaz. Le réseau de chaleur Nord-Chézine complètera la desserte.  
En 2020 environ 30 000 logements et de nombreux bâtiments publics et privés seront raccordés à l'un des six réseaux du territoire.

## RÉPONDRE AUX ENJEUX DE SANTÉ ENVIRONNEMENTALE DES HABITANTS

Organiser le développement urbain en tenant compte des enjeux de santé environnementale est essentiel pour répondre aux objectifs d'amélioration de la qualité de vie visés par le PLUm.

La prise en compte des nuisances et des pollutions dans l'organisation du développement urbain s'effectue à différentes échelles et interagit avec les autres dimensions environnementales (énergie, biodiversité, changement climatique...).

Limiter les sources de nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air

Limiter les sources de nuisances passe tout d'abord par la recherche d'un équilibre entre la satisfaction des besoins des habitants en termes de déplacements, communications numériques, activités économiques, traitement des déchets... et les nuisances engendrées par les moyens employés pour satisfaire ces besoins. En milieu urbain, la principale source de nuisances sonores et de pollution de l'air est celle du trafic automobile.

Le trafic urbain des véhicules automobiles sera modéré par :

Le développement des modes de transport peu ou pas polluants ;  
La diminution de la circulation de transit à l'intérieur du périphérique et la création de parcs-relais aux entrées de ville et à proximité des pôles d'échanges multimodaux ;  
La poursuite des actions de régulation de la vitesse et du trafic en ville, pour résorber la congestion urbaine ;  
Le développement des zones apaisées avec une vitesse limitée à 30 km/h ;  
La prise en compte dans les aménagements urbains des mesures de protection locales pour réduire l'exposition des usagers.

Réduire l'exposition de la population aux risques  
La métropole entend développer la culture du risque et anticiper la vulnérabilité du territoire par rapport à l'ensemble des risques naturels (inondations, mouvement de terrain, retrait-gonflement des argiles...) en prévoyant autant que possible dans les aménagements urbains ou les procédés de construction les mesures permettant de réduire la vulnérabilité des biens et de garantir la sécurité des personnes.

L'inondation constitue le risque naturel majeur pour la métropole. Il concerne environ 10 000 habitants dans ce territoire d'eau où les phénomènes hydrographiques naturels doivent être pris en compte. Il s'agit donc de protéger de toute urbanisation les champs d'expansion des crues le long de tous les cours d'eau, de prendre en compte la topographie locale et le libre écoulement des eaux dans la façon d'aménager et de construire et de réduire l'imperméabilisation des sols.

Concernant les risques technologiques, installations classées pour l'environnement, transport de matières dangereuses et risque pyrotechnique, il est nécessaire de préserver des espaces indispensables aux activités et aux infrastructures tout en garantissant la santé et la sécurité des populations par des implantations judicieuses et adaptées à leur environnement.

Les rayonnements électromagnétiques font partie à ce jour des risques émergents. Ils pourraient nécessiter à l'avenir une meilleure prise en charge, dans les éléments et matériaux de construction, pour garantir une exposimétrie la plus faible possible et cela quelles que soient les sources contributrices.

Réduire l'exposition de la population aux nuisances et aux pollutions  
À l'échelle globale, la limitation de l'étalement urbain par le renforcement des centralités axé sur la métropole rapprochée réduit les distances de déplacements et concentrent les habitants et les actifs là où sont offerts les services urbains, ce qui est globalement positif en termes d'émissions de polluants.

Néanmoins cela peut conduire à concentrer la population là où les nuisances sont les plus fortes, pollution sonore, de l'air, sols pollués, etc.

Ainsi, lors de l'aménagement d'une centralité, d'un axe routier ou d'un quartier, une attention sera portée à la détermination de l'emplacement des différentes fonctions (activités, logements, bureaux, services, loisirs...) et à la forme urbaine qui influent directement sur le niveau d'exposition de la population aux nuisances. Sera également prévue, dans la mesure du possible, la création d'espaces de ressourcement.

#### Qu'est-ce qu'un espace de ressourcement ?

Un espace de ressourcement est un espace de proximité aux qualités micro-climatiques, sonores, olfactives et paysagères propices au bien-être des habitants. Ce type d'espace, situé en zone urbaine plutôt dense, permet aux habitants d'un quartier d'être plus au calme dans un environnement moins pollué avec des températures plus fraîches en été. La présence du végétal mais aussi de l'eau est un facteur important pour atteindre cette exigence. C'est également, à l'échelle du quartier, l'offre d'espace de rencontre pour les habitants.



#### Organiser le développement urbain pour réduire les consommations d'énergie



Protéger les espaces naturels et agricoles

#### Favoriser l'utilisation des énergies renouvelables

Articuler développement urbain et réseau de chaleur urbain  
Equipements gérés/accompagnés par Nantes Métropole



Secteur avec un réseau existant à développer



Secteur à potentiel

Favoriser l'utilisation de l'énergie solaire



Encourager la valorisation énergétique des déchets

Equipements gérés/accompagnés par Nantes Métropole



Unité de valorisation énergétique des déchets ménagers



Biogaz / Méthanisation  
Existant / En projet

Préserver de l'urbanisation les sites potentiels pour le développement du grand éolien



Sites potentiels de grand éolien

Promouvoir l'utilisation de l'énergie de récupération produite par les entreprises

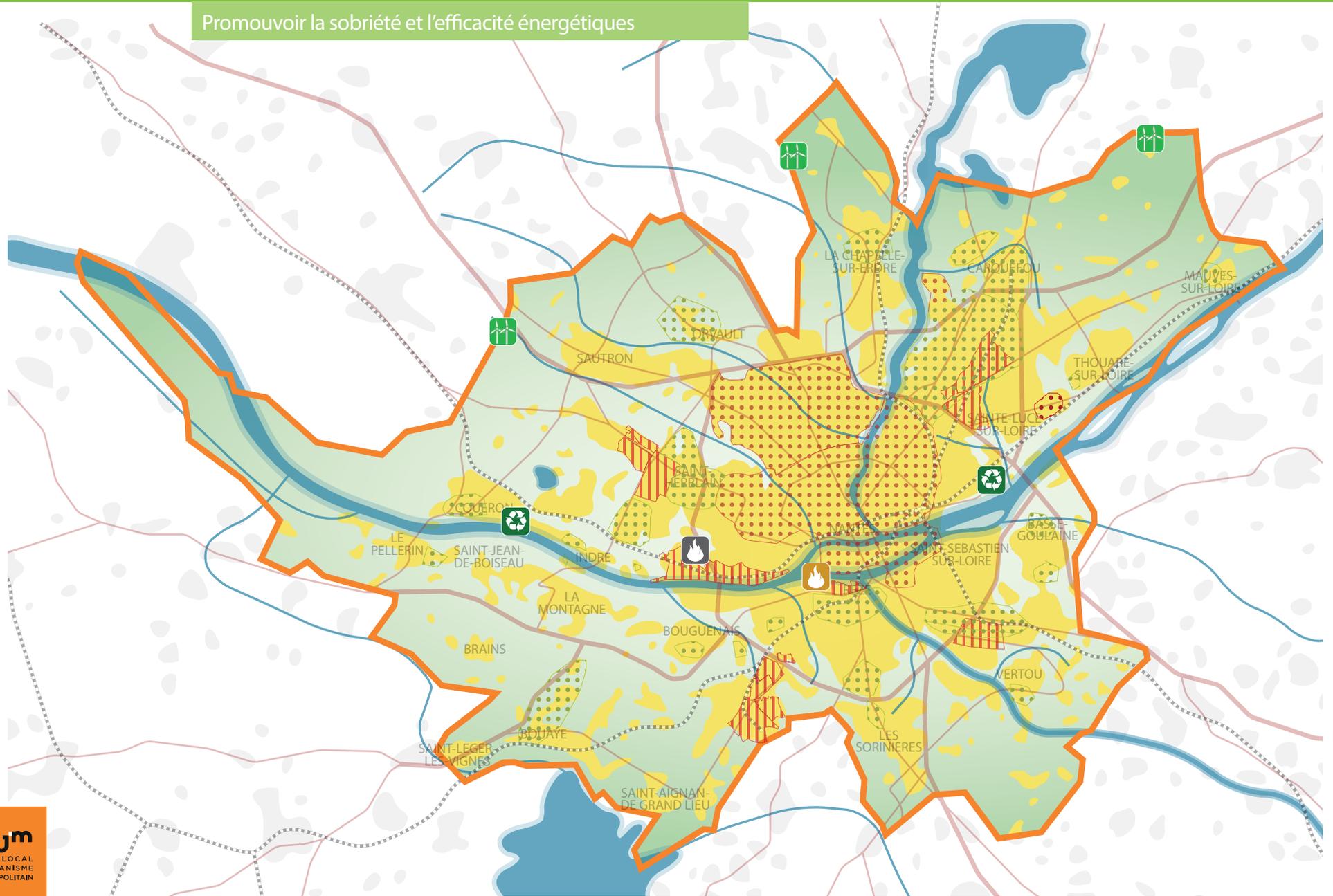


Principaux sites industriels

ENVIRONNEMENT

FAIRE DE LA MÉTROPOLE UN TERRITOIRE DE RÉFÉRENCE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Promouvoir la sobriété et l'efficacité énergétiques



1.

LES ORIENTATIONS  
STRATÉGIQUES  
THÉMATIQUES

## 1.2 Les orientations en matière de développement économique

### ENJEUX

La métropole nantaise doit répondre à quatre enjeux majeurs en matière de développement économique :

Créer les conditions du maintien et du développement du système productif métropolitain afin de préserver la diversité des activités économiques et des emplois,

Améliorer le niveau d'excellence des filières et compétences métropolitaines stratégiques afin de renforcer l'attractivité de l'estuaire de la Loire, Consolider la cohésion sociale et territoriale de la métropole et contribuer à mettre en œuvre un modèle de développement durable et équilibré, Développer l'économie circulaire et l'économie sociale et solidaire.

En termes d'économie productive, il s'agit de conserver un socle industriel solide, moteur du développement économique, et de réussir la mutation industrielle de la métropole intégrant l'expansion des outils de simulation, de numérisation et de robotisation (usine du futur), et le développement de l'innovation et de la créativité (design industriel).



Site universitaire et de recherche - Campus de Nantes.

Pour l'économie présentielle qui répond aux besoins des habitants et des usagers du territoire, les enjeux sont d'encourager le développement de l'économie de proximité et les besoins générés par la croissance démographique et par le vieillissement de la population. Cette économie est pourvoyeuse d'emplois pas ou peu délocalisables.

L'agriculture doit doublement participer au renforcement de l'économie présentielle en pérennisant l'espace agricole sur le long terme afin de pouvoir répondre aux besoins d'approvisionnement local et au développement de l'économie productive pour sa composante agro-alimentaire.

Enfin, le développement commercial doit trouver son équilibre entre d'un côté le rayonnement et l'intégration urbaine des grandes polarités commerciales, au premier rang desquels la centralité métropolitaine, déjà présentes sur le territoire et d'un autre côté la réponse aux besoins de proximité et d'animation urbaine au quotidien dans le respect du SCoT de Nantes-Saint-Nazaire et du Schéma directeur d'urbanisme commercial de la métropole.

La métropole nantaise dynamique au plan économique et attractive doit pourtant veiller à atténuer les écarts socio-économiques qui ont tendance à se creuser entre les différents territoires, et à mener des actions particulières en faveur des quartiers prioritaires au titre de la Politique de la Ville.

+60 000

emplois à l'horizon 2030

50%

des emplois liés  
à l'économie productive

50%

des emplois liés  
à l'économie présentielle

## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA MÉTROPOLE NANTAISE À L'HORIZON 2030

La stratégie de développement économique de la métropole a pour objectifs d'une part de renforcer son attractivité internationale et européenne, d'autre part d'assurer l'équilibre et la cohérence de l'offre économique de proximité, afin de permettre la poursuite d'une dynamique de développement de l'emploi pour tous. Celle-ci prend appui à la fois sur la compétitivité de son économie productive et sur la vitalité de son économie présentielle.

Le PADD met en œuvre des moyens pour assurer le développement économique de la métropole en participant à l'objectif de création de 60 000 emplois à l'horizon 2030, se répartissant à parts égales entre les emplois productifs (industrie, logistique, numérique et services aux entreprises) et les emplois présentiels (artisanat, commerce, services aux personnes et tourisme).

Cet objectif prend en compte les données démographiques prospectives et l'évolution attendue des emplois au vu des tendances observées ces dernières années.

À cet objectif quantitatif s'ajoute un objectif spatial de meilleure répartition des emplois entre le nord et le sud de la métropole, avec une volonté de rééquilibrage au profit du Sud-Loire.

Ces objectifs globaux doivent trouver leur traduction dans les orientations suivantes :

- Engager la requalification et le renouvellement des sites industriels anciens ;
- Assurer la réalisation des projets structurants



Quai des Antilles - Ile de Nantes.

dédiés au développement des filières stratégiques métropolitaines ;  
Inscrire les sites universitaires et de recherche dans la dynamique de développement urbain afin d'en faire de véritables lieux de rencontre au service de l'économie de la connaissance ;  
Accompagner la transition numérique et énergétique de l'économie métropolitaine et valoriser les potentiels de développement liés à l'économie numérique et à la croissance verte ;  
Anticiper les mutations économiques et sociales et stimuler les différentes formes d'innovation et d'expérimentation au service de l'emploi pour tous ;  
Affirmer les centralités, au premier rang desquelles la centralité métropolitaine, et les polarités économiques de proximité dans une logique de mixité fonctionnelle et de qualification de l'offre de services ;  
Mettre en valeur les spécificités territoriales et les potentiels de création d'activités et d'emplois induits et assurer une veille et un suivi des nouvelles formes de travail (télétravail, tiers lieux) susceptibles de présenter des impacts sur l'organisation de l'offre d'accueil d'entreprises ;  
Mettre en place un management environnemental des espaces économiques afin de favoriser leur intégration urbaine, notamment en termes de densité, de mobilité et de services urbains, et la transition vers une économie circulaire.

## RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ INTERNATIONALE DE LA MÉTROPOLE

Développer les filières et compétences métropolitaines stratégiques

Dans un contexte où les territoires doivent s'adapter constamment à la mondialisation et aux conditions toujours renouvelées des productions et des échanges, Nantes Métropole poursuit une politique volontariste pour susciter le développement de l'innovation et de l'emploi en structurant les filières économiques métropolitaines autour des priorités suivantes :

Les technologies avancées de production pour renouveler les modes de production dans le cadre de l'usine du futur, concevoir et réaliser les transports du futur, fabriquer des ensembles complexes faisant intervenir des matériaux avancés et des structures hybrides ;

L'économie maritime pour renforcer la construction navale et nautique, promouvoir les énergies marines renouvelables et l'éolien offshore, et conforter l'activité portuaire ;

L'alimentation et la santé pour assurer la qualité et la sécurité alimentaires et le bien-être notamment par le développement de la médecine personnalisée et des thérapies innovantes autour du futur CHU ;

La ville intelligente et créative fondée sur le croisement de la mobilité, du numérique, de l'innovation créative et de la performance énergétique au service d'un modèle urbain qui repose sur les nouveaux usages et les nouvelles attentes sociales ;

L'économie verte pour développer des systèmes de production responsables, économes en ressources et faiblement producteurs de déchets, innovants et contributeurs à la transition énergétique.

Le déploiement des filières stratégiques métropolitaines s'accompagne de la réalisation de projets économiques structurants destinés à constituer



Futur CHU - Île de Nantes.

ou conforter des pôles d'excellence de dimension internationale et mettre en visibilité les ressources de la métropole dans ces domaines.

Ces principaux projets sont :

- Le pôle industriel d'innovation Jules Verne dans le domaine des matériaux et de l'industrie du futur ;
- Le Bas-Chantenay dans le champ de l'économie maritime, autour du nautisme et des énergies marines renouvelables ;
- Les pôles Géraudière et Océane pour la filière alimentaire ;
- Le Quartier de la Santé de l'île de Nantes et le pôle technologies médicales de Laënnec ;
- Le Quartier de la Création dans le champ des industries culturelles et créatives et du numérique.

Le développement de ces thématiques prend en compte les enjeux et les compétences liés aux transitions énergétique et numérique, ainsi qu'aux industries culturelles et créatives pour :

- Accompagner la transformation de l'économie métropolitaine ;
- Conforter l'économie numérique et la croissance verte.

### Développer les filières et compétences métropolitaines stratégiques

 Assurer la réalisation des grands projets structurants

### Renforcer l'appareil de formation et de recherche (Campus Nantes)

 Inscrire les sites universitaires dans la dynamique métropolitaine

### Développer l'infrastructure numérique métropolitaine (Nantes Networks)

 Déployer le réseau Très Haut Débit métropolitain

### Renforcer le socle industriel et logistique et améliorer la qualité des sites

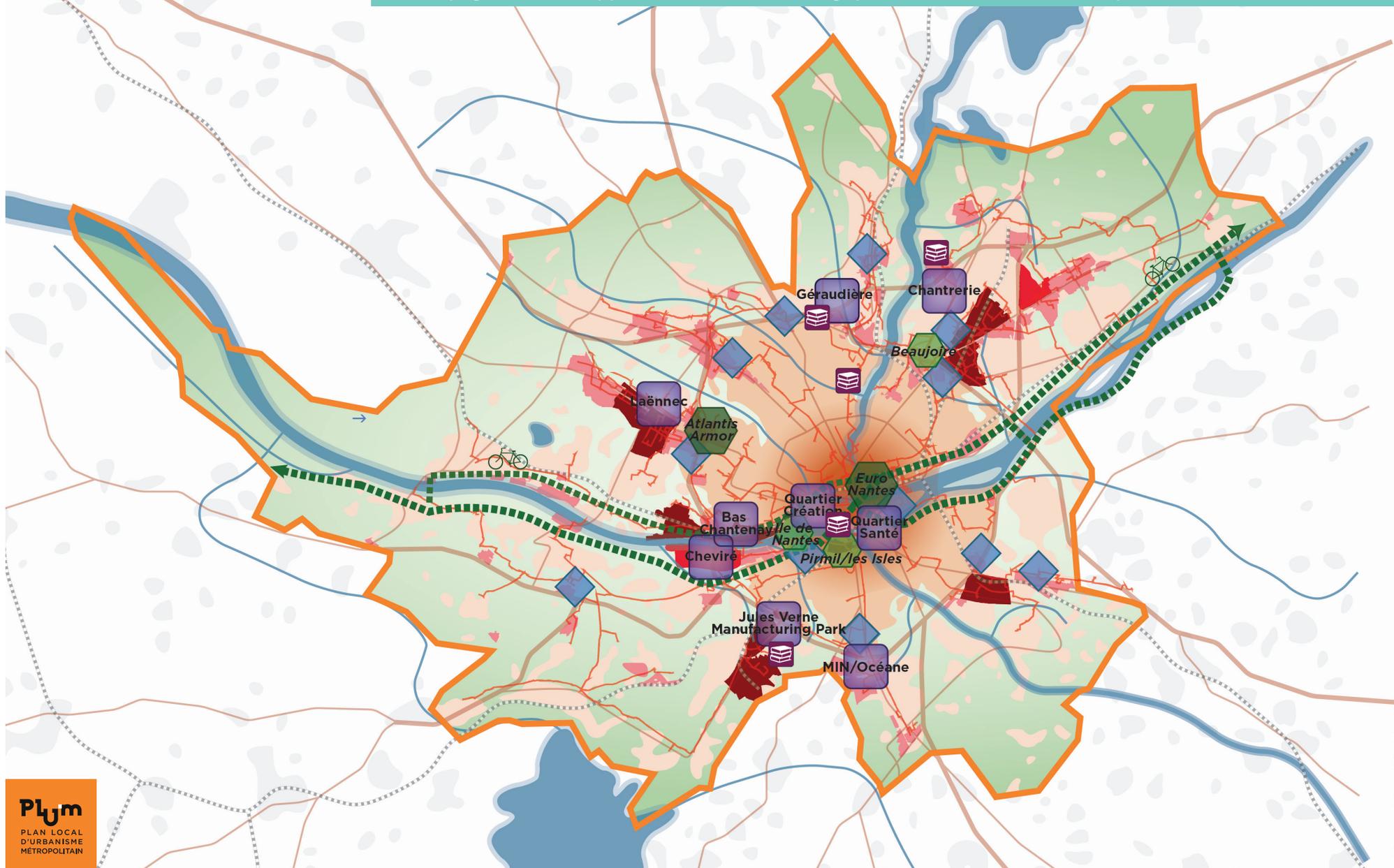
-  Engager la requalification des sites industriels majeurs
-  Promouvoir les sites logistiques majeurs
-  Conforter les sites d'activités existants

### Affirmer la vocation commerciale, tertiaire et touristique

-  Conforter la centralité métropolitaine
-  Conforter les grands sites tertiaires existants
-  Accompagner le développement des pôles tertiaires
-  Qualifier les pôles commerciaux majeurs
-  Valoriser le potentiel touristique (parcours Loire à vélo)

Source : AURAN

Accompagner le développement des filières stratégiques au service de l'économie productive



© Cartographie Rouge Vif/Territoires, 2016

Renforcer l'appareil de formation, de recherche et d'innovation métropolitain

Le développement économique et de l'emploi de demain repose pour l'essentiel sur l'innovation et sur l'adaptation de l'offre de formation supérieure et des travaux des équipes de recherche publique et privée.

Il devient ainsi capital de tisser des liens forts entre l'université, les grandes écoles et les entreprises du territoire afin de développer une meilleure connaissance des attentes et des besoins des acteurs économiques, et de faciliter les coopérations et synergies positives entre les entreprises, les établissements de formation et les laboratoires de recherche. Il s'agit ici tout autant des innovations et de leur développement, que des besoins en termes de métiers et de compétences.

C'est le sens de la démarche Campus Nantes engagée par Nantes Métropole en collaboration avec l'ensemble des acteurs métropolitains de la formation et de la recherche qui dotent la métropole d'un schéma directeur des sites universitaires et favorisent la collaboration entre les différentes structures de formation et de recherche et la métropole.



La cantine numérique - Nantes.



#### Le pôle industriel d'innovation Jules Verne

L'Institut de recherche technologique Jules Verne dédié aux technologies avancées de production composites, métalliques et structures hybrides, doit devenir dans les dix ans le centre de gravité d'un campus d'innovation technologique de dimension mondiale.

Il regroupera, sur un même site à Bouguenais et à Saint-Aignan de Grand Lieu, des industriels, des établissements de formation, des laboratoires de recherche appliquée publics et privés et des plateformes technologiques proposant notamment des moyens de prototypage et de démonstration industrielle.

L'ensemble de ces acteurs partagent l'ambition d'intensifier la dynamique « Industrie-Recherche-Formation » pour permettre de véritables sauts technologiques, source de compétitivité et de pérennité pour les entreprises et l'industrie française.

L'objectif de la démarche est d'accompagner les projets académiques et scientifiques s'inscrivant dans la logique de développement des pôles d'innovation prioritaires de la métropole de façon à renforcer le niveau d'excellence des compétences territoriales dans ces domaines, et de conduire une politique globale d'aménagement des sites universitaires métropolitains destinée à conforter la place de l'université dans la ville et à améliorer les conditions d'accueil et de vie des étudiants nantais.

Il convient d'autre part de mieux articuler les différentes interventions de l'écosystème d'innovation métropolitain au service de la valorisation économique de la recherche et de la création d'activités nouvelles.

Développer l'écosystème numérique nantais et assurer la transformation numérique de l'économie métropolitaine

Il s'agit d'une part de renforcer les compétences numériques du territoire sur les trois niveaux d'intervention suivants:

- Accompagnement des start-up numériques proposant de nouvelles applications ou de nouveaux services numériques (French Tech Nantes);
- Qualification des emplois et des compétences nécessaires au développement de l'économie numérique (démarche de gestion prévisionnelle des emplois et compétences territoriales);
- Mobilisation des compétences et des capacités d'innovation numérique au service du développement de la ville intelligente et de l'expérimentation de nouveaux usages ou de nouveaux services (City lab).

Il convient d'autre part de mettre les compétences et infrastructures numériques au service de la digitalisation de l'ensemble de l'économie métropolitaine:

- Accompagnement des entreprises locales dans la phase de transition numérique afin de leur permettre de sauvegarder leur compétitivité et de renouveler leur attractivité;
- Déploiement des réseaux à très haut débit (THD) afin de mettre à disposition des entreprises des outils de conception et de communication numériques puissants et innovants.



Web2Day - Nantes.

Accélérer la transition énergétique de l'économie métropolitaine créatrice d'emplois locaux  
Il faut accélérer la prise en compte par les TPE/PME d'un modèle de développement sobre et efficace pouvant s'appuyer sur la responsabilité sociétale des entreprises ; il porte notamment sur la mise en œuvre des principes de l'économie circulaire et de l'écologie industrielle.

Il procède également de la mise en place d'une démarche de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriales de façon à mieux anticiper leur évolution et à s'inscrire dans le mouvement de la transition écologique et énergétique de la métropole. Celle-ci fait appel aux moyens de recherche et d'innovation, ainsi qu'aux opportunités d'expérimentation.

Les filières à développer selon ces principes sont en particulier : l'économie circulaire en lien avec le bâti, la rénovation du bâtiment et l'habitat, l'alimentation avec les circuits courts, les déplacements avec l'utilisation du vélo par les entreprises, les énergies renouvelables, la filière bois.

Conforter le socle industriel et logistique au service de l'économie productive métropolitaine  
Prenant appui sur un enracinement historique, l'industrie métropolitaine a vocation à se maintenir et à se renouveler autour des filières liées au manufacturing (aéronautique, construction navale et énergie) ainsi qu'à l'alimentation et à la santé.

Le renforcement de l'économie productive métropolitaine s'incarne dans la réalisation de projets structurants destinés à fédérer les compétences technologiques et économiques et à mettre en visibilité l'offre territoriale de services dans les domaines concernés.

On peut citer par exemple :

- Le développement des entreprises autour de l'usine du futur sur le pôle industriel d'innovation Jules Verne ;
- La réalisation du pôle agro-alimentaire MIN/Océane à Rezé ;
- La création du parc d'activités dédié aux technologies et dispositifs médicaux sur le site de Laënnec à Saint-Herblain en complément du quartier de la santé de l'île de Nantes.

Le maintien de l'aéroport nécessitera la mise en adéquation des équipements en lien avec la croissance du trafic aérien et le développement du pôle industriel d'innovation Jules Verne.

La consolidation du système productif nantais requiert la requalification et le renouvellement urbain économique des principaux sites industriels anciens (Bas Chantenay, Centre Industriel, D2A, Nant'Est Entreprises, Vertonne, ZI Carquefou) qui composent l'ossature de l'offre d'accueil territoriale.

Le réaménagement du pôle logistique de Cheviré participe également au développement des filières industrielles métropolitaines.

Organiser le développement tertiaire de la métropole

Le rayonnement tertiaire de la métropole prend appui sur la centralité métropolitaine avec le développement d'Euronantes autour de la nouvelle gare centrale et dans l'aménagement de l'île de Nantes, et autour de la dynamique créée par le renouvellement urbain de Pirmil Les Isles.

Pour compléter l'offre en foncier et pour accueillir et développer des activités relevant des services et du secteur tertiaire qui constituent les principaux vecteurs de création d'emplois aujourd'hui, il conviendra en sus du renforcement de la centralité métropolitaine :

- De structurer une offre tertiaire qualifiée dans le nord et nord-est de la métropole, notamment dans les secteurs de la Beaujoire et de la Babinière ;
- De permettre l'émergence d'une offre structurante dans le Sud-Loire, dans les pôles et axes de développement (IRT Jules Verne, pôle Océane, porte et gare de Vertou) ;
- De réguler et de concentrer l'offre tertiaire dans le



Airbus - Bouguenais.

nord-ouest autour des secteurs d'Atlantis / Ar Mor, d'Angevinière / Sillon de Bretagne et de Forum / Bois Cesbron.

Privilégier le développement commercial dans les centralités

L'ambition économique de la métropole doit se traduire par la densification et la qualification de l'offre commerciale de la centralité métropolitaine, notamment par l'implantation de nouvelles enseignes porteuses d'attractivité.

Renforcer la contribution du tourisme au développement économique et à l'attractivité métropolitaine

Parce qu'il est un secteur économique offrant d'importantes possibilités de croissance, le tourisme est un levier essentiel de développement et d'attractivité, contribuant à créer de la valeur et des emplois à tous niveaux de qualification et non délocalisables.

La métropole a fait le choix de mettre en œuvre une politique de développement touristique originale et ambitieuse, en collaboration avec le tissu économique et culturel local, pour devenir une destination urbaine renommée, et renforcer son attractivité et son rayonnement au plan national et européen, auprès des clientèles de loisirs et d'affaires.

S'agissant du tourisme d'affaires, l'objectif est de développer le secteur de la rencontre professionnelle (l'organisation de séminaires, de voyages d'études, de conférences et autres salons), car celui-ci est source de retombées économiques importantes pour tous les acteurs de la chaîne touristique, notamment les hôteliers. En outre, le secteur des rencontres professionnelles promeut la destination auprès de touristes d'affaires qui reviendront soit comme touristes d'agrément, soit pour développer des projets sur un territoire qui aura su les séduire.

S'agissant du tourisme d'agrément, les objectifs sont d'asseoir Nantes comme une destination recherchée



#### Un exemple d'agriculture péri-urbaine, illustration des circuits courts

Les circuits courts sont définis par un nombre réduit d'intermédiaires (un au maximum) entre producteur et consommateur. Ils s'accompagnent généralement d'une réduction des distances parcourues par les produits mis en vente.

Concrètement, le circuit comprend la vente directe par le producteur – cueillette, vente à la ferme, participation à une association pour le maintien d'une agriculture paysanne (AMAP)... – et la vente par un unique intermédiaire via les commerces de proximité par exemple.

Pour le producteur, c'est un véritable choix humain et économique. En effet, les circuits courts favorisent un réel échange avec le consommateur, supposent d'élargir la gamme de produits et de respecter les saisons. Ils apportent plus d'indépendance face aux fluctuations économiques.

Enfin, les circuits courts améliorent la traçabilité des produits, soutiennent la création d'emplois locaux, valorisent les produits du territoire, et incitent à une meilleure prise en compte de l'environnement.

de courts séjours urbains, en particulier pendant l'été, les périodes de vacances scolaires et les week-ends; de conforter Nantes comme porte d'entrée du Grand Ouest et de la positionner comme une étape incontournable sur le marché des séjours itinérants (Bretagne, Loire...); de favoriser la découverte de la métropole par la mise en valeur des principaux atouts de son territoire, notamment selon les axes prioritaires de développement suivant:

Le tourisme urbain culturel, soutenu l'été par une programmation événementielle (le Voyage à Nantes), et à l'année (week-ends et vacances scolaires) par une offre culturelle et patrimoniale attractive;

Le vélo tourisme, à travers la mise en tourisme de deux itinéraires cyclables majeurs de Nantes Métropole: la Loire à Vélo et la Vélodyssée;

La Loire, via la conception de nouveaux produits, « objets » et animations touristiques permettant notamment le développement et la valorisation de la collection Estuaire;

Le vignoble de Nantes, par la conception d'aménagements, d'équipements ou d'événements, valorisant les produits et savoir-faire locaux, les paysages et les sites remarquables;

La gastronomie, via la mise en œuvre et/ou l'accompagnement de projets et d'opérations de valorisation d'une cuisine de produits, reflet de la qualité et de la diversité de la production du territoire (par exemple, Les Tables de Nantes, ou encore le projet de restauration dans les Halles 1 et 2 bis Alstom sur l'Île de Nantes);

L'itinérance, par la création de parcours « hors des sentiers battus », reliant Nantes à de grands spots touristiques captant des clientèles internationales (exemple: Nantes > Le Mont Saint-Michel).

Sur le plan du développement urbain, il s'agit notamment de veiller à la prise en compte de l'objectif de développement touristique dans la conduite des projets structurants du territoire, qu'il s'agisse de renforcer l'identité de Nantes-ville créative ou d'intégrer les usages et pratiques touristiques (projets Gare, CHU, nouveau parc de l'Île de Nantes, Parc Naturel Régional Estuaire...).

Développer une offre de loisirs au service du rayonnement et de l'attractivité de la métropole  
Le développement de l'offre artistique, culturelle, sportive et de loisirs si elle est de qualité, participe à l'attractivité notamment résidentielle de la Métropole.  
À ce titre, il répond à la fois aux besoins et aux modes de vie des habitants mais également au positionnement en termes d'image et de rayonnement de la métropole.

La métropole envisage de permettre la création d'une offre de loisirs à vocation régionale – voire nationale. Cette offre devra contribuer par son rayonnement et son attractivité au développement économique et touristique de la métropole. Celle-ci devra également répondre aux attentes de la clientèle locale par sa vocation de loisirs, de détente et de convivialité touchant tous les publics.

Idéalement, cette offre sera développée à proximité d'un pôle commercial existant, bien connecté aux dessertes inter-régionales mais aussi facilement accessible, notamment par les transports en commun, depuis l'ensemble de la métropole.



Le Voyage à Nantes - Quartier Bouffay.

## RENFORCER L'ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE DE PROXIMITÉ

Soutenir une agriculture durable de proximité et favoriser le développement des filières locales d'approvisionnement et des circuits courts  
La politique agricole de la métropole nantaise vise à garantir :

La pérennisation des espaces et des activités agricoles, notamment par la protection d'au minimum 15 000 hectares de zones agricoles durables, la reconquête des friches et l'accompagnement des filières ;

Le développement d'une agriculture durable de proximité et de qualité, notamment par le maintien des exploitations existantes et par l'installation de nouvelles exploitations ;

Le développement des filières agro-alimentaires valorisant le territoire et pourvoyeuses d'emplois non délocalisables ;

Le développement des échanges, de la proximité et de l'interrelation entre lieux de production et lieux de consommation, en favorisant l'agriculture et les fermes urbaines ;

Le renforcement de la place et du rôle de l'agriculture sur le territoire, dans sa relation au consommateur pour l'équilibre du territoire, notamment le maraîchage, la vigne et la production laitière ;

La structuration des filières locales d'approvisionnement en produits locaux et durables, et l'émergence d'un projet alimentaire territorial ;

La diversification des types de productions – et des façons de produire – en cohérence avec les terroirs et les paysages.

Renforcer la mixité fonctionnelle au sein des polarités économiques de proximité dans le tissu urbain constitué et favoriser ainsi la diversité des activités et des emplois

La présence dans le tissu urbain d'activités économiques joue un rôle fondamental, en particulier dans l'animation du territoire ; il s'agit ainsi de favoriser autant que possible le développement de la mixité urbaine, de permettre une diversification et une densification du tissu urbain existant, en particulier dans les centralités et dans les polarités de proximité (commerce, artisanat, services résidentiels).

Il s'agit aussi de concevoir les nouveaux quartiers en intégrant d'emblée cet objectif de mixité.

Pour les activités qui ne pourraient pas trouver place dans la ville existante, par exemple les activités artisanales générant des nuisances ou stockant des produits à risque, il convient de dégager une offre supplémentaire en priorité dans les parcs d'activités existants, et en dernier ressort dans de nouvelles zones en extension urbaine.

Assurer l'équilibre territorial des activités économiques et des emplois par une offre foncière et immobilière adaptée

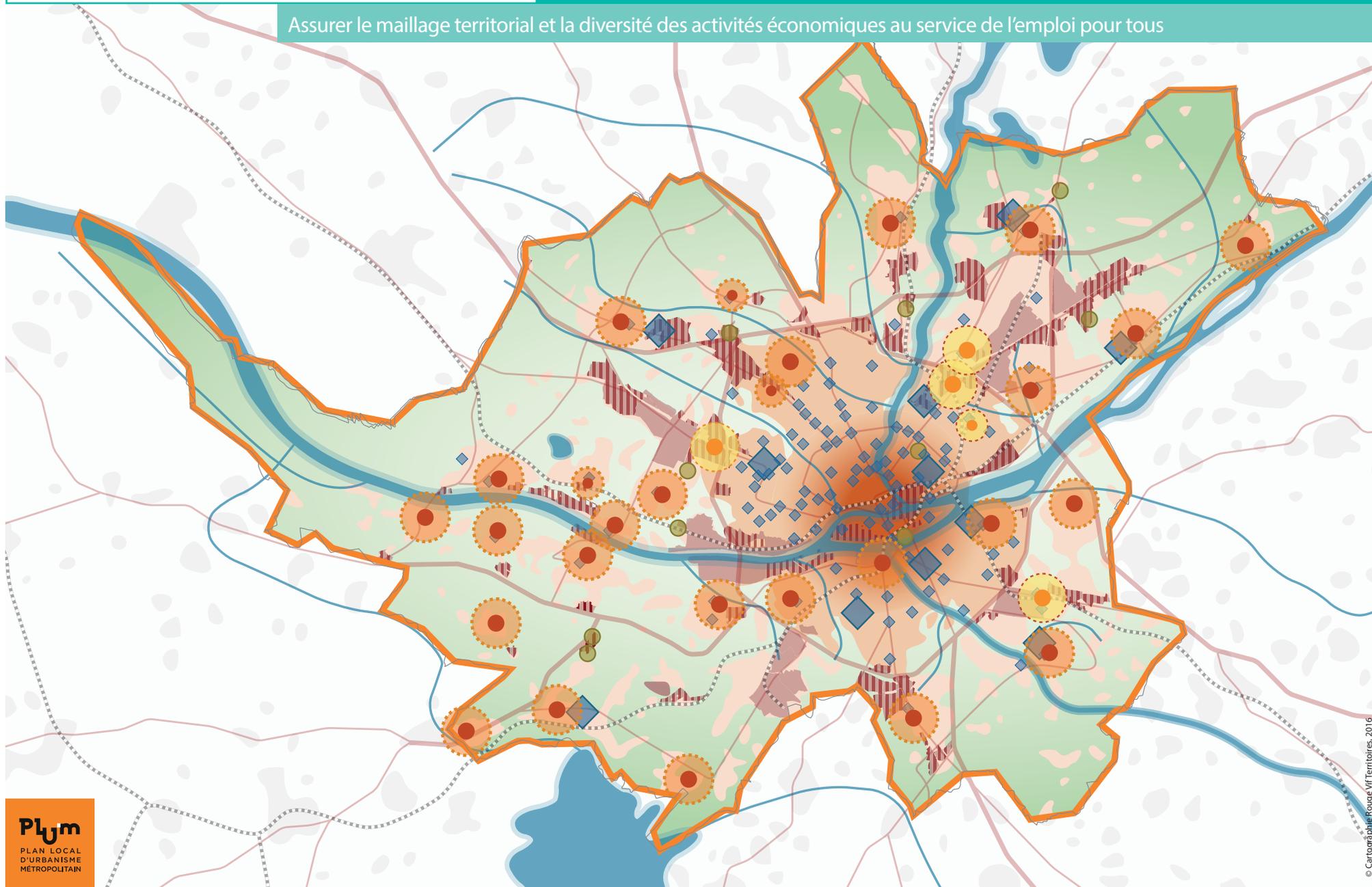
40 % des emplois métropolitains sont localisés dans les parcs d'activités dont il convient d'engager la requalification et la modernisation afin de :

Optimiser l'usage du foncier en vue d'une densification des occupations ;

Qualifier les espaces publics et le bâti professionnel et plus largement favoriser l'insertion urbaine et la performance énergétique des espaces économiques ;  
Améliorer les conditions d'accès et de desserte tous modes ;

Favoriser l'implantation de nouveaux services nécessaires aux salariés (restauration, structures d'accueil de petite enfance, équipements de proximité), aux entreprises (sous-traitance, nettoyage, entretien, maintenance), et la mutualisation de services (déchets, énergie, stationnement, ressources numériques...).

Assurer le maillage territorial et la diversité des activités économiques au service de l'emploi pour tous



© Cartographie Rouge Vif Territoires, 2016

### Soutenir une agriculture locale de proximité

Préserver les espaces agricoles et développer les sièges d'exploitation agricole

### Assurer l'équilibre territorial des activités économiques et des emplois

Promouvoir un développement urbain mixte en tissu aggloméré  
Conforter les sites d'activités de proximité

### Favoriser la polarisation des activités commerciales, artisanales et de services dans le coeur métropolitain

Centralité métropolitaine  
dans les centralités



dans les polarités



### Contribuer au maintien et au développement des activités artisanales

Projets immobiliers et fonciers dédiés à l'artisanat

Source : AURAN

Promouvoir l'emploi et le développement économique dans les territoires prioritaires au titre de la politique de la ville

Dans le cadre du contrat de ville conclu en 2015, Nantes Métropole a poursuivi la rénovation urbaine de différents quartiers avec comme objectifs de les inscrire dans la dynamique de développement de la métropole et d'y favoriser l'implantation d'activités et la création d'emplois.

Il est notamment prévu de renforcer les actions visant à développer une offre immobilière adaptée pour l'accueil d'entreprises artisanales, commerciales ou de services de proximité, d'organiser et d'animer un dispositif de veille de la vacance commerciale et de déployer et de coordonner l'offre de services territoriale aux entreprises et porteurs de projet, notamment via le dispositif « Osez entreprendre ». Cette action concerne particulièrement les quartiers de Bellevue, à Nantes et à Saint-Herblain, Nantes Nord, Bottière et Dervallières à Nantes.

Favoriser les commerces et services dans les centralités et polarités économiques de proximité

L'activité commerciale contribue à l'équilibre et au maillage territorial et participe à l'animation urbaine centralités et des polarités de proximité. Elle constitue un élément important de la sociabilité en favorisant la rencontre et l'échange et en participant au développement du lien social.

Le vieillissement de la population, la forte croissance des services à caractère commercial (location, livraison, conseil, bien-être), le développement du e-commerce et une demande de proximité en forte augmentation pour les besoins du quotidien concourent au rééquilibrage de l'offre commerciale dans les centres-villes, les bourgs et les centres de quartier.

Les polarités de proximité assurent un rôle structurant dans l'architecture commerciale de l'agglomération nantaise dont ils constituent la trame. Ils ont prioritairement vocation à répondre aux besoins de consommation courante en développant une offre prioritairement alimentaire et de services.

## DÉVELOPPER UNE OFFRE DE LOISIRS DE PROXIMITÉ EN S'APPUYANT SUR LES RICHESSES DU TERRITOIRE

Valoriser la Loire comme source de plaisirs et de promenade

Pour améliorer l'offre de loisirs sur les bords de la Loire, permettre leur accessibilité notamment par les piétons et les cyclistes, et en animer les berges, plusieurs projets sont envisagés : création de guinguettes et de pêcheries, en particulier sur l'île de Nantes et dans les communes de Mauves-sur-Loire, Thouaré-sur-Loire, Sainte-Luce-sur-Loire et Saint-Sébastien-sur-Loire, rénovation des équipements de pratique nautique, création d'une piscine en bord de Loire, poursuite de l'aménagement du parcours Loire à Vélo, développement d'une offre de cheminements « Loire à pied » pour l'ensemble des communes ligériennes.



Voie verte Hermeland - Saint Herblain.

© Christine Abolvier

1.

LES ORIENTATIONS  
STRATÉGIQUES  
THÉMATIQUES

## 1.3 Les orientations en matière d'habitat

### ENJEUX

Proposer des logements adaptés aux besoins et aux ressources de chacun, favoriser la mutualisation des espaces pour limiter l'étalement urbain et créer du lien social, permettre des parcours résidentiels dans l'ensemble du territoire métropolitain constituent des priorités pour la métropole.

Quels que soient ses revenus, chaque citoyen de la métropole doit pouvoir accéder à un logement de qualité répondant à son attente et à ses besoins aux différentes étapes de la vie.

La crise économique a pour effet de nourrir la crise du logement et d'accentuer les inégalités d'accès au logement. La collectivité peut agir sur une partie du marché et participer à une dynamique collective. Mener une politique du logement ambitieuse, c'est soutenir l'activité économique et l'emploi. C'est renforcer le dynamisme et l'attractivité de notre territoire. C'est renforcer la cohésion sociale et la diversité dans tous les quartiers et dans toutes les communes.



Avec plus de 600 000 habitants en 2013, la métropole nantaise enregistre une dynamique démographique importante. La métropole est attractive mais le mode de développement de l'agglomération et du département a conduit, depuis les années 2000, à des départs de ménages vers le reste de l'aire urbaine dont la croissance démographique est plus rapide que celle de la métropole.

La réponse aux besoins en logements passe par un objectif quantitatif de production de logements neufs, à raison d'au moins 6 000 logements neufs en moyenne par an. Mais elle exige également une approche qualitative fine en termes de localisation, de forme urbaine et architecturale et de statuts, et une intervention volontariste en termes de réhabilitation du parc ancien.

Avec un objectif de production d'environ 2 000

+75 000 habitants à l'horizon 2030

Au moins 6 000 logements neufs en moyenne par an

Environ 2 000 logements locatifs sociaux neufs par an

logements neufs par an, le logement social constitue un socle important de la politique métropolitaine pour répondre à une demande qui continue de progresser. Il en est de même pour la production de logements abordables en accession, comme en locatif.

Pour répondre au mieux à la diversité des besoins des habitants, le développement d'une offre adaptée à des besoins spécifiques est nécessaire : familles, ménages intergénérationnels, étudiants, jeunes en insertion professionnelle, personnes âgées, ménages en situation de précarité, personnes en situation de handicap, gens du voyage.

Si le développement de l'offre de logements constitue une réponse aux parcours résidentiels des ménages et à la diversification de l'offre dans les communes, la métropole doit aussi offrir à ses habitants des parcours au sein du parc existant et veiller à l'équilibre social et à la solidarité des territoires. L'intervention sur le parc existant constitue donc un autre levier fondamental pour répondre aux besoins en logements des habitants et aux évolutions sociétales. Accompagner la réhabilitation des logements anciens va permettre aux locataires de réduire leurs charges et va répondre aux enjeux du Plan Climat. L'action sur le parc existant s'inscrit également dans la recherche du maintien ou du renforcement de la mixité sociale. La recherche de l'équilibre social du territoire passe enfin par une politique d'attribution des logements sociaux partagée avec l'ensemble des partenaires.

## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE LA MÉTROPOLE NANTAISE À L'HORIZON 2030

Comme l'énonce le SCOT de Nantes-Saint-Nazaire, la métropole a une responsabilité territoriale dans sa participation à la croissance démographique départementale. Elle constitue l'un des moteurs du dynamisme démographique de la Loire-Atlantique et participe à la maîtrise de l'étalement urbain en évitant à des habitants toujours plus nombreux d'habiter de plus en plus loin des services et des emplois.

La métropole entend aujourd'hui réaffirmer son rôle métropolitain. La production d'environ 6 000 logements par an dans la Métropole permettra ainsi de répondre :

- Aux besoins de la population déjà présente dans le territoire et aux évolutions sociétales : vieillissement de la population, décohabitation des jeunes, développement des familles monoparentales ou recomposées, etc.;
- Aux besoins en logements en réponse à la croissance démographique : il s'agit de permettre l'accueil d'au moins 75 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030.

Cette offre de logements neufs doit se répartir territorialement de façon solidaire, prenant en compte les dynamiques de territoire, et s'appuyant sur la bonne accessibilité :

- Aux équipements, aux services de proximité, aux emplois et services de formation ;
- Aux transports collectifs structurants et/ou aux réseaux des modes actifs, pour les piétons et les vélos ;
- Aux espaces de nature et de respiration.



Multi-accueil Clos Toreau - Nantes.

## DIVERSIFIER ET QUALIFIER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS ET AUX ATTENTES DE TOUS LES HABITANTS

La métropole doit également veiller à une meilleure adaptation des logements aux modes de vie des ménages, en particulier en ce qui concerne les formes urbaines et la localisation de l'offre.

Le logement est constitutif de la qualité de vie et du bien-vivre ensemble. La politique du logement et de l'habitat ne se limite pas à des questions quantitatives. Elle s'envisage d'abord sous l'angle d'une analyse des besoins et des moyens des ménages et de leur adéquation avec l'offre. Elle doit également favoriser la qualité architecturale des logements produits.

Développer une offre de logements pour tous  
L'ambition d'une ville pour tous se traduit en matière de construction neuve par une augmentation très significative des volumes de production de logements aidés que ce soit en logement social ou en logement abordable.

La production de logements locatifs sociaux constitue le socle de l'intervention métropolitaine en matière de logements. En effet, malgré les efforts de production réalisés par l'ensemble des communes de la métropole, la demande de logements sociaux continue d'augmenter : 27 685 ménages sont inscrits sur le fichier commun de la demande au 01/01/2015. En réponse à ces besoins, les objectifs en matière de logements sociaux sont réévalués à environ 2 000 logements sociaux par an soit 33 % de la production neuve annuelle. Ce niveau de production doit permettre à la métropole de répondre aux dispositions réglementaires en matière de logement social : avec une production de 2 000 logements sociaux chaque année, la métropole peut atteindre l'objectif de 25 % en 2025.



Logement - Île de Nantes.

Le principe général retenu pour définir les objectifs en logement sociaux est basé sur le rattrapage des logements manquants auquel s'ajoute la compensation de la construction neuve à hauteur de 25 %. Ce principe général est ensuite modulé au niveau de chaque commune au regard des capacités de production et de la lecture croisée des atouts et contraintes du territoire (desserte en transports en commun, services et équipements, préservation des zones humides, espaces naturels et agricoles, renouvellement urbain plus ou moins complexe...).

La production de logements abordables, en accession comme en locatif, constitue un autre pilier de la politique métropolitaine permettant de couvrir une gamme plus large de parcours résidentiels dans la métropole en s'adressant aux ménages aux revenus intermédiaires qui peinent à accéder au marché privé.

De par leurs caractéristiques, certains ménages ont des difficultés particulières d'accès au logement : étudiants et jeunes actifs, personnes âgées, personnes en situation de handicap, gens du voyage, ménages en situation de précarité. La satisfaction de leurs besoins en logement peut nécessiter la production d'habitats spécifiques ou dédiés pour la production desquels la métropole mobilisera autant que possible les financements correspondants (logement social ou abordable).



Logements - Sainte-Luce-sur-Loire.



Bottière Chénaie - Nantes.



Logements Erdre Porterie - Nantes.

Développer une offre de logements à proximité des emplois et des services

Davantage de ménages doivent pouvoir bénéficier des services existants. La métropole doit mieux concentrer son développement autour des centralités et des services de transports collectifs structurants ou à vocation structurante. Il s'agit d'orienter la production d'emplois, de logements et de services vers les territoires déjà équipés en transports en commun efficaces et en services de proximité:

- À l'intérieur du périurbain;
- À portée piétonne et cyclable du réseau de transports collectifs structurants ;
- À portée piétonne et cyclable des centralités qui regroupent équipements et services de proximité.

Les habitants doivent pouvoir faire le choix de se déplacer à pied, à vélo et en transports collectifs. Il s'agit de concevoir des quartiers où davantage de déplacements quotidiens peuvent se faire à pied ou à vélo : des quartiers plus mixtes où les services sont plus proches, avec des espaces publics mieux interconnectés pour les modes actifs. Il s'agit de renforcer et de généraliser les itinéraires confortables, pertinents et sûrs pour le cycliste et le piéton. Il s'agit également de relier en transports collectifs les pôles de l'agglomération les plus denses en habitants, en emplois et en services.

Développer une offre de logements de qualité dans des formes urbaines et architecturales désirables  
Ces critères ont une influence directe, et de plus en plus forte sur les choix des ménages, en locatif comme en accession. Les jeunes ménages célibataires ou les couples sans enfants vont rechercher en priorité des secteurs proches du centre-ville et des transports en commun.

Les seniors sont aussi à la recherche d'un bon niveau de services et de sites proches de leur réseau de connaissance (quartier ou centre bourg). Les ménages familiaux, quant à eux, requièrent une grande attention dans la programmation qui leur est destinée: attirés d'abord par des produits individuels, ils n'accepteront le principe d'une ville plus compacte que si le niveau de services au quotidien et la qualité du logement ainsi que l'architecture en sont nettement améliorés.

Favoriser l'innovation et la qualité dans les modes de production des logements neufs  
Nantes Métropole favorisera les meilleures conditions de production de logements neufs, notamment en mettant en œuvre:

- Les outils de maîtrise publique de l'urbanisme à sa disposition (zones d'aménagement concerté, autres opérations publiques, orientations d'aménagement et de programmation, servitudes de mixité sociale, secteurs d'engagement national pour le logement...);
- Une stratégie foncière appuyée sur des acquisitions foncières stratégiques facilitant la mise en œuvre opérationnelle des aménagements et l'abaissement des coûts de production des logements.

L'offre de logements doit également répondre aux évolutions sociologiques et sociétales à travers le développement de nouvelles formes d'habiter ou nouvelles formes d'habitat collaboratives: habitat partagé, habitat participatif, habitat évolutif...

Pour prendre en compte la diversité des besoins et peser sur les coûts de production du logement, la métropole favorisera l'innovation dans les modes de production et dans les formes d'habiter.

## ASSURER LE RENFORCEMENT DE LA MIXITÉ SOCIALE DANS TOUS LES TERRITOIRES ET DANS TOUS LES PROGRAMMES À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLÉ

L'objectif est de renforcer la production sociale dans les quartiers qui en sont le plus dépourvus et de diversifier l'offre de ceux qui en sont les plus dotés.

Pour répondre à ces enjeux, différents leviers doivent être mobilisés dans le parc privé:

- Le soutien aux logements conventionnés pour permettre l'accueil des ménages les plus modestes ;
- L'accompagnement de l'adaptation du parc au vieillissement ;
- La lutte contre l'habitat indigne et la précarité énergétique ;
- L'accompagnement des copropriétés énergivores ;
- Le développement de dispositifs ciblés type opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) et programmes d'intérêt général (PIG), qui permet d'apporter des réponses croisées dans des territoires accueillant à la fois des populations à faibles revenus et des logements de qualité médiocre.

Dans le parc social, il s'agira :

- D'encadrer la vente de logements sociaux ;
- De définir des stratégies habitat fines à l'échelle des projets de renouvellement urbains ;
- D'accompagner la réhabilitation des logements sociaux ;
- De définir les règles du jeu partagées avec les acteurs concernés (bailleurs sociaux, communes et réservataires) pour le maintien d'une occupation sociale la plus équilibrée possible dans le parc social.

## ACCOMPAGNER L'AMÉLIORATION DU PARC DE LOGEMENTS EXISTANTS ET SA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

L'ambition d'une ville pour tous doit se décliner aussi pour le parc existant qui constitue l'essentiel de l'offre de logements, puisqu'il couvre 80 % des flux annuels du marché du logement. Les objectifs poursuivis sont de renforcer l'attractivité du parc existant, d'une part, pour qu'il ne se dévalorise pas par rapport à l'offre neuve, et d'autre part, pour qu'il puisse remplir son rôle d'accueil du plus grand nombre de ménages et en particulier les populations les plus fragiles dans des conditions de qualité résidentielle renforcées.

Amorcer et accompagner l'amélioration de la qualité environnementale du parc existant  
Le parc ancien est en effet le principal émetteur de gaz à effet de serre. Le Plan climat air énergie territorial rappelle que pour atteindre les objectifs de réduction par quatre des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2050, il est nécessaire de réaliser la réhabilitation énergétique de 3 500 logements privés dont la moitié en copropriété et de 1 500 logements sociaux.

Afin d'anticiper ce phénomène et de répondre aux objectifs du Plan climat air énergie territorial, Nantes Métropole développe une série d'actions afin de mobiliser et accompagner des ménages occupants et les bailleurs privés et sociaux dans leurs interventions.

## FAVORISER LA MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE ET GARANTIR LA COHÉSION SOCIALE

Réaffirmer le principe de solidarité entre les communes et poursuivre le rééquilibrage territorial  
Le principe de solidarité entre les communes est réaffirmé à travers la répartition territoriale de l'offre neuve. Il se base sur la participation de chaque commune à l'effort de production afin de garantir l'accueil d'une population diversifiée dans chaque territoire ou commune en tenant compte des caractéristiques du parc existant (volume, âge, loyer). Un effort de rééquilibrage territorial a été opéré et sera poursuivi à travers différents outils opérationnels ou réglementaires, comme les secteurs d'engagement national pour le logement, les servitudes de mixité sociale ou les orientations d'aménagement et de programmation, qui imposent la production de logements sociaux et abordables. À l'inverse, notamment dans les quartiers prioritaires fortement marqués par la présence d'habitat social et, pour certains sites de copropriétés privées,



Établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD).

L'objectif est de proposer une offre de logement diversifiée, sociale, abordable, libre, qui corresponde aux besoins des habitants en place et qui puisse attirer de nouveaux ménages.

Le soutien des projets de renouvellement urbain susceptibles de garantir et de renforcer l'attractivité de certains quartiers et le maintien de populations aux profils diversifiés s'inscrit également dans cette orientation.

Le parc existant sera mobilisé pour garantir cette mixité tant dans le logement social que dans le parc privé. Ainsi, le maintien du rôle social du parc privé sera au cœur des préoccupations des actions d'amélioration du parc ancien et de lutte contre l'habitat indigne. Cette mixité sociale se double d'une mixité générationnelle avec le développement d'une politique en faveur du maintien à domicile des personnes âgées ou handicapées.

Si le développement de l'offre de logements constitue une réponse aux parcours résidentiels des ménages et à la diversification de l'offre dans les communes, la métropole doit aussi offrir à ses habitants des parcours au sein du parc existant et veiller à l'équilibre social et à la solidarité des territoires.

Pour y concourir, la métropole entend orienter son intervention dans deux voies complémentaires :

Renforcer le conseil, l'information et l'orientation des habitants ;

Agir sur les attributions de logements sociaux en partenariat avec les différents acteurs du logement social. Il s'agit de définir une stratégie intercommunale en matière d'occupation du parc locatif social sur des grands principes partagés :

- L'égalité d'accès au logement locatif social et l'équité de traitement ;
- L'accompagnement des parcours résidentiels ;
- La lutte contre les discriminations et le droit au logement ;
- La mixité sociale et l'équilibre des territoires ;
- La proximité (domicile/lieu de travail) ;
- La solidarité intercommunale.



Foyer de jeunes travailleurs - Nantes.

L'objectif est de faciliter l'accès de tous au logement et d'accompagner les parcours résidentiels. Il s'agit également d'accompagner les ménages qui en sont le plus éloignés ou les plus vulnérables : jeunes (étudiants et jeunes actifs), personnes âgées, personnes en situation de handicap, gens du voyage, ménages en situation de précarité. Au-delà de la question de l'offre dédiée ou adaptée, celle de l'information et de l'accompagnement vers et dans le logement est centrale.

Offrir les conditions d'un parcours résidentiel pour les gens du voyage  
Nantes Métropole a engagé une politique de développement de l'habitat adapté et initié une démarche de meilleure connaissance des situations d'ancrage territorial des gens du voyage pour répondre aux besoins d'une majorité croissante d'entre eux.

Les besoins de logement des gens du voyage au regard de leur itinérance ont évolué ces dernières années. Les conditions économiques, la scolarisation croissante des enfants voyageurs et la recherche d'activités économiques poussent notamment de nombreux voyageurs à quitter l'itinérance de façon temporaire ou définitive.

Toutefois, les aspirations des gens du voyage ne sont pas uniformes. Les besoins peuvent varier d'un ménage à l'autre. Si certains ménages restent attachés à l'habitat caravane, d'autres n'y vivent déjà plus ou sont prêts à s'en séparer.

Il convient dès lors d'organiser l'accueil des gens du voyage sous toutes ses formes d'implantation possible et de répondre aux attentes diverses des ménages : places de stationnement (aires de grand passage, aires d'accueil conformément au schéma départemental d'accueil des gens du voyage en Loire-Atlantique), habitat adapté dont les terrains familiaux.

# 1.

LES ORIENTATIONS  
STRATÉGIQUES  
THÉMATIQUES

## 1.4 Les orientations en matière de mobilité

### ENJEUX

La politique des déplacements doit relever six enjeux:

L'attractivité et le rayonnement de la métropole, grâce notamment à l'amélioration de l'accessibilité dans le Grand Ouest et à l'échelle européenne, aussi bien des personnes que des marchandises;  
La préservation de l'environnement et du cadre de vie, grâce notamment à une forte contribution à l'atteinte des objectifs du Plan climat air énergie territorial;  
La mobilité pour tous par la proposition de services de déplacements attractifs – car accessibles, diversifiés, coordonnés – et adaptés aux différents territoires et usages de la ville;

L'articulation des politiques de déplacements et de développement urbain pour favoriser le recours aux modes alternatifs à l'usage des modes motorisés individuels;  
L'incitation au changement des comportements de mobilité en faveur des pratiques de mobilité durable (marche, vélo, transports collectifs, co-voiturage, auto-partage), par l'accompagnement de l'évolution des modes et des rythmes de vie, notamment le vieillissement de la population;  
La maîtrise des dépenses privées et publiques consacrées aux déplacements.

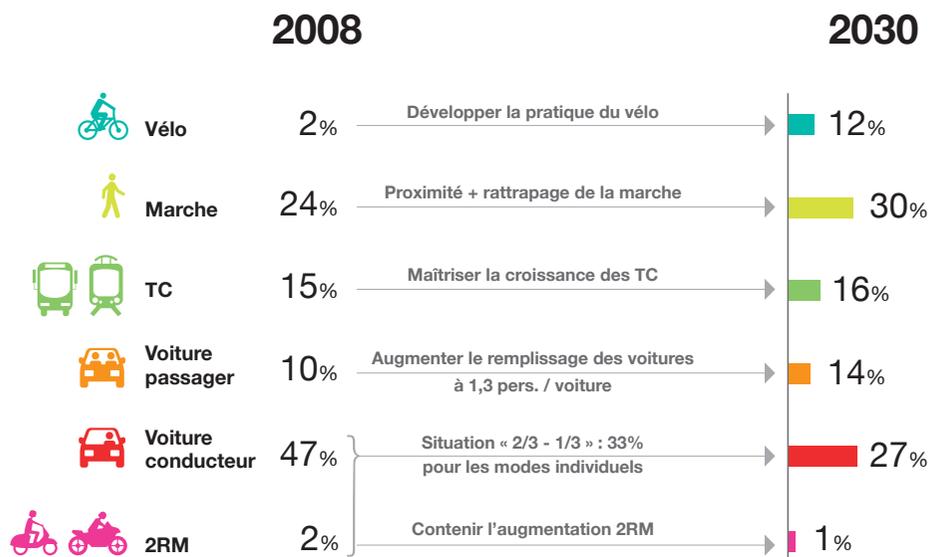


## AUGMENTER SIGNIFICATIVEMENT LA PART DES MODES ALTERNATIFS AUX VÉHICULES AUTOMOBILES

L'objectif partagé entre la politique des déplacements et la politique de développement urbain est d'offrir les conditions d'une mobilité durable pour tous avec une ambition forte d'augmentation de la part des modes alternatifs de déplacements et la réduction de l'usage des modes motorisés individuels.

L'articulation du développement urbain avec le maillage des réseaux cyclables et de transports collectifs, la maîtrise du développement de la voiture, la qualité de l'espace public et la construction de la métropole de la proximité sont les conditions de l'atteinte de ces objectifs ambitieux.

### Les objectifs de parts modales



**Réinscrire la gare dans la ville**  
Le projet de nouvelle gare ferroviaire à Nantes constituera une combinaison entre les différentes échelles d'actions locales, régionales, nationales et européennes pour améliorer l'intermodalité tous modes.



Future Gare de Nantes.

Signé par un grand nom de l'architecture, Rudy Ricciotti, ce projet emblématique d'une métropole en mouvement, n'est qu'une composante du projet du nouveau pôle d'échanges multimodal, qui répond à trois enjeux majeurs pour la métropole :

- Construire une nouvelle gare moderne et de grande capacité, capable d'accompagner le doublement du trafic en gare attendu d'ici 2030 ;
- Promouvoir une intermodalité performante et attractive, garante du respect des objectifs ambitieux posés par le plan de déplacement urbain nantais, et levier d'une métropole mobile et à la qualité de vie reconnue ;
- Articuler et accélérer le

projet urbain de la centralité métropolitaine, en requalifiant les espaces publics situés au nord de la gare (entrée Est de la promenade nantaise et liaison renforcée avec le Jardin des plantes) et en permettant la création d'un véritable pôle d'échanges multimodal sud, le développement au sud du quartier d'affaires Euronantes et plus globalement de la ZAC du Pré Gauchet.

Synthèse de ces enjeux, le nouveau bâtiment voyageurs sera posé au-dessus des voies, constituant par le traitement identique des accès nord et sud, un véritable trait d'union entre le cœur historique de l'agglomération et le grand quartier Malakoff/Pré Gauchet qu'il contribuera à désenclaver.

Son architecture ambitieuse et ses dimensions imposantes en feront le symbole d'une métropole qui se renouvelle, et le style volontairement végétal de sa structure feront écho au jardin des Plantes tout proche, qu'il sera aisé de rejoindre à travers le parvis nord piétonnisé et requalifié.

## POUR SUIVRE LE DÉVELOPPEMENT D'UNE MÉTROPOLE ATTRACTIVE ET RAYONNANTE EN AMÉLIORANT SON ACCESSIBILITÉ

Éloignée des principaux corridors d'échanges et des grandes zones économiques européennes, l'accessibilité « tous modes » de la métropole demeure un objectif fondamental. Il s'agit de la connecter aux grandes villes françaises et européennes en développant les complémentarités entre les réseaux routier (autoroutes A11 et A83, et routes nationales 165, 137, 171), ferroviaire, portuaire et aéroportuaire et en la confortant en tant que carrefour européen et du Grand Ouest.

Développer de nouvelles infrastructures  
Améliorer les connections avec les villes et métropoles proches afin de renforcer les liens et permettre de jouer son rôle de capitale régionale, sont des objectifs pour la métropole. L'amélioration de la connexion des réseaux locaux, régionaux, internationaux au bénéfice de tous, et le développement des dynamiques conjointes avec les villes de proximité, seront donc mis en œuvre en réponse à ces objectifs.

Les liaisons ferroviaires vers Paris et les aéroports de Roissy et d'Orly devront être améliorées tant en termes de temps d'accès, de fiabilité des horaires que de nombre de trains par jour et d'amplitude de desserte.

Les connexions ferroviaires TGV avec les autres métropoles françaises, voire européennes, devront également être améliorées.

La place de la métropole dans le réseau maillé de lignes à grande vitesse desservant les autres métropoles régionales devra être renforcée



Pont de Cheviré.

(modernisation des lignes, amélioration de leur efficacité et augmentation des services de train) et complétée à long terme notamment par la réalisation du projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL), du barreau Est / Ouest via la future LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon par la réorganisation des liaisons et des terminaux fret en lien avec le transfert de Nantes-État vers le site Blottereau.

Ainsi, il s'agira d'assurer un développement coordonné des services et des infrastructures ferroviaires de grandes lignes, de lignes inter-cités régionales et de lignes périurbaines. Cet enjeu d'articulation entre des

services nationaux et européens et la valorisation de l'étoile ferroviaire doivent se traduire notamment par des actions permettant d'augmenter la capacité et la performance du réseau afin que le transport ferroviaire soit une véritable alternative à l'usage de la voiture notamment sur les axes Nantes / Bordeaux et Nantes / Rennes. Cet enjeu de valorisation de l'étoile ferroviaire, par une amélioration de l'offre de service et des fonctions d'intermodalités avec les réseaux urbains et interurbains dans les gares urbaines et périurbaines, doit contribuer à répondre à nos objectifs d'intensification urbaine sur ces nœuds de transport.

Afin de conforter la position de la métropole dans le Grand Ouest et d'améliorer son accessibilité, il est nécessaire d'engager la mise en œuvre de la modernisation de l'aérogare de Nantes-Atlantique et le réaménagement de ses abords, ainsi que la nécessaire programmation et réalisation de projets garantissant une desserte performante de cet équipement grâce notamment à une desserte structurante en transport collectifs (ferroviaire, tramway...) et une amélioration des liaisons tous modes avec les centralités et les pôles d'échanges voisins.

Renforcer et sécuriser l'accessibilité routière de la métropole nantaise implique notamment que soient articulés les rôles de transit régional et local du périphérique de l'agglomération avec notamment l'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres. Ainsi, les enjeux d'optimisation du fonctionnement et de gestion du périphérique doivent contribuer à améliorer la qualité de ces relations routières à différentes échelles.

Participer au développement de l'accessibilité portuaire de l'estuaire en soutenant le développement du grand port maritime

Si les infrastructures routières et autoroutières permettent de relier la métropole à l'ensemble du territoire national et européen, le transport ferroviaire et fluvial doit également jouer un rôle clé dans ce maillage, plus particulièrement pour le transport des marchandises qui est un défi majeur en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La Loire sera désormais considérée comme une voie à part entière sur laquelle un service fluvial de fret de type barging devra être développé.

À ce titre, la métropole dispose d'un atout de taille avec la présence du port. L'ensemble des installations doivent être préservées. De nouvelles activités doivent s'installer sur les espaces portuaires afin de conforter le rayonnement du port, dont la localisation à proximité de la centralité métropolitaine constitue un atout unique. Le secteur de Cheviré verra sa position stratégique de pôle logistique multimodal largement renforcée.

## CONTRIBUER À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE GRÂCE À LA LOGISTIQUE URBAINE

La métropole favorisera l'émergence de solutions logistiques optimisées pour mettre en œuvre les grands projets urbains de la centralité métropolitaine. Ainsi, un centre de gestion des déchets et matériaux de construction impliquant également une structuration des filières de recyclage et de valorisation des déchets sera aménagé pour favoriser le développement d'une économie circulaire avantageuse autour de la construction et du bâtiment en lien avec le développement fluvial.

La distribution urbaine est en pleine mutation avec l'évolution des modes de vie et les changements de comportement: achats et livraison via internet, livraisons aux particuliers, retour des surfaces alimentaires de centre-ville, recours au drive. Elle peut générer des conflits avec d'autres usages du centre-ville: chalandise, déambulation, circulation.

La métropole agira pour faire émerger avec les acteurs économiques des solutions pour mutualiser le dernier kilomètre de livraison du centre-ville de Nantes, en y agrégeant des services associés: centre de distribution urbaine (CDU), espace logistique urbain (ELU).

Ces fonctions de logistique urbaine seront intégrées dans les projets urbains en cours (Ile de Nantes, ZAC Pirmil-les-Isles, Bas Chantenay...) et à venir en réservant des surfaces pour développer des solutions de distribution de quartier en rez-de-chaussée, favoriser la livraison en moyens doux ou propres, etc.



Gare TER - Thouaré-sur-Loire.



Partage modal sur le Cours des 50 otages - Nantes.

## GARANTIR LA MOBILITÉ POUR TOUS, POUR ACCÉDER À L'EMPLOI, AUX COMMERCES, AUX SERVICES, À LA FORMATION, À LA CULTURE ET AUX LOISIRS

Construire la métropole de la proximité

Dans un contexte de croissance économique et démographique, Nantes Métropole doit maîtriser l'étalement urbain en privilégiant une ville compacte et mixte, favorable aux transports alternatifs à l'automobile, de façon à limiter l'émission des gaz à effet de serre et à préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers.

L'équilibre entre habitat, emplois, services, commerces et équipements doit être conforté grâce à un système de mobilité efficace, afin de rapprocher les lieux d'habitat, des lieux de travail, d'études et de loisirs. Les centralités urbaines existantes et émergentes doivent être confortées avec des fonctions urbaines diversifiées.

Pour leurs activités du quotidien, les habitants doivent pouvoir faire le choix de se déplacer à pied, à vélo et en transports collectifs. Pour cela, la métropole doit :

Privilégier le développement urbain à l'intérieur du périphérique et sur ses franges, là où l'offre de mobilités est déjà la plus dense et où peut être encore renforcée la qualité du maillage. C'est à l'intérieur du périphérique que l'offre de mobilité permet de satisfaire le plus grand nombre de besoins ;  
À l'extérieur du périphérique, prioriser et promouvoir un développement urbain mixte d'abord dans les centralités, lieux des déplacements de proximité où la part des modes actifs peut être la plus forte, puis le long des corridors de réseaux de déplacements structurants ou à vocation structurante pertinents ;  
Valoriser les pôles d'échanges multimodaux comme lieux de développement urbain : valorisation urbaine

des gares TER, des stations de tram-train et des pôles d'échanges de transports collectifs urbains structurants : Haluchère, Cardo, Pirmil, etc., en raison de leur offre de mobilité diversifiée.

Les pôles d'échanges multimodaux avec un niveau de service de mobilité élevé doivent devenir ainsi le support d'un développement urbain mixte. Celui-ci doit aussi être favorisé dans d'autres pôles de moindre importance surtout lorsqu'ils sont situés dans des centralités existantes ou émergentes.

Développer un réseau de transports collectifs qui relie les différentes centralités entre elles  
La construction d'une métropole multipolaire capable d'agréger le développement urbain à proximité des centralités et des polarités existantes et émergentes doit s'accompagner d'une offre de transports collectifs qui relie ces différents lieux.

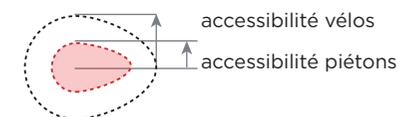
Dans le cadre d'un nouveau schéma directeur des transports collectifs structurants, il s'agira de réaliser un réseau maillé des lignes concentriques et des rocades utilisant tramway, busway, chronobus et trains, reliant les centralités de la métropole dans un principe de maillage du territoire. L'objectif est de rendre plus attractifs les temps de trajet et d'améliorer les relations nord-Loire / sud-Loire.

Organiser les différents services de déplacements pertinents pour chaque type de territoire  
Le transport collectif structurant ne peut pas être la seule et unique réponse pour desservir et donc structurer tous les territoires. Il s'agit pour ce faire de proposer et de conforter des services de déplacements multiples et complémentaires adaptés à la structure du territoire et à la diversité des besoins. La valorisation de l'étoile ferroviaire évoquée précédemment prend ici tout son sens.

La structure des déplacements est aujourd'hui complexe. La réponse à apporter ne doit pas être celle d'un seul mode mais doit offrir une palette de réponses adaptées aux besoins des territoires et à la diversité des motifs : déplacements moyenne et longue distances pour du

**Rendre attractifs les modes alternatifs\* en priorisant un développement urbain mixte dans les aires d'attraction**

**\*TC, vélos, piétons, co-voiturage**



**Conforter les réseaux structurants existants**

Tramway, Busway et Chronobus

**Relier les aires d'attraction par l'optimisation et la coordination des réseaux**

Principe de ligne à vocation structurante

Car LILA

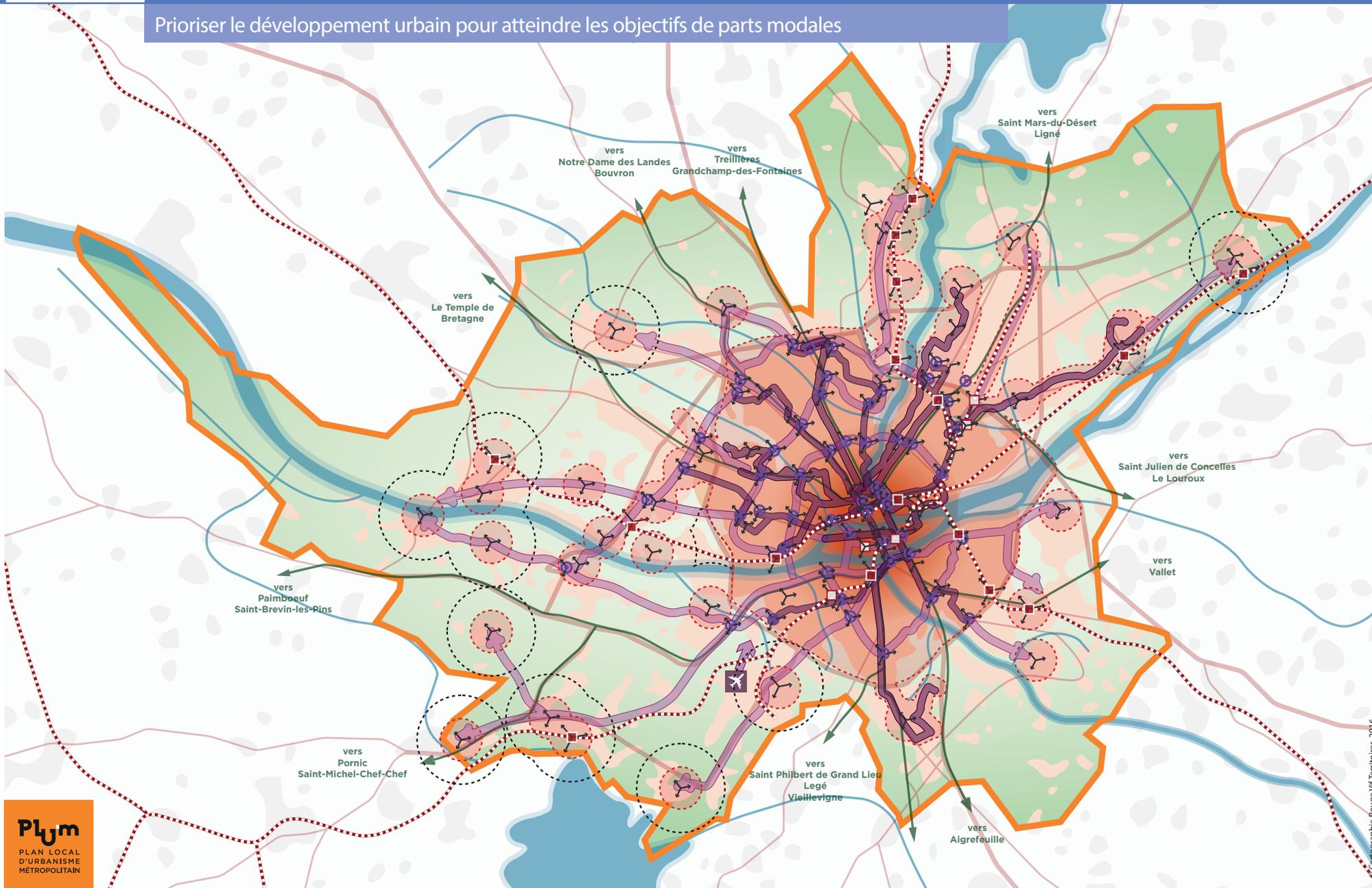
Réseau ferré

**Renforcer les pôles d'échanges, noeuds d'articulation des différents services de déplacements**

- Gare existante
- Gare potentielle à l'étude
- ⊙ Point de connexion
- Y Desserte locale A pied, à vélo ou en TC

Source : AURAN

Prioriser le développement urbain pour atteindre les objectifs de parts modales



Cartographie Rouge Vif Territoires, 2016

domicile-travail, déplacements de proximité pour les services et les achats par exemple. Il s'agit donc de promouvoir une offre diversifiée et intermodale assurant la complémentarité des modes, en rationalisant et en optimisant les réseaux de transports collectifs en fonction de l'organisation du territoire.

Favoriser l'accès aux services urbains à toutes les personnes en situation de handicap  
Le handicap est aujourd'hui compris comme la conséquence de l'interaction entre les incapacités permanentes ou temporaires d'une personne et l'inadaptation totale ou partielle de son environnement.

Nantes Métropole agit depuis longtemps en faveur d'une meilleure accessibilité des transports collectifs et des espaces publics aux personnes en situation de handicap.

Il s'agit désormais d'aller plus loin et de permettre l'accès de toute personne quel que soit son handicap ou sa difficulté temporaire ou durable de mobilité, aux services urbains : transports, stationnement, taxis, équipements publics ou privés, cheminements urbains. Cela constitue une forte contribution à l'organisation de la métropole apaisée, facile à vivre.



Transports collectifs adaptés aux personnes en situation de handicap.

## ORGANISER LES DÉPLACEMENTS DANS UNE MÉTROPOLE APAISÉE

Poursuivre la hiérarchisation du réseau de voies de la métropole assurant une place pour tous les modes  
À l'heure où la métropole doit composer avec croissance de population et d'emplois, croissance des déplacements et exigence de développement de mobilités durables ainsi que de qualité de vie, la gestion des flux automobiles nécessite une organisation du réseau des voies établie selon leur usage.

Le schéma de hiérarchisation des voies établit une hiérarchisation fonctionnelle du réseau de voies de la métropole. Il fait écho au plan de modération des vitesses préalable à la mise en œuvre et au déploiement de la métropole apaisée et doit s'articuler avec l'organisation urbaine et l'aménagement de l'espace public.

L'espace public, celui où l'on se déplace, doit en effet être adapté à l'intensité de la vie urbaine. Ainsi dans le secteur où la vie urbaine est intense, la circulation des véhicules motorisés doit être maîtrisée et la voirie partagée pour permettre aux piétons et aux vélos de trouver leur place. Les zones apaisées peuvent être des zones 30, de rencontre ou des aires piétonnes.

Progressivement, l'ensemble des centralités de la métropole, seront apaisées pour rendre compatibles qualité de vie urbaine, sécurité et mobilité.

Améliorer les franchissements de la Loire  
La problématique des franchissements de la Loire comme enjeu de cohérence et de dynamisme du territoire est essentielle. Depuis vingt ans, en accompagnement du développement de l'agglomération, de nouveaux ponts sur la Loire ont été construits : ponts W. Brandt et Trois Continents en 1995, passerelle piétonne V. Schœlcher en 2001, ponts L.S. Senghor et E. Tabarly en 2010 et 2011.



Pont Senghor - Saint-Sébastien-sur-Loire.

Pour autant et compte tenu de la poursuite du développement urbain, notamment à l'échelle de la centralité métropolitaine, les besoins de mobilité de part et d'autre de la Loire ou vers l'île de Nantes augmentent.

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- Amplifier l'action de la métropole pour faire évoluer les comportements de mobilité vers toujours plus de transports collectifs et de modes doux sans pour autant opposer les modes entre eux;
- Optimiser l'existant avant de proposer de nouvelles solutions ajustées au fil du temps à l'évolution des besoins.

Dans un premier temps, il s'agira d'améliorer les capacités des ponts du périphérique et d'élargir le pont Anne de Bretagne. Cet élargissement/doublement du pont Anne de Bretagne vise à augmenter les capacités de franchissement de la Loire pour accueillir tous les modes : voiture, modes actifs et transports collectifs. Ce projet permettra notamment l'accueil de la nouvelle infrastructure de transports en commun pont Anne de Bretagne – pont des Trois continents; ce projet est aussi une pièce maîtresse de la reconquête des espaces publics du quai de la Fosse, à la fois pont et espace public de qualité reliant la promenade de la gare à la Loire, à l'île de Nantes et aux bords de Loire;



Pont Anne de Bretagne.

## INNOVER POUR IMPULSER ET ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

Le changement de comportement de mobilité reste un enjeu fort qui vise à construire une ville limitant la dépendance à la voiture, en promouvant la vie de proximité, mais aussi en incitant à l'usage raisonné de la voiture. On peut citer :

L'articulation des services de déplacements avec les temps de la ville en développant l'élargissement des temps d'usage pour mieux répondre aux besoins de déplacements et limiter les congestions d'heures de pointe ;  
L'innovation dans les services en faveur d'une ville facile en valorisant une image moderne des services de déplacements ;  
L'information et la sensibilisation du citoyen, des entreprises et des collectivités ;  
L'accentuation de la démarche « plan de déplacement des entreprises » (PDE) et l'accompagnement individualisé ;  
Le développement du co-working, du télétravail et des espaces partagés pour réduire les déplacements domicile-travail.

Exclure toute solution de franchissement qui impacterait les activités portuaires pour préserver la zone d'évitage à la pointe aval de l'île de Nantes ;  
Préserver dans le tissu urbain les espaces nécessaires pour la réalisation de nouveaux ouvrages de franchissement, tant à la pointe ouest de l'île de Nantes que dans le secteur Bas Chantenay-Ouest Trentemoult.

Rendre attractifs les modes actifs pour les déplacements quotidiens  
L'organisation de la métropole articulée autour de la centralité métropolitaine et des centralités de commune ou de quartier doit aller de pair avec un maillage fin renforcé et continu des réseaux cyclables et piétonniers.

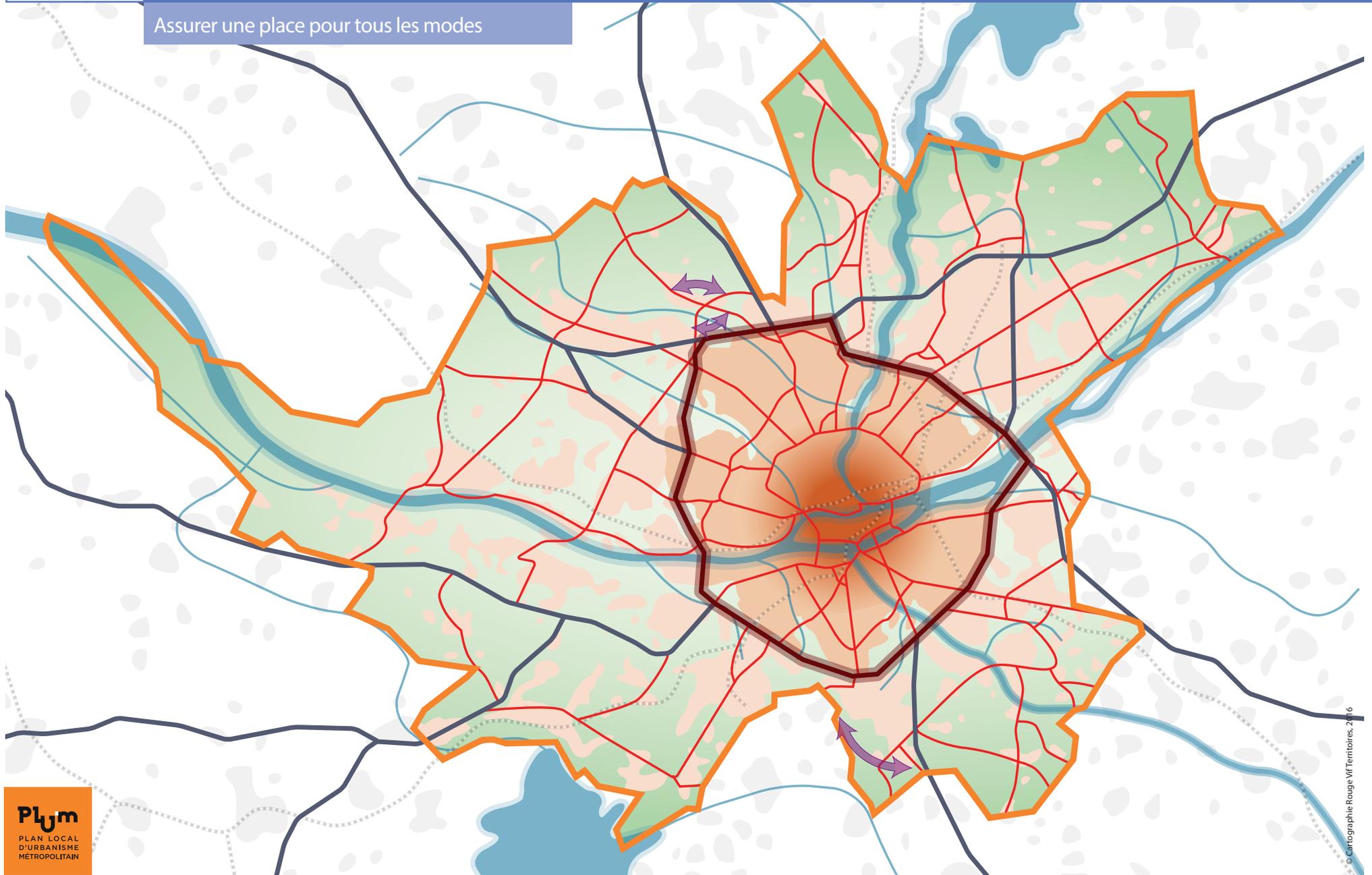
Pour les rendre attractifs, il faudra leur assurer une pertinence à différentes échelles que traduiront les plans piétons et vélos, en veillant à la cohérence entre la systématisation d'un maillage fin et l'organisation de liaisons sécurisées et performantes entre les différentes centralités urbaines.

L'espace public des centralités devra bénéficier d'aménagements de qualité afin de favoriser les modes actifs et être un support de lien social renforcé et de nature en ville.



Aménagements mode doux - Indre.

Assurer une place pour tous les modes



© Cartographie Rouge Vif Territoires, 2016

-  Espaces urbanisés
-  Espaces naturels et agricoles
-  Voies magistrales d'intérêt départemental et national

#### Optimiser le fonctionnement des infrastructures

-  Périphérique

#### Organiser la circulation en lien avec les réseaux structurants de déplacements et l'intensité de la vie locale

-  Voies principales d'intérêt d'agglomération

#### Prévoir les contournements en lien avec la généralisation des zones apaisées et la requalification des espaces de centralité

-  Contournement routier

Faire de la politique de stationnement un levier d'action en faveur du changement des pratiques de mobilité

Le stationnement est un critère déterminant de choix du mode de déplacement. Par exemple, lorsque le stationnement sur le lieu de travail est contraint, les automobilistes privilégient d'autres modes de transports. Le stationnement est donc un levier pour encourager l'usage de modes alternatifs à la voiture ou le covoiturage.

Comme le stationnement constitue le début et la fin de tout déplacement en véhicule individuel, agir sur le stationnement c'est aussi agir sur les déplacements en tant que tels.

La métropole et les communes disposent aujourd'hui de différents moyens pour agir sur le stationnement :

- Le dimensionnement et la répartition de l'offre publique de stationnement, sur voirie (limitée ou non dans le temps, payante ou non), en ouvrage, dans les parcs en enclos, dans les parcs-relais (P+R) situés en périphérie en complémentarité du réseau de transports collectifs;

- La gestion du stationnement public et sa tarification éventuelle afin de favoriser certains usagers (résidents, visiteurs) ou en limiter d'autres (stationnement lié au travail);

- L'incitation à l'utilisation de l'offre privée existante (sur voirie ou non) à des fins de stationnement public ou privé, dans un objectif de mutualisation et de facilitation du foisonnement;

- Les normes de stationnement inscrites dans le règlement du PLUm qui produisent des effets sur le long terme en encadrant la production de parkings privés dans les constructions. Il s'agira de les adapter en fonction des besoins différenciés des territoires et en tenant compte des changements dans la durée des comportements de mobilité. Ces normes et les autres préconisations en matière de stationnement doivent permettre d'harmoniser les objectifs du stationnement privé avec le stationnement public afin d'avoir une gestion du stationnement globale



Aire de co-voiturage.

à l'échelle du territoire. De plus, la concrétisation des politiques de développement urbain et de déplacements, par la production d'habitat dans les centralités avec intensité et mixité urbaine et sociale, le développement des modes alternatifs à la voiture, les nouveaux modes d'organisation du travail, la ville des courtes distances, devraient générer à terme un moindre besoin de voiture et de stationnement par ménage.

Le PLUm pourra mobiliser ces différents outils pour intervenir à plusieurs titres : constituer des réserves foncières sur des sites stratégiques pour envisager de nouvelles offres de stationnement pertinentes

(notamment P+R), organiser des éventuels alignements pour repenser les usages sur voirie et notamment l'offre de stationnement public, en adéquation avec l'offre privée, les normes de stationnement dans les constructions.

Une approche qualitative permettant de garantir au mieux la bonne utilisation des places de stationnement privé et une bonne articulation avec l'offre publique sera mise en œuvre : conditions de construction des offres de stationnement, éventuelle mutualisation et/ou foisonnement, limitation de la consommation des espaces, qualité urbaine et paysagère.



ZAC de la Minais - Sainte-Luce-sur-Loire.