

Secteur Nantes Atlantique : L'émergence d'un futur quartier Métropolitain

**#1 Démarche Plan Guide
l'approche stratégique**

Un territoire à révéler

Le maintien de l'aéroport nécessite de repenser le devenir de l'ensemble du secteur d'activités autour de Nantes Atlantique, secteur de plus de 320 hectares accolé à la plateforme aéroportuaire. La démarche du plan guide, confiée à l'Auran, fait suite aux différents travaux thématiques précisant les grandes intentions pour la mutation et le rôle de ce secteur aux différentes échelles. Le plan guide vise à co-construire une vision stratégique et programmatique, fil conducteur d'un récit, pour conduire sur le long terme cette transformation qui repose sur trois grandes ambitions portées par Nantes Métropole :

Une ambition urbaine : transformer pas à pas ce secteur en un nouveau quartier. Il ne s'agit pas simplement de moderniser une zone d'activités ancienne mais bien d'inscrire ce secteur dans un mouvement de renouvellement urbain générant à terme un quartier. De ce fait, le plan guide interroge, dans une vision à long terme :

- ↳ **la volonté d'inscrire dans ce renouvellement urbain tous les enjeux** : répondre aux défis climatiques, aussi bien dans l'efficacité foncière des projets que dans la valorisation et la protection de la biodiversité ou encore la haute qualité environnementale de ce qui sera construit ;
- ↳ **les liens urbains à créer** pour inscrire le quartier dans le projet de territoire métropolitain, en lien avec les territoires voisins dans le **cadre de l'alliance des territoires** pour enclencher une stratégie partagée : l'eau et paysage comme socle du territoire, la proximité entre habitat et emploi, l'accompagnement de la transition écologique des activités économiques, les mobilités pour repenser les offres de déplacements sur le grand Sud Ouest de la Métropole et du Pays de Retz (Futur Bus à Haut Niveau de Service et future halte ferroviaire) ;
- ↳ **la programmation bâtie à travers toutes les fonctions que pourra accueillir ce secteur pour faire quartier** (programmation économique, loisirs, services, commerces, équipements,...) en prenant en compte l'habitat existant ;

↳ **la qualité de vie, de travail et les nouveaux usages de l'espace public** (lien social, parvis, place, mail, parcs, îlots de fraîcheur, voiries...);

↳ **les espaces naturels avoisinants** qui seront préservés et valorisés dans leur vocation actuelle (agriculture durable, forêt urbaine...). Ces espaces font la richesse et l'identité de ce territoire Sud Ouest et sont une des composantes structurantes du grand paysage, en lien avec le lac de Grand Lieu et la Loire.

Une ambition économique : faire de ce secteur un pôle économique métropolitain d'excellence, d'envergure internationale, moteur de la dynamique de développement du Sud Loire et qui repose sur :

↳ **la stratégie métropolitaine de rééquilibrage** des fonctions économiques à l'échelle de territoire entre le Nord et le Sud de la Loire ;

↳ **la poursuite du développement d'une industrie éco-responsable**, de rayonnement international, créatrice de nombreux emplois. Initiée depuis 10 ans avec le pôle industriel d'innovation Jules Verne (PIIJV), cette ambition est portée par l'affirmation d'une industrie du futur alliant : recherche/innovation et production ;

↳ **la recherche et la formation** pour tous (aussi bien les écoles d'ingénieurs que les formations professionnelles : 3 000 étudiants / apprenants) ;

↳ **l'affirmation d'un pôle d'affaires** de 10 000 emplois constitué notamment de services en lien avec le pôle industriel d'innovation Jules Verne (commerces, loisirs, restauration...), d'activités tertiaires, le tout adossé à la plateforme aéroportuaire, équipement structurant pour le territoire et devant faire destination (avec montée en gamme de l'hôtellerie notamment).

Une ambition d'ouverture et d'accessibilité : s'appuyer sur ce nouveau quartier comme un des maillons de la mise en lien du territoire à l'échelle Métropolitaine et du Sud / Ouest élargi affirmant ainsi :

⇒ **la desserte élargie du secteur** au travers de l'implantation d'une nouvelle halte ferroviaire permettant ainsi l'ouverture du quartier au grand territoire : de Pornic à Nantes. Cette nouvelle halte sera située à environ un km de l'aérogare sur la ligne actuelle Nantes / Ste Pazanne au niveau de la Voie Métropolitaine (VM)85, cadencée à la demi-heure, en correspondance avec le nouveau Bus à Haut Niveau de Service qui est également prévu ;

⇒ **l'inscription du projet au sein de l'armature des transports en communs** par la création d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour relier le nouveau quartier, jusqu'à la centralité métropolitaine, desservant au passage notamment l'aéroport, la nouvelle halte ferroviaire et la gare de Nantes. Cette desserte s'inscrit comme un premier jalon d'un maillage en transports collectifs à définir vers Saint-Aignan de Grand Lieu et Pont-Saint-Martin. Ce BHNS empruntera des voies réservées à créer sur la route de Pornic, le périphérique entre les portes de Bouguenais et de Grand Lieu, ainsi que sur la Voie Métropolitaine (VM)85, avec une fréquence moyenne de l'ordre de 10 minutes et un temps de parcours estimé à 22 minutes entre la zone d'activité de l'aéroport et Nantes centre. Cette offre viendra compléter l'offre en transports en commun qui a évolué en 2021. La ligne 98 a notamment été modifiée reliant désormais le terminus tramway de la ligne 3 Neustrie, D2A - Aéroport, Saint-Aignan de Grand Lieu, Bouaye, Saint-Léger-les-Vignes et Brains. Les lignes régionales Aleop en correspondance avec le futur BHNS, la création d'une voie de covoiturage sur la route de Pornic (sens sortant) contribueront aussi à l'amélioration des accès au secteur aéroport ;

⇒ **la poursuite du maillage « modes actifs »** (piétons / cycles) dans une logique de déplacement de domicile / travail complémentaire avec la mise en lien des centralités communales. L'offre cyclable sera ainsi développée à terme par la mise en œuvre du schéma directeur des itinéraires cyclables, se déclinant dans le quartier :

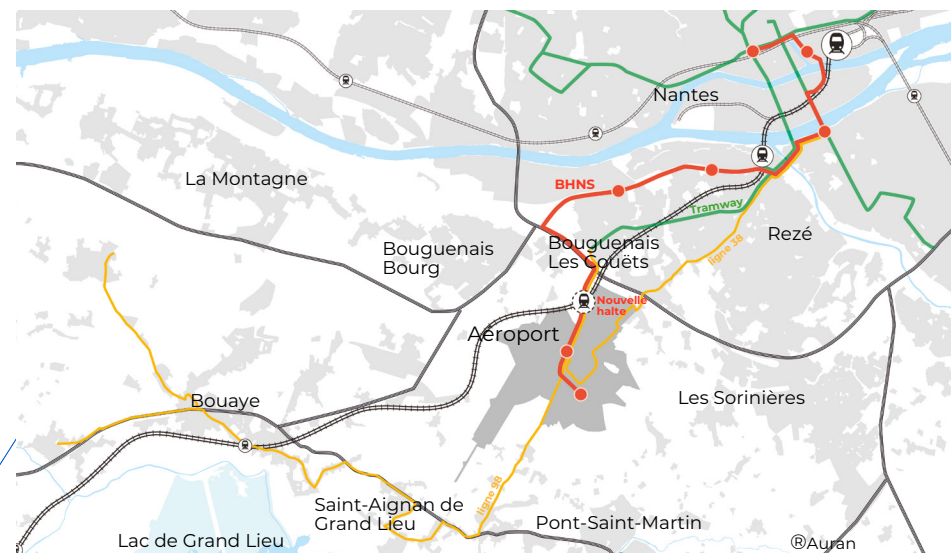
- par des voies structurantes vélos : entre Bouguenais Les Couëts et l'aéroport via la VM85 d'une part, et entre Rezé et l'aéroport via la rue de l'aérodrome et la rue de l'aviation d'autre part,
- par des voies secondaires vélos reliant le secteur aéroport à Bouguenais bourg et à Saint-Aignan de Grandlieu.

Le développement de cette offre a vocation à favoriser la pratique du vélo, en cohérence avec les objectifs du Plan de Déplacement Urbain et les nouvelles fonctions urbaines portées par le projet. Au-delà de ce maillage qui vise à intensifier les trajets quotidiens (domicile-travail de moins de 10 km), il s'agit également de favoriser les mobilités douces internes au quartier en complémentarité de la diversité des activités économiques du futur quartier : formation, recherche et développement, tertiaire, manufacturing et logistique.

La nouvelle armature des espaces publics vise à affirmer la place du piéton à l'échelle du nouveau quartier. Il s'agit de mettre en œuvre une reconquête des espaces publics, aujourd'hui principalement dédiés aux voitures et aux poids lourds, au service demain d'espaces désirables pour les piétons et l'ensemble des actifs du quartier support de nouvelles aménités urbaines.

⇒ **L'ensemble de cette nouvelle desserte** (transports en commun et modes actifs) portée par la démarche plan-guide s'inscrit dans le travail de coopération mené à une échelle plus large avec les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) voisins et rejoint notamment les enjeux communs partagés dans le contrat de réciprocité entre le Pays de Retz et Nantes Métropole.

La nouvelle desserte en transports en commun du futur quartier



Être garant de l'armature urbaine du cadran Sud Ouest

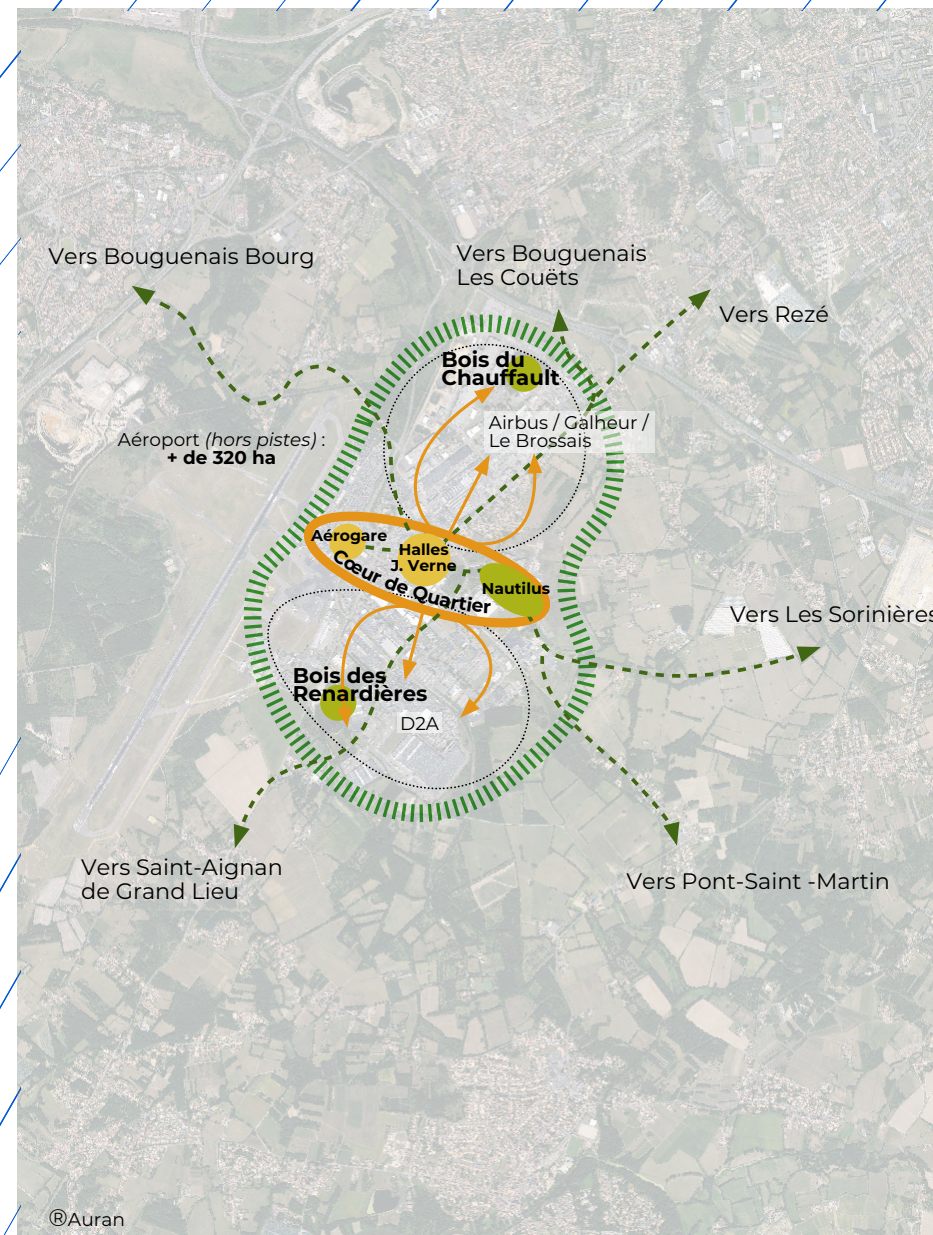
À l'échelle de la Métropole, le renouvellement urbain doit concourir à la préservation de la structure multipolaire qui fait l'identité du Sud Ouest de la Métropole. Il s'appuie sur l'organisation portée par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme Métropolitain et limite ce secteur à son enveloppe urbaine et naturelle délimitée par la géographie des lieux au travers d'une écharpe verte. Cette écharpe verte doit être la garante de la valorisation et de la protection de la trame verte et bleue métropolitaine, des espaces sensibles avoisinants et de la trame agricole productive.

Le principe « Éviter » est un marqueur essentiel du projet. Cela découle à conduire le plan guide hors des zones d'extension urbaine prévues pour l'urbanisation future. La démarche anticipe les dispositions du Zéro Artificialisation Nette. Le plan guide s'attache à révéler l'ensemble du potentiel de renouvellement urbain sur les sols déjà artificialisés afin de s'inscrire selon la méthodologie : « Éviter, Réduire, Compenser ».

Au sein même du secteur, une armature urbaine du futur quartier se dessine autour d'un cœur fort prenant appui sur une mise en lien des espaces publics formés d'Ouest en Est par l'aérogare (*lieu d'accueil et de vitrine*), le mail des 20 000 lieues des halles Jules Verne (*futur pôle de vie*) et Nautilus (*espace de biodiversité et de détente*).

Ce cœur, au centre géographique du quartier, se met naturellement au service de deux secteurs périphériques et productifs : Airbus / Chaffault au Nord orienté vers le manufacturing, D2A au sud accueillant à la fois des activités de manufacturing, des activités productives et de logistique.

Un cœur de quartier support de l'affirmation d'un maillage structurant



La matrice urbaine du futur quartier

Valoriser la nature déjà présente, peu visible, pour transformer l'image des différents secteurs du quartier.

Il s'agit de créer de nouvelles aménités (*qualité de travail, détente, bien-être*) permettant d'accompagner l'ambition économique portée par la Métropole. Le bois du Chaffault, des Renardières, ou encore le ruisseau de la Patouillère sont de véritables opportunités de mettre en scène ces cœurs de fraîcheur et de biodiversité au service du futur quartier. Leur valorisation permet aussi d'asseoir l'organisation de chaque secteur, de structurer la trame des espaces publics, de valoriser les cheminements du secteur, de valoriser les corridors écologiques aujourd'hui peu perceptibles, de « refroidir » un des secteurs de la Métropole où les îlots de chaleurs sont les plus importants. La nature est une composante majeure du projet, véritable point d'appui du renouvellement urbain.

Un cœur de quartier constitué de deux hémisphères pour assurer une continuité entre l'aérogare et Nautilus :

🔗 **sur la partie Est**, l'hémisphère droit (Nautilus) est au service de l'innovation, de la recherche et de la formation (technocampus Océan, UIMM, Jules Verne manufacturing academy...). Site actif, déjà en cours de transformation dans le cadre du pôle industriel et d'innovation Jules Verne (PIIJV) qui regroupera à terme une diversité d'acteurs (salariés, chercheurs, étudiants, apprentis...) ;

🔗 **sur la partie Ouest**, l'hémisphère gauche est un espace à reconstruire en lien avec le projet de modernisation de Nantes Atlantique. La limite actuelle de la concession ne doit pas s'inscrire comme une frontière pour la programmation urbaine du projet. Elle doit, demain, être un périmètre de phasage d'un projet global porté par plusieurs acteurs. Cet hémisphère s'étend de part et d'autre de la concession pour former un ensemble. Il doit intégrer un espace public de qualité assurant le lien entre le parvis de l'aérogare (la vitrine) et les Halles Jules Verne ouvert sur le reste du secteur. Il est le lieu du développement d'un pôle d'affaires, d'accueil d'étudiants et d'activités complémentaires à l'hémisphère droit (services aux entreprises ou salariés, services, restauration, loisirs, culture...) et d'activités liées à l'infrastructure aéroportuaire (hôtellerie, stationnement par exemple). Il est le lieu de la connexion de l'aéroport avec le futur BHNS et, à terme, d'interconnexion avec la halte ferroviaire.

Le renouvellement du concessionnaire ainsi que la présence de plus de 30 ha, dont 75 % non bâtis, dédiés au stationnement de surface, impliquent à court terme une vraie vigilance pour s'assurer d'un renouvellement urbain beaucoup plus intense (*optimisation et efficacité foncière des espaces bâtis*) et de la mise en cohérence des intentions de l'État avec celles de la Métropole nantaise.

Dans la continuité du PIIJV, le foncier sous concession représente un intérêt majeur à très court terme pour donner une nouvelle dimension au renouvellement urbain du futur quartier et rendre visible la transformation en cours (*qualité des espaces publics, nouvelles compositions urbaines, paysagères et architecturales...*).

🔗 **Au centre**, les Halles Jules Verne servent de rotule entre les deux hémisphères. Lieu de services dédiés aux entreprises, elles sont (avec le PIIJV dans son ensemble), par leur intensité urbaine et leur architecture, **un marqueur fort de l'identité à terme** du processus de renouvellement urbain du futur quartier.

Ce cœur de quartier se traduit par l'affirmation d'un pôle d'affaires projetant une programmation économique mixte : environ 100 000 m² de tertiaire, une offre de services / restauration / commerces, l'intensification de la formation (*étudiants, apprentis, chercheurs*), des aménités de loisirs / culturelles et sportives, ainsi qu'une offre hôtelière diversifiée.

Deux périphéries, à ré-enchanter et à intensifier en lien avec l'émergence du cœur de quartier :

🔗 **Airbus / Chaffault au nord**, un renouvellement et une densification s'appuyant sur Airbus, à impulser au profit du manufacturing ;







🔗 **D2A, au sud** dans la logique d'une complémentarité d'une vocation logistique à intensifier et du manufacturing à développer.

Ces secteurs devront s'appuyer sur une valorisation de leurs gisements fonciers existants. Il s'agit, demain, de réussir à l'échelle du territoire métropolitain et limitrophe, la transformation de ce secteur et de pouvoir produire plus sur un espace foncier plus restreint.

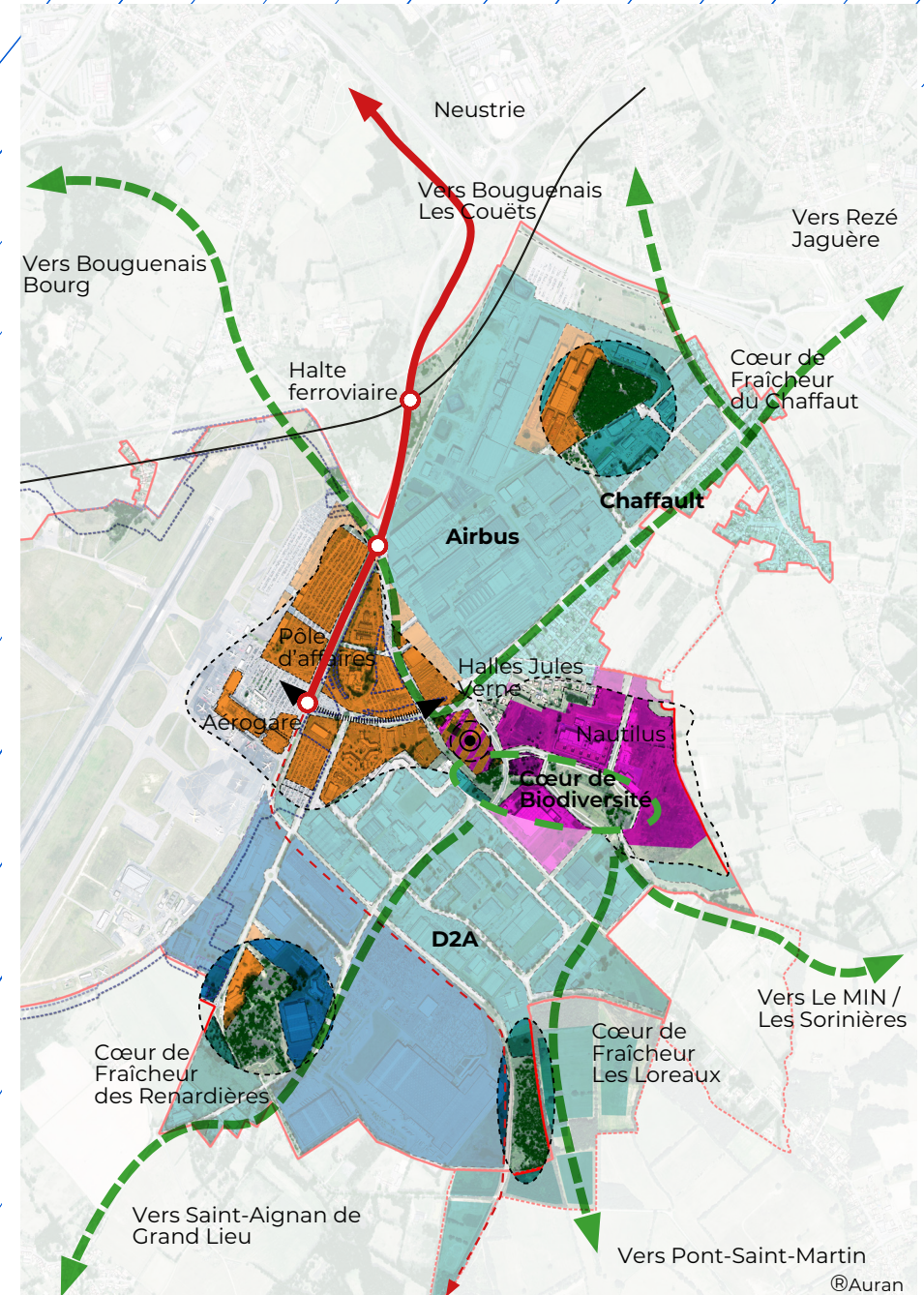
Cette démarche posera nécessairement dans les prochaines étapes de la construction du projet les questions :

- ▬ **des mutations des emprises foncières** de certaines entreprises qui pourraient bénéficier d'une stratégie de relocalisation en cohérence avec les objectifs économiques affichés ;
- ▬ **du devenir du tissu pavillonnaire** (premier, second rideau) de la rue de l'aviation en lien demain avec le futur Plan d'Exposition au Bruit (PEB) ;
- ▬ **de l'optimisation des espaces fonciers** existants notamment sur les fonctions de logistique, qui, grands consommateurs d'espaces, doivent s'engager dans un processus de mutation.

Ainsi, un premier consensus fort a pu voir le jour, celui d'enclencher un principe de renouvellement urbain au service d'une intensification des fonctions économiques qui demain, au travers d'un plan de référence de projet, traduira de manière pré-opérationnelle ce premier récit.

- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | Programmation mixte |  | Programmation logistique |
|  | Pôle de recherche / innovation / formation |  | Programmation manufacturing |
|  | Mise en lien du Quartier |  | Principe de desserte et d'accessibilité en transport en commun structurant |

Des premières intentions de projet au service de la construction du récit urbain





Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise

2, cours du Champ de Mars
BP 60827 - 44008 Nantes Cedex 1
02 40 84 14 18



www.auran.org



[@AURAN_NANTES](https://twitter.com/AURAN_NANTES)



[Auran - Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise](#)



[LinkedIn / Auran - Agence d'urbanisme de la région nantaise](#)