

LE  
GRAND  
DÉBAT

NANTES,  
**LA LOIRE  
ET NOUS**

—  
LE CAHIER  
D'ACTEURS

**POUR CONFORTER L'ÉCONOMIE  
DU CŒUR DE LA MÉTROPOLE**

**CCI Nantes St-Nazaire**

Envoyé le 08/04/2015



Etablissement public au service des entreprises et des territoires, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes St-Nazaire est pilotée par des dirigeants d'entreprises élus par leurs pairs. La CCI représente et accompagne au quotidien les 47 000 entreprises du territoire de Loire-Atlantique. Porte-parole du monde économique, la CCI s'implique auprès des pouvoirs publics et participe aux débats qui animent le territoire métropolitain.

**LES AUTEURS ET LES CONTRIBUTEURS (champ obligatoire)**

Auteurs et contributeurs :

- les membres élus du « Thème Stratégique n°8 : attractivité de l'aire métropolitaine » de la CCI Nantes St-Nazaire piloté par Alain Raguideau.
- le Département Economie et Stratégie des Territoires de la CCI Nantes St-Nazaire

**LES COORDONNÉES DU CONTACT (champs obligatoires)**

16 quai Ernest Renaud

44105 Nantes

a.bernard@nantesstnazaire.cci.fr

02 40 44 63 98

06 10 90 21 75

**VOTRE CONTRIBUTION** (champ obligatoire)

**Pour conforter l'économie du cœur de la métropole**

La Loire, dans toutes ses dimensions, est **un élément majeur de la performance économique de la métropole** :

- En tant que un moyen de mobilité, et support de production,
- En tant que contrainte aux déplacements à dépasser,
- En tant que facteur d'attractivité.

Mais, le fleuve est un espace recherché, dont les vocations sont aussi résidentielles, récréatives et environnementales. Cette multiplicité des usages possibles pose naturellement la question de la place accordée aux enjeux et aux activités économiques, dans leur diversité.

**1- La Loire, un moyen de mobilité et un support de production.**

**1.1 Une fonction économique qui marque toujours le présent...**

Les berges de la Loire sont des lieux d'accueil historiques des activités économiques et logistiques, qui s'y sont d'abord développées grâce à la voie de communication majeure que constituait le fleuve. Les grandes emprises industrielles et portuaires (Arcelor, DCNS, Cheviré amont et aval, Bas-Chantenay, Roche Maurice, etc.) sont les héritières de cette histoire. Elles accueillent en leur sein une activité importante, qui représente, au cœur de la métropole, une richesse atypique.

Ce sont ainsi 17 000 emplois privés qui se concentrent de la pointe ouest de l'île de Nantes au Pellerin (sur les 212 000 que compte l'ensemble de l'agglomération). La surreprésentation de l'industrie est très nette : 24% de l'emploi y est industriel, contre 15% pour l'ensemble de Nantes Métropole. L'activité portuaire, bien que marginale au regard des trafics totaux du Port (8%), structure par ailleurs encore le paysage des bords de Loire aval, même si la question de son avenir reste posée (l'activité portuaire et maritime se concentrant désormais principalement sur Montoir).

**Toutes les activités situées en bords de Loire ne sont plus directement liées à la voie d'eau. Pourtant, la vocation économique des espaces qu'elles occupent doit, pour un ensemble de raisons, être confirmée :**

- Parce que d'autres voies de communication, développées à proximité, constituent des outils de compétitivité (la voie ferrée, le périphérique...);
- Parce que la voie fluviale pourrait, demain, retrouver un intérêt économique. Les expérimentations déjà menées pour du barging peuvent ici être rappelées, même si le modèle économique reste à fiabiliser (ex. opportunités du transport pour les tronçons Airbus). Le potentiel pour de la logistique urbaine peut aussi être étudiée, avec une plateforme de distribution sur des espaces aux portes du centre-ville (Bas Chantenay ? Cheviré ? Ile de Nantes ?...)

- Parce que la diversité économique de Nantes, source de mixité sociale et facteur d'animation urbaine, est une chance à préserver ;
- Parce que les contraintes sur la consommation d'espace rendent difficile la recréation de grandes emprises foncières dédiées proches du cœur de la métropole ;
- Parce que des entreprises qui y sont implantées disposent parfois d'outils de production lourds, non transférables aisément ;
- Parce que le bon fonctionnement économique de la métropole implique le maintien d'activités économiques, et notamment industrielles, en son cœur (pour éviter la tendance au desserrement des activités en dehors de l'agglomération et le danger dual d'une ville dortoir et musée).

### 1.2 ...et à préserver demain : pour de nouvelles activités ?

**Ce maintien de la vocation économique d'espaces industriels de bord de Loire**, notamment pour le Bas-Chantenay (où l'industrie fait, par ailleurs, partie de l'âme du quartier), suppose un zonage et des règles d'urbanisme adéquates, sur les zones mêmes, mais aussi sur leurs environs immédiats. Elle ne signifie pas pour autant nécessairement *le statu quo* intégral : un **travail sur la mixité est, avec prudence, possible**. Surtout, une concertation approfondie sur le devenir des espaces d'accueil doit être menée avec les entreprises qui y sont implantées. La question du développement, par petites touches, d'habitat sur ces quartiers industriels doit être posée avec mesure et vigilance : l'acceptabilité des activités industrielles vis-à-vis des habitants n'est pas acquise et peut, avec le temps, être remise en cause.

Ces espaces sont aussi propices au « **renouvellement** » économique. Certaines activités nouvelles tirant directement parti de la Loire (éco-activités de production d'énergie, activités nautiques, logistique fluviale...) mais aussi de la proximité avec le cœur de ville (logistique urbaine, artisans œuvrant sur la ville, petite production / maintenance...) pourraient s'y développer.

S'agissant du **nautisme**, le développement de cette activité économique en bords de Loire sur la métropole présente un triple intérêt :

- Comme moyen de structurer et « booster » une filière avant tout économique : regrouper l'offre et la rendre visible ;
- Comme moyen de « réveiller la culture maritime » de Nantes avec un fort potentiel de développement de la pratique (nombreux nantais sont propriétaires d'un bateau) et de fréquentation touristique ;
- Comme moyen d'animation économique des berges, participant à un projet urbain (en permettant, par exemple, une transition souple entre l'activité industrielle et le développement résidentiel).

## 2- **La Loire, une contrainte aux déplacements à dépasser.**

### Franchir la Loire.

La capacité à la mobilité est (et sera) un élément crucial du système productif et économique nantais, et, au-delà, départemental et régional. La question des **franchissements de la barrière naturelle que forme le fleuve**, constitue dans ce cadre un enjeu majeur pour la métropole (il y a, pour rappel, 65 000 déplacements quotidiens entre le sud du département et le nord de la métropole).

Cet enjeu dépasse les frontières de la métropole administrative : il s'agit d'assurer la capacité de l'agglomération à fonctionner de façon unifiée et en symbiose avec son aire urbaine, et d'assurer l'accessibilité à tous aux équipements de dimension métropolitaine (gare, aéroport, équipements commerciaux, sportifs, culturels, de santé, d'enseignement et de recherche) et au cœur de la centralité métropolitaine (**accès multimodaux, capacités à stationner et à circuler...**).

**La mise en place d'une nouvelle solution de franchissement** au cœur de l'agglomération devient dès lors une nécessité, et devrait, pour participer au mieux au fonctionnement de l'agglomération, réunir les conditions suivantes :

- Se situer en amont, et au plus près, du pont de Cheviré, afin de délester ce dernier des trafics routiers interurbains (qui constituent de l'ordre de 80% des flux le traversant) ;
- Répondre aux besoins de déplacement croissants générés par les projets urbains et d'habitat situés au cœur de la métropole (projet sud-ouest Ile de Nantes, Pirmil les Isles...) ;
- Offrir des accès directs et lisibles, bien reliés au maillage viaire existant ;
- Présenter une dimension multimodale (automobile, transport collectif, etc...).

A ses côtés, le développement du réseau des Navibus et des bacs de Loire constituerait une véritable alternative de franchissement du fleuve dans l'agglomération, d'autant plus si ce réseau « fluvial » est interconnecté avec le système de transport terrestre (voies routières urbaines, lignes de TCSP, pôles multimodaux...).

### 3- La Loire, un facteur d'attractivité et de dynamisme économique.

#### 3.1 Remettre le fleuve au cœur de la centralité de demain.

La Loire est un vecteur d'attractivité et de qualité de vie pour Nantes, qui est à même de cultiver une image de « ville d'eau ». Jusqu'aux années 1930, le fleuve et l'eau étaient au cœur de la ville, et parties prenantes de son fonctionnement urbain et économique. Les comblements de Loire ont repoussé le fleuve en dehors de la ville dense, mais, aujourd'hui de nouvelles opportunités s'offrent à la métropole pour **remettre le fleuve au cœur de la vie nantaise**.

Le déploiement de nombreux projets urbains situés en ses abords (notamment sur les rives sud) pourra ainsi servir d'appui pour **repositionner le fleuve au cœur de la grande centralité métropolitaine de demain**, avec un travail spécifique sur :

- La mise en valeur des *quatre rives* de la Loire (localisation des équipements structurants, renforcement et extension de la densité urbaine, etc.)
- L'invention de nouveaux modèles de mixité fonctionnelle sur les projets urbains emblématiques (Ile de Nantes, Pirmil les Isles, Bas Chantenay...) pour, autant que possible, dans le cadre d'une réflexion sur l'acceptabilité des entreprises vis-à-vis des habitants, faire cohabiter activités économiques et habitat et, plus simplement, redonner de l'urbanité à des sites aujourd'hui excentrés.

### 3.2 Renforcer le centre-ville de Nantes et le rapprocher du fleuve.

**Le centre-ville historique de Nantes constitue une des multiples centralités de la métropole. Elle présente néanmoins plusieurs singularités :**

- Par sa densité commerciale (premier pôle commercial de l'agglomération en nombre de commerces, avec une part importante de commerces de destination) ;
- Par sa vocation patrimoniale et historique, chargée de symboles, repères et donc d'image ;
- Par la convergence des flux qui en font un lieu d'échanges et de concentration de population ;
- Par son animation permanente et son intensité urbaine ;
- Par sa mixité sociale et fonctionnelle.

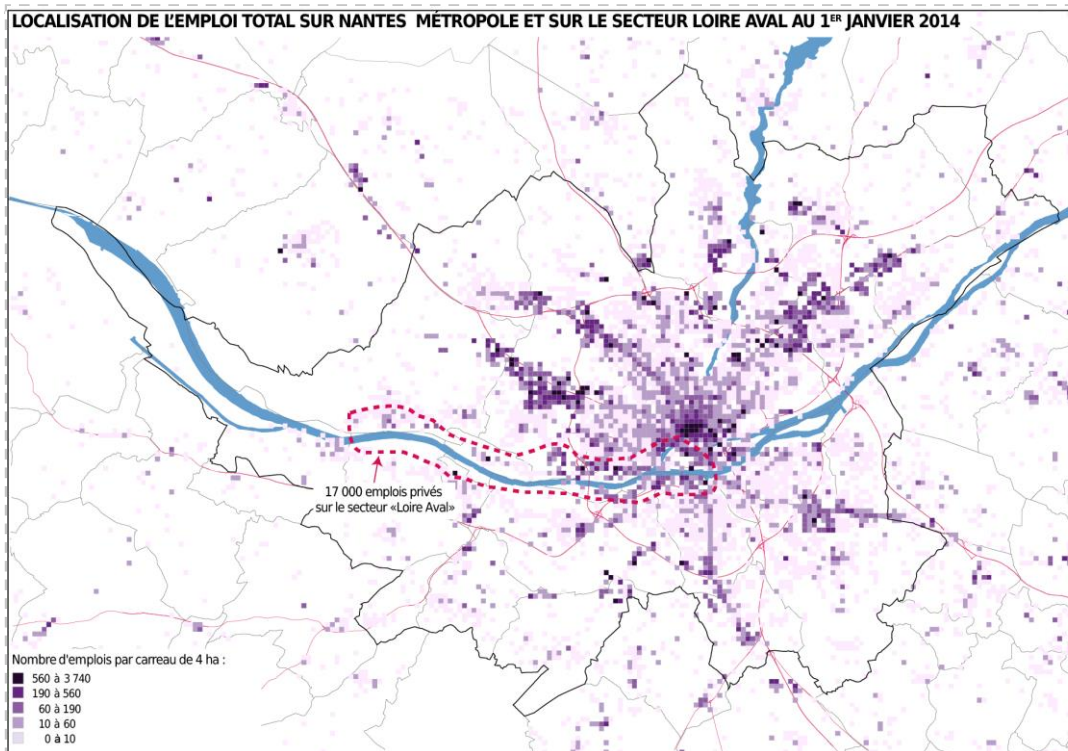
Le débat sur la Loire donne l'occasion de réinterroger la vocation de cette centralité, de ses attributs, de son lien avec le fleuve, et plus particulièrement, de la manière dont il peut être un vecteur d'attractivité et de renforcement de la centralité, **dans une logique de développement** -pas seulement de conservation.

**Densifier et étendre le centre-ville et le rapprocher véritablement de la Loire constituent des enjeux majeurs pour les années à venir, et pourront notamment se traduire :**

- Par le développement ambitieux de nouvelles surfaces commerciales pour densifier l'offre commerciale du centre-ville (qui ne représente aujourd'hui que 13% des surfaces commerciales de Nantes Métropole). En ce sens, **la réalisation d'un projet urbain mixte et commercial entre la place du commerce et la Loire (Gloriette – Petite Hollande)** trouve tout son sens pour donner au centre-ville de Nantes une vocation commerciale de dimension métropolitaine. L'aménagement de cet espace stratégique du cœur de ville permettrait ainsi de rapprocher le centre-ville marchand du fleuve, avec une mise en valeur des bras comblés de Loire et la réintégration du fleuve et ses berges en cœur de ville.
- Par une **animation urbaine et économique renforcée des bords du fleuve** en cœur de ville : marché, barges marchandes, hôtellerie / restauration flottantes... L'esplanade de Gloriette, le quai de la fosse et le site du futur ex-CHU constituent, à cet égard, un potentiel exceptionnel à proximité de l'hyper-centre de Nantes et du plan d'eau formé par le bras de la Madeleine.
- Par le maintien de **bonnes conditions d'accessibilité** (et non dissuasives) **au centre-ville et à ses fonctions** (commerciales, économiques, culturelles, touristiques, tertiaires...) pour doper sa fréquentation et en faire le premier lieu de destination de la métropole. Cela passe par un réseau structuré de transports en commun mais surtout par des **accès rapides et directs depuis le périphérique vers des parking-silo au plus proches du cœur de ville**. C'est une condition indispensable à l'ambition métropolitaine que l'on veut donner au centre-ville, et, par extension, au rayonnement économique et européen, que l'on souhaite porter pour Nantes.



VOTRE CONTRIBUTION EN IMAGES (champ facultatif)



Les bords de Loire aval concentrent toujours une forte activité industrielle au coeur de l'agglomération nantaise : 24% d'emplois industriels contre 15% sur l'ensemble de Nantes Métropole.



Le Bas Chantenay : un espace industriel de premier plan aux portes du centre-ville qui bénéficie d'une très bonne accessibilité, atout pour le développement économique.

**VOTRE CONTRIBUTION EN IMAGES** (champ facultatif)



Les bords de Loire à Bas Chantenay : le fleuve est utilisé pour certaines activités économiques (notamment le chantier de l'esclain)

Ici votre visuel



# MERCI DE VOTRE PARTICIPATION

---

Pour contribuer et suivre l'actualité du débat :



[nanteslaireetnous.fr](http://nanteslaireetnous.fr)

[facebook.com/  
nanteslaireetnous](https://facebook.com/nanteslaireetnous)

[#NantesLoire](https://twitter.com/NantesLoire)

[GrandDEBAT@nantesmetropole.fr](mailto:GrandDEBAT@nantesmetropole.fr)

---

“Nantes, la Loire et nous” Nantes  
Métropole 44923 Nantes Cedex 9

---

Pour plus d'informations  
T 02 40 99 52 71