

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma général d'aménagement de la France

schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine nantes-saint-nazaire

métropoles

d'équilibre

et aires

métropolitaines

ORGANISATION D'ETUDES D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROLITAINE NANTES SAINT-NAZAIRE

REGION DES PAYS DE LA LOIRE

Ministre délégué auprès du Premier Ministre
chargé du plan et de l'aménagement du territoire

Ministère de l'équipement et du logement

schéma général d'aménagement de la France

schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine nantes-saint-nazaire

métropoles

d'équilibre

et aires

métropolitaines

Les études
et les rapports de toute nature
qu'effectue l'administration
à l'intention du gouvernement
sont devenus aujourd'hui
une source d'information irremplaçable
sur les questions
qui intéressent tous les citoyens.
C'est pourquoi ces rapports et ces études
seront désormais publiés

M. Jacques CHABAN-DELMAS

Premier Ministre

Discours à l'Assemblée Nationale

le 16 septembre 1969

**rapport général
de présentation**

**schéma d'aménagement
de l'aire métropolitaine**

première partie
résumé du rapport

1

la métropole nantes - saint-nazaire dans l'ouest français et européen

Les villes de l'Ouest doivent devenir solidaires

La métropole doit améliorer cette solidarité

Les nouvelles technologies sont favorables aux rivages

Une économie atlantique reliée à l'Europe par la Loire

De la Normandie au Poitou, la densité de la population est forte, mais le pays reste rural. Les villes sont nombreuses, mais, mal reliées entre elles, elles s'ignorent ou se concurrencent. Elles ne constituent que de faibles points d'ancrage.

La politique des métropoles d'équilibre, en favorisant l'implantation d'un pôle de dimension européenne, permettra d'améliorer ce système urbain. Il confortera les solidarités régionales et réduira la trop forte attraction parisienne.

L'Ouest, délaissé par la première révolution industrielle, peut bénéficier du renouvellement des technologies et du déplacement des activités vers la mer. Après l'expansion des ports de l'Europe du Nord et de la Manche, ses espaces libres, sa main-d'œuvre, ses facilités d'accès maritimes sont des atouts remarquables.

Mais une économie « atlantique » ne se développera que si elle est reliée à l'Europe industrielle. La vallée de la Loire s'offre pour assurer cette fonction. Au point de rencontre des trafics maritimes et terrestres, l'ensemble métropolitain portuaire de Nantes-Saint-Nazaire s'inscrit alors dans une politique cohérente d'armature urbaine.

2

mise en place d'une stratégie de développement

Cinq catégories d'actions

Cinq catégories d'actions doivent être dégagées :

1. L'entraînement intellectuel et tertiaire par l'implantation de fonctions supérieures à Nantes puis à Saint-Nazaire et l'accélération de la croissance de l'Université ;
2. L'entraînement industriel par la création du port poly-industriel de Donges-Montoir, la croissance et la réadaptation des activités industrielles de Nantes et Saint-Nazaire en liaison avec la recherche ;
3. La restructuration de l'agriculture ;
4. La croissance des activités culturelles et de loisirs ;
5. La création des infrastructures de liaisons entre Nantes et Saint-Nazaire, créant un esprit de solidarité métropolitaine, entre la métropole et les grandes villes de l'Ouest et vers l'extérieur, afin de renforcer la cohésion régionale ; la création d'une plate-forme aéroportuaire de classe supérieure.

Trois phases de développement

La première phase
organise l'existant
et engage l'avenir

La seconde phase
développe
les actions entreprises

La troisième phase
conduit à une situation nouvelle
correspondant
au doublement de la population
de Nantes
et au triplement
de celle de Saint-Nazaire

Ces actions prioritaires pourraient s'articuler selon trois phases, peu différentes des périodes 1970-1975, 1976-1985 et 1981-2000 (1).

Pendant la première phase, il est nécessaire de créer 400 à 500 hectares de zones portuaires ; des liaisons très adaptées sont prévues entre Nantes et Saint-Nazaire pendant que doivent être améliorées les liaisons avec les villes voisines. Le centre principal de fonctions supérieures, lié à la pénétrante nord de Nantes, doit être mis en place, tandis que la croissance de l'Université s'accélérera. Des industries portuaires, puis un début d'implantation pétrochimique viendront conforter les industries existantes. Industrie et agriculture se restructureront et se moderniseront en liaison avec la recherche. Des grandes aires de loisir commenceront à se réaliser.

Au cours de la seconde phase, on doit pouvoir assister à l'extension du port, à l'amélioration des liaisons, à la réalisation des pénétrantes urbaines, à l'aménagement du centre et de l'extension des villes. La croissance de la pétrochimie, les industries nouvelles, l'agriculture spécialisée relanceront l'économie. Les réalisations culturelles et de loisirs seront accélérées.

Ces actions s'amplifieront au cours de la troisième phase au cours de laquelle un nouvel équilibre sera atteint, tant au niveau de la métropole que dans ses relations avec le grand Ouest.

L'évolution économique commandera celle de l'emploi, et par conséquent l'évolution démographique des régions intéressées. La croissance de la région nantaise sera forte de 2 % l'an durant les deux premières phases. Saint-Nazaire prendra le relais après 1980, en raison de la croissance industrielle prévue autour du nouveau port et du nécessaire rééquilibrage des activités du secteur tertiaire.

(1) Ce résumé n'a pour but que de fixer les principales idées ; pour une énumération complète des actions retenues, il y a lieu de se reporter au rapport proprement dit.

3

l'organisation de l'espace

**Les développements urbains
doivent rendre à l'homme
le contact social
et celui de la nature**

**Une organisation équilibrée
selon deux grands axes**

**Deux axes préférentiels
nord et nord-ouest
pour l'agglomération nantaise**

**Saint-Nazaire,
appuyé à l'est
sur son développement portuaire,
croît vers l'ouest**

**Urbaniser et boisier le Sillon
de Bretagne,
revitaliser
le Pays de Retz**

Les paysages équilibrés et harmonieux de l'Ouest commencent à souffrir de développements urbains souvent incohérents et agressifs.

L'extension en tache d'huile de l'agglomération nantaise engorge le centre, freine les déplacements et compromet le développement périphérique. Un environnement agréable est défiguré. On peut cependant essayer de résoudre l'opposition entre le besoin de liberté et la nécessité de regroupements et de contacts humains, en recommandant des développements urbains orientés et discontinus, égayés de larges coupures vertes et de réserves.

Ce choix difficile mais nécessaire permettra seul de faciliter les liaisons et de conserver à l'homme le contact avec la nature.

Le développement sera bipolaire : Nantes - Saint-Nazaire, avec un axe ouest-est (de la Bretagne au Val de Loire) et un axe nord-sud reliant les régions de la façade atlantique, et animant le centre de fonctions supérieures de Nantes. L'aérodrome intercontinental au nord de Nantes et le port poly-industriel à Donges-Montoir compléteront les grandes lignes du développement général.

A Nantes, la pénétrante nord, armature du centre de fonctions supérieures, structurera l'extension prioritaire vers le nord. Vers l'ouest et le nord-ouest, on encouragera l'expansion d'une série de centres urbains, de zones de travail et de coulées vertes. Le centre sera restructuré et le tissu urbain densifié. Des liaisons collectives par l'utilisation des voies ferrées existantes viendront appuyer l'ensemble de cette organisation. Les pénétrantes routières feront l'objet d'un effort considérable. 1700 hectares de zones industrielles seront créés. Le vignoble et les zones maraîchères à l'est et au sud seront protégés.

L'essor de Saint-Nazaire est lié au port poly-industriel de Donges-Montoir ; 1000 à 1500 hectares de zones industrielles portuaires et l'accès à des navires de 120 000 Tdw sont les objectifs principaux. Des extensions portuaires sont prévues à Lavau, ainsi que d'autres zones industrielles sur la rive sud. Les contraintes naturelles obligent à une extension résidentielle principale vers l'ouest, selon une urbanisation allant de l'autoroute à la mer.

Une urbanisation résidentielle, liée à un reboisement, est prévue sur le Sillon de Bretagne. Le Pays de Retz sera revitalisé par l'ouvrage de franchissement aval de la Loire et les zones industrielles du bas estuaire. Il bénéficiera du réaménagement de la Côte de Jade, de la création d'un espace de

**Un développement structuré
des activités de loisirs**

loisirs et d'un ensemble de villes plus cohérent, avec un point fort à Pornic. Un effort de rénovation rurale y est prévu.

Les activités de loisirs se développeront autour du parc régional de la Brière, de l'espace de la Martinière, de l'aménagement des plans d'eau du Croisic. Les espaces boisés et les vallées environnant les villes seront protégés et aménagés, les côtes réaménagées. Les sports nautiques seront encouragés. Complétés par des sentiers de randonnées, ils contribueront à organiser dans l'aire métropolitaine un vaste ensemble d'aires de détente et de loisirs.

4

les conditions de réalisation du schéma

**Charte d'action
de tous les « décideurs »,
le schéma ne sera réalisé
que si lui sont accordés
des moyens à sa mesure**

Charte d'action commune des pouvoirs publics, des collectivités et de tous ceux qui ont à entreprendre, le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine (S.D.A.M.) ne pourra être réalisé que si la nécessaire coordination des organisations responsables est assurée. Il paraît surtout indispensable de compléter les moyens existants par la création d'un organisme doté de ressources propres, réalisant certaines réserves foncières, intervenant dans la réalisation des principaux équipements et coordonnant les programmes. Enfin les choix essentiels doivent être considérés comme des orientations directrices, souples mais contraignantes, devant encadrer les grandes actions à entreprendre.

Les opérations lancées dans les cinq prochaines années doivent déjà permettre d'orienter dans le sens souhaité l'évolution de l'aire métropolitaine de Nantes - Saint-Nazaire.

seconde partie
rapport de présentation du schéma
d'aménagement de l'aire métropolitaine
nantes - saint-nazaire

introduction

Le Livre Blanc de la métropole d'équilibre Nantes - Saint-Nazaire a rappelé les problèmes de l'Ouest, les buts de la métropole et les grands éléments de l'évolution souhaitable. Ses conclusions ont été adoptées par la Commission de coordination de l'O.R.E.A.M., le 28 novembre 1968. Celle-ci a formulé un certain nombre d'observations complémentaires.

Sur le rapport du Groupe central de planification urbaine, le Comité interministériel permanent pour l'action régionale et l'aménagement du territoire a retenu les directives suivantes concernant l'orientation économique et l'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes - Saint-Nazaire.

— Organisation différenciée de l'urbanisation des deux rives de l'estuaire ;

— Dans le domaine des communications, accélération des travaux sur l'axe Nantes - Saint-Nazaire, aménagement des accès de l'estuaire au centre de Nantes par la réalisation d'une voie de pénétration nord, amélioration des liaisons routières et ferroviaires de la métropole avec un environnement élargi au Val de Loire, à la Bretagne et au Poitou-Charentes ;

— En ce qui concerne enfin l'aménagement de l'espace et l'équilibre des activités, sont retenus le développement d'un centre d'affaires à Nantes, la création d'une plate-forme industrielle portuaire à Donges-Montoir et le développement des équipements de tourisme et de loisirs.

C'est en se fondant sur les perspectives définies par le Livre Blanc et les directives d'aménagement que le Groupe permanent d'études de l'O.R.E.A.M. a tout d'abord présenté trois esquisses d'aménagement de l'aire métropolitaine au Comité technique (16 septembre 1969), puis à la Commission de coordination (10 décembre 1969).

Le Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes - Saint-Nazaire, qui fait l'objet du présent rapport, a ensuite été dressé à partir de ces trois esquisses et des avis recueillis.

Il a été présenté au Comité technique le 12 mars 1970, à la Commission de coordination le 6 avril, au Groupe central de planification urbaine le 13 avril, au Conseil général de Loire-Atlantique le 22 avril, à la Commission de développement économique régionale des Pays de la Loire le 30 juin, et au Comité interministériel d'aménagement du territoire le 11 septembre. Ayant reçu l'accord de ces diverses instances, et complété par leurs observations, il a enfin été approuvé en Conseil des Ministres le 16 septembre 1970.

Il est constitué par quatre chapitres exposant successivement :

- La place de la métropole dans l'Ouest français et l'Europe ;
- La stratégie de développement ;
- Le cadre de vie et l'organisation de l'espace ;
- Les conditions de réalisation.

Il est complété par des propositions d'actions d'aménagement, d'équipement et d'études (3^e, 4^e et 5^e partie), ainsi que par les avis du Groupe central de planification urbaine, du Comité inter-ministériel et du Conseil des Ministres (6^e partie).

Des rapports plus détaillés relatifs aux principaux secteurs d'aménagement feront l'objet de publications complémentaires.

1

la métropole nantes - saint-nazaire dans le grand ouest français et l'europe

1.1. DES VILLES ET DES RÉGIONS SOLIDAIRES

**Un Ouest insuffisamment urbanisé
et aux villes concurrentes**

1.111 Le Livre Blanc (« Bilan et Perspectives ») de l'aire métropolitaine de Nantes - Saint-Nazaire a défini un ensemble territorial allant « des confins de la Basse Normandie au Poitou-Charentes et à l'Océan ». Il s'agit d'une région relativement pauvre mais très peuplée, fortement rurale, bien que les villes y soient nombreuses, et dans laquelle la métropole d'équilibre est appelée à se développer et à jouer un rôle moteur, en freinant les migrations vers Paris.

1.112 Dans cet ensemble, les villes constituent des noyaux d'ancrage nombreux mais faibles, et au lieu de s'entraider, elles vivent dans un relatif isolement. Cette situation est entretenue et aggravée par l'insuffisance des relations interrégionales face à la rapidité relative des communications avec Paris.

**Les villes de l'Ouest
doivent au contraire
être solidaires**

1.120 La revalorisation économique des régions de l'Ouest nécessite que les villes et les territoires concernés se concertent et s'entraident. A la concurrence doit succéder la complémentarité, au découpage excessif doit succéder l'idée de région. L'amélioration trop exclusive des liaisons vers Paris doit s'accompagner d'une amélioration préférentielle des liaisons régionales. Au cloisonnement, à la défiance et au repli doivent succéder la solidarité et l'esprit d'entreprise, dans un but commun.

**En plus de son rôle d'équilibre
face à Paris
la métropole confortera
cette solidarité**

1.130 La métropole d'équilibre Nantes - Saint-Nazaire doit conforter considérablement le système urbain du Grand Ouest. L'union des forces existantes face au puissant pouvoir de commandement de Paris peut déjà transformer les données du problème. La métropole doit apporter en plus les éléments qu'on ne trouve actuellement en France qu'à Paris : un vaste marché du travail et des fonctions tertiaires supérieures. Mais elle ne jouera son rôle que si elle est fortement liée aux villes avec lesquelles elle constituera l'armature urbaine de l'Ouest.

**L'efficacité exige
la concentration de l'effort**

1.140 Il faut poser le problème de l'efficacité. L'importance et le coût de l'action supposent une stratégie de concentration sur un nombre réduit de points d'ancrage. Chacun de ces points nécessite l'existence d'un substratum humain suffisant, aussi bien pour le développement de fonctions supérieures que pour la création d'un important marché du travail. Par ailleurs, l'équilibre face à Paris impose la mise en œuvre de moyens à une échelle suffisante.

**Une métropole forte
dans une région forte**

1.150 La croissance de la métropole doit donc être un apport pour la région. On a parfois lancé un peu légèrement le slogan d'une métropole de l'Ouest millionnaire dans une grande région de dix millions d'habitants. Ces chiffres n'ont pas de sens en eux-mêmes, mais l'image reste significative.

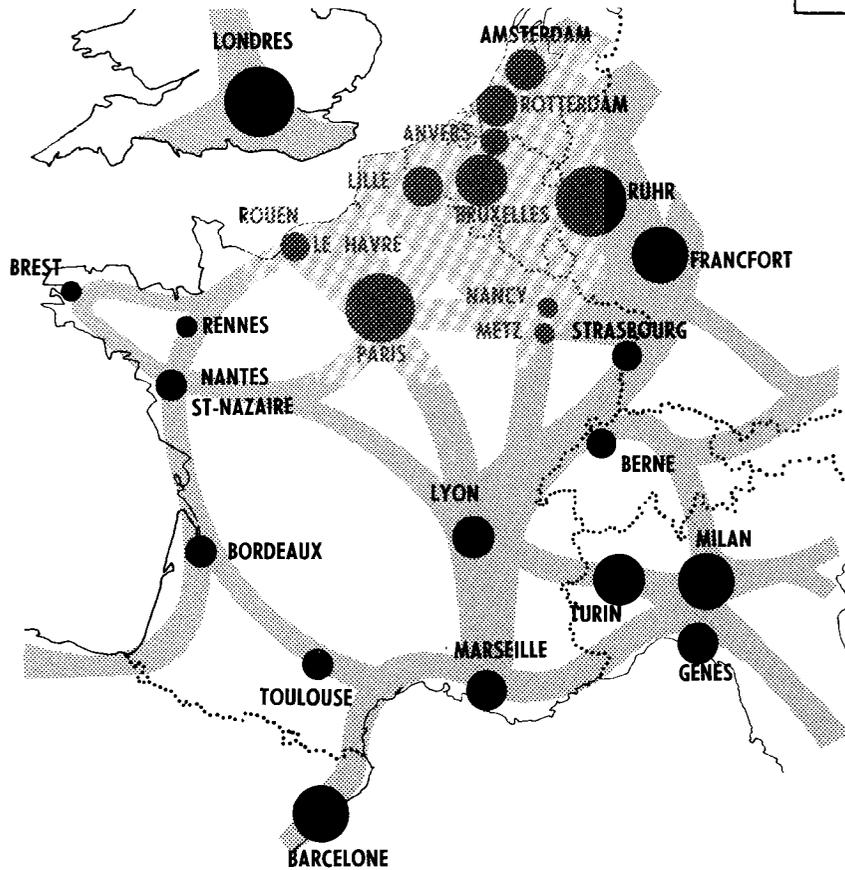
1.2. L'OUVERTURE SUR L'ATLANTIQUE

- Un nouvel environnement technique plus favorable**
- 1.211 Le 19^e siècle a vu naître la grande industrie dans les régions les plus riches à la fois en matières premières essentielles et en dynamisme humain. Dans l'Ouest, qui ne possédait qu'un minerai de fer difficilement exploitable, pas de houille et des moyens de transport par eau insuffisants, cet essor fut moins marqué.
- 1.212 Les nouvelles technologies maritimes et industrielles du 20^e siècle permettent l'exploitation à moindre coût des matières premières d'outre-mer, tandis que s'épuisent les ressources continentales. Le gigantisme, la transformation et les nouveaux types de relations des industries et des transports bouleversent la géographie économique classique. On observe un déplacement général des activités vers les côtes en même temps qu'une augmentation de la taille de complexes portuaires et industriels nécessitant un environnement intellectuel et économique.
- 1.213 Ce seront là des éléments favorables à l'installation de nouvelles économies littorales dans l'Ouest, mais qui nécessiteront la transformation de mentalités trop continentales.
- 1.214 De nombreuses entraves administratives et économiques doivent aussi céder : une nouvelle politique de l'énergie doit être envisagée ; le développement du cabotage s'inscrira dans le renouvellement d'une utilisation plus systématique de la mer.
- Un avenir meilleur pour les ports de la façade atlantique**
- 1.221 Le tropisme maritime est si vigoureux que les ports du Rhin et de la mer du Nord tendent rapidement vers certaines formes de saturation comme le manque d'espace et de main-d'œuvre. Ceux de la Manche sont en pleine expansion, mais, si le phénomène s'accélère, l'Atlantique peut avoir rapidement son rôle à jouer.
- 1.222 Il ne convient pas d'ignorer les tendances résultant de la renaissance économique du Midi méditerranéen, de l'axe Rhin-Rhône et, sur un plan plus général, de l'attraction des régions les plus ensoleillées. Mais cet héliotropisme social peut être contrebalancé par l'attraction des paysages de l'Ouest, le potentiel de main-d'œuvre et l'espace disponible.
- 1.223 Le renouveau d'utilisation de la mer ne doit pas être le seul fait de la métropole. L'ensemble des régions de l'Ouest doit bénéficier de liaisons résultant d'une mentalité nouvelle. La mer leur apportera de nouvelles possibilités d'industrialisation et peut-être de civilisation. A l'inverse, un port comme celui de Nantes - Saint-Nazaire devra disposer d'un hinterland suffisant.
- Une nouvelle vocation aéroportuaire**
- 1.241 Mais l'ouverture sur l'Atlantique des régions de l'Ouest doit avoir aussi pour conséquence un développement important du trafic aérien, notamment de fret, qui pourra justifier la création, à terme, d'une plate-forme aéroportuaire de classe supérieure.

axes de développement

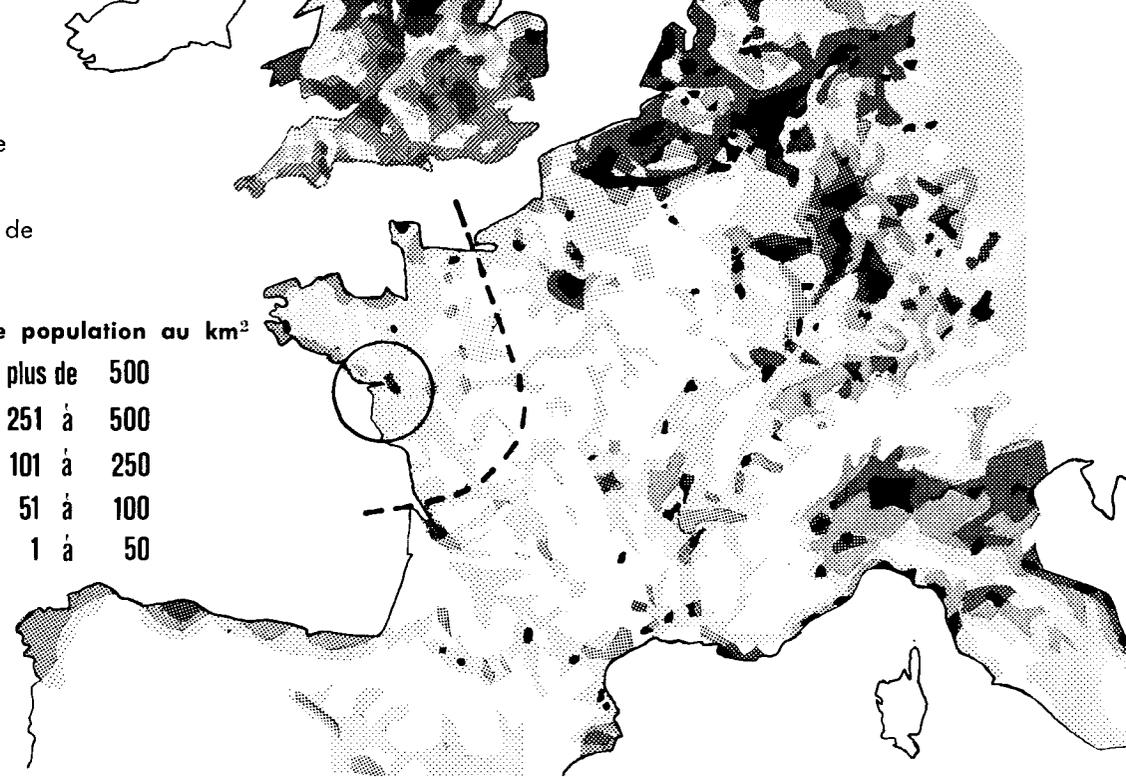
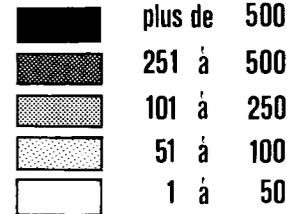
Cette carte, présentée comme base de réflexion, montre comment les grands axes de développement de l'Ouest pourraient s'inscrire dans un schéma général d'organisation européenne

- Agglomérations principales
- ▨ Grands axes de développement



La métropole d'équilibre Nantes - Saint-Nazaire proche du centre de gravité démographique de l'ensemble armoricain.

Densité de population au km²



densité de population

l'europe de l'ouest

1.3. LA DIMENSION ÉCONOMIQUE ET LES AXES DE DÉVELOPPEMENT

**Des relations doivent être
aussi prévues
vers Paris et l'Europe**

1.311 La mer n'est pourtant pas une panacée. On ne peut concevoir cette vaste région comme se développant en une sorte d'autarcie, tandis que, séparés d'elle par une zone de dépression, la région parisienne et le Centre Europe continueraient à plus vive allure leur progression économique. L'intérêt des relations maritimes et aériennes est évident. Mais les liaisons avec les centres actifs de l'Europe, qui pourront d'ailleurs se faire partiellement par air et par mer, devront aussi se traduire par des cheminements terrestres.

1.312 Il est impossible en effet que l'éclosion d'une solide économie atlantique puisse se faire sans contacts étroits avec l'économie européenne. Les entreprises doivent avoir à la fois une ouverture sur le monde et une dimension européenne impliquant un esprit d'intégration et de solidarité pour y trouver des moyens et des débouchés complémentaires.

**Nécessité de prévoir
des axes de développement**

1.321 La politique de décentralisation industrielle a permis de stabiliser dans l'Ouest, entre les deux derniers recensements, plus du tiers des migrants prévisibles en direction de la capitale. Mais ce bon résultat quantitatif ne doit pas marquer l'insuffisance d'une action ne portant souvent que sur des industries d'aval, au faible pouvoir inducteur, et dont la déconcentration s'est faite depuis Paris par ondes concentriques décroissantes, s'essouffant avant d'atteindre les régions périphériques.

1.322 L'action serait considérablement renforcée si cette décentralisation s'opérait selon des axes préférentiels de développement, comportant à la fois l'infrastructure de relations et un chapelet de pôles urbains et industriels. Dans un tel type de développement, on observe en effet une valorisation mutuelle maximum entre les fonctions économiques et les infrastructures.

**Un système d'armature urbaine
pour l'Ouest**

1.330 Les axes de développement doivent être puissants et peu nombreux, afin de concentrer l'effort et hâter les échéances. De nombreuses propositions ont été faites à ce sujet (1), dont on peut dire qu'elles aboutissent à peu près toutes pour l'Ouest à un grand axe maritime et à quelques axes empruntant les vallées des grands fleuves (la Seine, la Loire, la Garonne). Si on y ajoute la nécessité de bien desservir la Bretagne, dont la forte population est particulièrement excentrée, on aboutit à un système simple et, semble-t-il, satisfaisant d'armature urbaine.

(1) MM. Philippe Lamour, Bertrand de Jouvenel, Doxiadis, Maurice Rotival, etc.

- La vallée de la Loire
axe de développement**
- 1.341 La littérature et l'histoire, aussi bien que les cartes de densité démographique et la présence d'un chapelet de villes relativement proches, montrent que la vallée de la Loire est à la fois un lieu de passage et de résidence recherché. La politique d'aménagement en cours a retenu la Loire moyenne comme un espace d'extension sud du Bassin Parisien, et Nantes - Saint-Nazaire comme métropole du Nord-Ouest. Entre ces deux ensembles, Angers et la « nébuleuse choletaise » ont une économie très active et des vocations industrielles intéressantes.
- 1.342 Indépendamment des questions de navigabilité se pose le problème de l'aménagement de la Loire pour l'utilisation de l'eau sous toutes ses formes. Des études approfondies doivent d'ailleurs être lancées.
- L'axe de la Loire
est le complément indispensable
de la façade atlantique**
- 1.350 Les possibilités de la vallée de la Loire ne sont comparables dans l'Ouest qu'à celles des deux autres grands fleuves. La présence de Paris et surtout sa navigabilité confèrent cependant à la Seine une importance supérieure. L'intérêt de la Garonne est de joindre, par un cheminement déjà ponctué d'activités traditionnelles et de villes importantes, la façade atlantique à une façade méditerranéenne en plein développement. Mais la rocade qui résulte de l'inscription conjuguée dans un parti général d'aménagement des axes atlantique et garonnais est sans doute nécessaire mais insuffisante. Il y faut ajouter une liaison relativement courte de l'Atlantique à Paris et à l'Est par un tracé déjà ponctué, lui aussi, d'activités traditionnelles : la vallée de la Loire.
- La métropole
Nantes - Saint-Nazaire
est au carrefour
de ces deux axes**
- 1.360 La métropole d'équilibre Nantes - Saint-Nazaire, ensemble urbain important et port le plus proche du centre de gravité de la masse démographique armoricaine, se trouve donc être aussi au carrefour des axes atlantique et ligérien. Si cet emplacement explique en partie une telle fonction, il implique en retour une politique cohérente d'armature urbaine axée sur l'Atlantique et la Loire.
- 1.410 **L'emplacement de la métropole doit donc lui permettre d'assurer un rôle moteur dans le développement régional, si les hommes de l'Ouest comprennent qu'ils sont solidaires pour le développement de cette vaste région, axée sur l'Atlantique et la Loire.**
- 1.420 **Dans le même temps, la concentration de l'effort et l'apport d'activités supérieures et nouvelles permettront à la métropole d'assurer vis-à-vis de Paris sa fonction d'équilibre.**

2

stratégie de développement de la métropole

2.1. LES ÉLÉMENTS DE L'AMÉNAGEMENT ET DE LA STRATÉGIE

Par quelles opérations d'aménagement et quelles orientations économiques la métropole va-t-elle assurer son rôle moteur ?

- 2.111 Comment la métropole va-t-elle assurer son rôle moteur régional et sa fonction nationale d'équilibre ?
- 2.112 Le Livre Blanc (« Bilan et Perspectives ») de l'aire métropolitaine de Nantes - Saint-Nazaire retient un certain nombre d'opérations d'aménagement qui constituent les points de développement essentiels autour desquels doit se structurer l'activité métropolitaine.
- l'ensemble de fonctions supérieures métropolitaines dont le centre principal est à Nantes ;
 - le port poly-industriel aval de l'estuaire ;
 - les grandes infrastructures routières ;
 - une infrastructure aéroportuaire développée ;
 - un espace de plein air et de loisirs.
- 2.113 Il retient d'une manière plus générale, au titre des orientations économiques nécessaires et sans que cette énumération soit limitative :
- la réorientation et le développement des industries mécaniques (électronique appliquée, électrotechnique) ;
 - l'aménagement d'une plate-forme pétrochimique ;
 - l'orientation vers les activités océanographiques ;
 - la réorientation et le développement des industries agricoles et alimentaires ;
 - la rénovation des structures agricoles dans le double objectif de l'économie et de l'environnement ;
 - le développement du tourisme et des loisirs.
- 2.114 Ces divers éléments semblent pouvoir être regroupés en cinq catégories de fonctions :
- l'entraînement intellectuel et tertiaire ;
 - l'entraînement industriel ;
 - la restructuration de l'agriculture ;
 - l'organisation des loisirs et de la culture ;
 - le développement des infrastructures et des moyens de communication.

L'entraînement intellectuel par le centre de fonctions supérieures, l'Université et l'action culturelle

- 2.121 Le centre de fonctions supérieures est un aspect essentiel de l'entraînement intellectuel et tertiaire. L'apport de fonctions complémentaires, surtout tertiaires supérieures, nouvelles, directrices ou prestigieuses (1), doit être favorisé par un équipement et un environnement urbain attractifs.

(1) La définition et la mise en œuvre du centre de fonctions supérieures font par ailleurs l'objet d'études approfondies.

**L'entraînement industriel
axé par le développement du port
et du potentiel existant,
l'implantation d'une pétrochimie,
la cohérence et la liaison
avec la recherche universitaire**

- 2.122 Le développement universitaire et l'action culturelle sont d'autres aspects importants de l'entraînement intellectuel.
- 2.123 La recherche doit surtout être orientée vers ses applications pour l'industrie et se développer au moins partiellement en concertations avec les activités économiques. Les trois grandes directions de recherches doivent être confirmées : océanologie, construction, nutrition. Elles sont cohérentes avec les orientations économiques générales.
- 2.124 Le pouvoir attractif et entraînant de la métropole doit être renforcé par la mise en action d'une politique culturelle. Celle-ci est déjà amorcée par la création d'un certain nombre de structures administratives, devant déboucher très rapidement sur des initiatives dans le domaine des arts.
- 2.131 L'entraînement industriel est le second aspect de l'économie métropolitaine. L'élément moteur principal en est le port poly-industriel, dont le développement manifeste la volonté d'orienter les efforts vers la façade maritime. L'approfondissement du chenal pour l'accès aux navires de 20 000 Tdw à Nantes et de 120 000 Tdw à Donges, possible sans déroctages importants, doit en tête l'objectif essentiel, appuyé par la réalisation de zones industrielles nombreuses (4000 ha), notamment à vocation portuaire. La construction navale constitue un complément important du complexe portuaire. La spécialisation de Saint-Nazaire dans les activités de construction navale et en particulier de grands navires et de pétroliers géants doit être confirmée. La construction d'unités plus petites mettant en œuvre des techniques évoluées doit être aussi confirmée.
- 2.132 La modernisation des infrastructures nécessaires doit être poursuivie. Dans l'ensemble du secteur portuaire, l'action des collectivités publiques est fondamentale (création des infrastructures).
- 2.133 L'industrie doit se développer selon les orientations précédemment définies, en se basant en premier lieu sur le développement du potentiel existant et sur les activités portuaires. Les secteurs concernés par la mécanique poursuivront leurs efforts de reconversion et de développement, notamment en ce qui concerne la mécanique de précision et la chaudronnerie. Mais ils devront être renforcés aussi rapidement que possible par de nombreuses activités nouvelles. La réorganisation des entreprises petites et moyennes est également un objectif important. Par ailleurs, les études entreprises par le G.E.D.I.M.O. (1) seront poursuivies afin de définir avec plus de précision les orientations souhaitables des industries de la Basse Loire.

(1) G.E.D.I.M.O. : Groupe d'étude du développement industriel de la métropole ouest.

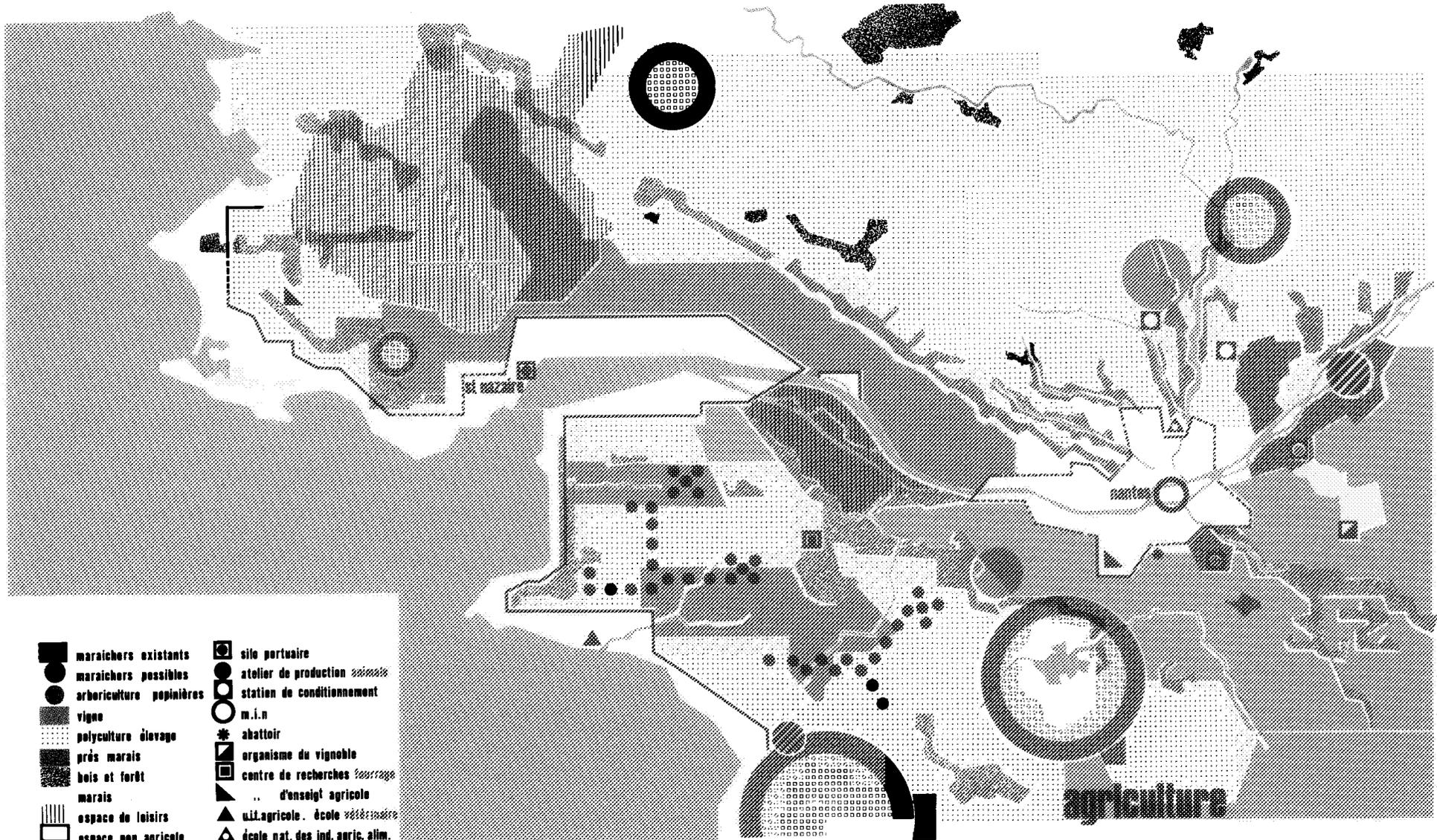
- 2.134 Les besoins énergétiques croissants, en liaison avec le développement des centrales thermiques de Cheviré et Cordemais, concourront à l'extension de l'industrie pétrolière. L'établissement d'une industrie pétrochimique apportera un renouveau indispensable et un facteur d'entraînement d'un niveau très élevé.
- 2.134 Le secteur du Bâtiment et des Travaux publics, dans le cadre de l'option Construction, dispose déjà d'un certain nombre de points de recherche publics ou privés (laboratoire central des Ponts et Chaussées, C.S.T.B., laboratoires divers, centres de préfabrication lourde) et peut faire l'objet d'une action spécifique étendue aux secteurs proches de l'architecture, de l'urbanisme et de l'étude des matériaux.
- 2.135 L'industrie aéronautique occupe un secteur important. Comme le bâtiment et la construction navale, elle fait partie du secteur Construction et doit être encouragée.
- 2.136 En dehors des zones industrielles prévues dans le présent rapport, les schémas d'aménagement et d'urbanisme prévoient des zones de moindre importance.

**La restructuration
de l'agriculture**

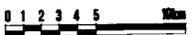
- 2.141 L'entraînement industriel doit être complété par une action de restructuration agricole en liaison avec la recherche et par le développement des liaisons agriculture-industrie. Les zones de production agricole intensive existantes seront incorporées dans un plan d'ensemble et des zones nouvelles seront progressivement mises en place. Les problèmes de protection de l'environnement sont liés à ceux de la revalorisation de l'agriculture.
- 2.142 La cohérence avec les orientations de la recherche universitaire est ainsi confirmée.

L'organisation des loisirs

- 2.151 Les activités de loisirs exerceront aussi un rôle moteur par l'environnement qu'elles créent si elles sont suffisamment dynamiques et si l'on sait protéger et aménager le cadre dans lequel elles s'expriment. Leur importance est évidente si l'on tient compte de l'augmentation générale de la population et de son niveau de vie, entraînant une augmentation considérable du temps de loisirs et de vacances.
- 2.152 Les principales réalisations de loisirs prévues concernent la création et l'aménagement du parc régional de la Brière, de l'espace de la Martinière et de l'ensemble nautique de Guérande - Le Croisic. Elles s'accompagneront d'une politique de réserves foncières, de protection et de mise en valeur de l'environnement des villes et des sites intéressants. On attachera une importance particulière aux équipements nautiques.
- 2.153 Des équipements mixtes de loisirs, utilisables en permanence par des catégories d'usagers diversifiées, seront prévus de préférence à des équipements au service trop exclusif de catégories limitées d'utilisateurs.



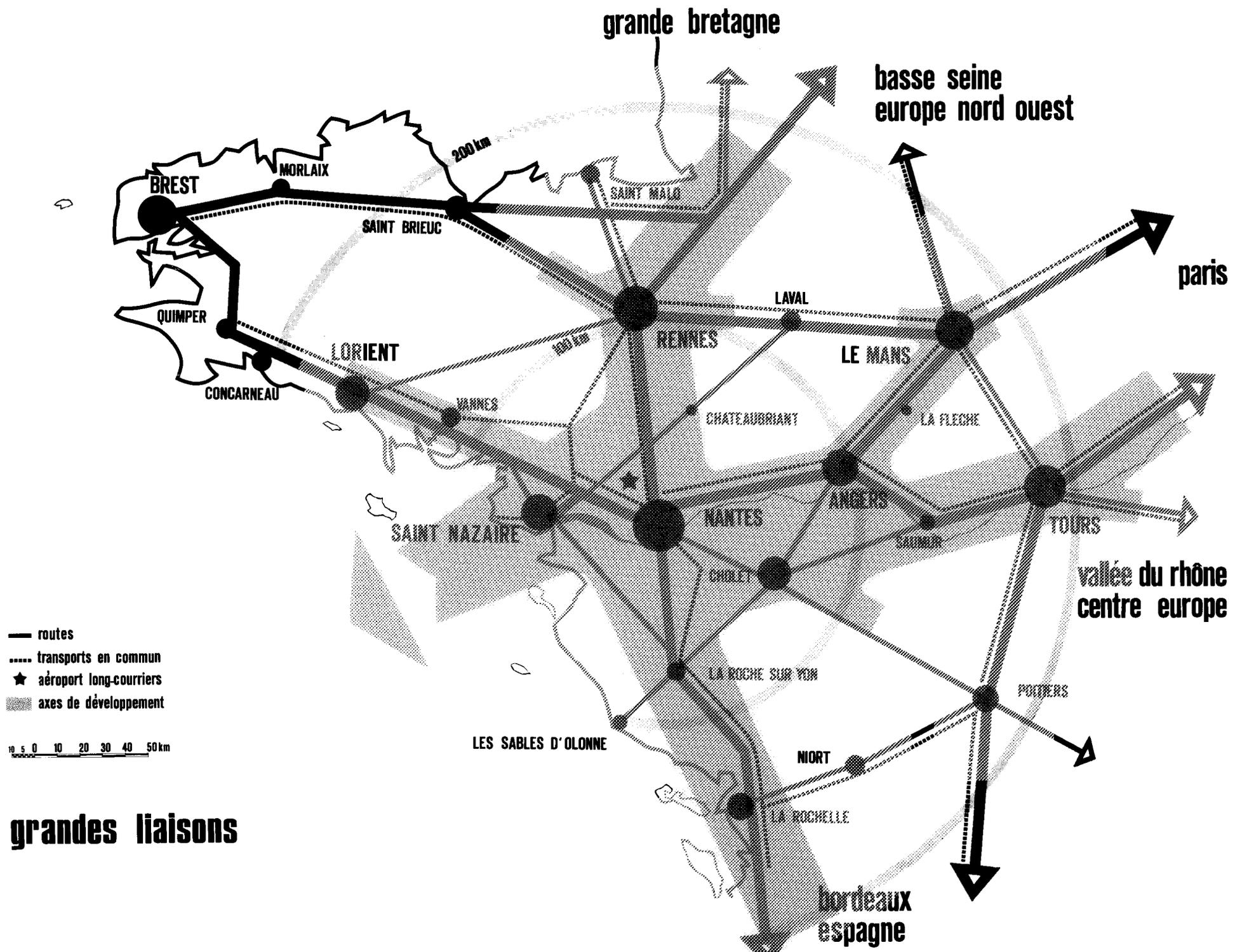
- | | |
|----------------------------|------------------------------------|
| ■ maraichers existants | ☐ silo portuaire |
| ● maraichers possibles | ● atelier de production saisonale |
| ● arboriculture pépinières | ○ station de conditionnement |
| ■ vigne | ○ m.i.n |
| ■ polyculture élevage | ● abattoir |
| ■ prés marais | ☐ organisme du vignoble |
| ■ bois et forêt | ☐ centre de recherches / essai |
| ■ marais | ▲ .. d'enseignt agricole |
| ▨ espace de loisirs | ▲ u.l.agricole. école vétérinaire |
| □ espace non agricole | ▲ école nat. des ind. agric. alim. |
| ● serre à fleurs légumes | |



agriculture

**La création des infrastructures
comprenant, en dehors du port,
les relations
entre Nantes et Saint-Nazaire
et avec les grandes villes proches**

- 2.161 L'équilibre métropolitain nécessite que soient réalisées des communications rapides et modernes entre Nantes et Saint-Nazaire, les mettant à trente minutes l'une de l'autre. En raison de l'action d'entraînement considérable que ces communications auront sur l'implantation des nouvelles structures et sur le développement d'un état d'esprit métropolitain, les études et les travaux doivent être rapidement engagés. La liaison routière entre Nantes et Saint-Nazaire devrait supporter plus de 60 000 véhicules par jour en 2000, ce qui nécessitera une autoroute et une voie rapide industrielle et de desserte. La liaison rapide terrestre par transport en commun sur rail ou coussin d'air doit être dès maintenant étudiée, ainsi que les possibilités de liaisons par naviplane.
- 2.162 Les principales villes de l'armature urbaine dans la grande région armoricaine (Angers, Rennes, Brest, notamment) seront reliées à la métropole par des liaisons modernes, ainsi que le réclame le principe de solidarité régionale. Les liaisons par la vallée de la Loire avec Angers, Tours et Orléans doivent être améliorées, ainsi que l'itinéraire Nantes-Cholet.
- En application de ces principes, le schéma routier sera constitué de la façon suivante :
- 2.163 La voirie rapide à caractéristique autoroutière immédiate ou à terme comprendra pour l'essentiel :
— l'axe autoroutier Nantes - Saint-Nazaire - La Baule, se prolongeant par un axe est-ouest desservant Brest, Nantes, Angers, Paris et la vallée de la Loire moyenne ;
— et l'axe nord-sud : Rouen - Caen - Rennes - Nantes - La Rochelle - Bordeaux.
- 2.164 La voirie rapide de seconde catégorie comprendra :
— la voie rapide à caractère industriel et de desserte venant doubler l'autoroute Nantes - Saint-Nazaire ;
— les liaisons directes de Saint-Nazaire avec le grand axe nord-sud, par Savenay-Nozay et par le pont sur l'estuaire et La Roche-sur-Yon ;
— la liaison vers Cholet et Poitiers ;
— la route touristique (route bleue) ;
— une partie de la voirie de desserte du Pays de Retz.
- 2.165 Les liaisons par transports en commun seront modernisées et intensifiées, tant entre Nantes et Saint-Nazaire qu'avec les villes voisines, notamment Rennes.
- 2.166 L'application de nouvelles techniques de transport sera envisagée.
- Le franchissement aval
de l'estuaire** 2.171 Le franchissement aval de la Loire sera réalisé vers 1975 à l'entrée de l'estuaire. Il sera constitué par un ouvrage adapté au trafic engendré notamment par la forte croissance probable des utilisations industrielles.



**ainsi que le développement
des structures aéroportuaires**

- 2.172 Sa position se justifie par des arguments immédiats (remplacement des bacs, trafics urbain et touristique) et compte tenu des études de reconnaissance du sol et des zones d'urbanisation nouvelle à desservir.
- 2.181 Il a été indiqué par ailleurs que le développement des structures aéroportuaires devrait aboutir à la création d'un aéroport extensible à la catégorie A, afin de pouvoir satisfaire en temps voulu les besoins de la clientèle des avions long-courriers. En dehors du transport des passagers, cet aéroport pourrait éventuellement traiter le fret aérien.
- 2.182 L'emplacement en est prévu à 18 kilomètres environ au nord-ouest de Nantes. Il sera relié à Nantes et Saint-Nazaire et aux principales villes voisines par un système autoroutier et un moyen collectif de transports.
- 2.183 Les terrains nécessaires feront l'objet de réservation avant 1980, en vue d'une réalisation ultérieure.
- 2.184 L'aérodrome de Château-Bougon devra continuer à satisfaire les besoins jusqu'au-delà de 1985. Il pourra ensuite être utilisé pour l'aviation d'affaires et le décollage court.
- 2.185 La politique régionale des équipements aéronautiques sera définie par un schéma directeur dont l'étude doit être rapidement entreprise.
- 2.186 Des liaisons routières et ferroviaires avec les nouveaux aérodromes seront prévues.

2.2. L'ENCHAÎNEMENT DES ACTIONS A ENTREPRENDRE

- Trois phases de développement**
- 2.211 Les cinq catégories d'actions définies précédemment semblent pouvoir se placer dans le temps en retenant trois phases :
- le court terme, correspondant approximativement au VI^e Plan (environ 5 ans) ;
 - le moyen terme, qui doit conduire aux environs de l'échéance 1985 (environ 5 + 10 ans) ;
 - le long terme, correspondant grossièrement à l'horizon 2000 (environ 5 + 10 + 15 ans).
- 2.212 On a bâti une stratégie sur cette trame en prenant un ensemble d'hypothèses relativement volontaristes de développement tendant à la réalisation du schéma vers la fin du siècle, étant entendu que l'horizon 2000 a pour principal but de proposer des orientations immédiates et ne saurait dès à présent figer les orientations essentielles pour une période aussi longue.

**Pendant la première phase
on organise
le développement spontané
et les grandes orientations
volontaristes
engageant l'avenir
sont mises en place**

- 2.221 Au cours de la première phase, les actions sur le tertiaire comporteront en priorité le démarrage du centre de fonctions supérieures de Nantes, le tertiaire d'accompagnement se développant en relation avec la croissance démographique et les activités industrielles. Le développement de l'Université à Nantes sera accéléré. La recherche appliquée sera amplifiée dans le cadre de relations université-industrie-agriculture.
- 2.222 Des fonctions tertiaires spécifiques commenceront à s'implanter à Saint-Nazaire.
- 2.223 Le développement industriel se fera par l'expansion des branches déjà importantes en Basse Loire et selon les orientations recommandées en accroissant l'effort de productivité, de reconversion et de spécialisation.
- 2.224 A la fin de cette période, l'implantation d'une industrie lourde (pétrochimie) viendra conforter le développement des industries portuaires.
- 2.225 Ces actions seront accompagnées d'un encouragement à l'extension des cultures spécialisées dans le cadre d'une restructuration générale de l'agriculture, aboutissant à l'augmentation de la taille des exploitations et ayant pour objectifs les productions animales et les produits laitiers de qualité. Les liaisons agriculture-industrie seront encouragées.
- 2.226 Des opérations importantes en matière d'enseignement supérieur et de recherche agricole devront être réalisées au cours de cette première phase.
- 2.227 Dans le cadre des loisirs, le parc régional de la Brière, l'espace de la Martinière, les marais du Croisic et l'ensemble de la côte feront l'objet d'un premier effort d'équipement. Les vallées autour de Nantes feront l'objet de mesures de protection et de mise en valeur.
- 2.228 Les principales réalisations d'infrastructures portuaires concerneront l'accélération de l'équipement du front d'accostage de Bilho et la poursuite de la réalisation par remblai de 400 à 500 hectares de zones industrielles portuaires à Saint-Nazaire - Montoir. L'approfondissement du chenal sera poursuivi.
- 2.229 La route Nantes - Saint-Nazaire - La Baule devra être aménagée sous forme de voie rapide et des liaisons par transports en commun entre les deux villes seront expérimentées. Des aménagements routiers seront entrepris sur les itinéraires vers Angers, Le Mans, Rennes, Brest, Cholet et la Vendée, ainsi que sur un certain nombre de voies importantes de l'aire métropolitaine. La rocade autoroutière nord et les pénétrantes nord et est de Nantes devront être réalisées ou au moins largement entreprises. D'une manière générale, les éléments structurants des grands axes de développement de

l'agglomération nantaise seront implantés à partir du VI^e Plan, ainsi que les opérations d'aménagement du centre de fonctions supérieures, notamment dans le quadrilatère Madeleine - Champ de Mars, dont la pénétrante nord, prolongée vers le sud, constituera l'axe principal.

- 2.230 Les études pour la réalisation de l'autoroute Nantes-Angers seront entreprises, ainsi que celles concernant la desserte et les circulations du centre de Nantes.
- 2.231 L'ouvrage de franchissement aval de l'estuaire pourra être réalisé vers 1975, avec des caractéristiques suffisantes pour permettre le développement industriel et portuaire de la rive sud de la Loire.
- 2.232 Ainsi seront mises en place les grandes orientations volontaristes engageant l'avenir.

**La seconde phase
est celle du développement
du centre
de fonctions supérieures,
du port poly-industriel
et des grandes relations**

- 2.241 Pendant la seconde phase, le centre de fonctions supérieures de Nantes atteindra une dimension importante et les fonctions supérieures spécifiques prendront une certaine extension dans la région nazairienne. L'Université poursuivra sa croissance à Nantes, mais des éléments plus nombreux s'implanteront à Saint-Nazaire et dans les villes voisines. L'effort pour la recherche sera amplifié et les centres de recherche atteindront leur niveau d'efficacité. L'action culturelle indispensable à la croissance économique sera fortement amplifiée.
- 2.242 L'industrie se développera pour une grande part dans le cadre du port poly-industriel de Saint-Nazaire - Montoir et autour des industries lourdes nouvellement implantées. Il se constituera une véritable industrie pétrochimique. Les industries de consommation seront favorisées par le développement de la population, en relation avec l'amélioration des liaisons vers les grands marchés européens et mondiaux. Les produits nouveaux issus de la recherche susciteront de nouvelles implantations.
- 2.243 La restructuration agricole s'amplifiera en liaison avec la recherche appliquée. Plusieurs zones bien équipées de productions spécialisées seront mises en place.
- 2.244 La consommation de loisirs croîtra considérablement, nécessitant la création d'espaces péri-urbains et d'accélération des équipements entrepris pendant la première phase. Il en résultera une création d'emplois.
- 2.245 Le développement portuaire pourra impliquer vers la fin de cette période l'utilisation de la totalité du site de Montoir-Donges. Le réaménagement des installations existantes devra alors être envisagé. Il sera notamment subordonné au maintien des activités de l'industrie aéronautique dans des conditions suffisantes, sans qu'elles aient à supporter les charges d'un déplacement éventuel. Une aire de décollage court pourra être maintenue. Une darse maritime sera prévue en fonction d'études

permettant de déterminer le meilleur tracé, en raison notamment des dangers d'envasement. Elle permettra la pleine utilisation de 1500 hectares contigus.

- 2.246 Vers la fin de cette même période, une extension portuaire et industrielle pourra être prévue sur l'île du Carnet, au sud de la Loire, le long du chenal, de la pointe ouest de l'île à l'écluse.
- 2.247 Les terrains nécessaires à l'implantation de l'aérodrome de classe internationale et aux activités annexes seront réservés avant 1980.
- 2.248 Le système de voies rapides partiellement mis en place entre Nantes et Saint-Nazaire au cours du VI^e Plan sera achevé et complété notamment par une voie à caractère industriel et de desserte ainsi que par des moyens de transport collectif entre ces deux villes. Les pénétrantes et voies d'évitement de Nantes seront en voie d'achèvement (pénétrante ouest, axe industriel ouest, évitements est par Bellevue, ouest par Cheviré, pénétrante sud). Les liaisons routières avec les villes voisines seront améliorées. Il en sera de même de leurs moyens de liaisons par transports collectifs. Les schémas d'aménagement et d'urbanisme des agglomérations préciseront et compléteront ces dispositions.
- 2.249 La restructuration générale du centre de Nantes devra être entreprise en même temps que le métro urbain utilisant les emprises S.N.C.F. Les principales structures de l'extension ouest de Saint-Nazaire seront mises en place.

La troisième phase est celle d'un nouvel équilibre du développement

- 2.251 Il est difficile de prévoir les grandes actions concernant la troisième phase. Le développement industriel nécessitera vraisemblablement une relance par la création d'une ou plusieurs industries portuaires de base. Les infrastructures portuaires du bas estuaire seront poursuivies par des extensions sur Lavau, Cordemais et éventuellement à l'ouest de Paimbœuf, ainsi que par l'équipement et l'extension des zones précédemment réalisées. Des équipements complémentaires permettront de disposer d'une réserve de plus de 6000 hectares de terrains portuaires. Les activités et notamment l'Université devraient se développer sur le Val de Loire. L'aéroport de passagers et de fret de classe internationale, les fonctions industrielles et tertiaires nouvelles, ainsi que le développement considérable des activités de culture et de loisir induiront de très nombreux emplois. Les centres de Nantes et de la partie en extension de Saint-Nazaire seront restructurés.

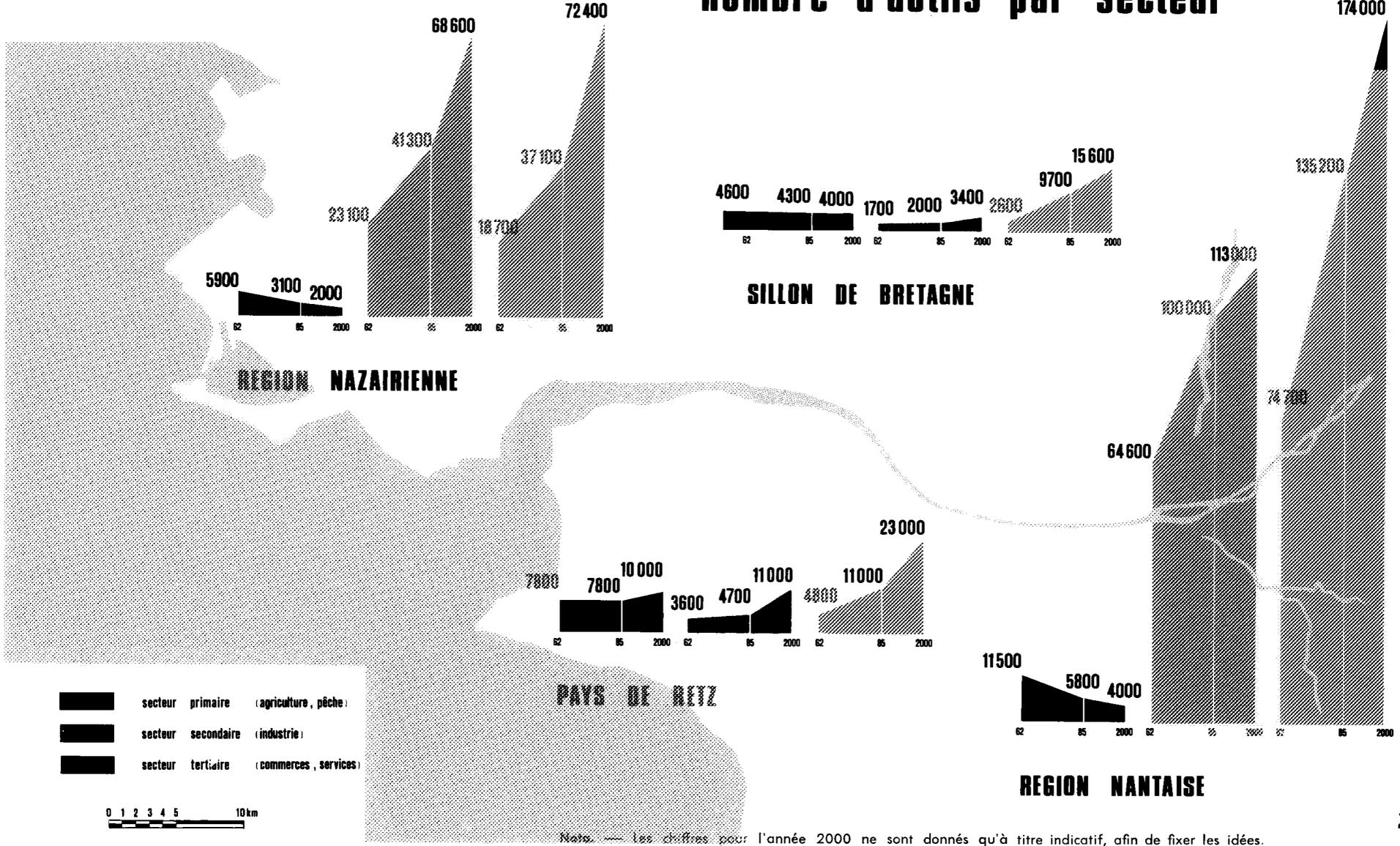
- 2.252 Le rayonnement de la métropole s'affirmera sur la région, y induisant des activités nombreuses. Cela nécessitera une amélioration continue des liaisons avec les villes voisines.

Ce scénario, le plus souhaitable, n'exclut pas

- 2.261 Ce « scénario correspond à la réussite des actions entreprises dans le cadre des objectifs retenus. Il n'a de sens que si l'on admet que les perspectives 2000 constituent essentiellement un horizon permettant d'orienter les actions du court et du moyen terme. Une gamme étendue de scénarios pourrait être imaginée, conduisant à des développements plus ou moins rapides. La stratégie proposée

évolution de l'emploi - 1962 . 1985 . 2000

nombre d'actifs par secteur



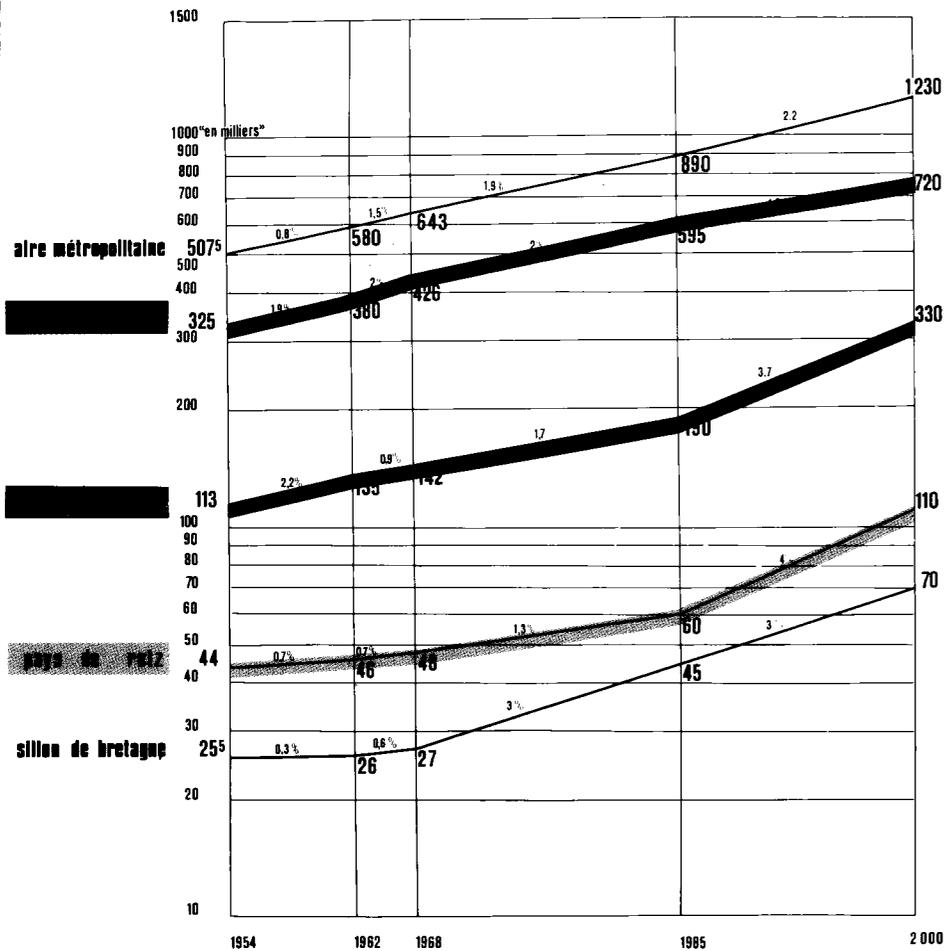
semble toutefois correspondre le mieux aux possibilités tout en répondant aux principaux problèmes posés. Elle éclaire donc de manière significative l'échelonnement des actions à entreprendre et permet de mettre en œuvre les actions immédiates.

- 2.262 Les principales phases de réalisation seront précisées ultérieurement, notamment dans le cadre des schémas d'agglomérations.

2.3. L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

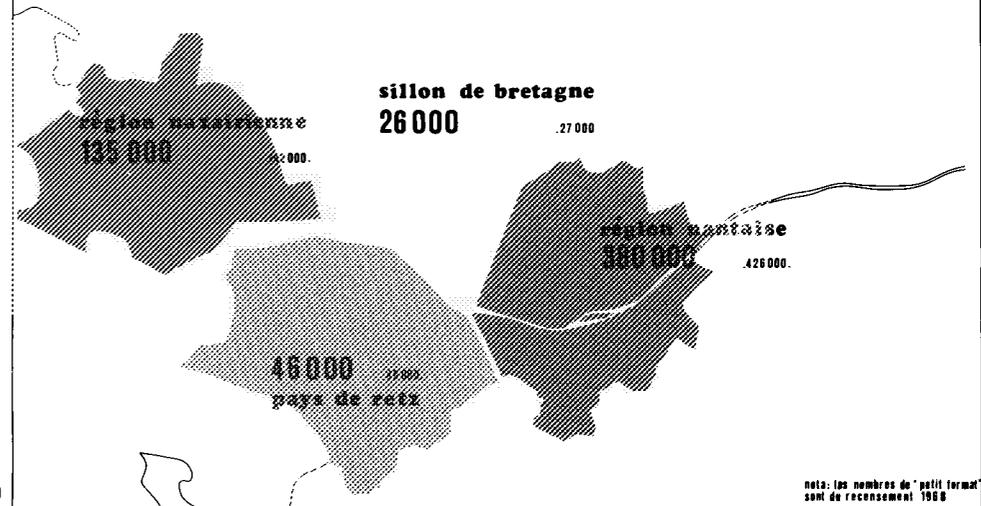
- | | |
|---|---|
| <p>La stratégie adoptée oriente l'évolution de la démographie</p> | <p>2.310 La stratégie générale ainsi adoptée se traduit par des choix dans tous les secteurs économiques aboutissant à une répartition souhaitée des offres de travail dans l'espace et dans le temps. Il en résulte à court, moyen et long terme des localisations des populations de l'aire. Bien que les prévisions qui découlent de semblables calculs soient incertaines, elles demeurent nécessaires pour dimensionner les éléments d'aménagement en ordre de grandeur.</p> |
| <p>Pendant les deux premières phases, les taux de progression restent forts à Nantes et augmentent à Saint-Nazaire</p> | <p>2.321 L'agglomération nantaise, aux activités diversifiées, connaît actuellement une forte expansion démographique. Le centre de fonctions supérieures viendra progressivement, mais de façon assez rapide, conforter ces diversifications, de telle sorte que, dans la décennie à venir, le taux de croissance doit être élevé et se maintenir proche de 2 % jusqu'en 1985.</p> <p>2.322 Par contre, dans la région nazairienne, bien que les grands équipements portuaires soient déjà engagés, leurs conséquences sur l'emploi et la démographie seront plus tardives. On doit cependant faire en sorte qu'à court et moyen terme les actions entreprises permettent de porter le taux de croissance, actuellement très faible, de 1 % aux environs de 1,7 (taux moyen de la période considérée).</p> |
| <p>Mais on prépare déjà la troisième phase où la progression de Saint-Nazaire doit être considérable</p> | <p>2.331 Aux environs de 1985, le pari sur la métropole ne sera gagné que si Saint-Nazaire prend une extension considérable ; son déséquilibre industrie-tertiaire doit être en effet corrigé par une croissance du tertiaire beaucoup plus forte que la croissance obligatoirement considérable du secondaire. La progression démographique sera donc elle-même très forte. Par ailleurs, l'existence d'un passage aval sur la Loire entraînera une croissance plus élevée de la rive sud.</p> |

s.d.a.a.m. nantes st. nazaire évolution démographique



population 2000: 1230 000 hab^{ts}

	sillon de bretagne		pays de retz	
population 2000	720 000	330 000	70 000	110 000
population 1985	595 000	190 000	45 000	60 000
population 1962	380 000	135 000	26 000	46 000



note: les nombres de "petit format" sont de recensement 1968

pour les études l'aire métropolitaine est découpée en quatre sous-régions

population 1962: 587 000 hab^{ts}

78 communes + sud du pays de retz

- Ainsi, Nantes double,
Saint-Nazaire triple,
l'équilibre métropolitain
et régional
se réalise en 2000**
- 2.332 Pour cela, il sera nécessaire qu'au cours de la seconde phase et au début de la troisième, le plus gros effort soit consenti sur Saint-Nazaire. Le taux de croissance de Nantes aura alors un peu diminué.
- 2.341 Ainsi seront réalisées les recommandations du Livre Blanc selon lesquelles Nantes devrait doubler et Saint-Nazaire tripler de 1962 à la fin du siècle, l'ensemble de l'aire métropolitaine dépassant 1 200 000 habitants.
- 2.342 Un certain nombre d'avantages en résulteraient :
- une croissance suffisante pour la fonction d'équilibre à Paris dans le Grand Ouest,
 - un rééquilibrage des populations à l'intérieur de l'aire métropolitaine,
 - des agglomérations restant à l'échelle humaine,
 - une taille ne créant pas de rupture d'échelle et n'entraînant pas une attraction déséquilibrante vis-à-vis des autres grandes villes de l'Ouest.
- 2.400 **La stratégie de développement de la métropole ainsi proposée ne sera vraiment satisfaisante que si elle a un effet positif d'entraînement et non de concurrence et de désorganisation sur l'économie régionale. Ce souci oriente l'ensemble des efforts préconisés. C'est pourquoi un effort considérable et une attention continue doivent être portés à la réalisation des grands éléments structurants qui conditionnent sa réussite.**

3

le cadre de vie et l'organisation de l'espace

3.1. L'HOMME ET SON CADRE DE VIE

Des paysages calmes et équilibrés mis en danger par des développements urbains anarchiques

3.111 On retrouve dans le développement des structures urbaines régionales l'opposition habituelle entre l'instinct grégaire et le besoin de liberté. L'expansion urbaine exprime cette contradiction en aboutissant à la fois à un engorgement du centre des villes et à une croissance périphérique difficile à organiser. Le manque de cohérence entre l'organisation des lieux de résidence et de travail a été aggravé par la constitution de zones industrielles parfois mal situées et rassemblant trop systématiquement certaines activités sans nuisances qu'il serait au contraire souhaitable de conserver dans le tissu urbain.

3.112 Les régions de l'Ouest présentent cependant des paysages calmes et équilibrés qu'il serait navrant de voir définitivement défigurés par les conséquences d'un développement urbain incohérent.

Un développement urbain de préférence axial et discontinu

3.121 Les villes, Nantes en particulier, ont tendance à se développer selon le schéma radio-concentrique qui engorge le centre et obture les possibilités d'accès. Ces difficultés, jointes aux possibilités d'accroissement de la mobilité individuelle, nécessitent que l'aménagement soit conçu non plus seulement en fonction de l'espace, mais aussi en fonction du temps.

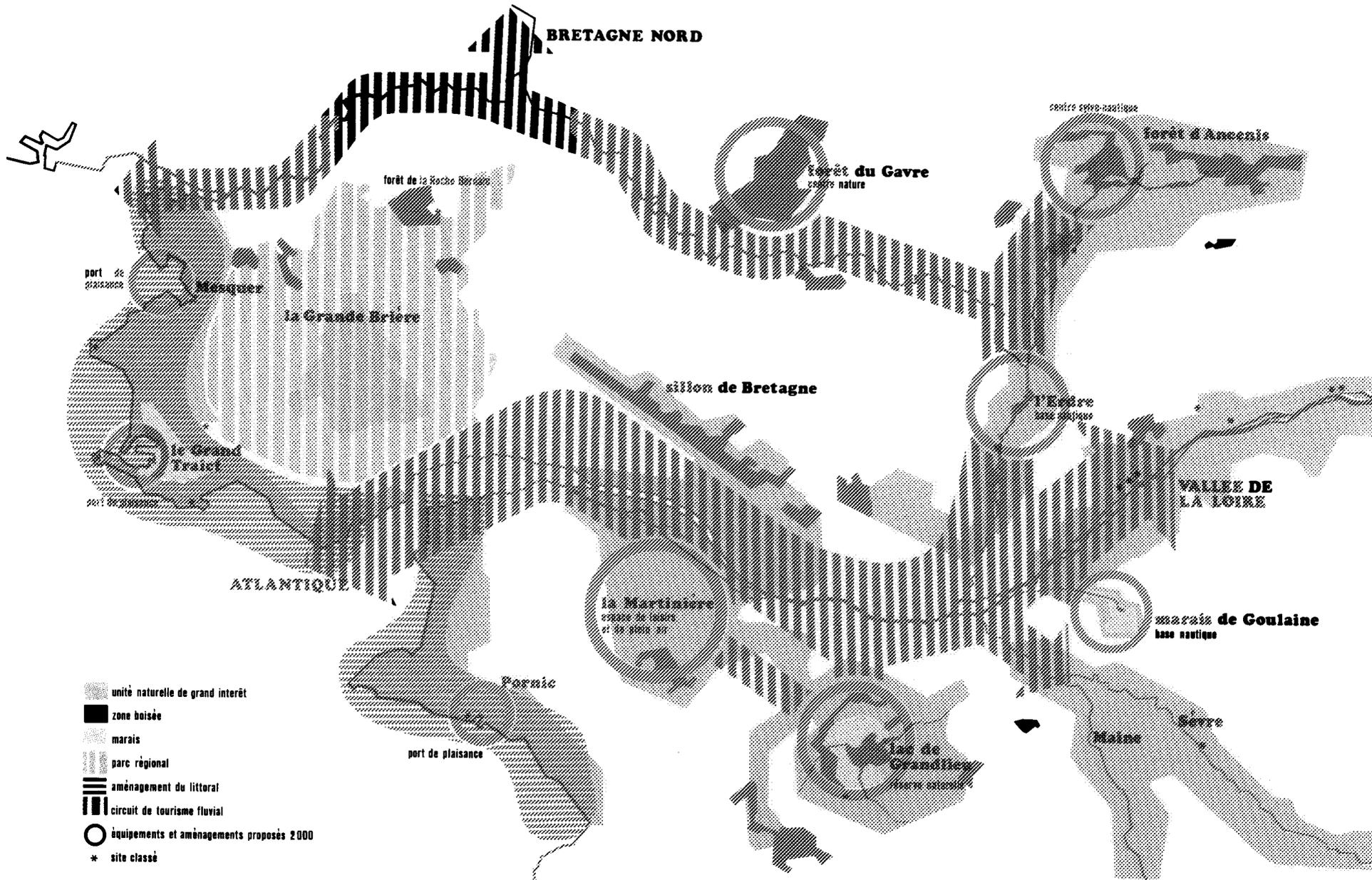
3.122 Le développement selon des axes privilégiés paraît une solution à préconiser pour Nantes et Saint-Nazaire. L'équipement de ces axes, notamment pour les transports collectifs, permet un accès plus rapide au centre, l'habitat restant plus proche de la nature.

3.123 Il est par ailleurs intéressant d'appliquer à ces axes un principe d'extension discontinue permettant la création d'unités distinctes séparées par des espaces verts aussi vastes que possible, un réseau de voirie rapide et la réservation de larges emprises. C'est un moyen permettant de lutter contre le gigantisme urbain, facilitant la reconstitution d'un cadre de vie à l'échelle humaine où les fonctions d'habitat, de travail, de relations et de loisirs trouveront des implantations plus satisfaisantes.

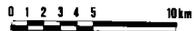
L'environnement à protéger

3.131 L'existence de paysages caractéristiques implique partout la mise en œuvre d'une politique de l'environnement et de la protection des sites, dans laquelle l'action, la réglementation et l'information doivent être concurremment employées. L'insuffisance du boisement et l'atteinte irrémédiable à certains paysages doivent être soulignées. Un ensemble de mesures de protection et de mise en valeur doit donc être mis en application sur la côte ainsi que dans les sites boisés et les vallées autour de Nantes dès le VI^e Plan ; un aménagement complémentaire de sites péri-urbains devra être entrepris. Des plans de paysages devront être prévus au niveau de l'aire métropolitaine, ainsi que des plans de sites au niveau des agglomérations.

BRETAGNE NORD



- unité naturelle de grand intérêt
- zone boisée
- marais
- parc régional
- aménagement du littoral
- circuit de tourisme fluvial
- équipements et aménagements proposés 2000
- * site classé



loisirs et tourisme

- 3.132 Les schémas directeurs d'agglomération devront tenir le plus grand compte de ces impératifs. La mise en place et la protection des espaces verts et boisés seront effectuées en liaison avec les directives d'aménagement rural.
- Une politique générale coordonnant le tourisme et la transformation en cours des habitudes de loisirs**
- 3.141 L'aménagement du cadre de vie doit aussi comporter une politique générale des loisirs et du tourisme, mettant en valeur et utilisant les paysages, dans un contexte d'expansion générale du temps réservé aux loisirs et à la détente.
- 3.142 La côte atlantique bénéficie d'une grande douceur de climat, de paysages remarquables et de caractéristiques d'ensoleillement intéressantes, bien qu'inférieures à celles de la côte méditerranéenne. Ses possibilités d'utilisation pour les sports nautiques sont remarquables.
- 3.143 L'évolution des facilités de transport et la recherche des sites les plus ensoleillés, aussi bien que l'utilisation d'une partie des zones métropolitaines de loisirs pour l'occupation permanente vont sans doute bouleverser le rythme et les modalités du tourisme et des loisirs. Les résidences de petites vacances ou de fin de semaine, voire les résidences principales des habitants de l'aire ou de la région, auront tendance à prendre le pas sur le système traditionnel de vacances annuelles.
- 3.144 Il serait donc opportun d'envisager l'orientation des efforts vers une satisfaction des besoins de loisirs des habitants de l'aire métropolitaine ou vers des équipements mixtes utilisables en permanence mais aussi pendant la période de l'année la plus favorable. On attachera une importance particulière aux équipements nautiques et à l'aménagement d'une intéressante structure de voies d'eau les liant entre eux et complétée par des sentiers de randonnée.
- Il en résulterait un mode de vie régional bien adapté dans le cadre d'une métropole bi-polaire**
- 3.151 Un certain mode de vie régional bien adapté peut naître peu à peu de cette volonté générale de mesure et d'échelle humaine, associée à une protection, à une mise en valeur et à une mise en service du cadre naturel. Les caractéristiques naturelles et traditionnelles de la côte atlantique et de la vallée de la Loire se conjuguent pour renforcer cette tendance. L'aire métropolitaine et les régions voisines y gagneront un renforcement de leur attrait et de leur vigueur.
- 3.152 Le parti général d'aménagement s'inspire de ces principes généraux ainsi que de deux idées-cadre :
- 3.153 — deux grands pôles d'urbanisation (Nantes et Saint-Nazaire),
— une volonté de rééquilibrage économique et démographique.
- 3.154 Les éléments principaux qui doivent venir s'insérer dans le parti et l'animer sont ceux qui ont été définis au titre des éléments de l'aménagement et de la stratégie.

- 3.155 Ils s'inscriront dans les contraintes naturelles constituées par la Loire, l'Océan, les zones de marais, le Sillon de Bretagne, ainsi que dans les contraintes artificielles : tissus urbains existants, réseaux, pollution, zones agricoles de cultures riches, notamment autour de Nantes. Les sites les plus favorables à l'habitat recevront au contraire les implantations préférentielles.
- 3.156 Leur organisation spatiale est précisée dans le cadre des quatre régions de l'aire : Nantes, Saint-Nazaire, le Sillon de Bretagne, le Pays de Retz.

3.2. L'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION NANTAISE

- | | |
|--|---|
| Deux axes préférentiels d'urbanisation | <p>3.211 La région nantaise connaîtra un développement démographique important. Mais elle devra surtout faire l'objet d'un effort d'accroissement de son rayonnement et par conséquent de la qualité de ses services.</p> <p>3.212 Le parti d'aménagement de l'agglomération s'inspire des principes évoqués ci-dessus. Il comprend une volonté d'extension axiale de type discontinu et une volonté d'utilisation du tissu urbain existant.</p> <p>3.213 Deux axes d'extension principaux ont été retenus. Le premier correspond à une structuration nord-sud de l'agglomération nantaise et à une extension vers le nord. Le second organise la tendance à l'urbanisation vers l'ouest et le nord-ouest.</p> |
| Priorité à un axe nord-sud, ossature du centre principal de fonctions supérieures | <p>3.220 L'effort sera porté en priorité sur l'aménagement de l'axe nord-sud. La qualité du site, la programmation des grandes infrastructures et la présence d'une voie ferrée utilisable justifient cet axe d'urbanisation préférentiel qui recevra les principaux éléments du centre de fonctions supérieures :</p> <ul style="list-style-type: none"> — les plans d'eau aménagés de l'Erdre, — le parc exposition-congrès-sports de la Beaujoire, — l'Université, — le front de l'Erdre, — le centre commerçant et historique actuel, — le quadrilatère Madeleine - Champ de Mars, — l'île Beaulieu, — la rénovation de Pirmil. |
| Organiser l'expansion ouest et nord-ouest | <p>3.230 La progression ouest et nord-ouest sera organisée selon le principe de l'expansion discontinu, l'expansion continue actuelle étant limitée aux opérations déjà programmées. Une urbanisation nouvelle est envisagée, organisant plus à l'ouest le développement de l'ensemble de Couëron - La</p> |

Chabossière. Il conviendra d'aménager une large coulée verte et un parc péri-urbain à l'ouest immédiat des opérations programmées.

**Les autres directions
d'expansion
seront limitées**

- 3.241 Les extensions est et sud seront limitées.
- 3.242 A l'est, une extension est cependant prévue en liaison avec la réalisation de la pénétrante ; une extension discontinue sur la Loire est envisagée, s'intégrant aux coteaux de Mauves - Le Cellier. Les tenues maraîchères assureront la coupure entre l'agglomération proprement dite et ce nouvel ensemble.
- 3.243 L'extension du sud est limitée, pour éviter de trop fortes migrations alternantes, par la présence des cultures maraîchères et du vignoble qu'il convient de protéger et par les nuisances croissantes de l'aérodrome de Château-Bougon et des zones industrielles.
- 3.244 D'une manière générale, on s'efforcera cependant de densifier les quartiers périphériques.

**Un rééquilibrage général
des zones d'emploi**

- 3.251 Des zones de travail importantes devront être au contraire créées au sud de la Loire, afin de réduire ou au moins de stabiliser des migrations journalières très onéreuses pour la collectivité ; il s'agira notamment de l'extension des zones industrielles existantes (Bouguenais, Vertou - Saint-Sébastien) et de la zone portuaire de Cheviré, qui pourra s'étendre jusqu'au Pellerin.
- 3.252 Au nord de la Loire, les extensions des zones industrielles de Carquefou et Saint-Herblain se feront en liaison avec la rénovation, le remembrement et l'extension des zones portuaires de Chantenay à Couëron. Elles doivent permettre de dégager des superficies sensiblement suffisantes, si l'on tient compte du fait que la concentration des industries doit se limiter de plus en plus à celles présentant des nuisances, gênes ou laideurs, cette restriction étant partiellement compensée par les besoins de déconcentration, de reconstruction et d'extension des industries existantes.
- 3.253 D'une manière générale, et dans la mesure du possible, on cherchera à insérer les activités industrielles non nuisantes dans le tissu urbain.
- 3.254 Une zone nouvelle sera prévue à l'ouest de Couëron.

**Une implantation portuaire
à redéfinir**

- 3.260 L'évolution souhaitable des activités et des emprises du port et des chantiers de construction navale fera l'objet d'études qui devront déterminer, en particulier, la possibilité de leur déplacement vers l'ouest après 1985.

**Un effort considérable
d'amélioration
du système de communication**

- 3.271 Les grandes étapes de réalisation du système routier de pénétration ont été précisées au titre de l'enchaînement des actions à entreprendre. On doit rappeler que ce système comprendra :
- un axe nord-sud autoroutier venant structurer l'ensemble de fonctions supérieures (pénétrante nord, pénétrante sud) ;
 - la dérivation autoroutière nord ;
 - la desserte autoroutière sud du Pays de Retz et de la côte vendéenne ;
 - des voies rapides susceptibles d'être transformées en autoroutes : pénétrante est, pénétrante ouest, voie d'évitement est par le pont de Bellevue, axe industriel ouest, voie d'évitement nord-sud par le passage maritime de Cheviré et voie d'évitement sud (voir schéma) ;
 - un certain nombre d'autres voies portées au schéma.
- 3.272 L'utilisation, dont l'étude est en cours, de la voie S.N.C.F. pour des liaisons métropolitaines, permettra la desserte du nord et de l'ouest sur lesquels se feront les plus fortes expansions urbaines, ainsi que du sud et, éventuellement, de l'est. Une liaison nord-ouest et une liaison périphérique devront y être ajoutées (« urba », ou autre système).

**Restructuration
et desserte du centre
sont des objectifs essentiels**

- 3.281 La restructuration du centre comprendra de nombreux quartiers à rénover, la sauvegarde de l'île Feydeau et de son environnement et la définition d'un système de voirie assurant sa desserte. Pour ce dernier projet, des études réalistes devront être entreprises en utilisant au maximum, et sans nuire au caractère architectural de l'ensemble, les larges boulevards constitués par le comblement des anciens bras de la Loire et de l'Erdre.
- 3.283 Des ouvrages nouveaux de franchissement de la Loire devront être réalisés. équipements d'accompagnement nécessaires, afin de décongestionner le centre et limiter les déplacements.
- 3.282 Des ouvrages nouveaux de franchissement de la Loire devront être réalisés.

**Protéger et valoriser
l'environnement**

- 3.291 Les vallées de l'Erdre, de la Loire amont, de la Sèvre, de la Maine, du Cens et de la Chézine seront traitées en espaces de loisirs et de détente sous forme de coupures vertes. De nombreux sites boisés devront faire l'objet d'une protection efficace dans le cadre d'une politique générale de protection de l'environnement.
- 3.292 Des espaces naturels continus seront réservés sur la rive nord de la Loire entre Cordemais et Couëron, et sur la rive sud, entre l'écluse du Carnet et Le Pellerin.

3.3. L'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION NAZAIRIENNE

**Saint-Nazaire
connaîtra une forte urbanisation
à l'ouest**

- 3.311 La région nazairienne se développera en étroite liaison avec l'essor du port poly-industriel, avec la volonté d'améliorer considérablement des équipements tertiaires insuffisants. Il en résultera une forte progression démographique à partir de 1980.
- 3.312 L'essentiel de cette extension se fera sous la forme d'un nouvel et important ensemble urbain largement ouvert sur la mer, qui ne peut s'implanter qu'à l'ouest immédiat, seul espace libre entre la partie résidentielle bauloise, le marais, la ville actuelle et l'Océan. Des coupures vertes seront aménagées, notamment entre l'extension nazairienne et l'ensemble baulois. Un centre important de fonctions supérieures spécifiques sera prévu en complémentarité avec le centre de Nantes.
- 3.313 La desserte routière se fera par le nord, à partir de l'autoroute Nantes - La Baule, et dans un esprit de structuration nord-sud.
- 3.314 Le Sillon de Guérande offre des possibilités remarquables d'habitat, en liaison avec l'aménagement de bassins nautiques dans les Traicts et la restructuration de la côte. Ces ensembles devront être reboisés.
- 3.315 Le parc régional de la Brière fait l'objet de projets distincts dans le cadre de l'aire métropolitaine.
- 3.316 Certaines communes comme Assérac et Herbignac ont vocation à devenir des centres ruraux.
- 3.317 Des transports collectifs efficaces seront envisagés pour la desserte de l'ensemble de la région nazairienne.

**Le développement du port
est la priorité des priorités**

- 3.321 Le développement du port poly-industriel de Saint-Nazaire - Montoir - Donges, élément essentiel du schéma de l'ensemble de l'aire métropolitaine, doit être considéré dans le cadre de la région nazairienne comme la priorité des priorités.
- 3.322 Les plus importantes zones industrielles seront implantées sur la rive nord de l'estuaire. Mais des extensions sont prévues sur la rive gauche, sur l'île du Carnet (zone portuaire) et à l'aval de Paimbœuf (1) (zone éventuellement portuaire). L'ouvrage de franchissement aval permettra de réaliser une liaison entre les secteurs d'habitat et de loisirs prévus de part et d'autre de l'estuaire.

(1) Bien que la « région O.R.E.A.M. » de Saint-Nazaire ne comprenne pas le sud, il a été jugé préférable de traiter ensemble toutes les implantations spatiales du port : ces zones sud auront d'ailleurs une importante fonction revitalisante pour le pays de Retz.

- 3.323 Les extensions est des zones industrielles portuaires de la rive nord devront être limitées au nord-est, afin d'éviter des nuisances sur les parties urbanisées du Sillon de Bretagne. Toutefois des zones seront prévues le long de la route de Pontchâteau. Les autres zones industrielles seront prévues à Brais (nord de Saint-Nazaire) et autour du site de repli de l'aérodrome de Saint-Nazaire - Montoir.

3.4. LE SILLON DE BRETAGNE ET LE PAYS DE RETZ

Urbanisation résidentielle et boisement du sillon de Bretagne

- 3.411 L'urbanisation résidentielle du Sillon de Bretagne se fera autour de Saint-Etienne-de-Montluc, Savenay et Pontchâteau, en s'intégrant à des sites boisés anciens et nouveaux sur le versant exposé au midi. Le plateau conservera sa vocation agricole, et les prémairais composant la plaine maintiendront leurs activités actuelles, leur intégration à l'espace de la Martinière, sur la rive opposée, pouvant être envisagée. La voie rapide (D 17) et la voie ferrée desserviront les localités du Sillon, l'autoroute sur le plateau étant principalement destinée aux échanges régionaux.
- 3.412 Une zone de repli des installations militaires de Nantes est prévue au nord immédiat de Savenay.

Restructuration du Pays de Retz

- 3.421 Le parti de revitalisation économique progressive du Pays de Retz comporte l'industrialisation d'une partie de la rive sud et la desserte routière.
- 3.422 La restructuration rurale s'appuiera sur les centres de Saint-Père-en-Retz, Arthon et Cheméré.
- 3.423 L'aménagement de la Côte de Jade pour la résidence, le tourisme et le loisir s'organisera autour des noyaux urbains existants (Saint-Brévin, Saint-Michel-Chef-Chef, Pornic, Bourgneuf).
- 3.424 Le renforcement de l'armature urbaine se fera autour de Pornic - Sainte-Marie-Le-Clion, de préférence à un développement important en « tête de pont » sur Mindin - Saint-Brévin, banlieue trop proche de Saint-Nazaire.

Un espace de loisir métropolitain

- 3.430 L'aménagement de l'espace de loisirs de la Martinière constitue une tentative originale, permettant de dégager de vastes superficies libres dont les activités agricoles seront généralement conservées, une extension du boisement étant cependant prévue sur les terres les plus pauvres. Les citadins de 1985 et 2000, les côtes étant saturées, pourront préférer pour leurs fins de semaine des espaces agrestes bien aménagés, fournissant en même temps des emplois d'appoint pour la population rurale.

Des points de fixation de loisirs seront prévus ; le canal aménagé permettra la pratique des sports nautiques. Des équipements aéronautiques de loisirs pourront être également implantés dans cet espace ou à proximité.

**Une rive sud
rééquilibrée** 3.440

L'ouvrage aval de franchissement de la Loire et l'industrie nazairienne permettront d'améliorer la situation de la zone sud. Bien que le développement de la rive nord demeure plus important, le rééquilibrage relatif qui en résultera sera profitable à l'ensemble de l'aire métropolitaine.

schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine de nantes-saint-nazaire

l é g e n d e

	voies rapides du 1 ^{er} ordre . autoroutes .		extension
	autres voies rapides		élément de centre directionnel
	autres voies importantes		secteur boisé
	voies ferrées		culture spécialisée
	circulations fluviales rapides		restructuration rurale
	aérodromes		équipements nautiques
	zones industrielles		espace de loisirs
	port poly industriel		zone militaire
	habitat		

4 conditions de réalisation

4.1. VOIES ET MOYENS

Des orientations directrices adaptables constituant une charte d'action

- 4.111 La mise en application d'un schéma d'aménagement nécessite, comme l'a rappelé le Comité inter-ministériel d'aménagement du territoire le 14 février 1966, que soient précisés les moyens et les actions indispensables et, par conséquent, les directives générales nécessaires à la mise en œuvre des dispositions retenues.
- 4.112 **Il s'agit de constituer la charte d'action commune des pouvoirs publics, des collectivités et de tous ceux qui auront à « entreprendre » sur le territoire de l'aire métropolitaine.**
- 4.113 Toutefois, cette charte devra être adaptable dans le temps pour tenir compte des évolutions imprévisibles, et les directives ne seront contraignantes que dans la mesure où elles seront en conformité avec les événements majeurs de l'économie.
- 4.114 Ces directives comportent des actions à entreprendre à court et moyen terme, nécessitant :
- l'information permanente des intéressés,
 - la coordination des actions,
 - une politique foncière adaptée aux besoins.

Informier et coordonner

- 4.121 Une politique d'information aussi large que possible sera mise en œuvre par le Groupe permanent d'études de l'O.R.E.A.M. et par les autres organismes concernés.
- 4.122 La coordination devra s'exercer de façon permanente avec l'ensemble des collectivités et des organismes publics et privés intéressés par les problèmes d'aménagement, notamment en ce qui concerne l'étude des schémas des agglomérations (S.D.A.U.), qui devront être établis en conformité avec les directives du schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine.

Un établissement public chargé de la politique foncière, des grandes réalisations et de la coordination des programmes

- 4.131 La mise en œuvre d'une telle politique d'aménagement ne sera possible que si l'on constitue des réserves foncières suffisantes. A l'exception des opérations relevant de l'activité normale de grands organismes spécialisés (Port autonome, Université, etc.), les projets importants déborderont les possibilités des collectivités et organismes locaux.

- 4.132 Le regroupement des collectivités locales devra être activement poursuivi. En attendant ce regroupement, la création d'un établissement public, doté de ressources propres (taxe spéciale d'équipement), permettrait la constitution de réserves foncières, notamment en dehors du territoire des grandes villes ou du domaine des organismes précités.
- 4.133 Elle permettrait en même temps aux collectivités de participer en commun à de grandes opérations d'aménagement.

4.2. DÉFINITION DES PRINCIPALES ACTIONS

- Des actions d'aménagement et d'équipement**
- 4.201 Parmi les directives contenues dans l'ensemble du rapport, on doit distinguer :
- 1° Les orientations générales permettant de dégager les principales actions d'aménagement ;
 - 2° Les programmes d'équipement essentiels, qui ne sont évidemment retenus qu'à condition d'être inscrits aux plans successifs, mais dont l'approbation au titre du S.D.A.A.M. doit être considérée comme une recommandation instantanée en vue de cette inscription, tout au moins en ce qui concerne le VI^e Plan.
- 4.202 Elles ont été regroupées et font l'objet de deux textes insérés à la suite du rapport de présentation.
- 4.203 **On doit souligner tout particulièrement trois grandes opérations d'aménagement qui engagent l'avenir et dont la mise en œuvre ou l'accélération revêt un caractère particulier d'urgence :**
- 4.204 — **La pénétrante nord de Nantes, jointe à la partie nord-ouest de la rocade autoroutière, afin d'améliorer l'accès au centre et de structurer le centre principal de fonctions métropolitaines supérieures ;**
- 4.205 — **Le port poly-industriel entre Saint-Nazaire et Donges, ainsi que les infrastructures des chantiers de construction navale ;**
- 4.206 — **L'axe Nantes - Saint-Nazaire.**
- 4.207 En dehors de ces trois grandes opérations, d'autres réalisations moins importantes, mais actuellement en cours ou engagées et présentant de ce fait un caractère exceptionnel d'urgence, devront être rapidement achevées : le cas de la pénétrante est de Nantes doit être souligné.

4.3. ÉTUDES A ENTREPRENDRE

- Le schéma sera complété et mis à jour**
- 4.311 Le schéma d'aménagement devra être complété, précisé et tenu à jour. Un certain nombre d'études et de recherches complémentaires doivent en résulter.

- 4.312 Dans l'immédiat, sans que cette liste soit limitative, il a paru intéressant de noter les études qui paraissent devoir être lancées et qui viendront s'ajouter aux études faites, en cours ou programmées, dont le relevé est donné en annexe. Certaines d'entre elles devront être entreprises par le Groupe permanent de l'O.R.E.A.M. D'autres ne pourront l'être que dans le cadre des secteurs plus directement intéressés, mais leur lancement paraît indispensable pour que les travaux de l'O.R.E.A.M. puissent être valablement poursuivis.
- Des études générales devront être lancées** 4.320 Un certain nombre d'études générales devront être lancées par les soins de l'O.R.E.A.M., souvent en liaison avec les organisations régionales concernées. Elles engloberont d'une part certains travaux complémentaires concernant l'aire métropolitaine et d'autre part des études s'étendant sur une aire géographique plus importante (Val de Loire, région des Pays de la Loire, ensemble des régions ouest).
- Ainsi que des études plus sectorielles** 4.330 De nombreuses études plus sectorielles seront également lancées en collaboration avec les services techniques intéressés.
- 4.340 L'énumération détaillée mais non limitative des études à entreprendre figure à la suite de ce rapport.
- 4.400 **La réalisation du schéma suppose l'information, la conviction, la coordination des actions et la création d'un établissement public chargé de la politique foncière. Les directives données permettent d'entreprendre dès à présent les grandes actions engageant l'avenir, dont la liaison Saint-Nazaire - Nantes, le port poly-industriel de Saint-Nazaire et la pénétrante nord de Nantes sont les éléments principaux. Il faut aussi que soient respectées les grandes orientations générales d'aménagement et d'urbanisme et que les études complémentaires indispensables puissent être engagées, avec la participation de tous les intéressés.**

conclusion

Une métropole puissante et solidaire de l'environnement régional

5.010 Il est nécessaire de développer dans l'Ouest une métropole qui soit suffisamment puissante dans les domaines intellectuel et industriel pour avoir un effet moteur sur la grande région de l'Ouest qui s'étend de la Basse Normandie aux Charentes. Encore est-il nécessaire que les villes et les régions voisines soient et se sentent solidaires, sans rien leur retirer mais au contraire en leur apportant des possibilités nouvelles. L'ensemble urbain ainsi constitué doit être suffisamment lié et structuré pour que les villes et les régions qui le composent aient conscience d'appartenir à un ensemble régional.

Deux conditions externes : l'ouverture sur l'Atlantique l'axe de la Loire

5.021 Les conditions externes de réussite sont l'ouverture sur l'Atlantique et la liaison vers Paris et l'Est.

5.022 L'ouverture sur l'Atlantique, rendue possible par l'évolution technologique, doit assurer un avenir meilleur aux régions de l'Ouest en ouvrant ses ports à de nouvelles formes de trafics et d'activités. Elle implique aussi une possibilité de développement aéroportuaire.

5.023 Mais une forte progression de l'Ouest sans liaisons terrestres, dans une sorte d'isolement économique par rapport à l'Europe, est un mythe. Si trop de liaisons volontaristes comme trop de points d'action constituent un gaspillage, donc un échec certain, le choix équilibré de deux ou trois liaisons de la façade atlantique avec Paris et l'Est paraît la solution la meilleure. Un axe de développement intégré sur la Loire, bénéficiant des potentialités des villes et des activités existantes, doit parfaitement remplir cette mission.

Trois conditions internes : le centre principal de fonctions supérieures le port poly-industriel les relations

5.031 Les conditions internes d'un véritable effet d'entraînement métropolitain consistent en un renforcement de la métropole autour des deux pôles essentiels de Nantes - Saint-Nazaire. Trois facteurs d'entraînement se dégagent : entraînement intellectuel, entraînement industriel, entraînement par amélioration des relations.

5.032 L'entraînement intellectuel suppose le développement de l'Université en liaison avec l'industrie, ainsi que celui de l'ensemble des fonctions supérieures métropolitaines. Le centre principal de fonctions supérieures de Nantes, bien irrigué par une pénétrante routière, constitue le premier volet des actions prioritaires conditionnant la réussite de l'ensemble.

5.033 L'entraînement industriel repose, dans le contexte de l'option « Façade atlantique », sur l'accélération de la construction du port poly-industriel de Saint-Nazaire - Montoir, qui doit constituer le second volet des actions prioritaires.

5.034 L'amélioration des liaisons individuelles et collectives entre Nantes et Saint-Nazaire en constitue le troisième volet, sans oublier l'urgence de l'amélioration des moyens de transports urbains et des relations avec les principales villes voisines.

- Un renforcement volontariste de l'industrie métropolitaine**
- 5.041 L'évolution industrielle spontanée, renforcée par les nouvelles implantations portuaires, devra d'abord être organisée par diverses actions, en liaison avec la recherche universitaire. Il faudra ensuite, avant la fin du VI^e Plan, entreprendre un certain nombre d'actions volontaristes venant conforter une croissance issue d'industries d'aval qui sera nécessairement limitée.
- 5.042 L'établissement de fortes infrastructures et l'implantation d'un ou plusieurs complexes industriels moteurs sont des éléments indispensables de croissance économique.
- et la réalisation d'un cadre de vie attrayant**
- 5.051 L'aménagement de l'aire métropolitaine doit enfin offrir un cadre de vie attrayant où se concilient la proximité de noyaux urbains vivants et le contact avec la nature. Un mode d'urbanisme discontinu et une politique de développement et de rééquilibrage évitant toute démesure sont les conditions de la réussite. Il est par ailleurs nécessaire qu'un environnement souvent remarquable soit préservé et mis en valeur, dans le cadre d'une politique du tourisme et des loisirs adaptés aux hommes et aux paysages.
- 5.052 Encore faut-il que tous les moyens d'information et de réalisation existants soient utilisés et que l'on puisse mettre en œuvre des moyens nouveaux efficaces.

troisième partie
principales actions d'aménagement

A. 1

A 11
(2.141) ¹

A 12
(3.422)

agriculture

— Les zones de production agricole intensive existantes seront incorporées dans un plan d'ensemble et des zones nouvelles seront progressivement mises en place.

— Une politique de restructuration rurale sera prévue dans l'ensemble de l'aire métropolitaine et notamment dans le Pays de Retz.

A. 2

A 21
(2.224)

industrie

— L'implantation d'une industrie lourde, représentée de préférence par un complexe pétrochimique, doit venir conforter le développement des industries portuaires vers la fin du VI^e Plan.

A. 3

A 31
(2.152)

environnement et loisirs

— Les principales opérations concerneront :

- le parc régional de la Brière,
- l'espace de détente et de loisirs de la Martinière,
- l'ensemble nautique de Guérande - Le Croisic.

A 32
(3.131)

— Un ensemble de mesures de protection et de mise en valeur de l'environnement doit être mis en application sur la côte ainsi que, dès le VI^e Plan, dans les sites boisés et les vallées autour de Nantes, sur les sillons de Bretagne et de Guérande et ainsi que dans un certain nombre de sites intéressants.

A 33
(3.131)

— Un aménagement complémentaire de sites péri-urbains devra être entrepris, en liaison avec une politique cohérente de réserves foncières.

A 34
(3.132)

— La mise en place et la protection des espaces verts et boisés seront effectuées en liaison avec les directives d'aménagement rural.

A. 4

A 41
(3.213)

organisation de la région nantaise

— Deux axes principaux d'extension ont été retenus :

- Le premier correspond à une structuration nord-sud de l'agglomération nantaise et à une extension vers le nord ;

(1) Les numéros entre parenthèses donnent la référence aux articles du rapport de présentation.

- Le second organise la tendance à l'urbanisation vers l'ouest et le nord-ouest.
- A 42
(3.220) — L'effort sera porté en priorité sur l'aménagement de l'axe nord-sud.
- A 43
(3.230) — La progression ouest et nord-ouest sera organisée selon le principe de l'expansion discontinue. L'expansion continue actuelle sera limitée aux opérations déjà programmées. Une urbanisation nouvelle est envisagée, organisant, plus à l'ouest, le développement de l'ensemble Couëron - La Chabossière. Il conviendra d'aménager une large coulée verte et un parc péri-urbain à l'ouest immédiat des opérations programmées.
- A 44
(3.241) — Les extensions est et sud seront limitées.
- A 45
(2.229) — Les éléments structurants des axes principaux de développement de l'agglomération nantaise seront implantés dès le VI^e Plan ; l'opération d'aménagement du centre principal de fonctions supérieures en sera l'élément essentiel.
- A 46
(3.281) — La restructuration du centre comprendra de nombreux quartiers à rénover, la sauvegarde de l'île Feydeau et de son environnement, la définition d'un système de voirie assurant sa desserte.
- A 47
(3.287) — Des ouvrages nouveaux de franchissement de la Loire devront être réalisés.
- A 48
(3.244) — La densification des quartiers périphériques sera entreprise.

A. 5 organisation de la région nazairienne

- A 51
(3.312) — L'essentiel de l'extension de l'agglomération nazairienne se fera sous la forme d'un nouvel et important ensemble urbain largement ouvert sur la mer, qui ne peut s'implanter qu'à l'ouest immédiat, seul espace libre entre la partie résidentielle bauloise, le marais, la ville actuelle et l'Océan.
- A 52
(3.312) — Des coupures vertes seront aménagées, notamment entre l'extension nazairienne et l'ensemble baulois.
- A 53
(3.312) — Un centre important de fonctions supérieures spécifiques sera prévu, en complémentarité avec le centre de Nantes.

A 54
(3.313)

— La desserte routière se fera par le nord, à partir de l'autoroute Nantes-La Baule et dans un esprit de structuration nord-sud.

A 55
(3.314)

— Le Sillon de Guérande offre des possibilités remarquables d'habitat, en liaison avec l'aménagement de bassins nautiques dans les traicts et la restructuration de la côte ; ces ensembles devront être reboisés.

A 56
(3.323)

— Les extensions est des zones industrielles portuaires de la rive nord devront être limitées au nord-est de Donges, afin d'éviter des nuisances sur les parties urbanisées du Sillon de Bretagne.

A. 6 organisation du sillon de bretagne

A 61
(3.411)

— L'urbanisation résidentielle du Sillon de Bretagne se fera autour de Saint-Etienne-de-Montluc, Savenay et Pontchâteau, en s'intégrant à des sites boisés anciens et nouveaux sur le versant exposé au midi.

A. 7 organisation du pays de retz

A 71
(3.421)

— La revitalisation économique progressive du Pays de Retz repose sur l'industrialisation d'une partie de la rive sud et l'amélioration de la desserte routière.

A 72
(3.422)

— La restructuration rurale s'appuiera sur les centres de Saint-Père-en-Retz, Arthon et Cheméré.

A 73
(3.423)

— L'aménagement de la Côte de Jade pour la résidence, le tourisme et le loisir s'organisera autour des noyaux urbains existants (Saint-Brévin, Saint-Michel-Chef-Chef, Pornic, Bourgneuf) et en liaison avec l'espace de la Martinière.

A 74
(4.424)

— Le renforcement de l'armature urbaine se fera surtout de Pornic - Sainte-Marie - Le Clion-sur-Mer.

quatrième partie
principales actions d'équipement

E. 1 réalisations portuaires

- E 11
(3.131) — L'**approfondissement du chenal** sera poursuivi, afin de permettre l'accès à Donges de navires de 120 000 Tdw avant la fin du VI^e Plan.
- E 12
(3.131) — Le développement du **port lourd poly-industriel de Saint-Nazaire** se fera en trois phases :
- **Première phase** (correspondant approximativement au VI^e Plan) :
 - Front d'accostage du Bilho,
 - Réalisation par remblai de 400 à 500 hectares de zones industrielles portuaires.
 - **Seconde phase** (devant correspondre sensiblement aux VII^e et VIII^e Plans) :
 - Repli de l'aérodrome de Saint-Nazaire - Montoir sur un site prévu entre La Baule et Guérande ;
 - Création d'une darse permettant de réaliser au total environ 1500 hectares de zones industrielles. Si le repli de l'aérodrome devait être retardé, l'extension du port poly-industriel se ferait d'abord sur Lavau, en fonction des besoins en surfaces industrielles portuaires ;
 - **Troisième phase** (devant aboutir approximativement à la fin du siècle) :
 - Extension portuaire et industrielle sur l'île du Carnet, de la pointe ouest à l'Ecluse (vers la fin de la période).
 - Extension portuaire et industrielle sur Lavau, avec possibilité de création d'une seconde darse ;
 - Extension sur Cordemais ;
 - Extension portuaire éventuelle à l'ouest de Paimbœuf ;
 - Extension et équipement des zones précédentes.
- E 13
(2.228)
- E 14
(2.245) — L'aménagement des **zones industrielles portuaires de Nantes** se fera au nord par le remembrement et l'extension des activités industrielles de Chantenay à Couëron, au sud par l'extension, possible jusqu'au Pellerin, de la zone industrielle de Cheviré.
- E 15
(2.246) — Des espaces naturels continus seront réservés sur la rive nord de la Loire entre Cordemais et Couëron, et sur la rive sud entre l'écluse du Carnet et Le Pellerin.
- E 16
(2.251)
- E 17
(3.251)
(3.252)
- E 18
(3.292)

E 19
(3.131)

E. 2

E 21
(3.252)

E 22
(3.254)

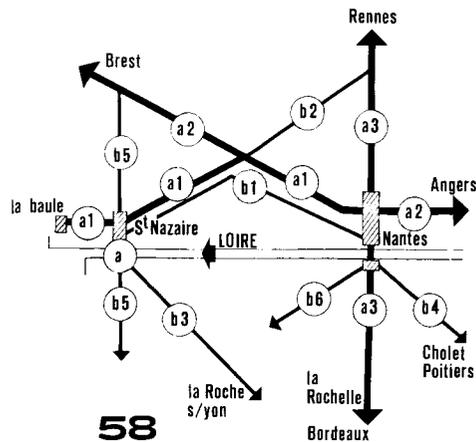
E 23
(3.251)

E 24
(3.323)

E 25
(2.246)

E 26
(2.136)

E 27
(3.253)



E. 3

E 31
(2.163)

— La modernisation des infrastructures des chantiers de **construction navale** sera poursuivie.

zones industrielles non portuaires

— La réalisation de nouvelles surfaces à vocation industrielle **dans l'agglomération nantaise** se fera, au nord, par l'extension des zones de Carquefou et de Saint-Herblain.

— Une zone nouvelle sera prévue à l'ouest de Couëron.

— Au sud de la Loire, de nouvelles surfaces seront constituées par la création ou l'extension de zones industrielles à Bouguenais et à Vertou - Saint-Sébastien.

— Des zones industrielles non portuaires seront prévues **dans la région nazairienne**, sur la route de Pontchâteau à Brais, par extension de la zone existante, et autour du site de repli de l'aérodrome de Saint-Nazaire - Montoir.

— Une partie de la zone ouest de Paimbœuf accueillera des industries non portuaires. Une zone industrielle importante sera prévue à **Pornic**.

— Les zones de moindre importance seront prévues au titre des schémas d'aménagement et d'urbanisme.

— On s'attachera à insérer les activités industrielles non nuisantes dans les tissus urbains.

liaisons routières

Le schéma routier métropolitain comprendra :

a) **La voirie rapide de première catégorie** (autoroutes) :

(1) **L'axe autoroutier Nantes - Saint-Nazaire - La Baule**, se prolongeant par (2) **un axe est-ouest** desservant Brest, Nantes, Angers, Paris et la vallée de la Loire moyenne. L'aménagement sous forme de voie rapide de la partie Nantes - Saint-Nazaire devra être terminé dès la fin du VI^e Plan.

(3) **L'axe nord-sud** Rouen - Caen - Rennes - Nantes - La Rochelle - Bordeaux.

E 32
(2.164)

b) **La voirie rapide de seconde catégorie :**

(1) La voie rapide à caractère industriel et de desserte venant doubler l'autoroute entre Nantes et Saint-Nazaire.

(2) Les liaisons directes de Saint-Nazaire avec le grand axe nord-sud par Savenay-Nozay, et (3) par le pont sur l'estuaire de La Roche-sur-Yon.

(4) La liaison vers Cholet et Poitiers.

(5) La route touristique côtière (route bleue).

(6) Une partie de la voirie de desserte du Pays de Retz.

E 33
(3.271)

c) **Un certain nombre d'autres voies** telles qu'elles sont indiquées au schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine.

E 34
(2.171)

d) **Le franchissement aval de la Loire**, qui pourra être réalisé vers 1975 à l'entrée de l'estuaire ; il sera constitué par un ouvrage adapté au trafic engendré notamment par la forte croissance probable des activités industrielles.

E. 4

transports collectifs terrestres en site propre

E 41
(2.165)

— Les liaisons par transports en commun seront modernisées, tant entre Nantes et Saint-Nazaire qu'avec les villes voisines, notamment Rennes.

E 42
(2.166)

— L'application de nouvelles techniques de transport sera envisagée.

E 43
(3.272)
(3.317)

— Des transports collectifs efficaces seront envisagés dans l'agglomération nantaise et pour la desserte de l'ensemble de la région nazairienne.

E. 5

voirie urbaine principale et grands travaux urbains

E 51
(2.229)

— **La rocade autoroutière nord de Nantes**, au moins dans sa partie ouest, ainsi que **les pénétrantes nord et est** de Nantes devront être réalisées, ou au moins largement entreprises, au titre du VI^e Plan.

E 52
(3.271)

— Les autres pénétrantes et voies d'évitement nantaises comprendront, pour l'essentiel :

- la pénétrante ouest,

- l'axe industriel ouest,
- le passage routier maritime de Cheviré,
- les voies d'évitement ouest par le passage de Cheviré,
- les voies d'évitement est par le pont de Bellevue,
- la pénétrante sud.

- E 53
(3.271) — Un certain nombre d'autres voies importantes sont indiquées au schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine.
- E 54
(2.248) — La mise en œuvre de ces travaux ainsi que ceux du passage de Cheviré devront permettre d'envisager un achèvement aux environs de 1985.
- E 55
(2.248) — Les schémas d'aménagement et d'urbanisme des agglomérations préciseront et compléteront ces dispositions.
- E 56
(2.248) — La voirie urbaine principale de l'agglomération nantaise sera prévue et programmée au titre de son schéma d'aménagement et d'urbanisme.
- E 57
(2.229) — Les opérations d'aménagement du centre principal de fonctions tertiaires supérieures métropolitaines de Nantes, notamment dans le quadrilatère Madeleine - Champ de Mars, seront engagées pendant le VI^e Plan, en liaison avec la réalisation de la pénétrante nord qui en constituera l'axe principal.

E. 6 réalisations aéroportuaires

- E 61
(2.283)
(2.247) — Les terrains nécessaires à l'implantation de l'aéroport de Nantes feront l'objet de réservations avant 1980, en vue d'une réalisation ultérieure.

(2.248) [redacted] des et réserves des le VI^e Plan.

- E 63
(2.185) — La politique aéroportuaire métropolitaine sera précisée, dans son cadre régional, pendant cette même période.

- E 64
(2.186) — Les liaisons routières et ferroviaires avec les nouveaux aérodrômes seront prévues.

E. 7

université et recherche

E 71
(2.221)

— L'Université se développera en priorité à Nantes au cours du VI^e Plan. Elle s'étendra ensuite sur Saint-Nazaire et les villes voisines, puis sur le Val de Loire.

E 72
(2.221)

— La recherche appliquée sera amplifiée dès le VI^e Plan, dans le cadre de relations université-industrie.

E 73
(2.226)

— Des opérations importantes en matière d'enseignement supérieur et de recherche agricole devront être réalisées au cours de cette même période.

E 74
(2.123)

— Les grandes orientations de la recherche scientifique seront confirmées : océanologie, construction, nutrition, dans un esprit de cohérence avec les orientations économiques régionales.

E. 8

défense nationale

E 81
(3.412)

— Une zone de repli des installations militaires de Nantes est prévue au nord immédiat de Savenay.

cinquième partie
études

1 études prévues

1.1. ÉTUDES GÉNÉRALES (Cf. 4.320)

- 1.101 — Etude générale du Grand Ouest.
- 1.102 — Situation et avenir de l'ensemble Nantes - Saint-Nazaire - Angers - Cholet.
- 1.103 — La vallée de la Loire, axe de développement.
- 1.104 — Recherche d'une politique d'ensemble de la culture et des loisirs.
- 1.105 — Etudes de pollution.
- 1.106 — Observatoire foncier.
- 1.107 — Protection et aménagement du littoral.

1.2. ÉTUDES SECTORIELLES (Cf. 4.330)

Un second groupe à caractère plus sectoriel doit être prévu à l'initiative soit de l'O.R.E.A.M., soit des services techniques compétents :

- 1.201 — Etude des scénarios possibles de développement économique.
- 1.202 — Les possibilités de mise en valeur de la façade atlantique par des liaisons maritimes.
- 1.203 — Poursuite des études sur l'environnement, la protection et la mise en valeur des sites intéressants, ainsi que sur l'aménagement du parc régional et des espaces de loisirs.
- 1.204 — Avenir de l'Université et organisation de la recherche scientifique en liaison avec l'industrie et l'agriculture.
- 1.205 — La politique énergétique régionale.
- 1.206 — Aménagement hydraulique de la vallée de la Loire.
- 1.207 — Recherche de formes architecturales et urbaines.
- 1.208 — Les équipements tertiaires spécifiques de Saint-Nazaire.

- 1.209 — Restructuration du centre de Nantes, en liaison avec la réalisation du centre principal de fonctions supérieures métropolitaines.
- 1.210 — Etude de dimensionnement des ouvrages d'infrastructures concernant notamment les moyens de communication (liaisons collectives et liaisons autoroutières entre Nantes et la région nazairienne ainsi qu'avec les grandes villes voisines).
- 1.211 — Autoroute Nantes-Angers.
- 1.212 — Etude des moyens de transport collectif internes et externes à l'aire métropolitaine.
- 1.213 — Plan directeur d'aménagement du port (avenir et problèmes d'implantation des ports de Nantes et de Saint-Nazaire).
- 1.214 — Evolution de la construction navale et de ses activités annexes en Basse Loire.
- 1.215 — Schéma directeur régional des équipements aéronautiques (aéroports long, moyen et court courrier, aérodromes d'affaires ou de loisirs, aires de décollage court, etc.).

2

relevé des études faites ou en cours

2.1. ÉCONOMIE GÉNÉRALE

— Etude des perspectives de développement de la pétrochimie et des industries aval dans la Basse Loire :

- Développement probable et principales caractéristiques des grands groupes de produits ;
- Possibilités d'insertion d'unités de production pétrochimiques dans la Basse Loire.

Société pour la conversion et le développement industriel (S.O.D.I.C.), 1967.

— Etude des perspectives de desserrement des activités industrielles et commerciales (projets d'implantations nouvelles d'activités existantes). Enquête par interviews directes.

Société pour la conversion et le développement industriel (S.O.D.I.C.), 1968-1969.

— Situation et perspectives des services aux entreprises dans l'aire métropolitaine. Analyse de l'offre, de la demande régionale, perspectives de développement.

Société pour la conversion et le développement industriel (S.O.D.I.C.), 1967-1968.

— Etude des Industries agricoles et alimentaires de la Basse Loire :

- Bilan ;
- Prospective (tendances spontanées, industries nouvelles à créer) ;
- Politique d'environnement.

Etude et réalisations économiques et sociales (E.R.E.S.), 1968-1969.

Ce travail, mené en liaison avec la Direction départementale de l'Agriculture, constitue la première phase d'une étude plus complète comprenant en particulier celle des liaisons agriculture-industrie (bilan, projets d'investissements, structures à promouvoir).

— Etude des fonctions supérieures des métropoles régionales à la lumière des travaux et expériences nord-américains (en voie d'achèvement). Compagnie d'études industrielles et d'aménagement du territoire (C.I.N.A.M.).

— Etude des conditions sociologiques de la création du centre principal de fonctions supérieures de la métropole (en cours).

Association de recherches en sciences humaines (A.R.S.H.).

— Conditions d'exercice actuelles et futures des fonctions supérieures dans l'Ouest.

Rôle propre de Nantes - Saint-Nazaire (en cours).
Bureau d'études et de réalisations urbaines (B.E.R.U.).

— Etude des services rares aux particuliers et des fonctions supérieures de la métropole. Relations entre les différentes activités. Actions promotionnelles à entreprendre (en cours).
Centre d'études et de recherches sur l'aménagement urbain (C.E.R.A.U.).

Ces quatre études doivent être regroupées, elles constituent en effet un apport essentiel aux travaux de recherche sur les fonctions supérieures métropolitaines.

2.2. MARCHÉ FONCIER

— Le marché foncier dans l'aire métropolitaine en 1967 :

- Caractères généraux,
- Etude par zone et par commune.

— Le marché foncier dans l'aire métropolitaine en 1968 :

- Observation et évolution,
- Fonctionnement et améliorations possibles.

— Evolution du marché foncier, politique foncière (étude en cours) :

- Observation et évolution en 1969,
- Prévisions à court et moyen terme,
- Politique foncière,
- Protection et reclassement des agriculteurs.

Ces trois études ont été confiées au Centre régional pour le développement de l'agriculture et l'aménagement rural de la région des Pays de la Loire (C.R.E.D.A.R.).

— Etudes sur le marché foncier à partir des documents détenus par l'administration de l'Enregistrement (étude envisagée pour 1970).

Suite et compléments aux études précédentes.

2.3. TRANSPORTS

— Perspectives d'évolution du trafic aérien dans la métropole en 1985 et 2000.

Système aéroportuaire de l'aire métropolitaine.

Omnium technique d'études urbaines (O.T.U.), 1967-1968.

2.4. ARCHITECTURE ET URBANISME

- Recherches pour un cadre architectural et urbanistique (étude en cours).
 - Propositions concernant les extensions des agglomérations et notamment de Saint-Nazaire ;
 - Assistance technique auprès du Groupe permanent d'études de l'O.R.E.A.M. (aide à l'élaboration de programmes urbanistiques et directives générales).
Université permanente d'architecture et d'urbanisme (U.P.A.U.).

2.5. TOURISME - LOISIRS - PAYSAGES

- Etude du tourisme dans l'aire métropolitaine et dans la région.
 - Sites littoraux de Loire-Atlantique et Vendée ;
 - Sites intérieurs.
Association des géographes nantais (A.G.N.), 1967-1968.
- Etude des paysages de vallées de la région nantaise.
 - Différents aspects du site ;
 - Possibilités d'évolution et d'aménagement ;
 - Proposition d'aménagement général des vallées.
Bureau Viollet (étude en cours).
- Etude d'un projet d'espace de loisirs dans le site de la Martinière.
 - Reconnaissance des potentialités du milieu ;
 - Accueil du projet ;
 - Possibilités d'équipements ;
 - Structures juridiques organisationnelles et financement.
Compagnie d'études industrielles et d'aménagement du territoire (C.I.N.A.M.) (étude en cours).

2.6. SOCIOLOGIE - INFORMATION

- Etude de l'image de la métropole chez les habitants de l'aire métropolitaine : leaders municipaux, économiques, ruraux, syndicats, clergé.
Enquêtes par interviews.
Compagnie d'études industrielles et d'aménagement du territoire (C.I.N.A.M.), 1967-1968.

- Etude de la notion de métropole d'équilibre chez les chefs d'entreprises de l'aire :
 - Attitude des chefs d'entreprises face à l'intervention de l'État dans l'aménagement d'un espace socio-économique.

Enquête par interviews et questionnaires (1500).

Association de recherches en sciences humaines (A.R.S.H.), 1968.

- Assistance de l'O.R.E.A.M. pour l'information sur les projets concernant la métropole :
 - Thèmes d'information, stratégie, opérations à réaliser ;
 - Besoins et demandes de la population, réactions à l'information.

Compagnie d'études industrielles et d'aménagement du territoire (C.I.N.A.M.), 1968-1969.

2.7. TESTS DE DIFFÉRENTS SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT DE LA MÉTROPOLE

— Analyse de l'équilibre habitat - emploi à long terme.

— Cohérence spatiale des schémas : services privés aux particuliers.

Omnium technique d'aménagement (O.T.A.M.), 1968-1969.

2.8. STATISTIQUES

— Structure de la population active.

— Migrations définitives.

— Migrations alternantes (étude envisagée pour 1970).

2.9. LIAISONS SOUHAITABLES ET ORGANISATION URBAINE DANS L'OUEST

— Essai de recherche, en participation avec les organismes d'études de l'Ouest sur les problèmes posés au niveau de la Grande Région.

(La première phase d'une étude plus complète est envisagée pour 1970.)

sixième partie

approbation du schéma par le conseil des ministres 71

6.1 rapport du groupe central de planification urbaine

Le Groupe central de planification urbaine avait présenté au Comité interministériel d'aménagement du territoire, le 1^{er} avril 1969, le « Livre Blanc » de l'aire métropolitaine Nantes - Saint-Nazaire. En retenant les hypothèses formulées quant à la croissance démographique et au développement des activités, le Comité interministériel avait invité l'organisation d'Etudes d'aménagement de l'aire métropolitaine à établir un projet de schéma d'aménagement appliquant le principe d'une organisation différenciée de l'urbanisation des deux rives de l'estuaire, avec une concentration des équipements sur la rive nord.

Un projet de schéma a été soumis, au cours du deuxième trimestre 1970, à la consultation des instances locales et régionales : en avril 1970 à la Commission de coordination de l'O.R.E.A.M., en mai au Conseil général de la Loire-Atlantique, en juin à la C.O.D.E.R. des pays de la Loire. En donnant leur accord aux propositions formulées, elles ont plus particulièrement insisté sur l'intérêt qu'il y aurait à poursuivre certaines études dépassant le cadre de l'aire métropolitaine. C'est ainsi notamment que la C.O.D.E.R. a demandé que certaines études de l'O.R.E.A.M. puissent être étendues à Angers et au Choletais, tandis que d'une façon générale était formulé le souhait d'un approfondissement des études au niveau du Grand Ouest.

- I Avec une perspective de population de 1 200 000 habitants en l'an 2000, l'aire métropolitaine doit pratiquement doubler sa population en trente ans.

Parallèlement à cette évolution démographique, la structure des activités doit se modifier profondément avec un doublement des emplois secondaires, et presque un triplement des emplois tertiaires.

L'ampleur du mouvement des emplois tertiaires, qui correspond à une accélération moyenne de la croissance de cette catégorie d'emplois (de 2,5 % par an de 1954 à 1962, le taux moyen pour la période 1962-2000 passerait à 2,9 %), traduit non seulement la volonté d'un développement rigoureux des activités tertiaires supérieures dans l'agglomération nantaise, mais aussi la volonté d'un nouvel équilibre des activités dans la partie nazairienne de l'aire.

Quant au développement des activités industrielles, il est fondé sur un certain nombre d'objectifs relatifs à l'évolution des activités traditionnelles et à la création d'activités nouvelles. Pour les premières, l'objectif est d'amplifier au cours des prochaines années un mouvement de restructuration et de modernisation qui s'est déjà manifesté de façon spectaculaire dans le secteur de la construction navale. Ce mouvement devrait concerner notamment le secteur des industries agricoles et alimentaires dans la perspective d'une large extension de leur zone de vente ou de leur zone d'approvisionnement, ainsi que le secteur des industries mécaniques dans la perspective du développement de l'électronique appliquée. En ce qui concerne la création d'activités nouvelles, l'objectif est de faire profiter l'estuaire

de l'évolution rapide des transports maritimes qui tend à réduire les coûts des expéditions à travers l'Atlantique à des prix inférieurs à ceux des transports terrestres entre Nantes et les autres régions industrielles de la France ; outre le marché intérieur, un marché d'outre-mer pourrait aussi s'ouvrir pour l'industrie nantaise dans les régions atlantiques côtières. Développement de la vocation de Nantes - Saint-Nazaire pour la fourniture d'installations complexes (depuis le navire-usine jusqu'à l'unité industrielle lourde), développement des activités dans le domaine des équipements nécessaires à l'exploration et à la mise en valeur des océans, développement des activités pétrochimiques : telles sont les perspectives qui ont été retenues pour la création d'activités nouvelles.

- II Quatre secteurs d'aménagement ont été délimités : la région nantaise, la région nazairienne, le Sillon de Bretagne, et le Pays de Retz. Si le schéma explicite d'abord les conditions dans lesquelles peuvent être concentrés les développements de l'urbanisation sur les deux pôles de Nantes et de Saint-Nazaire, il exprime également un projet de développement équilibré pour chacun des secteurs.
- 1. Ainsi pour le Sillon de Bretagne, trait d'union entre les régions nantaise et nazairienne, il est prévu un certain développement résidentiel autour de Saint-Etienne-de-Montluc, Savenay et Pont-château, tandis que sera maintenu le caractère « zone verte » de ce secteur, notamment par une extension des boisements. Pour le Pays de Retz, qui est aujourd'hui à économie rurale dominante, quatre projets ont été articulés : un projet de développement des activités industrielles autour de Paimbœuf, un projet de développement résidentiel le long de la Côte de Jade jusqu'à Pornic, ces deux projets étant liés à la mise en service du pont maritime Saint-Nazaire - Mindin, un projet de restructuration rurale et enfin un projet d'aménagement d'espaces de loisirs péri-urbains, avec, notamment, la création de la base nautique de la Martinière.
- 2. Le parti d'aménagement de la région nantaise a été déterminé en fonction de deux impératifs : créer une structure attractive pour le développement des activités tertiaires supérieures, assurer une très large accessibilité de l'agglomération à tout l'environnement régional. Le schéma proposé met ainsi l'accent sur la création d'un système maillé de voies urbaines, ordonné suivant deux axes majeurs : un grand axe central nord-sud, reliant entre elles les principales zones d'accueil des activités tertiaires : parc-exposition de la Beaujoire, université, centre historique, quadrilatère Madeleine-Champ de Mars, île Beaulieu ; une rocade autoroutière nord raccordant à cet axe nord-sud les grandes voies de liaison de la région nantaise avec respectivement Saint-Nazaire et la Bretagne du sud, Rennes et le nord, et enfin Angers, le Val de Loire et Paris.

C'est en fonction de ce système de voirie qu'ont été délimitées des unités d'extension urbaine, séparées par des espaces verts, suivant deux directions principales : le nord et le nord-ouest, même si dans un

premier temps le développement de l'urbanisation doit se porter, dans la continuité du tissu urbain actuel, principalement à l'est, tandis que sera recherché un certain équilibre du sud par la création d'activités nouvelles.

- 3. Quant au parti d'aménagement de la région nazairienne, il a été déterminé principalement en fonction du projet de mise en valeur du site industrialo-portuaire de Donges-Montoir qui dispose des atouts suivants :
 - un chenal d'accès, accessible aujourd'hui aux navires de 65 000 tonnes et qui peut être aménagé pour l'accès des navires de 100-120 000 tonnes ;
 - un front d'accostage de près de 5500 mètres de longueur ;
 - un espace libre derrière ce front, offrant une capacité de près de 1500 hectares pour l'accueil d'activités industrielles lourdes.

En liaison avec le développement de ce port industriel, la croissance de la région nazairienne, aujourd'hui faible, s'accélélera fortement vers les années 80. Les conditions particulières au site de Saint-Nazaire imposent comme direction privilégiée d'extension de l'urbanisation l'ouest immédiat de l'agglomération ; la création d'un nouvel ensemble urbain, largement ouvert sur la mer, et permettant l'accueil de près de 100 000 habitants, sera alors nécessaire. Mais une partie des développements induits pourra se localiser sur la rive sud jusqu'à Pornic et Paimbœuf, à la suite de la mise en service du pont maritime de Saint-Nazaire - Mindin.

- III En demandant au Comité interministériel d'approuver ce projet d'organisation de l'estuaire de la Loire tel que l'exprime le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes - Saint-Nazaire, le Groupe central attire l'attention du Comité sur le caractère de directive nationale d'aménagement du territoire que doit constituer cette approbation. Cela signifie que les dispositions générales du schéma s'imposeront aux autorités qui ont la responsabilité de l'élaboration des documents d'urbanisme et de l'établissement des programmes d'équipement.

Le Groupe central a estimé important d'insister sur la nécessité de faire respecter dès maintenant un certain nombre de dispositions particulières. Il s'agit tout d'abord de la politique à mener pour maintenir et mettre en valeur la qualité des paysages de cette région : engagée par la création du parc naturel régional de la Grande Brière avec des moyens spécifiques, cette politique devra être amplifiée dans le cadre de l'aménagement touristique du littoral et de l'aménagement d'espaces de

loisirs et de détente dans l'environnement nantais. Il conviendra d'autre part de protéger certaines zones de production agricole intensive ou de cultures spécialisées contre toutes opérations susceptibles de modifier l'affectation du sol. Enfin devront être déterminées les conditions à respecter pour préserver le meilleur usage possible des sites industriels en bordure de Loire, et notamment du site de Donges-Montoir.

- IV** La mise en œuvre de la stratégie d'aménagement de l'aire métropolitaine est commandée par l'ampleur des moyens qui pourront être mobilisés pour engager trois actions fondamentales :
- une action de développement des moyens de communication et de transport entre Nantes et Saint-Nazaire ;
 - une action de restructuration de l'agglomération nantaise et une action de développement de l'agglomération nazairienne ;
 - une action d'aménagement du port poly-industriel dans la partie aval de l'estuaire.
- C'est en considération de ces actions que le Groupe central propose que soient retenues les opérations suivantes :
- 1° aménagement complet de la voie rapide Nantes - Saint-Nazaire - La Baule ;
 - engagement de la partie ouest de la rocade nord de Nantes ;
 - amélioration de la route industrielle Nantes - Donges ;
 - amélioration du service ferroviaire Nantes - Saint-Nazaire.
 - 2° engagement de l'axe central nord-sud le long de l'Erdre ;
 - achèvement des travaux de la pénétrante est ;
 - développement de la zone d'activités tertiaires de l'île Beaulieu ;
 - études et travaux préparatoires d'aménagement de la zone d'activités tertiaires du quadrilatère Madeleine - Champ de Mars et de la zone d'activités industrielles sur la rive sud de la Loire ;
 - études et travaux préparatoires au développement du centre de Saint-Nazaire et à l'extension de l'agglomération, notamment vers l'ouest.
 - 3° poursuite de l'approfondissement du chenal maritime Saint-Nazaire - Donges ;
 - aménagement du front d'accostage du Bilho de Donges vers Montoir et réalisation d'une première tranche de zone industrielle portuaire de l'ordre de 400 hectares ;

— enfin, en liaison avec les projets de développement de Saint-Nazaire et du Pays de Retz et la création d'un port poly-industriel, la possibilité d'engager la construction du pont maritime de Saint-Nazaire - Mindin présente un intérêt particulier, en permettant d'autre part d'assurer la continuité de l'axe touristique de la « route bleue ».

Mais il convient également de prendre en compte la nécessité de mettre en œuvre un programme spécifique d'amélioration des liaisons de la métropole avec un environnement régional élargi, notamment avec la Bretagne du sud, Rennes, le val de Loire, La Rochelle, Cholet et Poitiers.

V: Le Groupe central rappelle enfin le problème que pose, du point de vue de l'aménagement, l'absence de structures administratives d'agglomération, notamment pour Nantes. Il souligne par ailleurs l'intérêt qu'il y aurait à promouvoir, au niveau de l'aire métropolitaine, la création entre le département, les communes et les établissements publics intéressés, d'un organisme apte à mettre en œuvre une politique de réservation foncière et éventuellement à assurer la maîtrise d'ouvrage de certaines opérations intéressant la métropole, ainsi que cela a été souhaité par le Conseil général de la Loire-Atlantique. Il convient toutefois de préciser qu'en ce qui concerne l'aménagement des sites industriels portuaires sur les deux rives de l'estuaire, le port autonome resterait seul compétent.

6.2

décision du comité interministériel d'aménagement du territoire approuvée par le conseil des ministres le 16 septembre 1970

Le Comité interministériel, après avoir pris connaissance du rapport établi par le groupe central de planification urbaine, recommande au Conseil des Ministres l'approbation des directives et instructions ci-après, destinées au préfet de la région des Pays de la Loire ainsi qu'aux administrations centrales de l'Etat.

A APPROBATION DU SCHEMA D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE NANTES - SAINT-NAZAIRE

Se référant aux avis favorables exprimés au cours des consultations locales et régionales, le Comité interministériel approuve le projet de schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes - Saint-Nazaire, préparé par l'organisation d'études d'aires métropolitaines, et donne à cette approbation le caractère d'une directive nationale d'aménagement du territoire.

Le Comité interministériel invite, en conséquence, les autorités responsables de l'établissement des documents d'urbanisme et des programmes d'équipement à appliquer les dispositions générales du schéma. Il demande au préfet de région de formuler, en tant que de besoin, les directives particulières nécessaires pour garantir les possibilités de réalisation progressive du schéma et pour préserver certains aspects. Les administrations compétentes auront notamment à définir rapidement les modalités pratiques d'application du schéma en ce qui concerne la mise en valeur des paysages de l'aire métropolitaine (parc naturel de la Grande Brière, aménagement touristique du littoral, équipement d'espaces de loisirs et de détente, notamment dans l'environnement nantais) ; la pérennité de l'exploitation des zones de production agricole intensive et de culture spécialisée ; l'accueil des activités de production sur les zones industrialo-portuaires, notamment sur la plate-forme Donges-Montoir.

B MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA

- 1. En retenant comme orientations fondamentales d'aménagement de l'aire métropolitaine :
 - le développement des moyens de communication et de transport entre Nantes et Saint-Nazaire,
 - la restructuration de l'agglomération nantaise et le développement de son centre,
 - l'aménagement d'un port poly-industriel dans la partie aval de l'estuaire et le développement de l'agglomération nazairienne,
 - et, sans fixer maintenant le calendrier de réalisation des opérations qui sera déterminé dans le cadre des travaux du Plan, le Comité interministériel estime nécessaire d'affirmer les priorités suivantes à respecter dans la politique d'équipement et d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes - Saint-Nazaire :

a) **Infrastructure de communication**

- aménagement complet de la voie rapide Nantes - Saint-Nazaire - La Baule,
- engagement de la partie ouest de la rocade nord de Nantes,
- construction du pont à péage de Saint-Nazaire - Mindin, sous réserve des moyens privés de financement qui pourraient être dégagés.

b) **Agglomération nantaise**

- achèvement des travaux de la pénétrante est,
- engagement de l'axe central nord-sud le long de l'Erdre, en respectant le site,
- développement de la zone d'activités tertiaires de l'île Beaulieu.

c) **Plate-forme de Donges-Montoir**

- poursuite de l'approfondissement du chenal maritime Saint-Nazaire - Donges,
- aménagement du front d'accostage du Bilho et réalisation d'une première tranche de zone industrielle.

- 2. Le Comité interministériel rappelle d'autre part l'intérêt qui doit être porté aux conditions dans lesquelles la métropole pourra développer ses relations avec les centres urbains de l'Ouest. Un programme spécifique d'amélioration des liaisons, tant routières que ferroviaires, avec la Bretagne du sud, Rennes, le Val de Loire, La Rochelle, Cholet et Poitiers, devra être établi en conséquence.
- 3. Le Comité interministériel retient enfin les possibilités qui s'offrent à plus ou moins court terme d'engager un certain nombre d'opérations, venant renforcer et compléter les principales dispositions retenues pour l'aménagement de l'aire métropolitaine :
 - aménagement de la route industrielle Nantes - Donges,
 - création de services ferroviaires rapides et fréquents entre Nantes et Saint-Nazaire,
 - aménagement de la zone Madeleine - Champs de Mars pour l'accueil d'activités tertiaires,
 - développement du centre de Saint-Nazaire pour l'accueil d'activités tertiaires et préparation de l'extension de l'urbanisme vers l'ouest,
 - aménagement de zones industrielles portuaires sur la rive sud,
 - développement de l'infrastructure aéroportuaire.

Le Comité interministériel demande que les études tant techniques qu'économiques et financières de ces différents projets soient accélérées.

- 4. Le Comité interministériel demande enfin que soit étudiée, pour les opérations qui ne relèvent pas du port autonome de Nantes - Saint-Nazaire, la création, entre les collectivités locales et les établissements publics intéressés, d'un organisme apte à mettre en œuvre une politique de réservation foncière, et éventuellement à assurer la maîtrise d'ouvrage de certaines opérations d'aménagement intéressant la métropole.

schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine de nantes - saint-nazaire

septembre 1970

table des matières

	Pages		Pages
Première partie : résumé du rapport	3	Troisième partie :	
Seconde partie : rapport de présentation	9	principales actions d'aménagement	49
Introduction	11	Quatrième partie :	
1. La métropole Nantes - Saint-Nazaire		principales actions d'équipement	55
dans le grand Ouest français et l'Europe	13	Cinquième partie : études	63
1.1. Des villes et des régions solidaires	13	Sixième partie :	
1.2. L'ouverture sur l'Atlantique	14	approbation du schéma par le conseil	
1.3. La dimension économique		des ministres	71
et les axes de développement	16	1. Rapport du Groupe central de planification urbaine	73
2. Stratégie de développement de la métropole	18	2. Décision du Comité interministériel d'aménagement	
2.1. Les éléments de l'aménagement et de la stratégie ..	18	du territoire	78
2.2. L'enchaînement des actions à entreprendre	25	Plans et graphiques :	
2.3. L'évolution démographique	30	L'Europe de l'Ouest - densité démographique	
3. Le cadre de vie et l'organisation de l'espace	33	et axes de développement	15
3.1. L'homme et son cadre de vie	33	Industrie	20
3.2. L'aménagement de la région nantaise	37	Agriculture	22
3.3. L'aménagement de la région nazairienne	40	Grandes liaisons	24
3.4. Le Sillon de Bretagne et le Pays de Retz	41	Evolution de l'emploi : 1962 - 1985 - 2000	29
4. Conditions de réalisation	44	Evolution démographique : 1962 - 1968 - 1985 - 2000	31
4.1. Voies et moyens	44	Loisirs et tourisme	34
4.2. Orientations directrices	45	Localisation des populations et accroissement : 1968 - 2000 ..	36
4.3. Etudes à entreprendre	45	Schéma directeur d'aménagement	43
Conclusion	47		