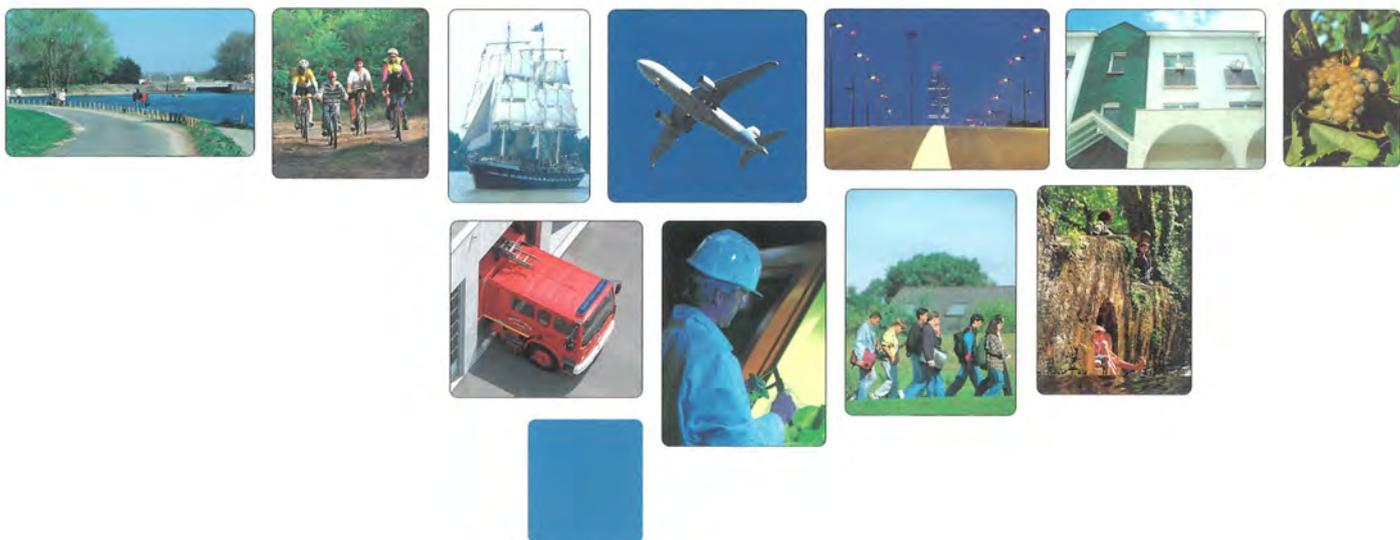


P R O J E T 2 0 0 5



DISTRICT
 DE L'AGGLOMÉRATION
 N A N T A I S E

LE PROJET 2005

Le Projet 2005 est d'abord un rapport d'étape, qui en appelle d'autres, sur la construction et les acquis, très importants, de l'intercommunalité dans l'Agglomération Nantaise.

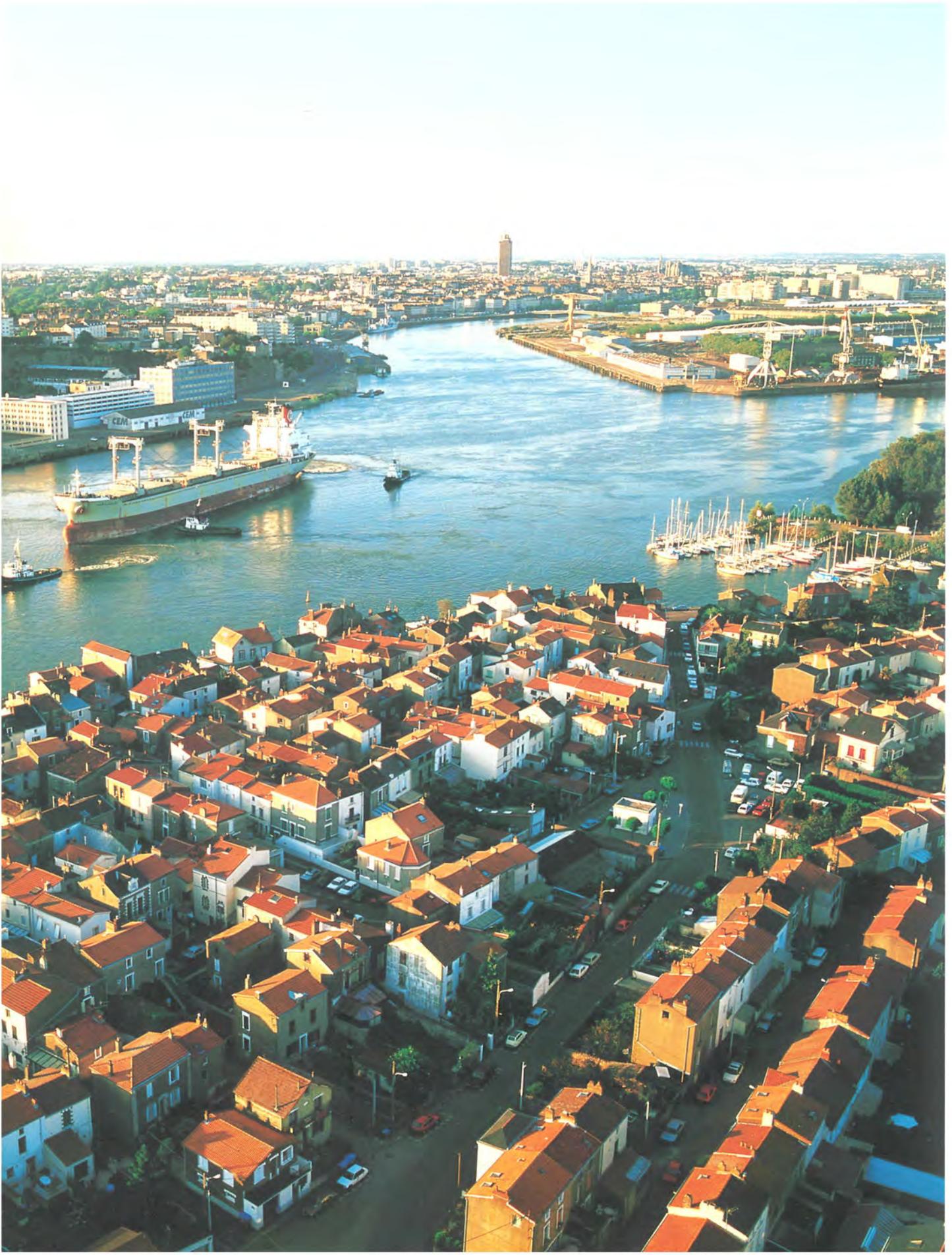
Il est ensuite comme un cahier des charges d'une ambition partagée par les vingt-et-une communes qui composent le DISTRICT.

L'analyse des enjeux des dix prochaines années et des exigences qu'ils impliquent est apparue indispensable à une époque où la conduite des politiques publiques se doit d'être claire et déterminée.

Dans un contexte difficile, quand l'angoisse du lendemain érode les énergies et quand le chômage et l'exclusion déstructurent notre société en la plongeant dans le doute, le devoir des responsables politiques est de tracer le chemin en rappelant les défis relevés et les succès remportés.

Certes, rien n'est jamais acquis. En même temps, le résultat des efforts entrepris est le garant de bonne fin de ceux que nous poursuivons, pour peu que nous restions entreprenants et unis.





UN NOUVEAU PROJET POUR UNE NOUVELLE AMBITION 5

Les étapes de la construction de l'Agglomération Nantaise	5
Les acquis de la période récente	8
Les grands enjeux de cette fin de siècle et leur impact sur les territoires urbains	10
La poursuite d'une ambition	13

LES LIGNES DIRECTRICES DU PROJET 15

1. AU PLAN SPATIAL

La forme de la ville : vers un modèle urbain polycentrique	15
La Loire et l'Estuaire : la reconquête du fleuve	19
Déplacements urbains : un atout majeur de l'Agglomération Nantaise	25
L'environnement : la conjugaison du "vert et bleu", un axe fédérateur	29

2. AU PLAN DES SOLIDARITÉS

Politique de l'habitat : équilibre et diversité	37
Renforcer les solidarités sociales	43

3. AU PLAN ÉCONOMIQUE

Accompagner la diversification de l'économie locale	49
Devenir la métropole économique du Grand-Ouest	53

4. AU PLAN DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

Nantes, métropole universitaire : "l'ère du qualitatif"	63
---	----

CONCLUSION 69

Les communes du DISTRICT de l'Agglomération Nantaise





0 0,5 2,5 km
 DISTRICT-AURAN
 Source: Carte Prospective
 LES ESPACES AURAN

-  Périphérique et porte
-  Liaison interrégionale et point d'échange
-  Voirie principale
-  Voie ferrée
-  Tramway existant
-  Tramway projeté

-  Espace urbanisé
-  Espace urbanisable et réservé à l'urbanisation future
-  Espace naturel protégé et de loisirs
-  Espace agricole
-  Limite communale

Le développement d'un projet pour une agglomération

LES ÉTAPES DE LA CONSTRUCTION DE L'AGGLOMÉRATION NANTAISE

La mise en place de l'intercommunalité dans l'Agglomération Nantaise a été un processus long mais les structures intercommunales sont encore jeunes. Le SIMAN n'a été créé qu'en 1982, le DISTRICT ne fonctionne que depuis 1992.

Certes, la vision d'Agglomération existe depuis longtemps. Sa mise en œuvre a cependant été rendue plus difficile à la suite du traumatisme qu'avait constitué, en 1908, la fusion avec Nantes des communes périphériques de Chantenay et Doulon. Tout projet de fusion ou de rapprochement est, depuis lors, accueilli avec suspicion par les élus et décideurs locaux.

Il a cependant été envisagé dès 1925 de créer un syndicat de communes de l'Agglomération Nantaise dans le cadre des réflexions autour du projet de Plan d'Extension et d'Embellissement. C'est ainsi que des conférences intercommunales ont réuni les communes de Nantes, Orvault, Rezé, Saint-Herblain et Saint-Sébastien-sur-Loire au cours de l'année 1926. Ces projets n'aboutiront pas, comme le Plan d'Extension et d'Embellissement dont certains principes seront tout de même repris dans le Plan de la Reconstruction adopté en 1948, notamment par crainte de fusions autoritaires des communes périphériques avec la ville-centre. Les essais ultérieurs de planification n'auront d'ailleurs pas plus de succès : ni le Plan Directeur du Groupement d'Urbanisme (1961), ni le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (1970) ne seront approuvés.

Pourtant, l'Agglomération urbaine a commencé de prendre forme. En témoigne l'évolution progressive de la composition communale de l'unité urbaine par l'INSEE : deux communes en 1954 (Nantes et Rezé), neuf en 1962, quatorze en 1968, dix-neuf en 1975 et 1982, vingt en 1990. La première structure intercommunale englobant l'ensemble du territoire de l'Agglomération Nantaise est créée en 1967. Il s'agit de l'Association Communautaire de la Région Nantaise (ACRN) qui regroupe 36 communes (37 depuis la fin des années 1980).

L'ACRN est un syndicat intercommunal d'études et de réflexions qui permet des rencontres entre les élus urbains, péri-urbains et ruraux de la région nantaise. Certes, l'ACRN ne constitue pas un outil de gestion intercommunale, elle marque cependant un pas en avant même si elle a également servi à ralentir l'éventuel processus d'installation d'une communauté urbaine obligatoire.

Le refus de créer une communauté urbaine et d'envisager de nouveaux projets de fusions de communes va conduire à créer de nombreux syndicats intercommunaux à vocation unique (SIVU). Le processus n'est d'ailleurs pas spécifique à l'Agglomération Nantaise. La fin des années 1960 et les années 1970 constituent une période de multiplication des SIVU partout en France. Sur le territoire de l'Agglomération Nantaise ce sont près de cinquante SIVU qui verront le jour entre 1967 et la fin des années 1980. De tailles et de compétences diverses un de leurs grands mérites réside dans le fait qu'ils ont permis aux élus et aux fonctionnaires territoriaux des différentes communes de se connaître, de discuter et de travailler ensemble.

C'est dans ce cadre que, petit à petit, la conscience d'Agglomération a commencé d'émerger véritablement. Elle y a trouvé, aussi, un début de concrétisation par l'action de deux SIVU dans le domaine des transports et des déplacements.

- Le Syndicat Intercommunal de la Voirie Rapide de l'Agglomération Nantaise (SIVRAN), créé en 1973, permet de coordonner les acteurs en matière de voirie (État et quinze communes). Il a été l'outil de la mise en œuvre de l'actuel périphérique de l'Agglomération Nantaise, après que la Ville de Nantes ait abandonné la politique des pénétrantes routières rapides jusqu'au cœur de l'Agglomération.
- Le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de l'Agglomération Nantaise (SITPAN), créé en 1975, étend la gestion des transports collectifs urbains au-delà du seul périmètre de Nantes. Il regroupe ainsi neuf communes à sa création, puis seize en 1982. Il sera l'initiateur de la mise en service d'un tramway moderne, réalisé par la Société d'Économie Mixte des Transports en commun de l'Agglomération Nantaise, la SEMITAN (créée en 1979 à la suite d'une décision prise en 1978).

La création de l'Agence d'Études Urbaines de l'Agglomération Nantaise (AURAN), en 1978, est un moment important dans ce processus de développement de l'intercommunalité. En effet, l'ensemble des élus, toutes tendances politiques confondues, issus des élections municipales de 1977, souhaitait que l'organisation de l'Agglomération Nantaise évolue vers une structure plus globale et plus efficace que les SIVU où énergies et moyens

avaient tendance à se disperser. L'agence va dès lors constituer un lieu d'études, de réflexions et de propositions. Elle a vocation à être un outil de prospective, un catalyseur de forces, dont l'objectif à court terme est la mise en place d'une structure d'Agglomération à compétences multiples.

De cet ensemble de démarches découlera la création du Syndicat Intercommunal à vocation Multiple de l'Agglomération Nantaise (SIMAN) en 1982. Son périmètre correspond alors à celui de l'unité urbaine définie par l'INSEE, soit dix-neuf communes. Il présente l'intérêt d'avoir à la fois des compétences de base obligatoires (six à l'origine : urbanisme d'Agglomération et études générales, transports publics de voyageurs, voirie d'Agglomération, hébergement des gens du voyage, traitement des déchets, actions foncières) et des compétences optionnelles (cinq à l'origine : assainissement, incendie et sécurité, équipements d'Agglomération, environnement, développement économique d'Agglomération). Ceci évite d'imposer, brutalement, une structure lourde. Peu à peu les compétences optionnelles deviendront obligatoires et les compétences de base seront donc élargies (en 1983 : actions et réalisations pour les personnes handicapées ; en 1985 : refuge pour animaux abandonnés et errants ; en 1991 : développement économique, environnement et cadre de vie, lycées).

Le SIMAN va développer une approche globale du développement de l'Agglomération Nantaise où les transports et les déplacements joueront un rôle moteur d'autant plus important qu'ils structurent fortement l'évolution spatiale de l'Agglomération Nantaise.

En 1989, les élus de l'Agglomération Nantaise se dotent d'un Projet d'Agglomération organisé en cinq thèmes autour desquels vont s'articuler les actions du SIMAN : Habitat et Solidarité, Transports et Déplacements, Développement économique et Aménagement du territoire, Environnement et Cadre de Vie, Formation et Ressources Humaines. La volonté d'amplifier le rôle du SIMAN est également affirmée avec vigueur, en même temps que la priorité donnée au réseau de transports collectifs comme vecteur d'une politique de développement social urbain.

L'AURAN réalise les études préalables et anime la réflexion qui conduit à la transformation du SIMAN en DISTRICT de l'Agglomération Nantaise (vingt communes, puis vingt-et-une depuis 1995). Le premier Conseil du DISTRICT se tient le 6 décembre 1991, la création étant effective au 1^{er} janvier 1992. L'évolution la plus marquante concerne la fiscalité : la structure intercommunale ne reçoit plus de participation des communes mais perçoit auprès des contribuables une fiscalité directe locale (fiscalité additionnelle sur chacune des quatre taxes).

LES ACQUIS DE LA PÉRIODE RÉCENTE

A partir du projet d'Agglomération, validé en 1990, un ensemble de réalisations majeures a pu être mis en œuvre au cours de ces cinq dernières années :

Déplacements

Avec la construction de la deuxième ligne, le réseau du tramway est passé de 12 à 27 km, devenant le plus long de France. Le réseau de bus a été renforcé, des parkings d'échanges ont été construits; bus ou tramway, chaque habitant de l'Agglomération a effectué en moyenne, en 1994, plus de 165 voyages grâce à la SEMITAN. Le Périphérique est enfin parvenu à son terme, même s'il reste encore à faire pour l'améliorer, notamment sur le plan de la sécurité et du jalonnement. Deux nouveaux ponts urbains franchissent la Loire, les anciennes "pénétrantes sud et est" ont été retraitées en boulevards urbains, 150 km de voies cyclables ont été aménagés.

Donner à tous les habitants les moyens de la mobilité a été et restera l'une des grandes ambitions de l'Agglomération.

Protection de l'environnement

La protection, la mise en valeur du cadre de vie, ont été un autre domaine d'excellence pour l'Agglomération Nantaise. La mise en œuvre à Couëron du centre de traitement des déchets Arc-En-ciel, l'un des plus modernes d'Europe, a permis au DISTRICT de bénéficier d'un contrat de "site pilote" avec la société Eco-Emballages pour la mise en place de systèmes de collecte sélective dans chaque commune. Le traitement des fumées de l'usine de la prairie de Mauves a été amélioré. Les décharges sauvages ont disparu, les déchets hospitaliers sont éliminés selon les normes.

150 km de promenades le long des coulées vertes ont été aménagés et, grâce à la création d'un syndicat d'assainissement commun dans l'Agglomération, le programme Neptune va rendre à l'eau des ruisseaux et rivières, avant la fin du siècle, leur qualité perdue.

Sécurité

Une cellule de prévention des risques a été mise en place, deux nouveaux centres de secours ont été créés à Orvault-Nantes Nord et Rezé. Les effectifs des sapeurs-pompiers ont été renforcés : il y a aujourd'hui 292 sapeurs-pompiers professionnels et 295 volontaires.

Personnes handicapées

S'il appartient à chaque commune de réaliser les aménagements de l'espace public propres à faciliter la vie quotidienne des personnes handicapées, le DISTRICT de l'Agglomération est intervenu dans deux directions. D'une part dans le domaine des déplacements en rendant le tramway accessible grâce à la "troisième caisse" à plancher surbaissé. Le même objectif est recherché avec l'acquisition progressive de bus à plancher bas. A cela s'ajoute le développement d'un service spécifique de minibus et de taxis adaptés aux handicaps les plus lourds. D'autre part, le DISTRICT est intervenu dans le domaine de l'insertion en participant à la création de nombreux établissements d'accueil dans l'Agglomération ainsi que des Centres d'aide par le travail à Saint-Herblain, Vertou;

Saint-Sébastien et La Montagne. Cette politique a permis à l'Agglomération Nantaise de figurer au rang des plus performantes dans ce domaine.

Gens du voyage

Le DISTRICT a mis en place une politique novatrice pour accueillir les gens du voyage dans de bonnes conditions. Des terrains de petite taille, ce qui facilite leur intégration dans l'environnement, ont été aménagés à Bouaye, Couëron, Saint-Herblain, Saint-Julien-de-Concelles, Sainte-Luce et Rezé. Le terrain de la Fardière, à Nantes, a été réaménagé. En avril 1994, ont été organisées à Nantes des rencontres nationales sur l'accueil des gens du voyage.

Formation, insertion

Le DISTRICT a contribué à la création de plus de 2 000 places de lycées supplémentaires dans l'Agglomération, en participant au financement de l'extension des lycées de la Colinière, Vial, Camus, Monge, la Chauvinière, Jean Perrin, Livet et Jules Verne.

Le DISTRICT a également participé à la création de la Mission Locale pour l'insertion des jeunes, de la Mission Conversion, au montage de l'opération Inser-Tram qui a permis à 50 jeunes demandeurs d'emploi sans formation de travailler sur le chantier de la seconde ligne de tramway.

Développement économique, enseignement supérieur

L'Agglomération Nantaise s'est dotée d'une Charte d'urbanisme commercial, et d'un Observatoire des activités commerciales, mis en place en partenariat avec la CCI de Nantes et la Chambre des Métiers de Loire-Atlantique, ce qui a permis d'avancer vers plus de cohérence et d'équilibre dans le développement des surfaces commerciales.

Le DISTRICT a contribué à la construction de l'Ecole Supérieure du Bois, à l'extension de l'Ecole Supérieure de Commerce, à la création de l'Institut des Matériaux, à l'installation à Nantes de l'Institut de Recherche de la Construction Navale ; il a participé au Plan Université 2000. Il a ainsi conforté le développement remarquable de l'enseignement supérieur dans les dix dernières années. Il y a aujourd'hui 43 000 étudiants dans l'Agglomération Nantaise, soit 17 000 de plus qu'il y a 10 ans ! C'est un incontestable facteur de dynamisme pour l'Agglomération.

Dans le domaine des grandes infrastructures, le DISTRICT a participé au développement de l'aéroport international de Nantes-Atlantique et à la création de nouvelles liaisons internationales avec Amsterdam, Barcelone et Madrid, confortant ainsi la place qu'occupe cet équipement dans le réseau des aéroports français.

Cette politique de développement a eu d'indiscutables résultats : selon une étude de l'Association des Maires des Grandes Villes de France, l'Agglomération Nantaise a connu une croissance économique beaucoup plus forte que celle de la plupart des autres grandes villes de France. L'augmentation des bases de taxe professionnelle en témoigne.

LES GRANDS ENJEUX DE CETTE FIN DE SIÈCLE ET LEUR IMPACT SUR LES TERRITOIRES URBAINS

L'élaboration du projet de l'Agglomération Nantaise ne saurait se concevoir sans tenir compte des grandes mutations en cours et à venir. La période des dix prochaines années dans laquelle s'inscrit le Projet 2005 se présente en effet comme une période de transition. Deux types d'évolutions caractériseront cette période.

Les évolutions dont l'émergence remonte aux années 60 et qui se prolongeront à moyen terme, sans toutefois entraîner de nouveaux bouleversements comparables à ceux observés au cours de la dernière période.

- **la mondialisation de l'économie** où se cumulent l'accroissement continu des échanges internationaux, la redistribution des cartes de la croissance, le développement des investissements croisés entre pays, avec dans le cas de la France un fort et récent mouvement d'internationalisation de son économie dont le degré d'ouverture a doublé entre 1980 et 1992,

- **la tertiarisation.** Outre la part dominante prise par les services tant dans le PIB que dans les emplois, la dématérialisation de la production des richesses se traduit par une intégration accrue des fonctions tertiaires et des fonctions productives dans le système économique. Par ailleurs, si l'industrie continue largement à tirer la croissance, elle n'est plus en mesure de créer par elle-même des emplois supplémentaires en solde global,

- **la métropolisation.** Le phénomène a touché la France plus tardivement que les autres pays européens à plus forte tradition urbaine. Il s'agit du processus par lequel les grandes villes tendent à polariser sur leur territoire emplois, richesses, compétences et grands équipements collectifs. Conséquence au plan spatial de la complexification de l'économie, il traduit la place devenue prépondérante des fonctions d'intermédiation entre les entreprises, les marchés et les services tertiaires de haut niveau (formation, recherche, communication, finances...).

Les évolutions nouvelles ou dont l'impact est appelé à marquer encore plus fortement la période à venir :

- **l'accélération de l'innovation technologique.**

Longtemps limitée aux grandes entreprises, la diffusion de l'innovation technologique va s'étendre de plus en plus aux PME et à de nouveaux secteurs d'activités. En pénétrant l'ensemble des entreprises, la nature des processus et des produits (mais aussi des compétences requises) va s'en trouver modifiée à tous les niveaux du système économique. On assistera ainsi à une forte montée des investissements dans "l'intelligence" au détriment des matières premières, à une importance accrue de l'information dans les facteurs de développement, à une compétition régie plus par la qualité que par les coûts.

- **Une croissance plus faible et irrégulière.**

Après une période longue de fléchissement de la croissance, la plupart des économistes prévoient à moyen terme un taux de croissance encore faible, de l'ordre de 2 à 3 % par an. Mais surtout, cette croissance se fait plus irrégulière et cyclique. La faiblesse de la croissance signifie le durcissement des conditions économiques, financières et budgétaires du développement. Au surplus, quel qu'en sera le rythme, son irrégularité réduira l'efficacité des modes de régulation économique et sociale. Le rôle respectif de l'État, des collectivités locales comme de l'Union Européenne évoluera vers un éclatement des centres de décision et un renforcement parallèle du principe de subsidiarité.

- **L'apparition de nouvelles logiques de localisation des activités.**

Déjà sensible depuis une dizaine d'années, la remise en cause des facteurs traditionnels d'attractivité des territoires risque fortement de s'accroître à l'avenir. Ceci concerne aussi bien la proximité des matières premières, la main d'œuvre à faible coût et bas niveau de qualification que la présence d'infrastructures de transport n'assurant que les flux de marchandises, sans fonctions stratégiques connexes.

Les nouveaux facteurs qui tendront à devenir de plus en plus déterminants mêlent les conditions liées aux nouvelles exigences de l'économie (densité des services aux entreprises, présence d'investissements immatériels, rapidité et flexibilité des modes d'accès aux grands marchés) et celles liées aux besoins des salariés (habitat, cadre de vie et équipements collectifs de qualité, culture et loisirs...).

L'ensemble de ces mutations est porteur de conséquences d'autant plus décisives que toutes sont loin d'être automatiquement positives au plan local. Parmi les enjeux pour l'organisation des territoires urbains que soulèvent ces grandes évolutions, plusieurs sont au cœur du Projet 2005.

- **Se situer dans le contexte d'une internationalisation croissante de l'économie, c'est placer l'Agglomération au sein des flux d'échange.**

Compte-tenu du risque de marginalisation commun aux régions de la Façade Atlantique, dû notamment à leur éloignement des grands marchés européens, promouvoir des infrastructures au long cours (liaisons ferroviaires à grande vitesse, aéroport, plate-forme logistique...) constitue une priorité pour demain.

Mais le développement d'une offre de transport ne saurait suffire pour attirer de nouvelles activités, une grande Agglomération se devant de créer aussi les conditions accompagnant la mise en place de ces infrastructures modernes, notamment dans le domaine de l'appui aux fonctions stratégiques, à l'ouverture internationale des entreprises, des institutions universitaires et de la recherche, au rayonnement culturel...

• **Relever le défi de la métropolisation, c'est à la fois assumer le rôle de métropole économique et en maîtriser l'impact au plan urbain.**

Dans un contexte où le phénomène de concentration des activités et des richesses sur les territoires urbains se double d'une compétition de plus en plus vive entre les grandes villes européennes, l'Agglomération devra assumer son rôle de métropole économique au sein du Grand-Ouest. Ce rôle apparaît encore plus crucial du fait de l'absence de ville de dimension internationale dans cette partie de l'espace français.

Mais le renforcement des fonctions métropolitaines au service du développement économique n'est pas nécessairement synonyme d'un modèle urbain compact, indifférencié et radio-concentrique. L'existence d'un réseau de transport urbain performant, la dissociation accrue entre lieu de résidence et lieu de travail, l'aspiration des habitants à un environnement préservé, la structuration de pôles périphériques constituent autant de leviers permettant de choisir un autre modèle urbain plus spacieux, décentralisé et respectueux des ressources naturelles.

• **Faire face à une croissance faible et irrégulière, c'est organiser l'Agglomération comme un espace de cohésion sociale.**

La disparition de tout rapport mécanique entre activité et emploi, dont l'impact est démultiplié dans les territoires urbains, définit un enjeu que partagent toutes les grandes villes. Le constat de la persistance d'un taux de chômage structurellement élevé, l'élargissement social des risques de précarisation et l'atomisation accrue de ces situations nécessiteront à l'avenir de nouvelles formes d'intervention et de régulation.

La résolution de ces difficultés, dans un cadre général de restriction budgétaire au niveau de l'État comme des collectivités locales, passe par la recherche d'une meilleure complémentarité entre les différentes échelles territoriales : quartier, ville, agglomération, département, région, État, Europe. Or, pour créer ces nouvelles conditions de la solidarité urbaine, l'Agglomération apparaît comme une échelle pertinente dans certains domaines, notamment ceux qui relèvent de la mobilité professionnelle et résidentielle des habitants comme l'emploi, l'insertion et l'habitat.

À son échelle, et pour sa part de responsabilité, l'Agglomération ne peut se résoudre à un quelconque fatalisme. Elle entend donc relever le défi du développement durable et de la cohésion sociale par son action propre et par la recherche d'une complémentarité efficace entre les différentes échelles territoriales.

La formulation d'un projet global de développement doit permettre à l'Agglomération de devenir un véritable espace de progrès et d'équilibre social.

LA POURSUITE D'UNE AMBITION

Incontestablement l'Agglomération Nantaise a progressé, elle est plus forte qu'il y a dix ans. Mais ce bilan positif ne permet pas pour autant d'effectuer une pause.

Les conditions socio-économiques de cette fin de siècle, la compétition que se livrent les grandes villes à l'échelle nationale et internationale nous obligent sans cesse à progresser pour garantir et améliorer les conditions de vie et d'activité de nos habitants.

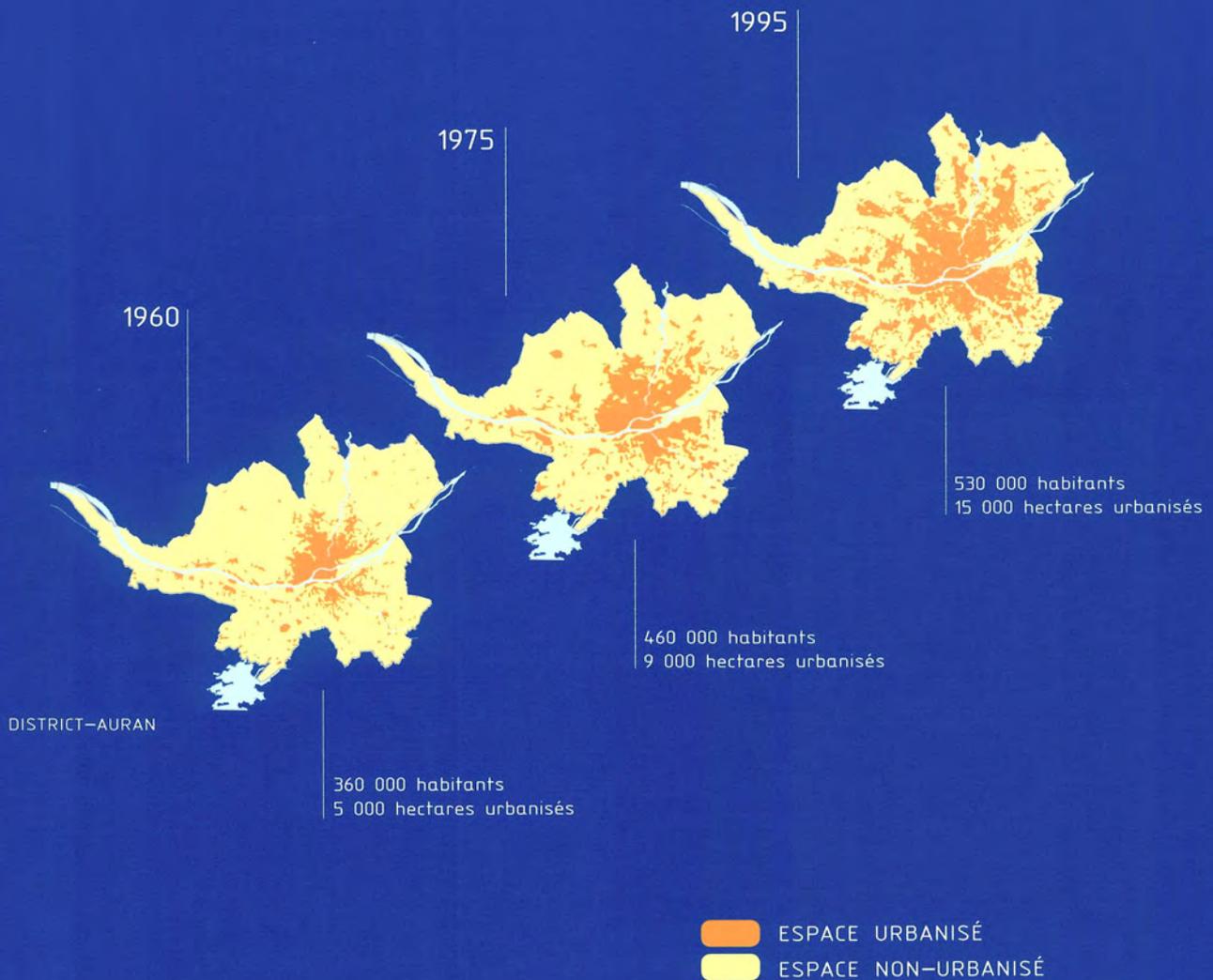
Il faut donc tout à la fois continuer la mise en œuvre du projet de 1990 et le renouveler en visant le devenir de notre Agglomération à un horizon raisonnable. Tel est l'enjeu du Projet 2005, dans les conditions suivantes :

- L'objectif visé est de rassembler et de mobiliser autour de la dynamique d'un projet élaboré collectivement les responsables et la population du DISTRICT face à quelques grands enjeux d'avenir.
- Le Projet 2005 n'est pas un programme d'action. Il s'agit d'un document d'orientation permettant de s'accorder sur les principes d'action et les lignes directrices du développement souhaité.
- Il ne s'agit donc pas non plus à ce stade d'aborder les problèmes de structures et de moyens. Cette stratégie d'ensemble pourra se décliner selon des acteurs différents, dont le DISTRICT, mais non exclusivement ; le projet est donc ouvert à tous les partenaires susceptibles de favoriser le développement de l'Agglomération.

Il s'agira aussi, dans un second temps, d'en déduire pour notre structure intercommunale les évolutions structurelles et financières pour faire face aux enjeux énoncés.

Evolution de l'espace urbanisé dans l'Agglomération Nantaise 1960/1995

l'espace urbain a triplé depuis 1960





Les lignes directrices du Projet 2005

1. AU PLAN SPATIAL

*La forme d'une ville :
vers un modèle urbain polycentrique*

L'Agglomération Nantaise doit assurer une meilleure maîtrise de sa croissance en s'orientant vers un modèle urbain polycentrique.

Renforcer les fonctions de centralité de Nantes, le cœur de l'Agglomération.

Concevoir le développement d'une pluralité de pôles secondaires en périphérie, respectueux de l'histoire et de l'identité des communes.

Organiser l'espace urbain de l'Agglomération comme un ensemble cohérent et lisible.

CONTEXTE

Malgré la croissance démographique et urbaine rapide de l'Agglomération Nantaise au cours des trente dernières années, cette expansion s'est produite en préservant l'essentiel des grandes caractéristiques physiques de l'espace :

L'extension de la ville s'est faite en "tache d'huile", mais ne s'est pas traduite jusqu'à présent par une urbanisation continue, surtout au-delà du périphérique où les espaces restent nettement différenciés.

La croissance de la population est répartie sur le territoire de l'Agglomération : contrairement à la majorité des 50 principales Agglomérations françaises, la ville-centre et la périphérie ont continué à croître au cours de la dernière décennie et pratiquement toutes les communes ont un solde démographique positif.

L'Agglomération Nantaise a conservé une densité moyenne faible : avec 1 000 habitants par km², elle reste l'une des grandes villes françaises les moins denses (deux fois moins par exemple que Lille ou Strasbourg). Les densités élevées (égale ou supérieure à 4 000 habitants/km²) sont limitées à la ville-centre et à quelques quartiers de la 1^{ère} couronne.

Surtout, le mode d'occupation de l'espace a permis aux communes de conserver leurs spécificités : avec seulement 31 % du territoire urbanisé, les zones naturelles, agricoles ou protégées, maintiennent le caractère semi-rural des paysages, de l'activité et du mode de vie d'une grande partie de l'Agglomération Nantaise.

Cependant, le prolongement à moyen terme des tendances lourdes de la dernière période induirait des risques importants de rupture de ces grands équilibres spatiaux :

Au rythme actuel, l'urbanisation est fortement consommatrice d'espace : les surfaces urbanisées ont été multipliées par 3 en 30 ans, alors que la population n'augmentait que de moitié ; entre 1982 et 1990 encore, la croissance du nombre de logements (en majorité individuels) a été deux fois plus rapide que celle de la population.

La croissance urbaine a été en moyenne deux à trois fois plus forte au Nord et à l'Ouest de l'Agglomération qu'au Sud et à l'Est.

Une partie importante des espaces agricoles est d'ores et déjà en friche et un nombre élevé d'exploitants âgés n'ont pas de repreneur déclaré ce qui facilite les risques de développement incontrôlé de l'urbanisation.

Au-delà du périphérique, c'est l'habitat individuel qui s'est développé de façon quasi-hégémonique ; et si, depuis 1990, le rythme de construction a ralenti, l'attachement des ménages à ce type de logement reste prédominant dans la région et pourrait orienter à nouveau la demande vers l'accession à la propriété individuelle.

Au total, l'Agglomération Nantaise a des caractéristiques fortes qui définissent sa spécificité :

Une grande ville en son centre, présente de tout temps dans l'Histoire de France.

Une densité moyenne faible.

Des communes qui, au sein de l'Agglomération, ont conservé leur identité : sociologie différenciée, histoire, vocations...

Mais avec l'augmentation des portées spatiales des déplacements (permise par la motorisation des ménages comme par les nouvelles infrastructures de transport) et la dissociation croissante entre emploi et résidence, la configuration urbaine évolue très vite et rend d'autant plus indispensable la définition d'une logique de développement spatial de l'Agglomération à moyen terme.

ORIENTATIONS

L'Agglomération Nantaise doit choisir un nouveau modèle urbain qui assure l'équilibre et l'harmonie de son développement. Ce modèle doit s'opposer aussi bien à la concentration/centralisation typique de nombre de grandes métropoles européennes qu'à l'éclatement/dilution typique des suburbaines à l'américaine. Il doit permettre à la fois une meilleure maîtrise d'ensemble de la croissance urbaine et le respect d'une articulation équilibrée entre une ville-centre dense et un réseau de centres secondaires jouant le rôle des pôles complémentaires.

Cette orientation, acte fondateur du projet d'Agglomération, doit s'articuler autour des axes suivants :

Renforcer les fonctions de la ville-centre. Nantes doit assurer les fonctions de centralité et de diversité d'une métropole économique et culturelle, véritable cœur de l'Agglomération. Elle doit poursuivre un effort de densification de son noyau urbain tout en continuant une politique de requalification architecturale et urbanistique.

Concevoir le développement d'une multiplicité de pôles secondaires, dont les communes sont la base et qui permettront une organisation décentralisée de l'espace urbain. L'affirmation de ce polycentrisme s'appuiera sur l'identité de chaque élément de l'Agglomération, leur diversité économique, sociale et culturelle. Il qualifiera les relations de proximité avec les habitants au sein d'une Agglomération diverse et solidaire.

Assurer la cohérence du développement spatial à l'échelle de l'Agglomération.

L'exigence de la recherche de cette cohérence est rendue d'autant plus cruciale que ce modèle polycentrique et décentralisé peut faire courir le risque d'une accumulation de politiques urbaines éclatées.

Ce souci de cohérence devra notamment porter sur :

La maîtrise de la répartition géographique de la croissance démographique prévisible pour les dix prochaines années à venir.

L'attention portée davantage sur les risques de trop fortes continuités urbaines que sur celui du mitage et de l'extension mal contrôlée de l'habitat individuel.

Une réflexion sur les différents niveaux de centralité : économique, culturelle, sociale et de leur bon niveau de déclinaison sur le territoire de l'Agglomération.

La conception d'un réseau relationnel qui ne privilégie pas exclusivement des mouvements centre-périphérie mais encourage les échanges périphérie-périphérie.





Les Axes directrices du Projet 2005

1. AU PLAN SPATIAL

La Loire et l'Estuaire : La reconquête du fleuve

La reconquête de la Loire et de ses affluents doit devenir un enjeu central pour l'avenir de l'Agglomération Nantaise.

Définir une politique globale de reconversion des rives et sites de la Loire.

Faire de l'île de Nantes un projet fondateur.

Conforter la place portuaire et rechercher les moyens de régulation du fleuve dans l'Agglomération.

Concevoir un aménagement concerté à l'échelle de l'Estuaire jusqu'à sa façade maritime.

CONTEXTE

La Loire est à l'origine de la fondation comme du développement de l'Agglomération Nantaise :

Trait d'union avec la façade maritime de l'Atlantique, le fleuve a été le moteur des activités portuaires et industrielles de Nantes : construction navale, conserveries, bois, industries lourdes.

A la fois obstacle et voie de communication stratégique pour les hommes et les richesses, le fleuve a assuré le rayonnement de Nantes sur l'axe Est-Ouest (axe ligérien) et Nord-Sud entre Bretagne et Poitou.

Avec ses affluents (Erdre, Sèvre, Cens, Chézine, etc.) le fleuve forme un système aquatique étendu à l'ensemble de l'Agglomération Nantaise qui en a façonné l'identité et les sites de la ville-centre à la périphérie.

Or, depuis quelques décennies, le fleuve perd son rôle ancien dans le développement économique et la structuration des échanges :

Le port glisse progressivement vers l'aval (Montoir, Douges) et les industries les plus directement liées au maritime ont également transité (chantiers navals) ou n'occupent plus le même espace qu'autrefois.

Le fleuve tend à perdre ses fonctions d'obstacle et de lien, avec la multiplication des points de franchissement, le reflux de la navigation fluviale et le développement des nouveaux modes de transport.

Cette perte des vocations premières du fleuve, intervenant après deux siècles d'exploitation extrême au profit des activités portuaires et industrielles, laisse un paysage et un environnement profondément altérés :

Des quais dévalorisés, des anciens sites industriels à l'abandon, disséminés le long du fleuve : au centre de l'Agglomération où se trouvait le cœur actif de la cité (dont l'île Sainte-Anne et ses environs immédiats représentent l'exemple le plus visible) mais aussi sur le territoire des autres communes riveraines de la Loire, notamment en aval de Nantes.

Un système hydraulique perturbé (en raison notamment des travaux portuaires et de la chenalisation de la Loire) qui affaïsse le niveau de l'eau et tend à rendre le fleuve de moins en moins perceptible dans une grande partie de l'Agglomération.

Des espaces naturels en partie dégradés (au premier chef la ressource en eau) en raison des pollutions urbaines et des pressions diverses sur un milieu aquatique fragile qui abrite des ressources rares en faune et en flore.

A un moment où nombre de grandes villes nées d'un fleuve redécouvrent l'importance de leur lien historique et culturel avec l'eau, l'Agglomération Nantaise doit reconsidérer le rôle de la Loire sur de nouvelles bases tant urbanistiques, environnementales qu'économiques.

ORIENTATIONS

Après avoir vu décliner la relation vitale qu'elle entretenait avec son fleuve, l'Agglomération Nantaise doit s'engager dans une reconquête de la Loire et de ses affluents. L'enjeu central de cette stratégie doit être la redéfinition des vocations du fleuve où devront s'équilibrer le maintien d'une fonction portuaire reconfigurée, la restauration des friches et des paysages, des activités nouvelles et la protection des ressources aquatiques.

Les principales lignes directrices d'une telle stratégie (la dimension spécifiquement écologique du problème est abordée dans le volet "Environnement" du projet) sont :

Une politique globale d'aménagement et de valorisation des rives et sites de la Loire.

La Loire reste au cœur de la mémoire et de l'attachement des habitants à leur ville, à Nantes comme dans les communes proches (dont 12 sont riveraines du fleuve). Il faut renouer le lien avec l'eau en lui restituant sa place dans le paysage urbain et la vie de l'Agglomération :

Les quais, et sites dégradés ou à l'abandon, doivent être reconvertis pour ne plus être les "plaies béantes", témoins d'activités aujourd'hui dispersées, qu'ils sont devenus pour la population.

Sur 90 kilomètres de rives, un chapelet de sites divers (où alternent quais désaffectés ou en activité, lieux de pêche traditionnels et de promenade, espaces naturels fragiles, villages à valoriser, etc.) forme un ensemble unique dont l'aménagement doit être pensé en termes de nouveaux usages, liés aux loisirs, au tourisme et à l'éducation. Ces espaces doivent pouvoir participer à une logique d'utilité sociale en garantissant leur protection et leur aménagement.

La rénovation de l'île de Nantes doit constituer l'acte symbolique de cette volonté de réappropriation de la Loire compte-tenu de sa superficie et de sa localisation au cœur de l'Agglomération, appuyée sur l'hyper-centre au Nord et sur des espaces urbains à requalifier au Sud.

L'île de Nantes : un projet urbain fondateur pour l'Agglomération Nantaise.

Le grand projet d'aménagement de l'île de Nantes, désormais reliée au Sud de l'Agglomération par le pont des Trois Continents, concerne une surface de 200 ha environ (sur 400). Il s'inscrit nécessairement dans le long terme, du fait notamment des activités qui occupent une partie importante de cet espace (entreprises, ACB, terrains SNCF et gare de l'Etat, MIN, etc.) mais aussi des incertitudes concernant le niveau de marnage de la Loire.

Les réalisations qui pourraient voir le jour à l'horizon du projet d'Agglomération sont, outre la cité judiciaire : un nouveau site universitaire, l'aménagement des quais (Sainte-Anne et Quai de la Fosse), une passerelle la reliant au centre logistique, un nouvel axe urbain Est-Ouest avec une liaison de transports en commun desservant l'île, et la création d'un nouveau quartier.

ORIENTATIONS

Adapter la place portuaire aux enjeux de reconquête de la Loire.

Si l'activité portuaire à Nantes ne peut prétendre au rôle dans l'économie locale qui était autrefois le sien, elle demeure avec celle de l'aval un atout économique essentiel pour l'Agglomération et son environnement régional.

Mais son positionnement doit être redéfini à la fois dans le cadre de la reconquête de la qualité des eaux de la Loire, de ses milieux et paysages ainsi que dans celui d'une ouverture accrue au trafic maritime international.

Le maintien de l'accessibilité actuelle reste indispensable afin de garantir aux installations, à la place de négoce et aux professionnels concernés des conditions favorables au développement de leurs activités.

Maîtriser le fonctionnement hydraulique et qualitatif de la Loire sur de nouvelles bases.

Nombre des objectifs fixés à une politique de reconquête de la Loire ne sauraient être pleinement atteints sans une remontée de ligne d'eau. Qu'il s'agisse de la stabilisation des berges et des quais nécessaire à leur aménagement, d'un véritable "retour" du fleuve dans le paysage urbain, du développement d'un trafic durable de cabotage (mais aussi d'une restauration des équilibres écologiques propres au milieu aquatique), la maîtrise du régime hydraulique de la Loire constitue une opération indispensable.

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Loire et de la préparation d'un Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Estuaire, le concept d'un ouvrage de déconnexion hydraulique, à implanter à l'aval de Nantes, devra être très précisément expertisé, en associant l'ensemble des partenaires concernés.

En tout état de cause, le maintien d'une activité portuaire maritime non perturbée devra être assuré par un tel ouvrage.

Un aménagement concerté à l'échelle de l'Estuaire.

Au total la reconquête du fleuve au sein de l'Agglomération trouvera son sens dans une vision globale de l'aménagement de l'Estuaire jusqu'à sa façade maritime. L'affirmation d'une vocation métropolitaine de l'ensemble Nantes - Saint-Nazaire sur la façade Atlantique suppose que soit définie une logique d'aménagement du trait d'union estuarien dans l'ensemble de ses composantes, économique, urbaine et environnementale.

Dans ce cadre, la démarche partenariale de modélisation prospective de la Loire estuarienne, animée par l'Etat et l'ACEL, constitue une base de travail fondamentale.

L'Estuaire, les espaces urbanisés



ESPACES URBANISÉS

SOURCE IGN-POS COMMUNES
ACEL/AURAN 1996





Les lignes directrices du Projet 2005

1. AU PLAN SPATIAL

*Déplacements urbains :
un atout majeur de l'Agglomération Nantaise*

L'Agglomération Nantaise doit rester à la pointe de l'innovation en développant l'ensemble des modes de déplacement alternatifs ou complémentaires à la voiture :

Développer un véritable réseau de transport en site propre irriguant l'ensemble de l'Agglomération.

Réaliser de nouvelles liaisons de bus entre les pôles de la périphérie.

Développer une politique du stationnement cohérente à l'échelle de l'Agglomération.

Engager une réflexion commune avec la SNCF sur la complémentarité entre le fer et les transports urbains.

Privilégier l'amélioration qualitative du périphérique et du réseau de voirie structurant.

Poursuivre l'extension des aménagements cyclables.

CONTEXTE

Durant la première moitié du siècle, le réseau de tramway a marqué l'histoire et la culture urbaine de Nantes. La mise en service en 1985 d'une nouvelle ligne, la première à relancer en France le transport collectif en site propre, a placé l'Agglomération à la pointe de l'innovation. Depuis, cette avancée a été consolidée par une politique ambitieuse en matière de transport en commun et d'infrastructures :

Deuxième ligne de tramway, axes lourds de desserte par autobus, nœuds d'échange voiture - bus - tramway - autocar, pistes cyclables.

Un réseau dont l'offre kilométrique est devenue significativement plus élevée que dans les autres villes de taille comparable, et a généré un fort développement du trafic qui a été multiplié par 3 en 30 ans.

Une offre qui permet aux transports en commun de résister à l'érosion de clientèle que subissent la plupart des réseaux français depuis la fin des années 80, avec un nombre de voyages par habitant que seule Lyon (et Paris) dépasse avec son métro.

Enfin un périphérique qui, en permettant le contournement routier de Nantes, canalise les déplacements motorisés et réduit considérablement les nuisances au cœur de l'Agglomération.

Cependant, les grandes évolutions de l'espace urbain et les comportements de mobilité des ménages continuent à favoriser l'usage massif de la voiture dans l'Agglomération Nantaise :

La dissociation du lieu de travail et du lieu de résidence constitue une tendance lourde : la majorité des emplois est concentrée à l'extérieur et le nombre des "navetteurs" (+ 73 000 en 15 ans) augmente beaucoup plus rapidement que l'emploi.

L'Agglomération est très étendue, avec des densités faibles, notamment en 2^e couronne (inférieures à 500 habitants par km²), difficiles à desservir par les transports en commun, qui augmentent les situations de "captivité" de la voiture.

Une part croissante du trafic automobile au sein de l'Agglomération est d'origine externe, en raison du rayonnement accru de Nantes sur l'Estuaire et la ZPIU (Zone de Peuplement Industriel et Urbain) qui compte 700 000 habitants au Nord et au Sud.

Les ménages s'orientent vers un équipement accru en automobile : la bi-activité est en hausse dans l'Agglomération, favorisant l'achat d'une deuxième voiture, les jeunes et les personnes âgées sont plus fréquemment équipés que par le passé et le nombre de ménages augmente plus vite que la population.

Enfin, la part de l'automobile dans les déplacements ne cesse d'augmenter : elle est passée de 45 % à près de 60 % entre 1980 et 1990, alors que la part des transports en commun restait stable à 14 %. Cette situation entraîne des dysfonctionnements (situation aux heures de pointe sur les axes de franchissement de la Loire et de l'Érdre) et des pressions accrues sur l'environnement (pollution de l'air, bruit, etc.).

ORIENTATIONS

Dans le domaine des déplacements urbains, l'Agglomération Nantaise doit rester à la pointe de l'innovation en développant l'ensemble des modes de déplacements alternatifs ou complémentaires de la voiture.

La nécessité d'améliorer les déplacements des populations autant que des marchandises dans l'Agglomération et entre celle-ci et les territoires qui la bordent doit être affirmée avec détermination.

Il s'agit en conséquence :

D'étendre l'offre de transport en site propre en créant un véritable réseau de tramway qui maille le territoire de l'Agglomération et soit un véritable facteur d'équilibre entre ses composantes.

De créer de nouvelles liaisons de bus reliant les centres secondaires de la périphérie et permettant un rabattement plus performant sur le réseau tramway.

D'étudier l'ouverture du périphérique aux transports en commun urbains.

De développer une politique de stationnement cohérente à l'échelle de l'Agglomération, afin notamment de protéger le centre-ville par des parkings de rabattement (gratuits et gardés) situés à proximité du réseau de tramway.

D'engager le projet du REDD (Réseau Express Districale et Départemental) visant à affecter la voie ferrée actuelle Sucé-sur-Erdre – Rezé à un service de transport public.

D'engager une réflexion commune avec la SNCF sur la complémentarité du réseau ferré et des transports urbains dans l'Agglomération : opportunité de valoriser l'étoile ferroviaire qui irrigue l'ensemble du territoire de l'Agglomération, développement du fret ferroviaire par l'aménagement du site du Grand-Blottereau, vocation des sites ferroviaires urbains au cœur de l'Agglomération.

De privilégier pour le périphérique et le réseau de voirie structurant, une amélioration qualitative en matière de sécurité, de confort et de lutte contre les pollutions et nuisances, de préférence à une augmentation systématique des capacités.

De poursuivre avec les partenaires de la métropole les réflexions sur l'évolution des flux de transit, et leur conséquence sur le système de grande voirie.

De mettre en œuvre une politique cohérente et volontaire du piéton et du cycliste dans l'Agglomération. L'extension du réseau des aménagements cyclables devra être poursuivie.





Les lignes directrices du Projet 2005

1. AU PLAN SPATIAL

l'environnement :
la conjugaison du "vert et bleu", un axe fédérateur

Assurer une gestion urbaine "durable" en faisant de la conjugaison du "vert et bleu" un axe fédérateur.

Renforcer les mesures de lutte contre l'ensemble des pollutions urbaines : eau, air, bruit, déchets.

Préserver l'agriculture et les paysages dans l'espace périurbain.

Revaloriser les milieux aquatiques dans le cadre du système hydrologique et naturel de l'Estuaire.

Assurer une maîtrise globale des problèmes de sécurité.

CONTEXTE

Peu de grandes villes en France et même en Europe possèdent un patrimoine naturel aussi étendu, diversifié et riche que celui de l'Agglomération Nantaise.

Du fait des superficies occupées par des espaces naturels, du rôle central joué par le système hydrologique de la Loire et de ses affluents, mais aussi des pressions de tous ordres qui s'exercent sur le milieu (et qui ignorent les frontières administratives), l'environnement est l'enjeu intercommunal par excellence de l'Agglomération Nantaise. De plus, son importance est telle qu'il surdétermine nombre des problèmes qui se poseront demain à l'Agglomération, de l'avenir de la Loire et de l'Estuaire au développement économique portuaire, industriel ou touristique, des transports collectifs au maintien de l'agriculture en périphérie.

Pour mémoire, les principales composantes du patrimoine naturel sont :

La Loire avec ses affluents (Erdre, Cens, Chézine, Gesvres, Sèvre...), au cœur d'un système hydrologique et naturel qui s'étend à l'ensemble de l'Agglomération Nantaise.

Les milieux humides (près d'un quart de la superficie de l'Agglomération) comprenant l'Estuaire de la Loire proprement dit jusqu'en amont de Nantes et plusieurs sites classés ou inscrits : Lac de Grand-Lieu (l'une des plus grandes réserves aquatiques de France), la Vallée de l'Erdre, les Marais de Goulaine.

Les ressources écologiques qu'abritent ces milieux naturels, souvent d'une grande valeur, et pour certaines espèces d'insectes, de plantes, d'oiseaux (râle des genêts, sternes naines, etc.) suffisamment rares pour être concernées par les directives européennes sur la faune et la flore.

Les vallées et les bois, le plus souvent liés aux cours d'eau, dont certains boisements importants et classés (Bois de Saint-Aignan...).

L'Agglomération Nantaise a pour autre particularité essentielle de contenir des espaces agricoles qui couvrent une superficie considérable : avec encore 34 % du territoire consacré à l'agriculture (chiffre 1992), ces espaces sont même plus importants que les zones urbanisées. De plus, l'agriculture façonne fortement les paysages avec des activités diversifiées comprenant viticulture, élevage, maraîchage...

Or, l'acuité des problèmes liés à l'environnement dans l'Agglomération Nantaise provient de la confrontation entre deux grandes données : d'une part des pressions et pollutions urbaines qui augmentent (ne serait-ce qu'en raison de la croissance démographique) et d'autre part un milieu naturel globalement fragile.

CONTEXTE

L'eau

Il s'agit à l'évidence du milieu le plus affecté par les pollutions d'origine urbaine (mais aussi industrielle et agricole). Alors que la Loire est la principale source d'eau potable pour les habitants de l'Agglomération, son état est devenu préoccupant. Les taux d'épuration ne dépassent pas 35 % et cette insuffisance est aggravée en situation d'étiage qui tend à devenir plus fréquent. Ainsi, l'eau de la Loire est classée aujourd'hui en "classe de mauvaise qualité" et même de "très mauvaise qualité" en aval de Nantes par l'Agence de Bassin.

Le système hydrologique

Ce système qui s'étend jusqu'à l'embouchure du fleuve est profondément perturbé, en raison notamment des travaux portuaires et de chenalisation. Mais, au-delà de la descente de la ligne d'eau, cette situation a d'autres conséquences : remontée de la marée et du "bouchon vaseux" qui ont des effets spécifiques sur le milieu (notamment sur la vie piscicole).

Les espaces naturels, agricoles ou protégés

L'extension urbaine et l'artificialisation du territoire exercent une pression forte sur ces espaces. Les zones rurales sont les plus menacées avec une diminution de plus de 3,3 % par an de la SAU (Surface Agricole Utile) : au rythme actuel, un tiers des espaces agricoles pourraient disparaître d'ici dix ans... Quant aux espaces naturels protégés, les risques proviennent surtout de la détérioration du système hydrologique et des milieux aquatiques qui peut mettre en cause la survie d'espèces rares et non-renouvelables.

L'air

L'Agglomération Nantaise a pour avantage sur d'autres grandes villes d'être située à proximité de la mer et d'être balayée par les vents. Avec une circulation automobile qui est également moins dense qu'ailleurs, la pollution atmosphérique ne présente pas aujourd'hui de signes alarmants.

Néanmoins, le fait que les niveaux d'oxyde d'azote (Nox) approchent des seuils admis par les normes européennes sur les axes les plus fréquentés indique que la vigilance est nécessaire. Surtout, l'augmentation du taux de motorisation et du trafic pour les prochaines années montre que l'Agglomération n'est pas à l'abri d'une pression accrue sur l'air mais aussi d'un accroissement du bruit qui est l'une des principales préoccupations des habitants.

Les déchets ménagers

Les volumes collectés augmentent sensiblement plus vite (5 % par an) que la population. Cette forme de pollution restera longtemps un problème important pour l'Agglomération.

Dès 1990, l'Agglomération a mis en œuvre plusieurs programmes d'action concernant les déchets, l'assainissement, les aménagements verts, le bruit, etc. Dans certains domaines (traitement et recyclage des déchets, maîtrise de l'énergie, transports urbains), l'Agglomération Nantaise a pris position en faveur de projets innovants qui la font figurer parmi les collectivités les plus avancées en France en matière d'environnement.

ORIENTATIONS

Face à la montée des enjeux de l'écologie urbaine, l'Agglomération Nantaise doit faire de la conjugaison du "vert et bleu" l'axe fédérateur de la politique d'environnement.

Le concept d'éco-développement permet de prolonger et dépasser l'objectif de protection de l'environnement. Il revêt une dimension économique et sociale en englobant une notion d'équité non seulement entre les habitants d'aujourd'hui mais aussi entre les générations d'aujourd'hui et celles de demain.

En bref, il s'agit d'élaborer une stratégie de gestion urbaine "durable" à l'échelle de l'Agglomération ainsi qu'à celle de l'Estuaire en s'intégrant dans la démarche des "villes durables européennes".

Il apparaît nécessaire de pousser ce choix stratégique au moins à deux niveaux :

L'engagement d'une réflexion d'ensemble sur ces questions, visant à mieux hiérarchiser les grandes priorités à moyen terme. Cette démarche devra permettre de définir une politique d'environnement globale qui n'existe pas encore ; celle-ci devra notamment intégrer la question des usages (industriel, agricole, touristique et récréatif, etc.) des espaces et des ressources afin d'éviter l'enfermement dans une logique de type "conservatoire". Il faudra proposer, ou mettre en place, des outils de protection, d'entretien et de valorisation des grands ensembles naturels : inventaires et zonages des espèces et biotopes les plus sensibles sur le plan écologique, outils d'éducation à l'environnement.

L'élargissement de l'espace de référence à l'Estuaire, la Loire et ses affluents ne formant qu'un seul système hydrologique et naturel étroitement imbriqué jusqu'à la façade maritime ; la préservation de ce système relevant par ailleurs (il faut le rappeler) d'une dimension nationale puisqu'il représente l'un des quatre grands espaces estuariens de cette importance sur le territoire.

Cependant, plusieurs axes d'orientation peuvent être définis dès aujourd'hui qui tracent les grandes lignes d'un projet en matière d'environnement pour l'Agglomération.

1. Renforcer les mesures de lutte contre les pollutions urbaines.

Déjà engagées ou initiées en cours des dernières années, elles concernent l'eau, la pollution atmosphérique et les déchets :

La qualité de l'eau

La qualité de l'eau est clairement une grande priorité (et sans doute la toute première) en matière d'environnement. Il faut d'abord poursuivre le Programme Neptune qui doit permettre d'atteindre progressivement un niveau de traitement des pollutions conforme aux normes européennes : la première tranche de l'unité de traitement des effluents de Tougas doit être donc rapidement lancée.

Mais il faut parallèlement :

Lutter contre la pollution des eaux pluviales qui représente une partie très importante de la pollution des milieux aquatiques par temps de pluie. Cette forme de pollution liée à l'extension des surfaces imperméabilisées devra associer la mise en place de dispositifs de protection à de nouvelles règles de construction et d'urbanisme.

ORIENTATIONS

Limiter la pollution par les rejets agricoles, en association avec l'ensemble des acteurs (institutionnels et professionnels) concernés.

La pollution atmosphérique et le bruit

Dans l'Agglomération, 90 % de la pollution atmosphérique est imputable à la circulation automobile. L'explosion de la mobilité urbaine, qui a toutes les chances de continuer et de favoriser la voiture individuelle si cette tendance lourde n'est pas freinée, nécessite un effort accru de développement des transports collectifs.

La maîtrise de la croissance de l'Agglomération Nantaise devra également participer à cet objectif à travers la lutte contre l'étalement urbain, en privilégiant les zones résidentielles et les sites d'activité bien reliés aux réseaux de transports collectifs.

Par ailleurs, l'Agglomération devra disposer d'un réseau de mesure de la pollution de l'air.

S'agissant du bruit, l'une des nuisances les plus mal vécues par les citoyens, il doit faire l'objet d'actions d'envergure, surtout sur les grands axes de circulation.

Les déchets ménagers et industriels

L'Agglomération Nantaise a déjà mis en place une filière complète de valorisation de traitement des déchets ménagers et industriels banals (Arc-en-Ciel) qui la situe à la pointe dans ce domaine parmi les villes françaises.

A l'avenir, c'est sur l'optimisation et le développement du tri et des collectes sélectives que devra porter l'effort afin de préserver les capacités de ses deux usines d'incinération et réduire les rejets polluants dans l'atmosphère.

2. Préserver l'agriculture en milieu péri-urbain.

La diminution rapide des surfaces agricoles, associée au volume des terres en friche ou sans reprenneur déclaré, représente un défi pour la gestion de l'espace et du patrimoine naturel de l'Agglomération.

La question de l'avenir de l'agriculture concerne d'abord son potentiel économique (1 500 actifs, des productions très performantes notamment dans la viticulture et le maraîchage), mais il doit également être abordé sous l'angle du paysage et du cadre de vie, les paysages agricoles faisant partie de l'image même de l'Agglomération.

Encore faut-il que ces espaces soient entretenus et confortés, et que l'urbanisation ne soit plus une menace pour les investissements nécessaires à cette activité.

ORIENTATIONS

Cet objectif doit se traduire par :

Le soutien au maintien d'une activité agricole pérenne, garantie par des politiques réglementaire (schéma directeur...) et foncière adaptées.

L'exploitation des atouts liés au territoire de l'Agglomération : élevage extensif adapté à l'entretien de l'espace, notamment des zones humides.

Une gestion appropriée des espaces non agricoles par des boisements, par des activités à caractère d'insertion ou par le développement de jardins familiaux.

3. Engager une revalorisation des milieux aquatiques dans le cadre du système hydrologique et naturel de l'Estuaire.

Les grands ensembles naturels de l'Agglomération Nantaise, comprenant cours d'eau et zones humides, couvrent un quart de son territoire.

En attendant, il faut renforcer les mesures déjà amorcées :

Le programme de restauration des milieux aquatiques, initié dans le cadre du schéma directeur d'assainissement et intégré au contrat d'Agglomération, doit être poursuivi et étendu à de nouveaux sites.

Une politique de valorisation des sites naturels remarquables, en particulier du lac de Grand-Lieu, afin d'en assurer la préservation mais aussi de les faire connaître, à terme, au public.

Les aménagements des continuités de promenade doivent être étendus afin de rendre accessibles et restaurer les rives des cours d'eau.

4. Assurer une maîtrise globale des problèmes de sécurité.

L'Agglomération Nantaise dispose d'un corps de sapeurs-pompiers et d'une cellule opérationnelle de prévention des risques. Au-delà de l'intervention sur les sinistres et les pollutions accidentelles, la politique de prévention des risques en direction des industriels doit être poursuivie et étendue à l'ensemble des sites d'activités de l'Agglomération.

La gestion de ce type d'accidents, ou de tout autre risque naturel, nécessite une réflexion et une coordination étroite entre l'ensemble des acteurs concernés (administrations, collectivités locales, services de secours...).





Les lignes directrices du Projet 2005

2. AU PLAN DES SOLIDARITÉS

Politique de l'habitat : équilibre et diversité

Définir une politique d'équilibre et de diversité à l'échelle de l'Agglomération Nantaise permettant à chaque commune de répondre aux besoins de ses habitants.

Assurer un rythme de construction réparti dans l'espace afin d'accueillir les nouveaux ménages.

Développer et conforter l'offre locative.

Améliorer le parc de logements inconfortables tout en lui conservant une fonction d'accueil social.

Répondre aux besoins spécifiques des personnes en situation de précarité.

CONTEXTE

Les grandes évolutions socio-démographiques des dernières décennies ont profondément modifié les problèmes en matière d'habitat dans l'Agglomération Nantaise : réduction de la natalité et de la taille des familles, allongement de l'espérance de vie des personnes âgées... Mais les modes de vie ont aussi participé à ce bouleversement : prolongation de la scolarité et de la cohabitation avec les parents, retardement de l'âge du mariage et de la première naissance, etc.

Quelques chiffres permettent de mesurer l'ampleur de ces évolutions :

La taille moyenne des ménages qui était de 3,2 dans les années 60 s'est réduite à 2,5 dans l'Agglomération (et 2,2 à Nantes).

La part des personnes seules qui était de 20 % s'élève aujourd'hui à 30 %, notamment en raison de l'augmentation du nombre des personnes âgées.

Les familles mono-parentales, autrefois en nombre négligeable, représentent 6,5 % des ménages (15 % des familles).

Les couples sans enfant, qu'ils soient jeunes ou âgés, sont beaucoup plus nombreux qu'autrefois et atteignent 25 % des ménages, alors que les familles avec enfants qui étaient majoritaires ne sont plus que 42 %.

La part des ménages touchés par des difficultés économiques a considérablement augmenté avec plus d'un actif sur six sans emploi dans l'Agglomération.

Or, les normes de l'habitat (conception, équipement, dimensions) comme les filières d'accès ont été essentiellement établies sur la base d'un modèle de ménage type composé d'un couple, avec un (ou deux) actifs et un (ou deux) enfants, disposant de revenus stables et croissants. Ce modèle s'étant progressivement effrité, on peut estimer qu'à peine un ménage sur trois dans l'Agglomération Nantaise correspond à cette famille-type.

Ainsi, les besoins en logement ont changé de nature et leur inadéquation aux normes actuelles soulève des questions d'autant plus cruciales qu'ils augmentent quantitativement. Le nombre d'habitants dans l'Agglomération continue en effet à croître à un rythme soutenu : le modèle de prévision démographique de l'INSEE prévoit une augmentation de la population de 10 % entre 1990 et 2005 (qui pourrait même être dépassé, les estimations de l'AURAN faisant apparaître une hausse de 5 % pour la seule période 1990-1994).

Par ailleurs, la structure du parc de logements révèle plusieurs caractéristiques fortes qui pèsent également sur les politiques de l'habitat des communes de l'Agglomération :

La composition du parc :

Le parc locatif, celui sur lequel se porte de plus en plus la demande, ne représente que 43 % des résidences principales alors que la moyenne se situe autour de 50 % dans les grandes Agglomérations de province. De plus, le locatif privé est encore moins représenté, avec 22 % du parc contre 30 % en moyenne dans des villes de taille comparable.

CONTEXTE

Les spécialisations résidentielles :

Celles-ci sont très marquées : locatif social à Nantes et en première couronne (Saint-Herblain, Rezé, Orvault), locatif privé et petits logements à Nantes, ce qui explique la faible taille moyenne des ménages (2,2) dans la ville, parc ancien "banal" dans les quartiers péri-centraux de Nantes (comme Chantenay, Doulon, Saint-Jacques) occupé en grande partie par des propriétaires vieillissants, accession à la propriété, surtout individuelle, dans les autres communes de la périphérie.

Enfin, le secteur du logement neuf a connu aussi d'importantes modifications, tant quantitatives que qualitatives :

Ralentissement du rythme de construction, passé de 4000 logements par an entre 1982 et 1990 à 3800 depuis 1990.

Diminution récente de la part des maisons individuelles, qui dominaient le marché jusqu'à 1990 (60% des logements neufs) et n'en représentent plus que 43%.

Une forte hausse des petits appartements dans la location privée (essentiellement des studios pour étudiants) et un ralentissement de la construction de logements sociaux.

Au plan géographique, la construction neuve s'est recentrée sur la ville-centre, avec 58% des nouveaux logements depuis 1990 contre 44% auparavant.

Toutes ces évolutions convergent vers une série de questions qui devront trouver des réponses pour satisfaire les besoins en logement des habitants de l'Agglomération Nantaise :

Une fluidité et un équilibre des marchés du logement compromis par l'insuffisance de l'offre dans un contexte d'éclatement et de diversification croissante de la demande solvable.

Une répartition spatiale peu satisfaisante de l'habitat. Trop spécialisée, celle-ci ne permet pas aux communes d'assurer l'équilibre entre types de ménages et générations correspondant à l'évolution démographique de leur population.

Un parc locatif social dont le taux de rotation a sensiblement diminué, créant des difficultés pour le logement des ménages les plus modestes, alors que la demande augmente.

ORIENTATIONS

Il est devenu indispensable de définir une politique d'ensemble de l'habitat à la mesure d'enjeux qui se situent désormais à l'échelle de l'Agglomération Nantaise. Seule une telle politique permettra à chaque commune de faire face à l'évolution et à la diversité des besoins de ses habitants.

Cette orientation devra se déclarer autour des axes suivants :

1. Assurer un rythme de construction réparti et équilibré permettant d'accueillir des nouveaux ménages.

Du fait de l'attractivité qu'exerce l'Agglomération Nantaise, la croissance démographique de ces dernières années se prolongera. De plus, l'attachement des habitants à leur commune incite nombre de jeunes ménages à y rechercher un logement. Les nouvelles constructions doivent donc permettre d'assurer le parcours résidentiel de ces ménages.

Pour permettre aux communes de satisfaire leur demande de logements et d'en maîtriser la croissance, les opérations nouvelles devront être programmées selon un double principe :

Une répartition spatiale mieux équilibrée dans l'Agglomération.

Une diversification de l'offre (petits/grands logements, individuel/collectif, location/accession) en fonction des besoins propres des populations des communes.

Ainsi, l'Agglomération Nantaise se donnera les moyens de restituer la fluidité du marché et une meilleure mixité. Ceci permettra à chaque commune de trouver l'équilibre souhaité entre générations, tailles des ménages, catégories sociales, etc.

2. Développer et conforter l'offre locative.

La demande locative est celle qui augmente le plus fortement, pour des raisons sociales et économiques :

La croissance du nombre de ménages est de plus en plus issue de la décolabitation : étudiants, jeunes en insertion professionnelle, séparations, divorces... Ces ménages ont essentiellement une demande locative.

Le ralentissement de l'accession sociale, qui se traduit notamment par la baisse du taux de rotation dans le parc locatif social, contribue à accroître les besoins en logements locatifs.

L'accès à un premier emploi par les jeunes diplômés dans l'Agglomération Nantaise et, d'une façon plus générale, la mobilité professionnelle sont aussi sources de nouveaux besoins locatifs.

Pour y répondre, il paraît nécessaire de mener simultanément plusieurs approches :

Maintenir le niveau actuel de construction neuve locative, mais en introduisant une plus grande mixité entre logement intermédiaire et logement destiné à des groupes sociaux plus modestes.

Intervenir sur le parc social existant en essayant de mieux diversifier produits et loyers.

Maintenir la vocation d'une partie du parc privé comme parc social de fait, en fonction des besoins locaux et des équilibres spatiaux.

ORIENTATIONS

3. Améliorer le parc de logements inconfortables tout en lui conservant une fonction d'accueil social.

19 000 logements (près de 10 % du parc de logements de l'Agglomération) n'étaient pas encore équipés, en 1990, du confort de base, dont 11 500 logements sans sanitaires et sans chauffage central.

D'autres logements, dont les installations sont vétustes ou non conformes aux normes actuelles de sécurité, nécessitent aussi des travaux d'amélioration : c'est notamment le cas d'environ 12 000 logements locatifs sociaux.

Une stratégie globale d'amélioration du parc de logements existant permettra de lutter contre la déqualification du parc ancien inconfortable comme du parc des années 1960/70, mais aussi de freiner la constitution de zones d'exclusion :

L'amélioration du parc ancien permettra de conforter la fonction résidentielle des centre-villes et d'en diversifier l'occupation : jeunes, familles, personnes âgées, locataires ou propriétaires.

L'amélioration du parc locatif social permettra aux quartiers d'habitat social de retrouver leur place dans le marché locatif de l'Agglomération et de jouer leur rôle dans les parcours résidentiels des ménages.

Les modalités de financement des travaux devront tenir compte de la charge locative nette (après travaux) qui devra rester compatible avec les ressources des occupants et des demandeurs.

4. Répondre aux besoins spécifiques des personnes en situation de précarité.

Les situations de précarité sociale et financière augmentent dans l'Agglomération Nantaise : demandeurs d'emploi de longue durée ou en fin de droits, ménages allocataires du RMI, familles mono-parentales disposant de faibles ressources, bénéficiaires de l'allocation pour adultes handicapés, gens du voyage, familles "hébergées" et personnes sans domicile.

La faiblesse et l'instabilité de leurs revenus conduisent ces ménages à rechercher des locations peu onéreuses, (de plus en plus rares hors du parc locatif social), ou mieux adaptées à leur mode de vie : mobilité des jeunes en insertion, partage/accueil des enfants des familles séparées, équipements et services pour les personnes âgées et les personnes handicapées...

De nouveaux modes de réponses seront à mettre en place, aussi bien en construction neuve que dans le parc existant, mais aussi dans les modalités de gestion et les dispositifs d'accès au logement.

5. Organiser et animer des partenariats avec les acteurs locaux.

Les acteurs sont aussi bien l'Etat, les collectivités locales, les professionnels de l'habitat et les organismes sociaux. Les partenariats permettront de :

Suivre les évolutions et anticiper les besoins des habitants (Observatoire du Logement et de l'Habitat).

Connaître les stratégies des acteurs.

Coordonner les actions des différents acteurs en vue d'en améliorer les synergies spatiales et temporelles.





Les objectifs dérivés du Projet 2005

2. AU PLAN DES SOLIDARITÉS

Renforcer les solidarités sociales

Organiser la solidarité envers les populations en faisant de l'Agglomération un espace de cohésion sociale.

Poursuivre les opérations globales de développement social des quartiers défavorisés.

Renforcer les actions d'insertion par l'économique.

Continuer une politique de soutien multiforme aux personnes handicapées.

Développer la vie sociale à l'échelle de l'Agglomération par des équipements structurants adaptés.

CONTEXTE

Comme la plupart des grandes villes européennes, l'Agglomération Nantaise est confrontée à une intensification des processus de fragilisation et d'exclusion sociale. Cette montée de la précarité revêt des formes diverses :

La plus visible est l'existence de plusieurs quartiers d'habitat social sensibles où s'accroissent les difficultés de tous ordres et les manifestations extérieures de la crise du lien social. Cinq sites, sur les territoires de Nantes, de Saint-Herblain et de Rezé, ont ainsi été retenus pour faire l'objet d'opérations de développement social : trois en Développement Social des quartiers (Bellevue, Dervallières, Nantes Nord) et deux en convention de quartier (Malakoff, Château-Mahaudières). Ces sites regroupent à eux seuls un habitant de l'Agglomération sur dix.

Mais les situations de précarité sont évidemment loin d'être enfermées dans les limites de ces quartiers. Beaucoup plus diffusées dans l'Agglomération, elles touchent des composantes multiples de la population nantaise atteinte à des degrés inégaux par les effets de la dislocation sociale : demandeurs d'emploi (40 000, dont 44 % depuis plus d'un an, et 20 % de jeunes), familles mono-parentales (12 500, soit 15 % des familles), personnes âgées isolées, dépendantes, allocataires du RMI (11 000, 5 % des ménages), bénéficiaires de l'allocation pour adultes handicapés, personnes sans domicile...

Face à ces problèmes des actions multiples ont été engagées dans l'Agglomération Nantaise au cours des dernières années qu'il s'agisse de réhabilitation des quartiers, de logements pour les plus démunis, d'insertion par l'économique ou encore de soutien aux personnes âgées et aux handicapés. Mais avec l'aggravation de la paupérisation, nombre de ces dispositifs montrent aujourd'hui leurs limites.

Le bilan montre que la solidarité envers les populations en difficulté doit être relancée pour être abordée comme un véritable enjeu d'Agglomération. Dans deux domaines en particulier, ces actions doivent être élargies au champ de l'Agglomération :

Développement social urbain :

Les quartiers d'habitat social dégradés, (malgré les programmes de rénovation du bâti) continuent à souffrir d'une insertion insuffisante dans la ville et d'une mono-fonctionnalité qui entretient le mal-être comme le sentiment de relégation de leurs populations.

Insertion sociale et économique :

Alors que la vie quotidienne et les trajectoires des habitants sont de moins en moins cantonnées à l'espace de leur commune, les actions d'insertion continuent trop souvent à être conduites à ce niveau. Or, s'agissant notamment d'insertion par l'économique, ces dispositifs doivent s'inscrire dans un territoire beaucoup plus large reflétant l'aire véritable des réseaux de solidarité comme du marché du travail.

ORIENTATIONS

Les actions de solidarité envers les populations en difficulté doivent être réorientées afin de faire de l'Agglomération Nantaise un espace de régulation sociale relayé sur le terrain par les communes et les associations.

Plusieurs axes d'intervention sont concernés par cette ligne directrice d'un développement plus solidaire.

1. Les opérations globales dans les quartiers défavorisés.

Les programmes de réhabilitation des logements doivent être poursuivis car ils constituent un préalable indispensable à toute politique de revitalisation des quartiers dégradés. À l'avenir, un accent particulier devra être mis sur la nécessité de moduler les types de réhabilitation et leurs conséquences sur les occupants actuels afin d'éviter une précarisation accrue des publics les plus fragilisés.

Mais au-delà de ces opérations de rénovation et de réhabilitation classique, il faut initier une forme de développement de ces quartiers qui en fasse des lieux de vie et de citoyenneté mieux insérés dans l'Agglomération :

Favoriser leur désenclavement en combinant démolitions (quand cela est nécessaire), création d'infrastructures, réorganisation des liaisons du quartier avec son environnement, desserte par le transport public.

Introduire de nouvelles fonctions favorisant une mixité dont l'insuffisance est l'un des principaux maux dont souffrent ces quartiers : activités économiques et services publics de proximité et de qualité.

Favoriser l'expression des habitants, à travers notamment une pratique renforcée du dialogue et du partenariat avec les associations et les réseaux de solidarité qui agissent sur ces territoires.

Mettre en œuvre une approche coordonnée de la prévention de la délinquance (en particulier des quartiers les plus sensibles : recel, toxicomanie, récidive...), rechercher des réponses au développement des formes diverses d'incivilité par la reconstitution d'une logique collective sur les droits et les devoirs.

2. L'insertion par l'économique.

Il faut orienter les politiques d'insertion pour faire de l'insertion par l'économique un axe de recomposition de l'action sociale. Un des risques majeurs de l'exclusion est en effet celui de la marginalisation progressive des personnes longuement privées d'emploi pouvant les conduire à une situation d'inemployabilité durable, voire définitive.

L'insertion par l'économique ne vise pas tant à créer de nouveaux champs d'emploi inexplorés qu'à réintroduire dans le circuit du marché du travail ceux qui en sont durablement exclus.

ORIENTATIONS

Le développement de cette forme spécifique d'insertion doit s'appuyer sur :

Une croissance de l'offre d'insertion par l'économique à l'échelle de l'Agglomération, aujourd'hui largement insuffisante face aux besoins constatés.

Une action coordonnée des Plans Locaux pour l'Insertion par l'Économique (P.L.I.E.), déjà engagés par une dizaine de communes, et qui concernent en particulier les chômeurs de longue durée. Cette action, soutenue par la Communauté Européenne, permet en effet de proposer de véritables parcours vers l'emploi en prenant en compte la globalité des situations individuelles.

3. Le soutien aux personnes handicapées.

Une active politique d'Agglomération a permis ces dernières années le renforcement de l'insertion et de l'intégration des personnes handicapées dans la cité par un soutien multiforme dans les domaines de :

La scolarité.
Les transports.
L'accessibilité.
La construction d'équipements.

Cette orientation doit bien entendu être poursuivie dans un contexte de partenariat où chacun assume pleinement ses compétences.

4. Le développement de la vie sociale à l'échelle de l'Agglomération.

Le développement de la vie sociale d'une communauté de citoyens de plus de 500 000 habitants rend nécessaire une réflexion sur les grands équipements structurants. Ceux-ci peuvent répondre à des registres différents :

Vie sociale.
Équipements sportifs.
Évènements festifs.
Expression culturelle.

Leur rôle étant de développer tant le sentiment d'appartenance à l'Agglomération Nantaise que son attractivité et sa renommée vis-à-vis de l'extérieur.

Plus généralement, il faut se fixer pour objectif d'assurer à chacun des citoyens de l'Agglomération des conditions de vie quotidienne et de sécurité optimales.







Les lignes directrices du Projet 2005

3. AU PLAN ÉCONOMIQUE

Accompagner la diversification de l'économie locale

Renforcer les vocations économiques propres à l'Agglomération Nantaise, tout en encourageant une plus grande diversification de l'appareil de production.

Conforter les vocations d'excellence à l'échelle de l'ensemble Nantes – Saint-Nazaire : mécanique, matériaux, bois, génie naval, agro-alimentaire.

Consolider le socle industriel de l'économie locale, autour de ses grandes unités de production.

Enrichir le tissu des PME et accompagner leur développement.

Dynamiser et coordonner les actions concernant les zones d'activités et les pôles commerciaux.

CONTEXTE

Depuis une quinzaine d'années, le système économique nantais est en pleine mutation. Il sort d'une longue période historique où il était dominé par l'industrie et la construction navale nées de sa vocation portuaire :

Nantes s'est transformée peu à peu en un pôle tertiaire, de services et de commerces, qui représente aujourd'hui plus de 75 % des emplois dans l'Agglomération.

La composante industrielle du système demeure pourtant essentielle, elle reste le socle du développement économique de l'Agglomération et continuera à créer plus de richesses, en valeur ajoutée par tête, que le secteur des services. Mais, si le secteur secondaire représente toujours près de 20 % des emplois, il ne générera plus guère de solde positif d'emplois.

Les transformations non maîtrisées du tissu économique constituent l'une des causes du chômage qui a connu une hausse élevée dans l'Agglomération. Comme dans l'ensemble du département de la Loire-Atlantique, le taux de sans-emploi est aujourd'hui sensiblement supérieur à la moyenne nationale.

L'autre grande évolution structurelle concerne la géographie des entreprises et des emplois. Longtemps très concentrés dans la ville-centre, leur diffusion dans l'espace fait émerger une véritable économie d'Agglomération :

Le processus de désindustrialisation qu'a connu Nantes a provoqué un mouvement de délocalisation des entreprises vers la périphérie.

S'ajoutant au développement des pôles tertiaires et commerciaux hors de la ville-centre, la répartition des emplois dans l'Agglomération s'en trouve modifiée. Alors que Nantes concentrait près de 70 % des emplois dans les années 70, ce chiffre est descendu à 60 % au début des années 90.

Le nombre d'emplois continue à augmenter dans la plupart des communes de la périphérie, bien qu'à des rythmes différents, et de façon plus intense au Nord de la Loire.

Cette situation relativement nouvelle se traduit par une multiplication de zones d'activités communales. La dispersion des actions d'aménagement et de commercialisation étant le plus souvent la règle, les conditions ne sont pas réunies aujourd'hui pour impulser une dynamique de développement économique performante et cohérente à l'échelle de l'Agglomération.

On peut illustrer ce constat par le fait qu'au rythme actuel 40 ans seront nécessaires pour commercialiser les 60 sites réservés à des zones d'activités dans les POS des communes...

Enfin, le tissu économique de l'Agglomération Nantaise apparaît à la fois riche en PME et diversifié, constituant ainsi des bases favorables pour éviter une trop grande spécialisation des activités :

Les grandes entreprises sont relativement peu nombreuses et leur poids dans l'emploi local a encore diminué avec le recul du secteur industriel.

Les petites entreprises, souvent jeunes, sont nombreuses : 90 % ont moins de 10 salariés et représentent un emploi du secteur privé sur trois dans l'Agglomération.

ORIENTATIONS

Le soutien au développement endogène de l'économie dans l'Agglomération Nantaise nécessite de mettre l'accent simultanément sur deux orientations clés :

Renforcer ses vocations économiques propres, en les positionnant sur des secteurs émergents d'avenir, et en assurant leur capacité d'innovation.

Asseoir l'économie locale, en particulier les PME, sur une plus grande diversification de l'appareil de production afin de permettre le passage des cycles difficiles que connaît l'économie mondiale dans les années à venir.

Ce soutien au développement des entreprises existantes aura évidemment comme axe principal la question de l'emploi qui est au cœur de la préoccupation des citoyens de l'Agglomération.

Il s'agit ainsi de :

1. Conforter les vocations d'excellence à l'échelle de la métropole Nantes – Saint-Nazaire.

Dans la logique de la "Charte d'Objectifs pour Nantes – Saint-Nazaire" signée avec l'État le 28 mars 1994, il s'agit de renforcer dans cet espace ses fonctions industrielles et commerciales existantes majeures, base de tout développement interne comme de la progression de son rayonnement.

Assurer une place de leader au sein d'un pôle mécanique matériaux Ouest-Atlantique d'importance nationale.

L'Agglomération Nantaise peut jouer un rôle de leader dans ce secteur, qui concentre déjà de grandes unités de production (Aérospatiale, Indret, Sollac, ACB, Waterman) et dispose d'un appareil de formation-recherche-développement de niveau national (Ecole Centrale, Arts et Métiers, Mines, ISITEM, IMN, IUT, etc.).

Renforcer la fonction négoce et le rôle de centre-support de l'industrie régionale du bois.

L'arrivée récente de l'Ecole Supérieure du Bois permet à l'Agglomération de prétendre faire émerger une compétence nationale en formation et recherche appliquée, au service de l'industrie de transformation du bois :

- Conforter la place du négoce liée à la fonction portuaire spécialisée : les installations portuaires de l'aval, seules aptes à traiter les navires de fort tirant d'eau ou le trafic conteneurisé, devront notamment développer une organisation logistique de nature à assurer la pérennité du Port à Bois sur le site de Cheviré.
- Encourager l'émergence d'un pôle d'ingénierie appuyé sur l'Ecole Supérieure du Bois, et développer ou attirer un centre technique spécialisé sur Nantes (CTBA par exemple), ces centres confortant le pôle matériaux déjà évoqué.

Faire de Nantes, avec Saint-Nazaire, un pôle européen de génie naval.

Pivot d'une véritable politique industrielle pour la construction navale, civile et militaire, l'Agglomération Nantaise doit constituer un pôle européen dans ce secteur en s'appuyant, avec Saint-Nazaire, sur les compétences et le savoir-faire des grands donneurs d'ouvrage de l'Estuaire (Chantiers de l'Atlantique, Indret, Leroux et Lotz), le tissu de sous-traitants et l'appareil de formation-recherche de l'Agglomération.

ORIENTATIONS

Constituer un centre d'excellence de la qualité alimentaire.

L'Ouest-Atlantique constitue la première région européenne de production agricole et alimentaire.

Depuis longtemps, l'Agglomération Nantaise a su utiliser cette matière première pour développer une production essentiellement basée sur la première transformation et les techniques de conservation.

Son appareil de formation continue d'innover et de tirer l'industrie agro-alimentaire vers la mise au point de nouveaux produits.

2. Consolider le socle industriel de l'économie locale.

Les grandes entreprises industrielles sont à la base du développement économique de l'Agglomération, tant par leur poids dans l'emploi local et la sous-traitance qu'elles génèrent que par la dynamique qu'elles créent, y compris par les contrats de recherche, et leur rayonnement national ou international.

Aussi l'Agglomération doit-elle appuyer son développement en priorité sur un socle industriel et agir pour le consolider autour de ses unités de production : Aérospatiale, Sollac, Indret, Matra MHS, Waterman, etc.

À cet égard, l'évolution des entreprises travaillant pour le secteur de l'armement devra faire l'objet d'une vigilance particulière.

3. Enrichir le tissu des PME et accompagner leur développement.

Au-delà des spécialités fortes, actuelles ou en émergence, qui permettront à Nantes d'exister au plan international et d'assurer la lisibilité de son économie, il est indispensable d'accélérer sa diversification, en particulier de ses PME.

Le rôle de l'Agglomération, en charge du développement économique local, sera surtout de mettre en œuvre un programme d'actions pour :

Favoriser la création d'entreprises nouvelles par une politique de soutien aux créateurs : conseils, formation, pépinières, fonds de garantie, diffusion technologique...

Accompagner le développement des entreprises locales. Ce sont elles qui assurent l'essentiel du développement. La collectivité doit accompagner leur dynamique en améliorant l'environnement-support qui leur est nécessaire (infrastructures, services, recherche et développement...), en leur offrant des espaces pour leur développement, en facilitant l'accès à l'entreprise, en accompagnant leur premier pas à l'export...

ORIENTATIONS

Faire émerger de nouvelles activités créatrices d'emplois. Il s'agit là d'accompagner le développement d'activités qui, sans cette aide, n'ont pas encore de rentabilité économique, mais qui ont toute probabilité d'atteindre cette rentabilité à moyen terme. Il s'agit notamment des emplois dits de proximité (services à la personne) ou des activités liées à l'environnement.

La collectivité doit surtout conduire son action sans vouloir le faire à la place de l'entreprise elle-même. Concepteur-assembleur de son propre développement, la collectivité doit plutôt fédérer, organiser et impulser.

4. Dynamiser et coordonner au niveau de l'Agglomération Nantaise les actions concernant les zones d'activités et les pôles commerciaux.

L'économie nantaise tendant à être une économie d'Agglomération, il devient désormais indispensable de penser et rationaliser la politique de développement local au niveau de l'ensemble des communes qui la composent. Pour cela, il faut :

Maîtriser les décisions d'aménager de nouvelles zones d'activités industrielles ou tertiaires, afin de tirer des leçons d'une offre devenue (trop) abondante.

Améliorer la politique de commercialisation et de promotion des zones d'activités existantes : élaboration d'une stratégie d'Agglomération en matière d'actions économiques, d'organisation de l'accueil des entreprises et d'actions de communication cohérente.

Renforcer les orientations relevant de la "Charte d'Orientation Commerciale de l'Agglomération Nantaise" : maintien de l'attractivité commerciale des centre-villes, canalisation de l'implantation de nouvelles activités dans des zones prioritaires.





Les lignes directrices du Projet 2005

3. AU PLAN ÉCONOMIQUE

Devenir la métropole économique du Grand-Ouest

L'Agglomération Nantaise doit s'affirmer comme la métropole économique de l'Ouest-Atlantique et se donner les moyens de cette ambition.

Constituer un pôle de services d'importance nationale.

Poursuivre le rapprochement avec Saint-Nazaire pour constituer une métropole de taille européenne.

Accélérer l'ouverture de l'Agglomération sur l'international.

Continuer à améliorer la position de l'Agglomération Nantaise sur la carte des flux.

Favoriser le partenariat au sein du Grand-Ouest et de l'Arc Atlantique.

CONTEXTE

L'Agglomération Nantaise est en mesure d'attirer l'implantation d'entreprises créatrices d'emplois et de valeur ajoutée. En effet, elle dispose d'ores et déjà d'atouts majeurs qui lui permettent de se donner à moyen terme une ambition de grande métropole économique :

Une Agglomération de premier rang par sa taille dans le Grand-Ouest, loin devant Rennes et Tours : l'un des 8 pôles urbains français de dimension européenne, la première place portuaire, avec Saint-Nazaire, de la façade Atlantique.

Des fonctions stratégiques denses : la concentration des richesses, des compétences et des hommes dans l'Agglomération Nantaise a produit un fort développement des fonctions stratégiques recherchées par les entreprises. L'essor de ces fonctions (gestion, recherche-industrie, commerce-industrie, informatique, recherche, banque-assurance, télécommunications, transports, etc.) situe aujourd'hui Nantes avec Saint-Nazaire au sixième rang national parmi les métropoles de province.

Une Université dont la croissance récente place l'Agglomération Nantaise à la troisième place sur la façade Atlantique, après Rennes et Bordeaux.

Un système d'infrastructures d'échanges avec l'extérieur qui s'est considérablement renforcé depuis une quinzaine d'années et a marqué une rupture avec la situation de relatif enclavement qu'avait connu l'Agglomération jusque là. Les principales réalisations concernent :

Les transports aériens – avec plus d'un million de passagers et l'ouverture de nouvelles lignes régulières nationales et internationales, Nantes-Atlantique est devenu le premier aéroport du Grand-Ouest.

Les liaisons routières – avec l'ouverture du Pont de Cheviré, le périphérique et quatre autoroutes ou voies express, Nantes est desservie par un réseau qui le relie à son hinterland, à la Région Parisienne, et au-delà au Nord de l'Europe.

Les liaisons ferroviaires – avec le développement des missions TGV (étendues en 1996 à Roissy et Lille), Nantes sera reliée prochainement à Bruxelles et Londres par la Grande Vitesse.

Cependant, l'Agglomération Nantaise connaît certaines faiblesses au plan économique mais aussi des infrastructures qui ne sauraient être sous-estimées dans une perspective de développement exogène. Parmi les facteurs-clés de réussite, qui lui font encore défaut ou sont insuffisants pour assurer son attractivité auprès de nouveaux investisseurs, figurent en particulier :

Un niveau d'ouverture modeste sur l'international (alors qu'il sera de plus en plus indispensable à l'avenir dans un contexte de mondialisation rapide) qu'il s'agisse de capitaux d'origine étrangère, d'activités exportatrices des entreprises (hors CEE), d'échanges internationaux dans l'Université et la Recherche.

CONTEXTE

Une connexion de Nantes aux grands réseaux et axes de transport qui reste inachevée. Il reste en effet d'importants progrès à accomplir pour que l'Agglomération soit reliée par des liaisons rapides et performantes : d'une part au cœur de l'Europe, et d'autre part aux principales villes de la façade Atlantique.

Enfin, Nantes ne dispose pas seule de la masse critique nécessaire pour s'imposer dans une compétitivité internationale qui concerne une centaine de villes en Europe de plus de 500 000 habitants. Aussi, le partenariat récent avec Saint-Nazaire ouvre-t-il des perspectives nouvelles pour l'Agglomération Nantaise en lui permettant de s'approcher de la taille des autres métropoles d'importance européenne et de réunir leurs atouts respectifs.

ORIENTATIONS

L'Agglomération Nantaise doit s'affirmer comme la métropole économique de l'Ouest-Atlantique et se donner les moyens de cette ambition dans les champs suivants : services de haut niveau aux entreprises, fonctions internationales, rapprochement avec Saint-Nazaire, infrastructures d'échanges tous modes.

Cette dynamique, amorcée depuis une dizaine d'années, doit permettre à moyen terme d'améliorer de façon décisive la position de l'Agglomération Nantaise au regard de ces facteurs-clés de réussite. Les choix retenus pour atteindre cet objectif ne doivent pas s'inscrire dans une logique de domination du "territoire d'influence" de la métropole mais dans une logique de service à ce territoire.

Les principaux axes de cette stratégie de développement sont :

1. Constituer un pôle de services d'importance nationale.

Si, à l'origine, l'industrie a généré le développement du tertiaire, les phénomènes actuels de métropolisation démontrent qu'aujourd'hui le tertiaire de haut niveau, source d'information, d'intelligence, d'organisation, de savoirs, provoque, à son tour, le développement industriel.

C'est le cercle vertueux de l'auto-développement qui intervient au-delà d'une certaine masse critique.

Bien qu'occupant déjà une place significative dans le secteur des services, l'Agglomération Nantaise ne rayonne que sur quelques départements.

Il faudra au cours de cette décennie conforter le pôle de services existants pour lui permettre de rayonner véritablement sur tout l'Ouest-Atlantique, notamment dans les domaines suivants : finances, ingénierie, informatique/multimédia/télécommunications, commerce inter-industriel, administration.

2. Ouvrir l'Agglomération Nantaise sur l'international.

Longtemps terre agricole, enclavée à l'écart des grands flux (sauf l'Estuaire proprement dit), l'Ouest-Atlantique reste particulièrement sous-internationalisé sur le plan économique. Dans le contexte de mondialisation actuel, c'est une faiblesse certaine.

L'Agglomération Nantaise a bien sûr vocation à être le premier territoire "international" de ce grand espace. Dans son action, l'Agglomération devra, de manière transversale, intégrer ce souci d'internationalisation :

- Prospection d'entreprises à capitaux étrangers.
- Présence dans des salons professionnels internationaux.
- Accompagnement de jeunes entreprises à l'export.
- Attraction de chercheurs étrangers et multiplication des échanges.
- Soutien aux colloques, salons et manifestations d'audience nationale ou internationale.
- Accueil des cadres étrangers.
- Développement de coopérations avec des villes étrangères notamment dans le cadre de l'Europe.
- Politique d'attraction des touristes étrangers...

ORIENTATIONS

3. Poursuivre le rapprochement avec Saint-Nazaire.

Nantes et Saint-Nazaire ont depuis toujours un destin lié et leur avenir est commun, scellé déjà par des outils partagés comme le Port ou des moyens de communication qui les rendent progressivement plus proches.

Il est par ailleurs évident que l'addition des atouts respectifs de ces deux pôles complémentaires fait de Nantes – Saint-Nazaire une entité qui combine à elle seule, une partie des facteurs-clés cités plus haut.

Les progrès à faire dans la constitution de l'ensemble estuarien portent essentiellement sur :

- La prise de conscience d'un avenir commun.
- Un aménagement concerté et harmonieux, favorisant un développement durable.
- Un facteur d'attractivité pour les hommes et leurs entreprises.
- Une desserte par les transports en commun plus performante.
- Une répartition plus équilibrée des fonctions métropolitaines (innovation, savoir, tertiaire supérieur...).

4. Améliorer la position de l'Agglomération Nantaise sur la carte des flux.

Dans un contexte où la qualité des infrastructures et la vitesse tracent la nouvelle carte des échanges économiques, l'Agglomération Nantaise devra se connecter au reste du monde par l'ensemble des modes de transport. Ceci signifie qu'elle doit se donner les moyens de réduire les temps d'accès aux grands centres européens de décisions, tout en veillant à ce que ses liaisons intra-hinterland soient également améliorées.

Mode par mode, les progrès à faire restent importants :

Mode aérien – aéroport

En croissance forte, Nantes-Atlantique doit d'ici 2005 se faire reconnaître comme l'aéroport international du Grand-Ouest.

La situation actuelle offre des opportunités pour imaginer une politique volontariste d'ouverture de lignes directes vers les grands centres économiques européens.

Pour conforter ce positionnement, des investissements d'équipements et de capacité devront à nouveau être engagés. De même, la desserte routière de Nantes-Atlantique devra être améliorée pour étendre la zone de chalandise, et l'opportunité d'ouvrir des liaisons aériennes au sein même de l'Ouest-Atlantique devra être saisie (Brest, Quimper, Saint-Brieuc, La Rochelle, Poitiers...).

A long terme, le transfert de l'aéroport sur Notre-Dame-des-Landes doit être envisagé et les études préalables relatives à ce futur grand équipement doivent être poursuivies pour anticiper son aménagement et sa desserte routière et ferroviaire qui le positionneront effectivement comme l'une des grandes plates-formes françaises du transport aérien au service de tout l'Ouest-Atlantique.

ORIENTATIONS

Mode Maritime – Port

85 % des échanges de l'Union Européenne avec le reste du monde continuent à transiter par les ports : aussi, disposer d'un Port significatif sur son territoire est-il un atout stratégique à valoriser. Nantes et l'Ouest-Atlantique doivent mieux le faire.

L'Agglomération Nantaise a donc intérêt à favoriser le développement du port de Nantes – Saint-Nazaire sur les trafics divers et à forte valeur ajoutée. Cela nécessite la définition d'une stratégie commerciale volontaire et partagée par tous les partenaires du Port, nationaux, régionaux et locaux.

Les sites portuaires de l'amont de l'Estuaire, certes pénalisés par des contraintes d'accès, ont vocation à valoriser leurs potentiels spécifiques, portant sur des créneaux bien précis liés soit à la proximité de l'Agglomération, soit à l'existence d'une place de négoce active, soit à des considérations économiques de préacheminement terrestre.

Il importe donc :

- De maintenir les conditions d'accessibilité nautique actuelle de ces installations.
- De soutenir les actions de rationalisation et d'amélioration de productivité des terminaux.
- De favoriser la pérennité du Port à Bois de Cheviré et de la place de négoce qui lui est associée.
- De maintenir des capacités de création de terminaux liés à des trafics spécifiques de l'Agglomération (cabotage, déchets...)

C'est à cette condition que les projets d'aménagements portuaires seront acceptés et c'est parce qu'ils s'inscriront dans un projet de développement cohérent qu'ils seront productifs.

Mode Ferroviaire

Le mode ferroviaire est stratégique pour les trafics passagers, dans le territoire d'influence de Nantes comme pour les liaisons inter-régionales à développer. Il l'est également pour le fret à la fois comme moyen d'étendre l'hinterland du Port et de l'Agglomération et comme mode alternatif à une route de plus en plus encombrée.

Les objectifs à poursuivre sont clairs et ambitieux :

- Prolongement de la ligne TGV-Atlantique au-delà du Mans vers Angers.
- Aménagement de la liaison Nantes-Angers par une voie TGV propre, moins pour le temps gagné vers Paris, que pour la libération de la voie existante pour le trafic fret.
- Réalisation du barreau TGV au Sud de la région parisienne.
- Amélioration du lien Brest-Nantes pour mettre les deux villes à 1 h 30 maximum l'une de l'autre (fret et passagers).
- Amélioration du lien transversal Nantes-Lyon via Angers, Tours, Bourges dans la double optique du trafic passagers et d'une extension souhaitable de l'hinterland portuaire vers l'Est de la France et le Centre Europe.
- Réalisation partielle de la ligne dite des Estuaires par amélioration des voies existantes (électrification) vers La Rochelle, Bordeaux, Caen et construction d'une ligne nouvelle entre Rennes et Nantes.

ORIENTATIONS

Mode routier

Pour longtemps encore, ce mode restera sans doute le moyen essentiel pour les échanges. Il faut donc achever le programme de voies rapides et/ou autoroutes reliant Nantes aux grandes villes de l'Ouest, et aux autres métropoles régionales. Dans cet esprit, il faudra obtenir à l'horizon 2005 :

L'achèvement de Nantes-Niort permettant une liaison rapide vers Toulouse, Bordeaux et l'Espagne.

La réalisation d'Angers-Tours-Vierzon ouvrant une liaison directe vers l'Est de la France.

L'achèvement de la partie normande de l'Autoroute des Estuaires ouvrant l'accès vers Rouen, le Nord et la Grande Bretagne.

Intermodalité : plate-forme route/fer

Demain, des contraintes fortes pèseront sur le transport par route qui, sur les longues distances, devra sans doute laisser place au mode ferroviaire dans le cadre d'un réseau de transport combiné en cours d'édification.

Les interfaces route-fer y occuperont une place stratégique.

L'Agglomération doit se doter d'une plate-forme logistique intermodale route-fer, connectée à l'interface mer-fer que constitue par nature son Port.

A l'horizon 2005, le site du Grand-Blottereau devra être opérationnel et regrouper les grands opérateurs du transport public (SNCF - Chantier combiné) et privé.

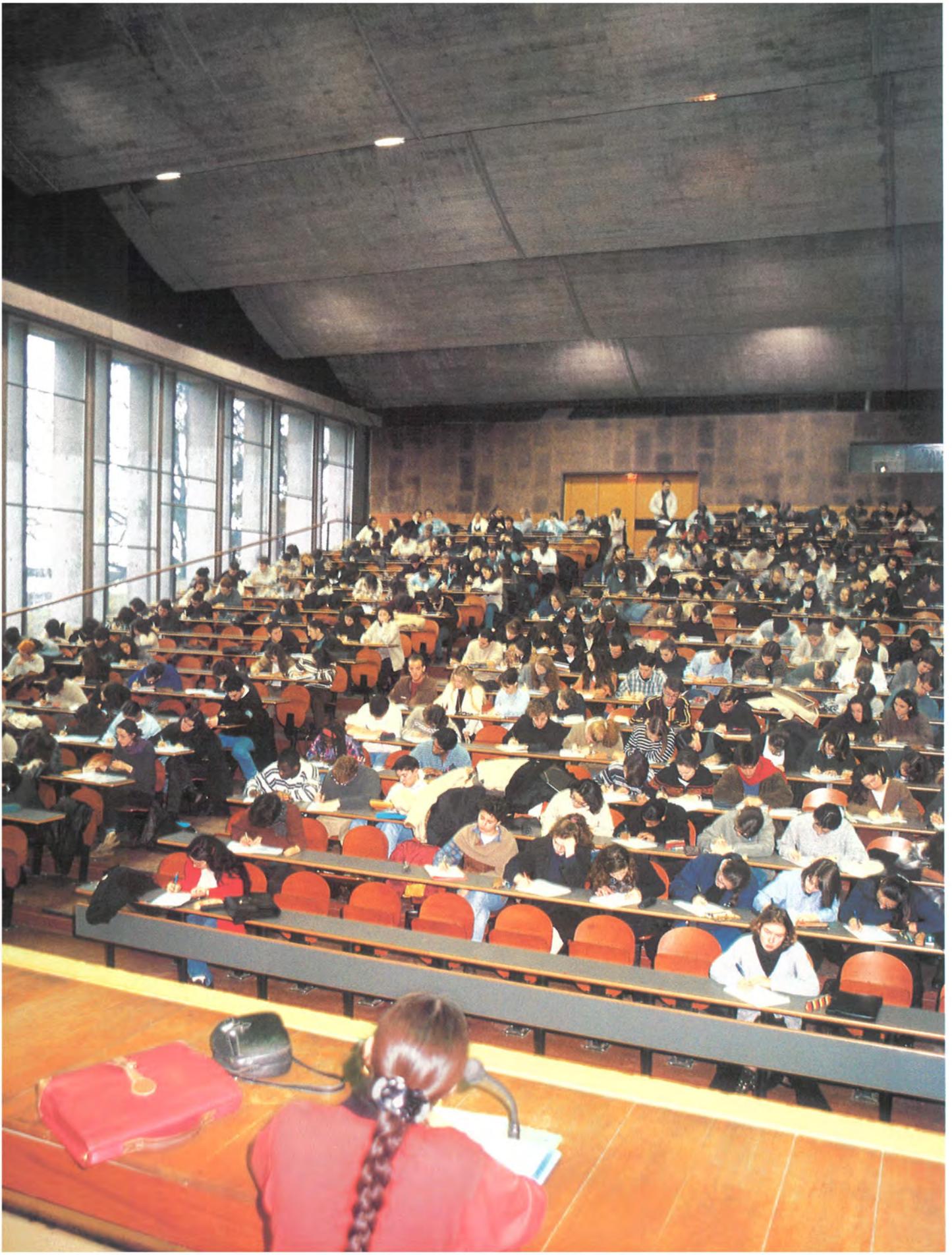
Télécommunications

Les flux d'information et de savoir sont aujourd'hui la matière première essentielle des entreprises qui se localisent plus volontiers à proximité des sources de savoir qu'à côté des réserves de minerais ou énergétiques.

L'Agglomération doit se doter de réseaux de circulation de l'information à haut débit qui offriront un accès en temps réel à l'information la plus pointue.

Un tel réseau métropolitain doit constituer un service de base des structures de recherche et devra être rendu accessible aux entreprises pour leur permettre de lutter à armes égales avec leurs concurrents étrangers.

Un développement de ce réseau à l'échelle de Nantes – Saint-Nazaire devrait être recherché.





Les lignes directrices du Projet 2005

4. AU PLAN DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

*Nantes, métropole universitaire :
"l'ère du qualitatif"*

L'Université nantaise et les centres de recherche doivent être activement soutenus afin de faire de l'Agglomération une métropole universitaire à part entière.

Renforcer les spécialités en émergence.

Faire d'Atlanpole le pôle d'innovation technologique de l'Agglomération Nantaise.

Développer les compétences correspondantes sur des créneaux économiques d'avenir.

Insérer l'Université dans l'espace urbain en passant d'une ère du quantitatif à une ère du qualitatif.

CONTEXTE

Née durant les années 60, l'Université nantaise est jeune et a connu un développement très rapide au cours des dernières années. Entre 1986 et 1996, les effectifs de l'Enseignement Supérieur ont plus que doublé, passant de 20 000 à 43 000 étudiants (dont 35 000 pour la seule Université). Ainsi, l'Agglomération a aujourd'hui la troisième Université de la façade Atlantique, après Rennes et Bordeaux.

Cependant :

La nécessité de faire face à une croissance en masse aussi importante a entraîné des conséquences lourdes au plan urbain et humain : concentration des équipements (principalement sur le site de l'Erde), mono-fonctionnalité, sur-densité mal ressentie par le corps enseignant et la population étudiante.

L'Agglomération subit un certain retard dans le domaine de la recherche, malgré l'émergence de spécialités fortes. Dans un contexte où l'Ouest-Atlantique est déjà globalement désavantagé sur la carte de la répartition géographique des effectifs de la recherche, Nantes dispose de presque deux fois moins de chercheurs universitaires que Rennes.

Enfin, si des investissements considérables engagés par l'Etat et les collectivités permettent d'envisager un pôle atteignant 50 000 étudiants en l'an 2000, Nantes ne disposera pas encore à cet horizon d'effectifs universitaires conformes à son poids démographique ou à son rang économique.

ORIENTATIONS

Institutions essentielles à son développement économique et à son rayonnement, l'Université et les centres de recherche doivent être soutenus activement par l'Agglomération Nantaise afin d'en faire une métropole universitaire à part entière.

Cette orientation doit se concrétiser par des actions permettant de passer de "l'ère du quantitatif" à une "ère du qualitatif", tant au plan immatériel que matériel :

1. Renforcer les spécialités en émergence (2^e-3^e cycles, recherche...).

A la suite de la phase de rattrapage de ces dernières années, l'essentiel des efforts devra porter sur un développement intensif du potentiel de formation et de recherche là où des spécialités sont en cours d'émergence. Il s'agit notamment des pôles matériaux, agronomie, santé, automatique, informatique, sciences humaines, génie océanique et maritime :

- Création de nouveaux 2^e et 3^e cycles de spécialité.
- Attraction de chercheurs, avec un objectif de 2000 souhaitable à l'horizon 2005.

2. Faire d'Atlantpole le pôle d'innovation technologique de l'Agglomération Nantaise.

Atlantpole, la Technopole Nantaise, a pour fonction principale de devenir le lieu de diffusion du savoir et de l'innovation technologique au profit des entreprises dans la métropole économique et son espace d'influence.

Il s'agit d'un projet fort sur le long terme pour l'Ouest-Atlantique. De sa réussite dépend la capacité de la région à assurer son rayonnement créatif et à ne plus rester un espace de production dépendant de centres de décisions extérieurs.

L'Agglomération Nantaise doit contribuer à développer et organiser sa "logistique de l'innovation" dans le cadre d'Atlantpole :

- Concentrer la matière grise par l'implantation ou le développement des centres de recherche et développement, dans les axes stratégiques ci-dessus évoqués.
- Attirer de nouveaux chercheurs dans ces spécialités.
- Créer des interfaces recherche-entreprises.

ORIENTATIONS

3. Développer les compétences émergentes sur des créneaux économiques d'avenir.

Les compétences techniques et scientifiques dans l'Agglomération Nantaise sont organisées aujourd'hui autour d'équipes de recherche universitaire ou industrielle de premier plan.

Il convient que l'investissement réalisé à ce niveau par les collectivités débouche dans la période à venir sur la création ou l'implantation d'entreprises liées à ces compétences.

Il s'agit essentiellement des domaines suivants :

Secteur du Génie Civil (LCPC, CSTB, CETE Ouest).

Éco-technologies à développer notamment par rapport aux spécificités de l'Estuaire : modélisation mathématique, traitement des boues et sédiments, éco-toxicologie côtière...

Développement d'un pôle santé lié aux compétences nantaises dans les domaines de l'immunologie, de la transplantation d'organes, du réactif de diagnostic et de la thérapie génique.

4. Insérer l'Université dans l'espace urbain.

Les problèmes soulevés par la croissance très rapide des effectifs étudiants doivent trouver au cours des années à venir des solutions satisfaisantes, tant pour améliorer le fonctionnement interne des sites, que leur insertion dans la ville.

Pour faire de Nantes une métropole universitaire à part entière, il est devenu prioritaire d'agir simultanément dans deux directions :

Les sites actuels :

Le site du Tertre-la Lombarderie devra être requalifié au plan des équipements comme de l'aménagement du périmètre afin que le campus devienne un véritable quartier de l'Agglomération Nantaise. S'agissant du site d'Atlanpole (où sont localisés l'École des Mines, les Instituts, etc.) des solutions adéquates devront également être trouvées pour mieux les intégrer à la ville.

Les sites futurs :

Lorsque les orientations concernant les filières universitaires à développer seront arrêtées par les autorités académiques, il faudra approfondir la réflexion sur de nouvelles localisations, le projet urbain de l'île Sainte-Anne pouvant notamment se prêter à une telle vocation.





Le développement de ces orientations ne peut en aucun cas relever d'un acteur unique, ni même d'un jeu d'acteurs simple qui s'organiserait autour d'un pivot central redistribuant les rôles de chacun.

Le développement cohérent du territoire de l'Agglomération suppose que s'établisse un véritable système d'acteurs intéressant à des niveaux divers, les acteurs publics et privés, les différentes échelles des collectivités publiques, le monde associatif et les citoyens eux-mêmes.

• **Au sein même de l'Agglomération, il y a lieu de préciser les rôles respectifs des collectivités, l'articulation entre communes et la structure intercommunale, qu'est le DISTRICT.**

Les communes demeurent évidemment l'instance de base la plus adéquate à l'expression de la quotidienneté et de la citoyenneté. Porteuses de l'identité et de la vocation de leur territoire, elles doivent rester maîtres des opérations qui s'y déroulent et qui relèvent de l'espace de vie de leurs habitants.

A l'évidence, les POS, comme les permis de construire, sont, par exemple, l'expression de cette unité communale, et la maîtrise des opérations d'habitat programmées sur un territoire appartient à l'entité municipale.

Le DISTRICT est la structure intercommunale permettant la prise en compte de l'unité territoriale de l'Agglomération à l'échelle de laquelle se situent la plupart des grands enjeux de développement et de protection de l'espace considéré.

A partir de l'expression d'un projet partagé, le DISTRICT doit être :

- L'instance de réalisation d'opérations ou de thèmes d'action dont la cohérence relève de l'espace d'Agglomération.
- Le lieu de partenariat avec l'ensemble des autres acteurs qui ont à agir dans les domaines concernés.

Les lignes directrices du projet sont donc fondées sur le double principe du respect de l'identité communale et de la volonté partagée de poser les grands enjeux du développement à l'échelle de l'Agglomération Nantaise. La mise en application de ces principes ne pouvant être déclinée à partir d'une répartition formelle préalable entre les acteurs du projet, il sera nécessaire d'en adopter les modalités à chacun des thèmes en fonction des objectifs assignés à l'action collective.

Il en est ainsi, par exemple, de la maîtrise de l'évolution de l'espace au sein de l'Agglomération :

- Les communes doivent rester seules maîtresses de l'affectation des sols à travers leur POS, qui décide des droits à bâtir jusqu'à l'échelle de la parcelle.
- Mais cette maîtrise communale doit s'intégrer dans une vision d'ensemble de l'évolution du territoire de l'Agglomération, sans laquelle les risques d'éclatement et d'incohérence sont évidemment majeurs. C'est l'objet d'un Schéma Directeur que d'indiquer les grands facteurs d'équilibre et de fournir un cadre de référence partagé pour l'élaboration des documents d'urbanisme communaux.

• **Les autres collectivités territoriales, Département de Loire-Atlantique, Région des Pays de la Loire et Etat sont des partenaires indispensables à la mise en œuvre de ces orientations.**

A travers des cadres d'actions déjà définis (contrat de plan, politiques européennes) ou par des dispositifs particuliers aux sujets considérés, l'action concertée entre les différentes instances territoriales est indispensable pour promouvoir une véritable dynamique du territoire de l'Agglomération en choisissant de privilégier la maîtrise de croisements complexes plutôt qu'en préférant la simplicité de cloisonnements souvent réducteurs.

• **Les territoires de demain ne peuvent se lire à travers les seuls découpages institutionnels.**

Pour l'Agglomération Nantaise, il existe deux autres niveaux territoriaux indispensables qui relèvent de la solidarité des territoires urbains :

La métropole Nantes - Saint-Nazaire :

Ce territoire, non défini par une entité administrative, relève entièrement d'un partenariat multiple dont l'Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire (ACEL) est le meilleur exemple.

Son exigence s'avérera sans cesse plus nécessaire pour maîtriser à l'échelle voulue les plus grands enjeux de développement et de protection de l'Agglomération Nantaise. La décision, positive, de l'Etat d'élaborer une Directive Territoriale

d'Aménagement (DTA) à l'échelle de l'Estuaire montre bien l'enjeu de ce partenariat entre acteurs locaux.

- Les réseaux de villes à géométrie multiple :

- Le réseau des grandes villes de l'Ouest avec les Agglomérations de Rennes, Angers, Le Mans et Brest est indispensable au renforcement d'un maillage de villes de taille significative dans le Grand-Ouest. Ce maillage est lui même l'expression du choix d'un mode de développement fondé sur un équilibre entre pôles urbains sur le territoire régional, dont la métropole Nantes - Saint-Nazaire doit être la locomotive.
- Les villes de la façade Atlantique de Brest à La Rochelle afin de renforcer leur complémentarité économique, industrielle et portuaire.
- Le réseau naissant des villes du Sud Loire.

• **Parmi les acteurs économiques, il est évidemment impossible d'énumérer tous les acteurs concernés.**

La Chambre de Commerce et d'Industrie joue un rôle clé de représentation du monde économique même si ceci n'est pas du tout exclusif de liens directs avec les chefs d'entreprises à l'occasion de leurs projets ou de leurs rapports avec le territoire urbain.

• **Dans le contexte de l'Agglomération Nantaise, d'autres partenaires joueront un rôle majeur eu égard aux orientations proposées.**

Il s'agit d'une part du Port Autonome et de la SNCF dont le rôle sera déterminant dans le positionnement de l'Agglomération sur la carte des flux. Il s'agit d'autre part de l'Université, des établissements d'enseignement supérieur et des organismes de recherche dont l'intégration au processus global de développement de l'Agglomération est une donnée essentielle pour les dix ans à venir.

• **Pour l'ensemble du tissu associatif et pour les citoyens, l'Agglomération vit un double statut qui est un paradoxe :**

- C'est l'espace de vie, de travail, de pratiques sociales complètement intégré au comportement de chacun.
- Mais c'est aussi une difficulté à reconnaître un niveau institutionnel d'Agglomération face à la multiplication des instances de collectivités locales.

C'est l'enjeu d'une conférence consultative d'Agglomération que de réduire ce paradoxe en proposant un lieu d'échanges et de débats sur les grands enjeux de l'évolution de l'Agglomération.

CONCEPTION ET RÉALISATION : ANIMA PRODUCTIONS
PHOTOGRAPHIES : PHOTOTHÈQUE DU DISTRICT ET DE L'AURAN - PATRICK MIRA
ROBERT BEAUTRU - DIATHEM - DIAQUEST - ANDRÉ BOQUEL

CONCEPTION ET RÉALISATION : ANIMA PRODUCTIONS
PHOTOGRAPHES : PHOTOTHÈQUE DU DISTRICT ET DE LAURAN - PATRICK MARA
ROBERT BEAUFRU - MATHIEU - DAQUIST - ANDRÉ BOUQUET

DISTRICT
DE L'AGGLOMÉRATION
NANT A I S E



DISTRICT
AGGLOMÉRATION NANTAISE

DISTRICT DE L'AGGLOMÉRATION NANTAISE
TOUR BRETAGNE - BP 54702 - 44047 NANTES CEDEX 1
TÉL. 02 40 99 48 48 - FAX 02 40 99 48 00



AURAN

AGENCE D'ÉTUDES URBAINES DE L'AGGLOMÉRATION NANTAISE
TOUR BRETAGNE - BP 54702 - 44047 NANTES CEDEX 1
TÉL. 02 40 99 49 49 - FAX 02 40 99 48 00