

# PLUih

Penser ensemble l'avenir du Pays de Blain !

## Plan Local d'Urbanisme intercommunal

tenant lieu de Programme Local de l'Habitat

Éléments de diagnostic et enjeux  
Concertation



Partie 3 et 4





# PARTIE 3

Un territoire dont l'organisation révèle des fragilités dans un environnement concurrentiel fort

- 3.1 Blain, un pôle structurant confronté à l'émergence des territoires voisins
- 3.2 Une structure territoriale diffuse qui favorise l'usage de la voiture
- 3.3 Un manque de lisibilité de l'armature économique



## 3.1 Blain, un pôle structurant confronté à l'émergence des territoires voisins

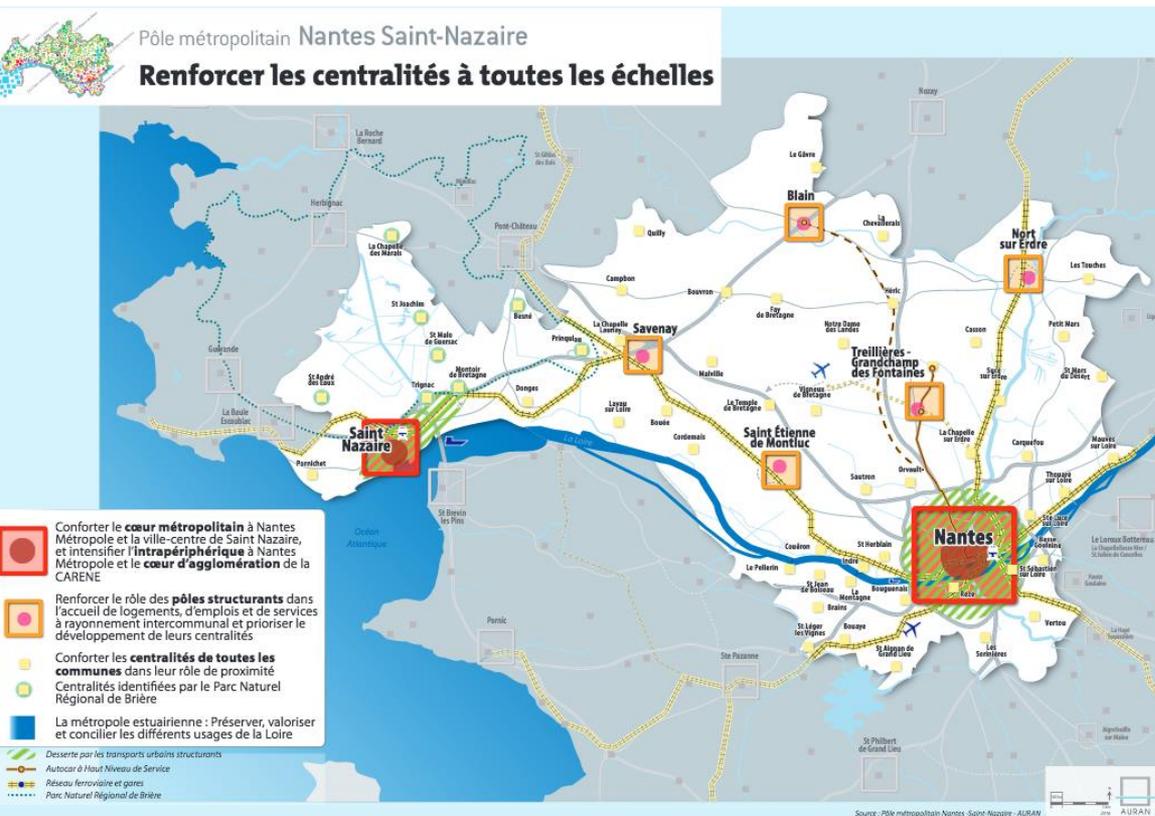
### 3.1.1 Blain, un rayonnement local qui s'affaiblit

3.1.2 Un bon niveau d'équipements, concurrencé par les territoires voisins

3.1.3 Une offre commerciale marquée par le poids des zones périphériques

>> Blain, un rayonnement local qui s'affaiblit

> Un pôle structurant identifié par le SCOT



> Des objectifs différenciés par commune au regard de l'organisation multipolaire

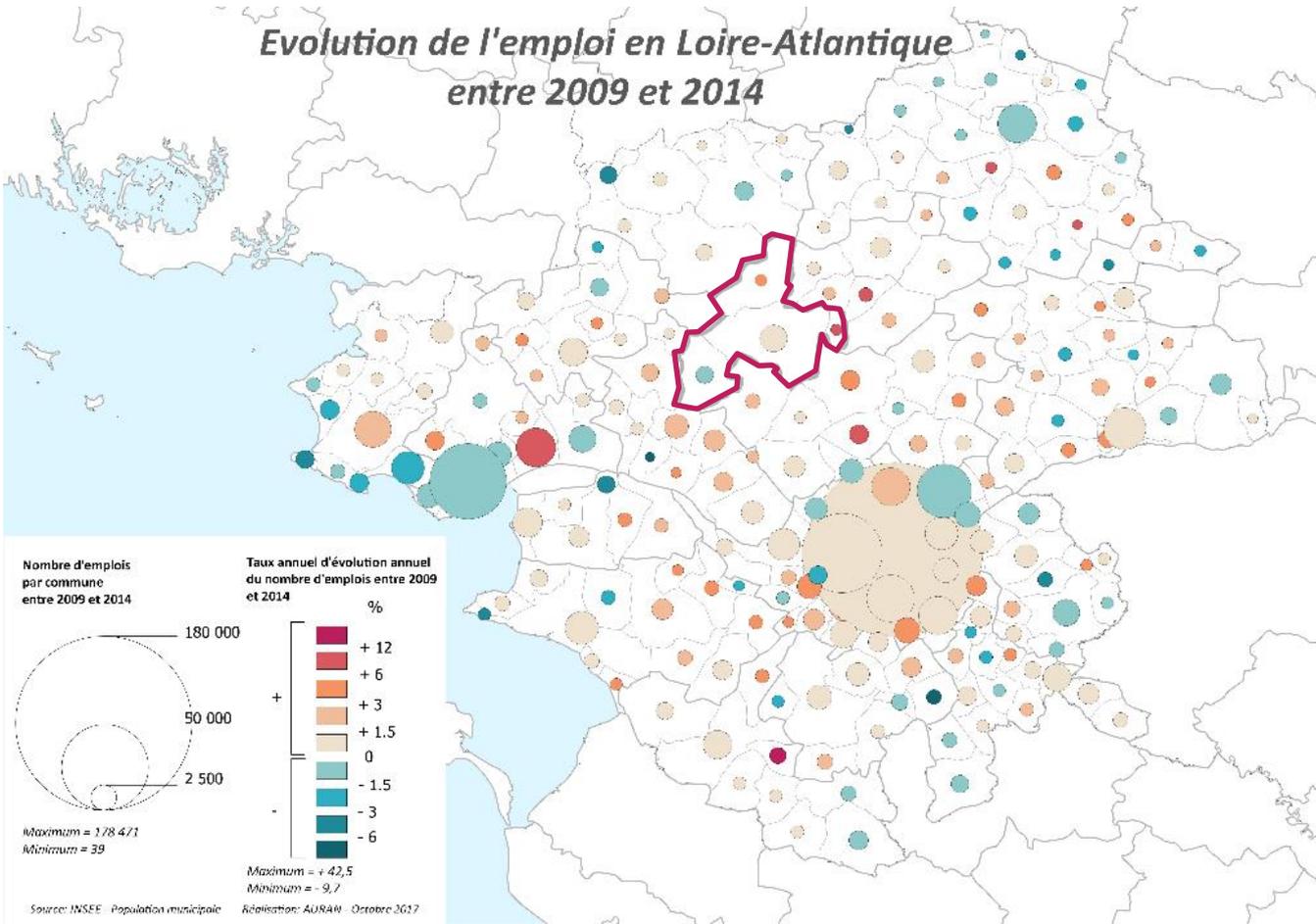
Les pôles structurants du SCOT

« Du fait de leur poids démographique et économique, de leur niveau d'équipements, de services et de commerces, ces pôles assurent une fonction essentielle dans l'organisation de l'offre territoriale du territoire Nantes-Saint-Nazaire. »

« Ils sont appelés à renforcer leur rayonnement intercommunal et développer leurs fonctions de centralité ».

>> Blain, un rayonnement local qui s'affaiblit

> Un pôle d'emploi important à l'échelle de la collectivité et des communes alentours mais qui tend à s'affaiblir



> 3 740 emplois Blain = 70 % des emplois de la CCRB

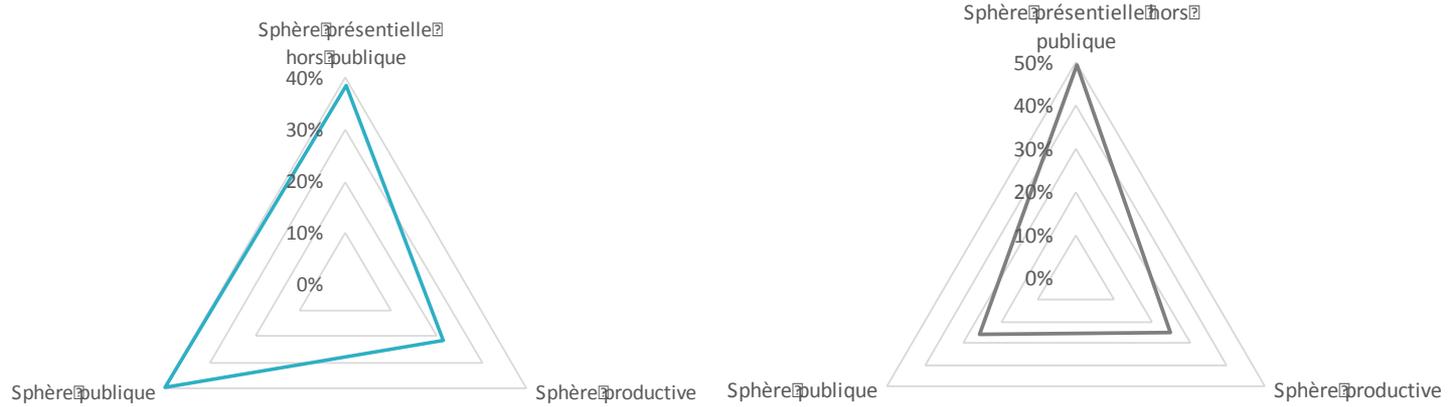
> + 1,1 % emplois/an entre 2009 et 2014 (dynamique similaire à celle observée à l'échelle départementale)

> Une progression de l'emploi plus marquée dans les communes d'Héric, Savenay, Malville et Fay-de-Bretagne

>> Blain, un rayonnement local qui s'affaiblit

> Un poids important de l'emploi public

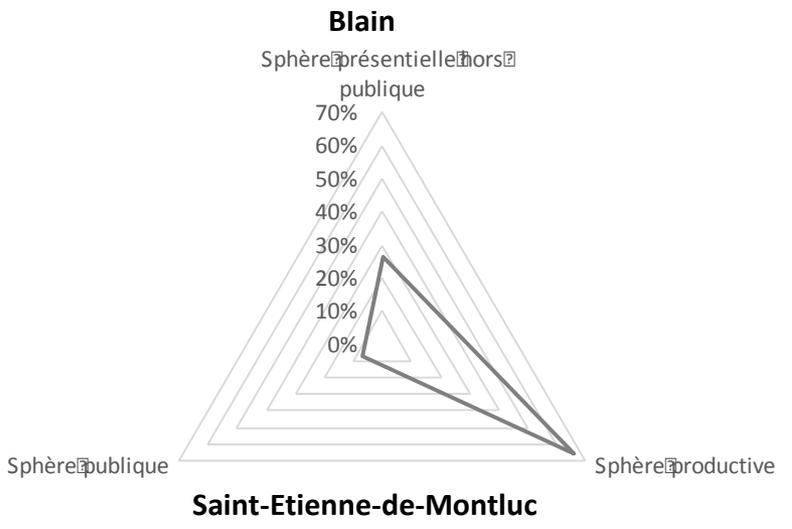
Répartition de l'emploi par sphère dans les pôles structurants du SCoT de comparaison



> 40 % d'emploi public\*, soit 90 % de l'emploi public de l'intercommunalité

> Un poids plus marqué de l'emploi public que la plupart des autres pôles structurants du SCoT (profil similaire à Savenay)

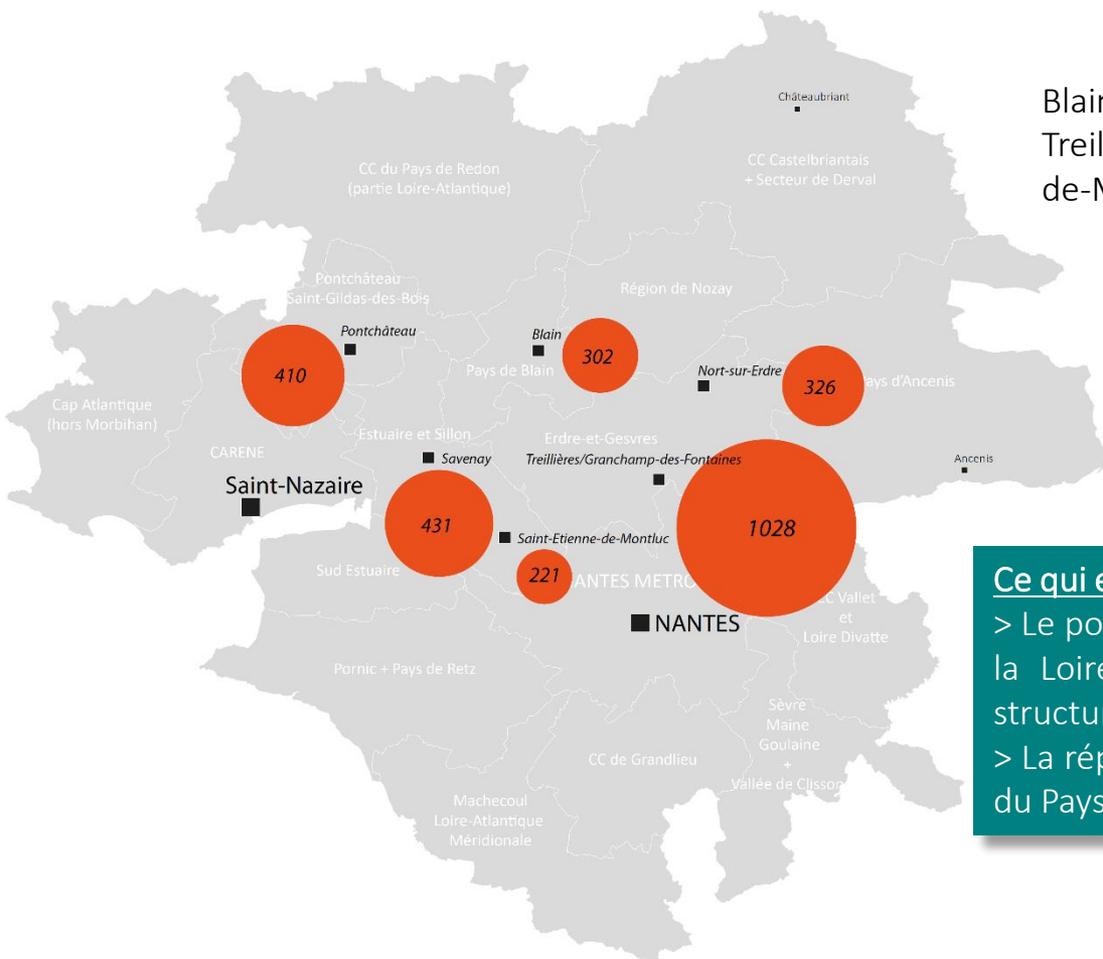
\* Part des postes relevant du champ du domaine public dans les établissements actifs (Insee, CLAP, 2015)



**Ce qui est en jeu :**  
 > Le renforcement de Blain comme pôle d'emploi structurant sur les différentes sphères économiques

>> Blain, un rayonnement local qui s'affaiblit

Nombre de constructions neuves entre 2009 et 2014 sur les pôles structurants



Blain // Pontchâteau // Nort-sur-Erdre // Savenay // Treillières-Grandchamp-des-Fontaines // Saint-Étienne-de-Montluc

> Blain, « troisième pôle structurant » en termes de logements et de population mais seulement le « cinquième pôle structurant » en terme de production de logements entre 2009 et 2014

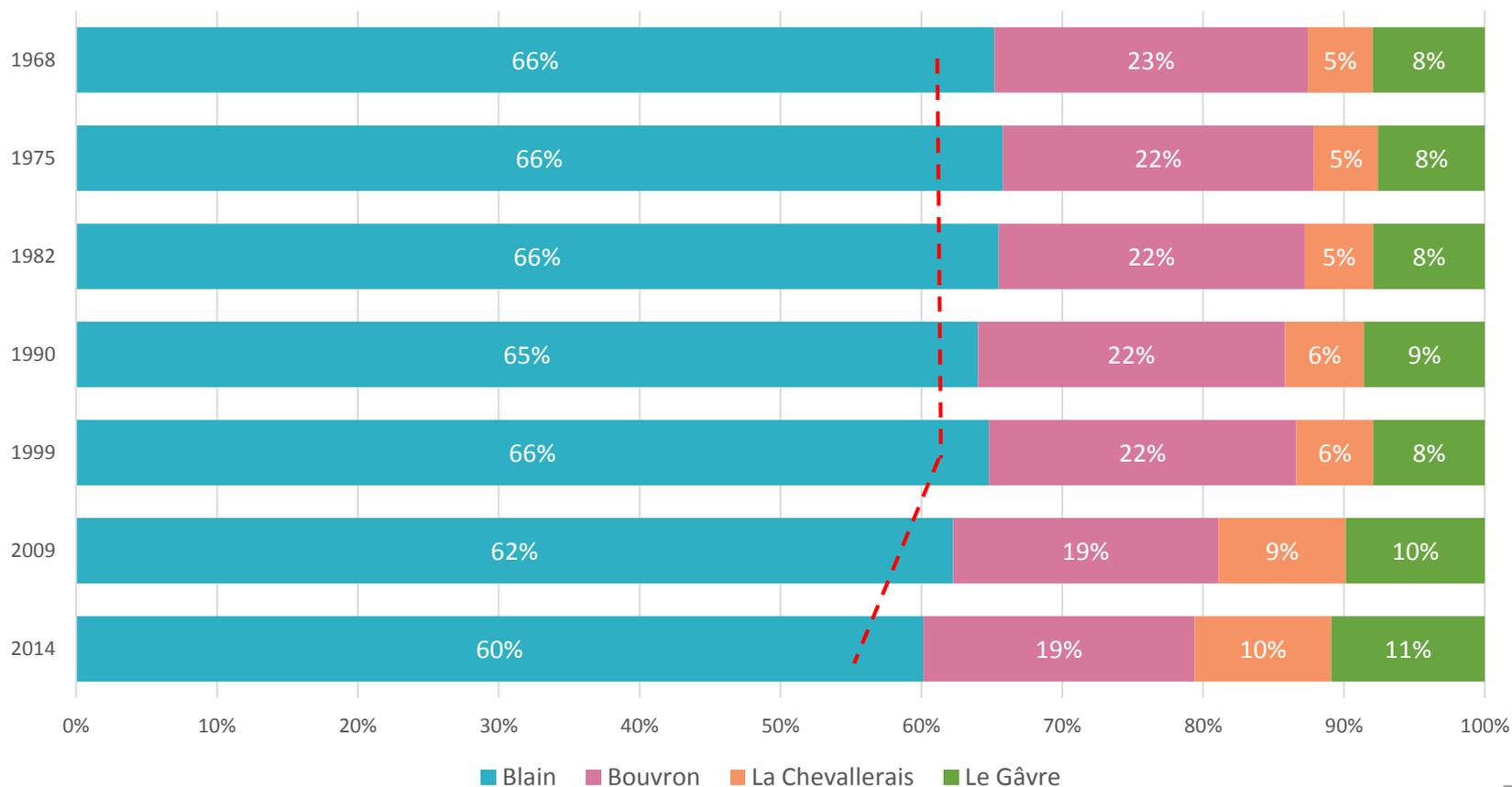
Ce qui est en jeu :

- > Le poids de la commune de Blain à l'échelle du Nord de la Loire-Atlantique et sa reconnaissance comme pôle structurant majeur
- > La répartition de la production de logements à l'échelle du Pays de Blain

>> Blain, un rayonnement local qui s'affaiblit

> Un poids démographique qui diminue au sein de la CCRB

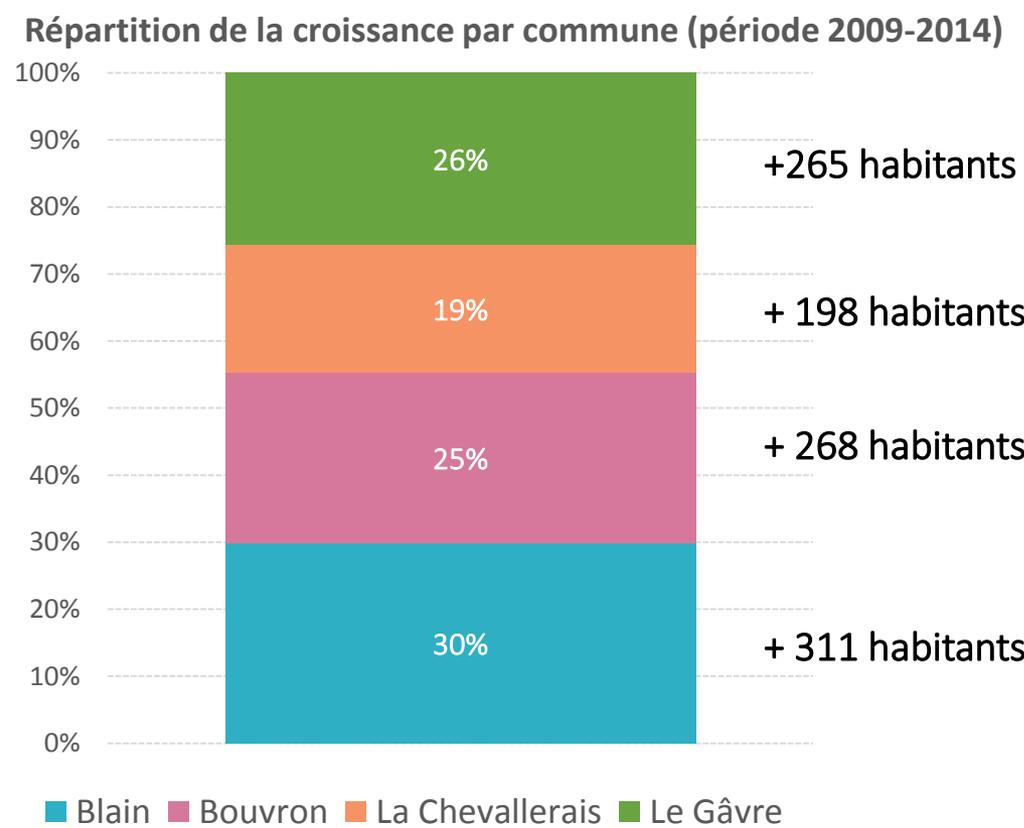
Répartition de la population dans les communes du Pays de Blain



>> Blain, un rayonnement local qui s'affaiblit

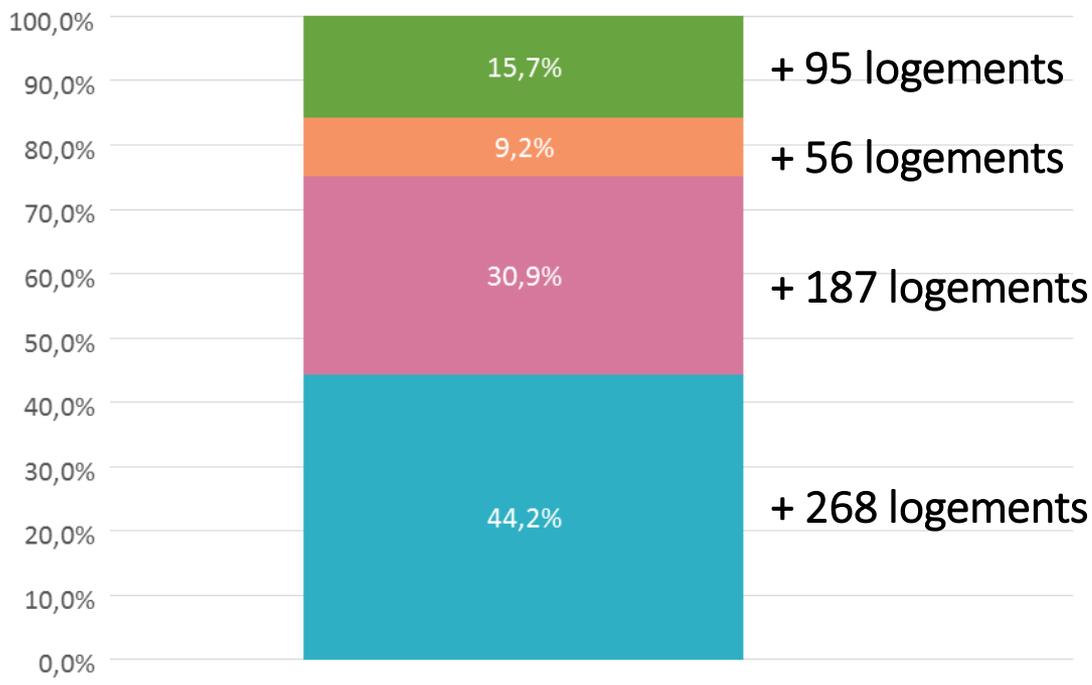
Blain = **60%** de la population de la CCRB (en 2014)  
mais seulement

**30%** de la croissance démographique entre 2009 et 2014



>> Blain, un rayonnement local qui s'affaiblit

Blain = **62%** du parc de logements du Pays de Blain (en 2014)  
 mais seulement  
**44 %** de la croissance du parc entre 2009 et 2014



> Un nombre de logements produits sur la commune de Blain plus faible que sur l'ensemble des autres communes du territoire

Ce qui est en jeu :

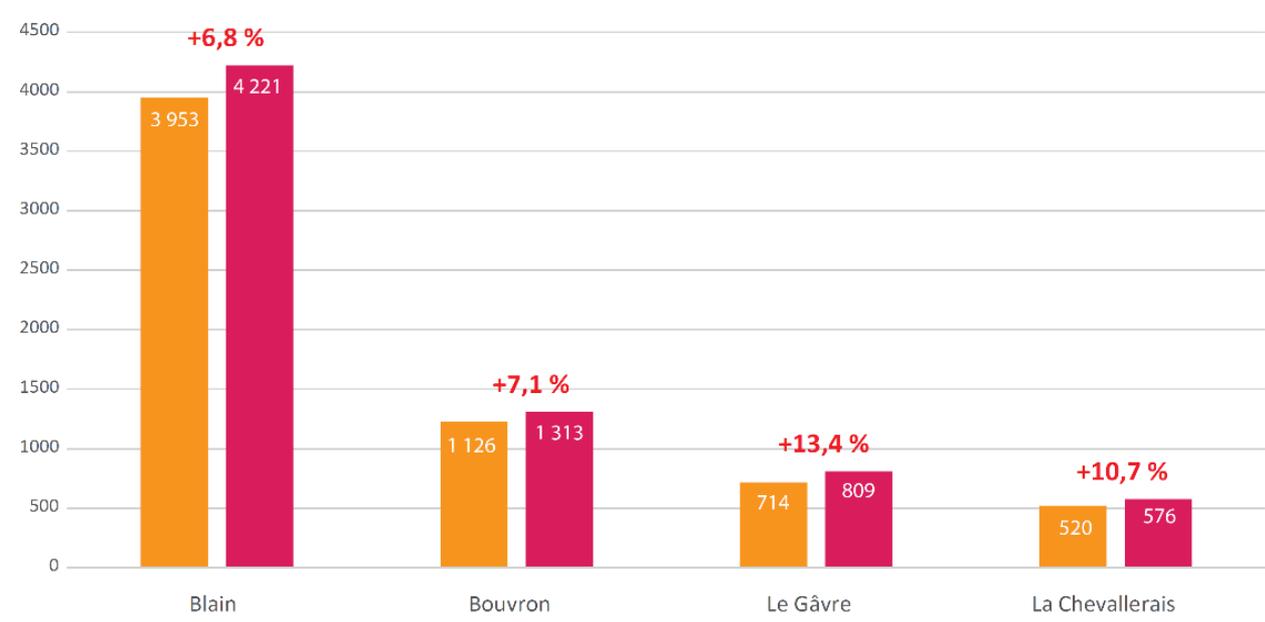
- > Le recentrage de la production de logements sur le pôle structurant
- > Le maintien d'un niveau de production de logements permettant de maintenir une dynamique sur l'ensemble des communes tout en limitant la consommation foncière

■ Blain ■ Bouvron ■ La Chevallerais ■ Le Gâvre



>> Blain, un rayonnement local qui s'affaiblit

Évolution du parc total de logements sur le Pays de Blain par commune entre 2009 et 2014



> Un nombre de logements produits sur la commune de Blain plus faible que sur l'ensemble des autres communes du territoire

INSEE RP 2009 ; RP 2014

Année 2009  
Année 2014





## 3.1 Blain, un pôle structurant confronté à l'émergence des territoires voisins

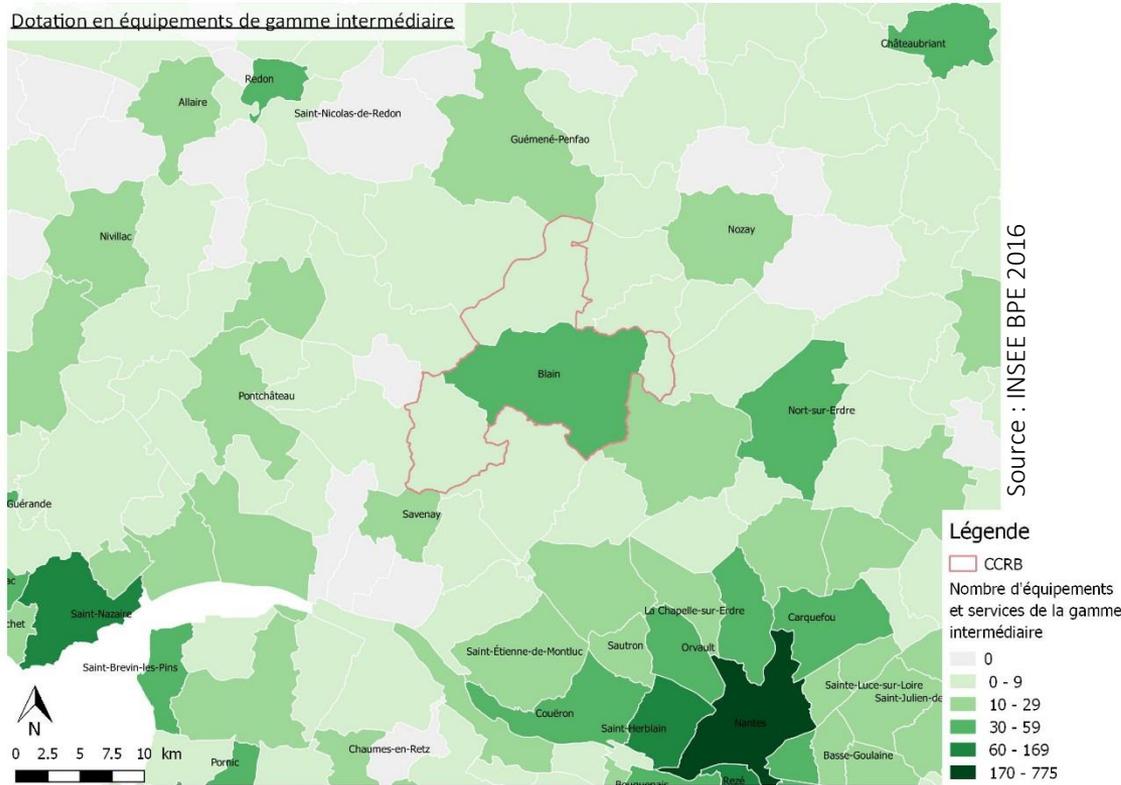
3.1.1 Blain, un rayonnement local qui s'affaiblit

**3.1.2 Un bon niveau d'équipements, concurrencé par les territoires voisins**

3.1.3 Une offre commerciale marquée par le poids des zones périphériques

>> Un bon niveau d'équipements, concurrencé par les territoires voisins

> Une offre d'équipements et services attractive



> Gamme de proximité :

BLAIN dispose de l'ensemble des équipements et services dits de proximité : poste, épicerie, restaurant, agence immobilière, pharmacie, dentiste...

> Gamme intermédiaire (ci-contre) :

BLAIN dispose de l'ensemble des équipements et services dits intermédiaires : école de conduite, vétérinaire, opticien, laboratoire d'analyses, supermarché, magasin de vêtements...

> Gamme supérieure :

20 équipements et services supérieurs (sur 47)

Equipements, services pris en compte :

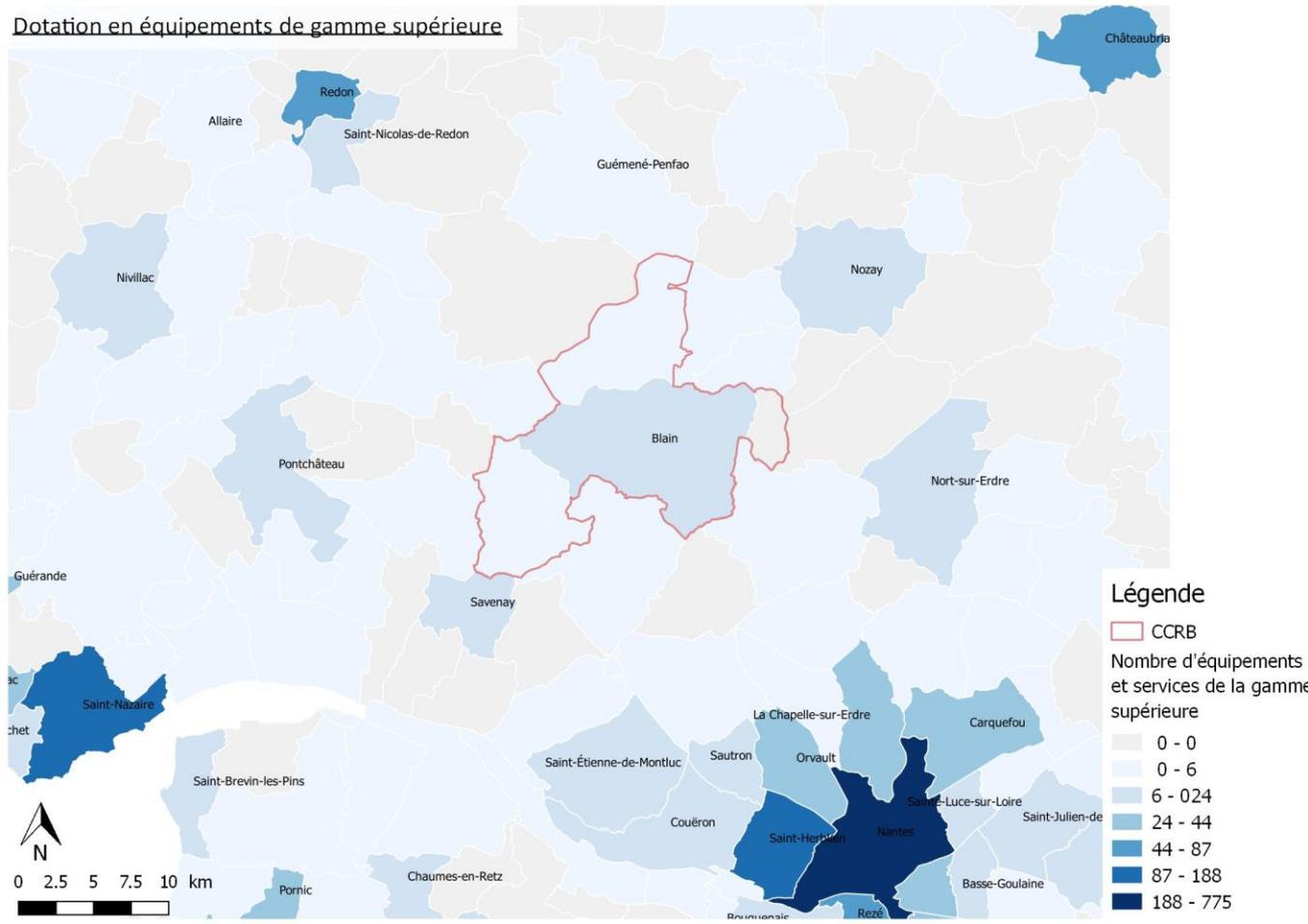
*Police, gendarmerie. Ecole maternelle, Collège. Salle de sport spécialisée, Bassin de natation, Athlétisme, Roller, skate, vélo bicross ou freestyle Sage-femme, Orthophoniste, Pédicure/ podologue, Psychologue. Laboratoire d'analyses et de biologie médicale, Ambulance. Personnes âgées : hébergement, services d'aide. Ets d'accueil du jeune enfant.*

**Ce qui est en jeu :**  
 > Conserver une offre suffisante et attractive en équipements et services

>> Un bon niveau d'équipements, concurrencé par les territoires voisins

> Une offre d'équipements et services attractive

Dotation en équipements de gamme supérieure



Source : INSEE BPE 2016

Equipements, services de gamme supérieure pris en compte :

- Pôle emploi : réseau de proximité
- Lycées, Formation santé, Centre de formation d'apprentis
- Ets de santé de court, moyen et/ou long séjour
- Urgences, Centre de santé, Dialyse
- Ets psychiatriques, Structures psychiatriques en ambulatoire
- Spécialistes en : cardiologie, ORL, dermatologie, pédiatrie gynécologie, psychiatrie, ophtalmologie...
- Orthoptiste, Audio prothésiste, Psychomotricien, Diététicien
- Personnes âgées : soins à domicile
- Enfants handicapés : hébergement, services à domicile ou ambulatoires
- Adultes handicapés : services d'aide ou de soins à domicile, hébergement
- Travail protégé ; Aide sociale à l'enfance : hébergement
- Parcours sportif / santé, Théâtre, Cinéma, Musée

## >> Un bon niveau d'équipements, concurrencé par les territoires voisins

### > Des ouvertures de lycées prévues sur les territoires voisins



> Offre d'enseignement de la maternelle au lycée (public et privé)

Cependant :

> Une seule filière de formation professionnelle sur la commune – au sein du lycée professionnel agricole privé :

CAPa Services aux Personnes et Vente en Espace Rural / BEPa et Bac Pro Services aux Personnes et aux Territoires

> Des constructions nouvelles prévues sur d'autres pôles :

#### **Nort-sur-Erdre :**

Reconstruction et confortement du collège  
Nouveau lycée : 1000 élèves / rentrée 2020

#### **Pontchâteau :**

Nouveau lycée : 1050 élèves / rentrée 2023

## >> Un bon niveau d'équipements, concurrencé par les territoires voisins

### > Des équipements de santé « du quotidien » bien implantés



> Pôle santé du Grand Moulin : pôle qui réunit 23 praticiens divers : médecine généraliste, infirmerie, orthophonie, psychologie, kinésithérapie... et bientôt télé imagerie.

Pôle santé Santé Avenir réunissant plus de 20 professionnels de santé : médecine généraliste, infirmerie, orthophonie, psychologie, kinésithérapie...

> D'autres professionnels répartis sur la commune : laboratoire d'analyses médicales, cabinet dentaire, orthodontie, pharmacies, ambulance...

> EHPAD

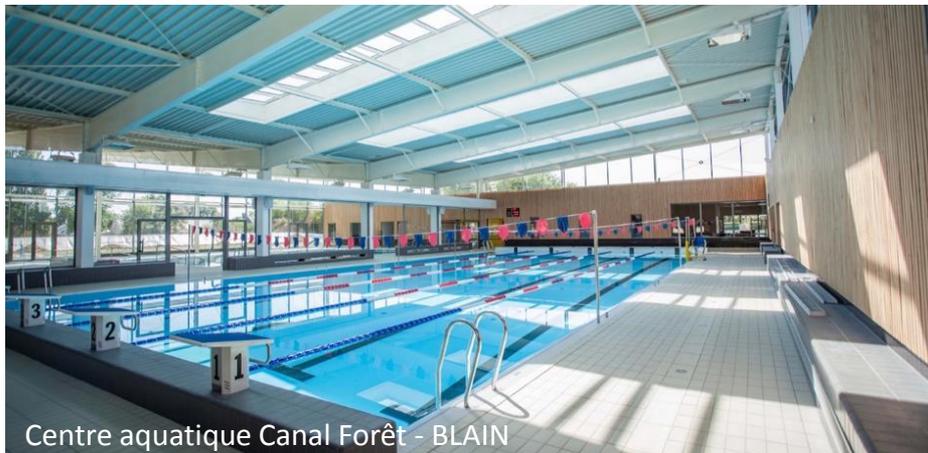
> Foyer d'accueil et d'hébergement, IME,...



Pôle de santé - Santé Avenir - Blain - GSV

## >> Un bon niveau d'équipements, concurrencé par les territoires voisins

### > Des équipements sportifs et culturels plus ou moins adaptés



> Piscine, tennis, terrain de football, centre équestre, piste d'athlétisme (pas de vestiaires), boulodrome, ...

> Centre aquatique neuf et avec un bassin sportif, un bassin ludique et un espace bien-être

> Musée, cinéma

> Espace culturel et festif à Bouvron. Salle festive de 450 personnes et salle culturelle de 245 personnes.

> Salle culturelle et festive en réflexion sur Blain



### Ce qui est en jeu :

> Le maintien d'un niveau de rayonnement supra-communautaire des équipements, pour faire venir des personnes extérieures sur la commune

> Le maintien et l'accueil d'habitants sur le territoire en proposant des équipements de qualité, qui répondent aux besoins (nombre et diversité)

> La répartition et la localisation des équipements sur le territoire



## 3.1 Blain, un pôle structurant confronté à l'émergence des territoires voisins

3.1.1 Blain, un rayonnement local qui s'affaiblit

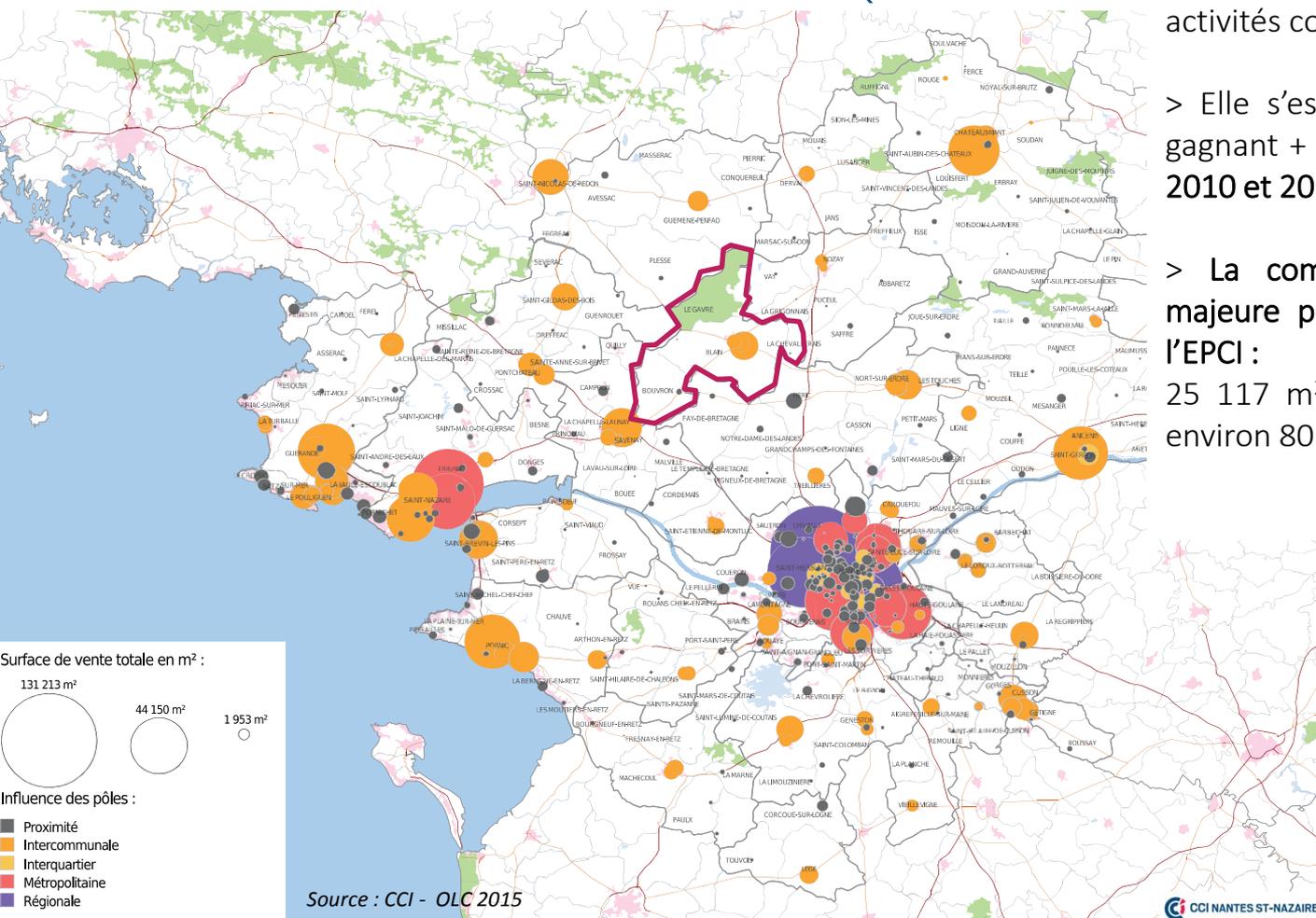
3.1.2 Un bon niveau d'équipements, concurrencé par les territoires voisins

**3.1.3 Une offre commerciale marquée par le poids des zones périphériques**

>> Une offre commerciale marquée par le poids des zones périphériques

> Un pôle commercial d'influence intercommunale

INFLUENCE DES PÔLES COMMERCIAUX DE LOIRE-ATLANTIQUE



> L'offre commerciale du Pays de Blain est **diversifiée** : présence de l'ensemble des activités commerciales

> Elle s'est étoffée ces dernières années gagnant + 14 % de surfaces de vente entre 2010 et 2016

> La commune de Blain concentre la majeure partie de l'offre commerciale de l'EPCI :

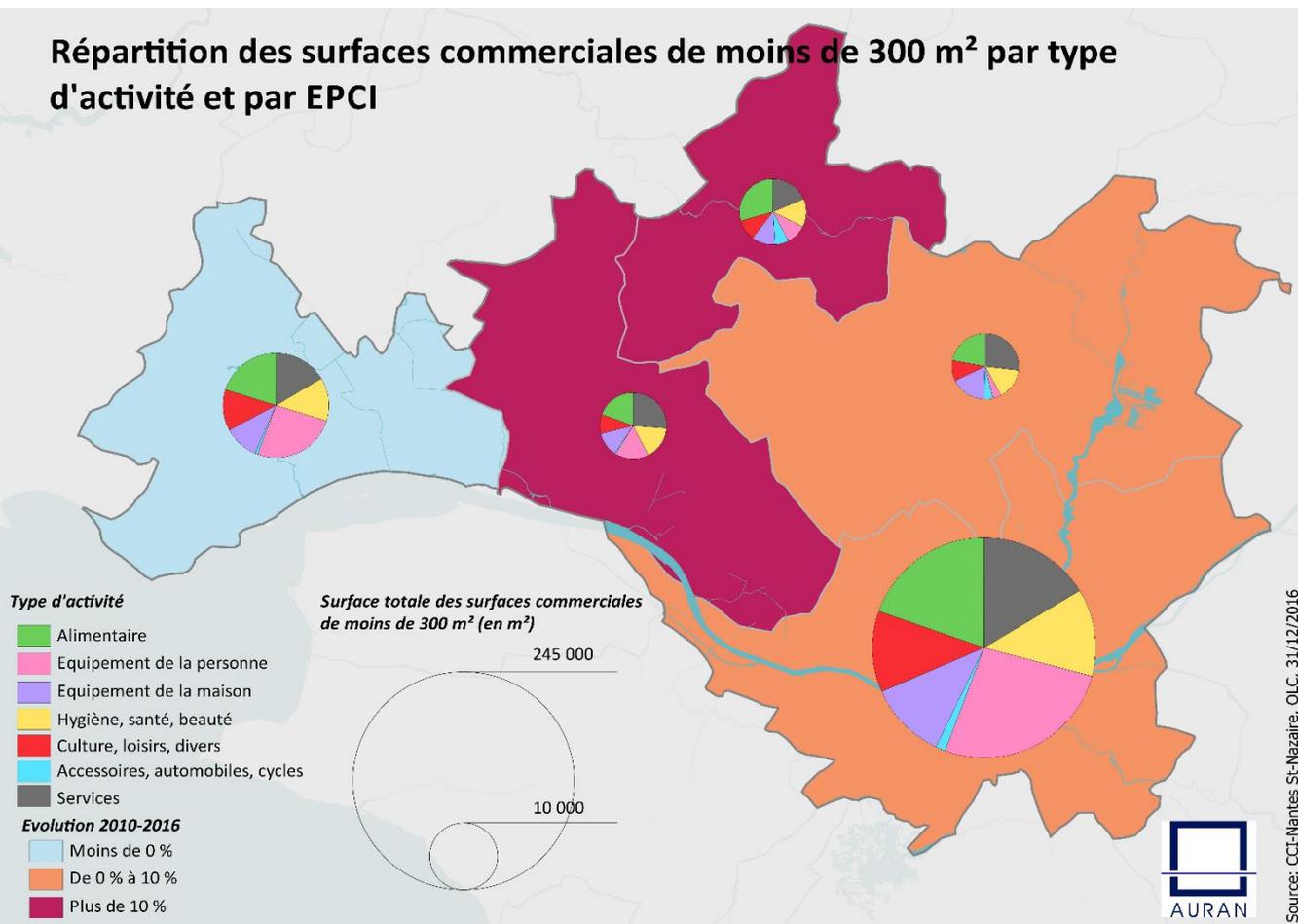
25 117 m<sup>2</sup> de commerces en 2015 pour environ 80 commerces

Source : CCI OLC - 31/12/2015

>> Une offre commerciale marquée par le poids des zones périphériques

> Une offre commerciale au profil équilibré

Répartition des surfaces commerciales de moins de 300 m<sup>2</sup> par type d'activité et par EPCI



> Un profil équilibré du tissu commercial permettant de limiter l'évasion commerciale

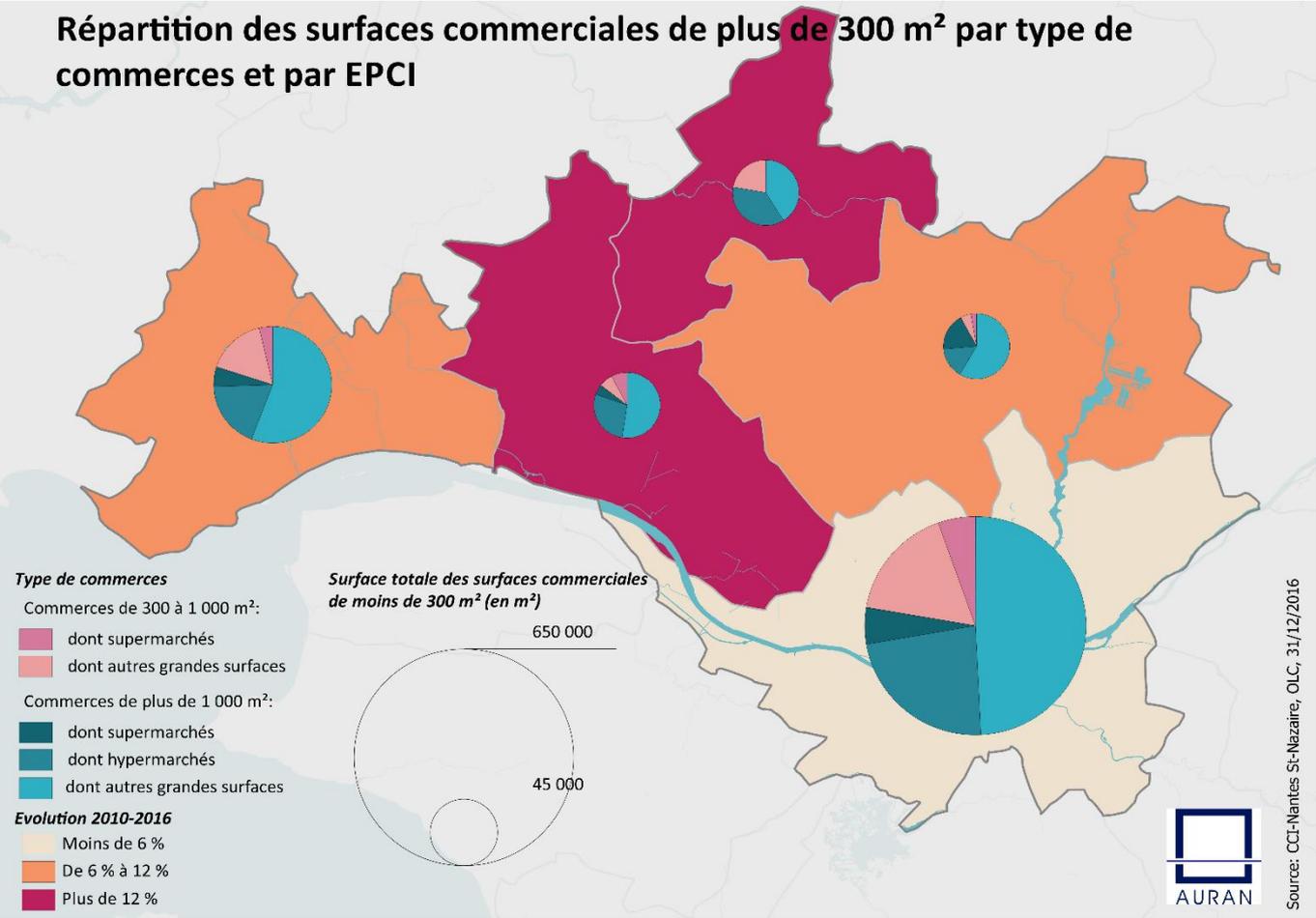
*Données disponibles uniquement pour les moins de 300 m<sup>2</sup>*

> Une évasion commerciale constatée par les élus vers Savenay, Fay-de-Bretagne et Campbon

> Une progression des surfaces commerciales de moins de 300 m<sup>2</sup> plus importante que dans les EPCI voisines

>> Une offre commerciale marquée par le poids des zones périphériques  
 > Un poids important des grandes surfaces, notamment des hypermarchés

Répartition des surfaces commerciales de plus de 300 m<sup>2</sup> par type de commerces et par EPCI



> Une surreprésentation des grandes surfaces (notamment hypermarchés) dans la CCRB par rapport au reste de la Loire-Atlantique

> Une progression importante ces dernières années, tout comme les autres EPCI proches (en particulier Estuaire et Sillon)

**Evolution des +300 m<sup>2</sup> entre 2010 et 2016 :**

- + 15 % sur la CCRB
- + 6 en Loire-Atlantique

**Evolution des hypermarchés entre 2010 et 2016 :**

- + 29 % sur la CCRB
- + 4 % en Loire-Atlantique

Source: CCI-Nantes St-Nazaire, OLC, 31/12/2016

>> Une offre commerciale marquée par le poids des zones périphériques

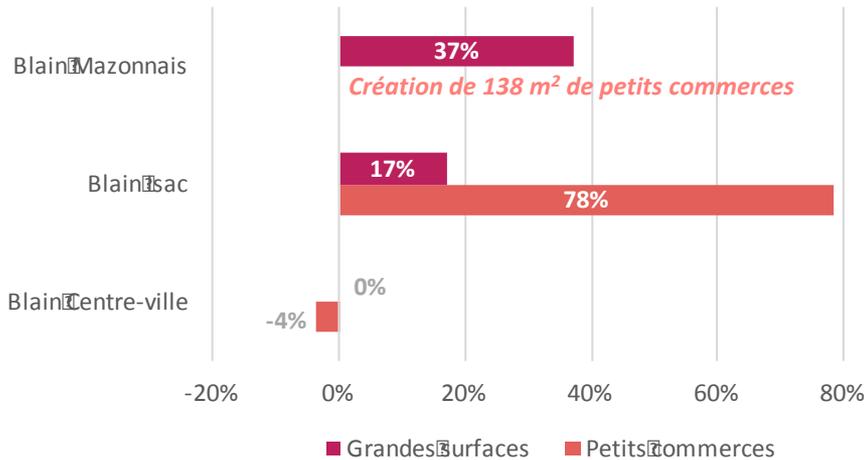
> Un renforcement récent des zones périphériques

> Entre 2010 et 2015, les pôles commerciaux de périphérie se sont renforcés ; en parallèle, le commerce de centre-ville a connu une légère baisse (hygiène-santé-beauté et culture-loisirs)

> 2017 : extension complémentaire du Leclerc qui vient conforter l'hypermarché généraliste et compléter l'offre « culture-loisirs »

**Hypermarché (hors parapharmacie) : + 40 %**  
**Autres commerces de la galerie : création de 1500 m<sup>2</sup>**

Evolution des surfaces entre 2010 et 2015



Source : CCI Nantes Saint-Nazaire – OLC – 31/12/2015

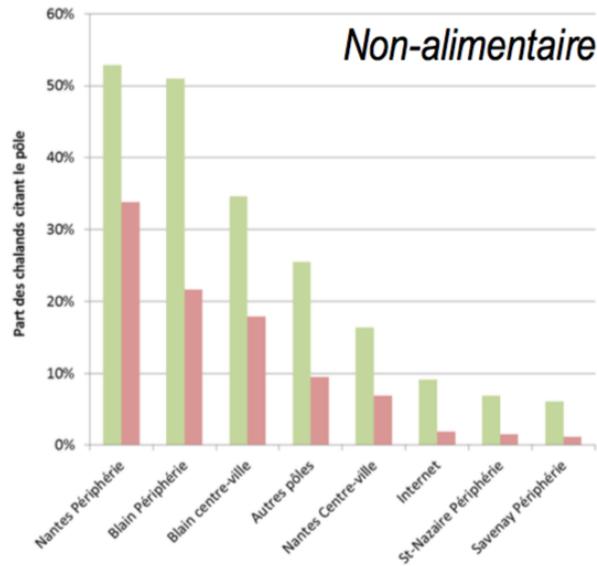
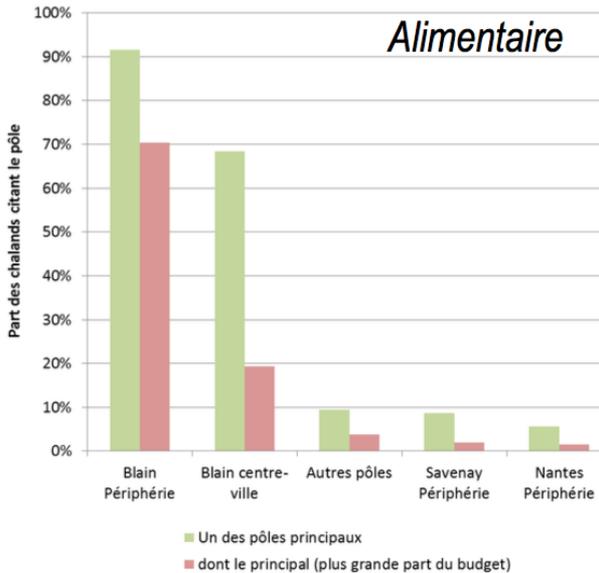
Petit commerce : local commercial de moins de 300 m<sup>2</sup>  
 Grandes surfaces : local commercial de plus de 300 m<sup>2</sup>

Activité	Surface de vente avant projet	Surface de vente projetée après projet
Centre Leclerc	2500	3500
Parapharmacie	0	200
Espace culturel Leclerc	0	900
MS Equipement de la personne	0	400
Zone exposition mail	0	369
<b>TOTAL</b>	<b>2500 m2</b>	<b>5369 m2</b>

Source : étude centre-ville Blain – Magnum / Artelia / CMF – janv 2017

>> Une offre commerciale marquée par le poids des zones périphériques

> Une dégradation de l'offre commerciale du centre-ville de Blain



> Un des principaux pôles de consommation pour les habitants mais derrière les zones commerciales périphériques de l'intercommunalité et de Nantes

> Perte de vitesse des commerces du centre-ville : - 4 % de surfaces de vente des commerces de proximité. (source CCI OLC 2010-2015)

> Une diminution qui concerne les commerces de culture-loisirs et d'hygiène-santé-beauté.

> Transfert et/ou ouverture de certains commerces attractifs dans les zones commerciales qui ont pénalisé le centre-ville (pharmacie, opticien, boulangerie...)

> Plusieurs locaux obsolètes, non adaptés à la demande

> Inconfort lié aux vitrines et aux façades vieillissantes ainsi qu'à la difficulté de déambuler pour les piétons

>> Une offre commerciale marquée par le poids des zones périphériques

> Un développement commercial sur le long terme à organiser

Les orientations du SCOT

> Les projets commerciaux doivent s'implanter préférentiellement dans les centralités. En cas d'impossibilité, implantation des commerces dans des zones d'aménagement commercial (ZACOM)

> Les 2 pôles commerciaux périphériques de Blain sont identifiées comme ZACOM de type 3 = pôles commerciaux ayant vocation à se développer en privilégiant une densification des espaces

> Encadrer les surfaces minimales de cellules commerciales

> La création de nouvelles galeries marchandes est interdite dans les ZACOM

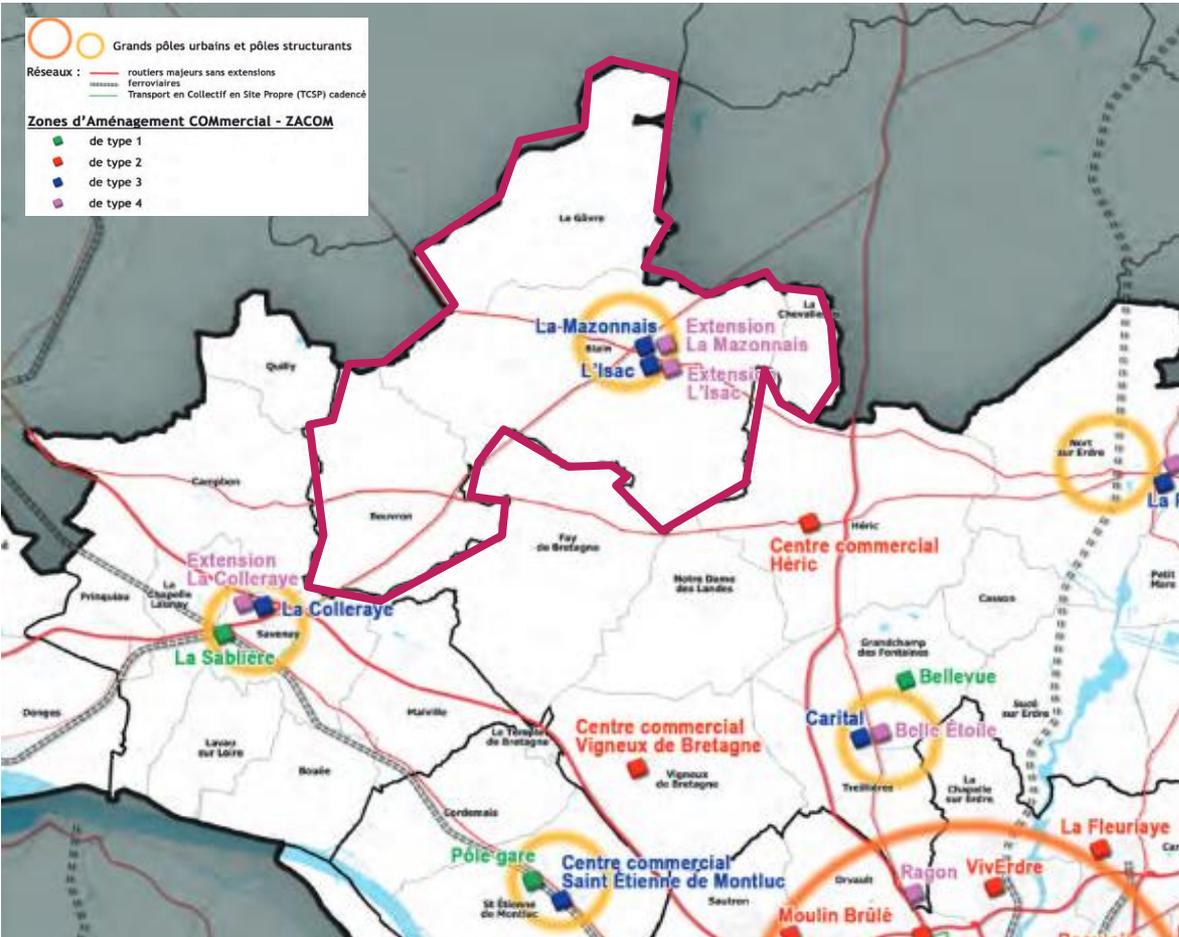
> Densifier et restructurer les ZACOM avant de réaliser les extensions

Grands pôles urbains et pôles structurants

Réseaux :  
 - routiers majeurs sans extensions  
 - ferroviaires  
 - Transport en Collectif en Site Propre (TCSP) cadencé

Zones d'Aménagement Commercial - ZACOM

- de type 1
- de type 2
- de type 3
- de type 4



>> Une offre commerciale marquée par le poids des zones périphériques

- > Un développement sur le long terme à organiser
- > Des velléités d'extension des deux hypermarchés sur le long terme

- > Des secteurs contraints avec **des enjeux environnementaux** (zones humides, proximité ruisseau...), **paysagers** (entrée de ville) et de **couture urbaine** (proximité des zones d'habitat et raccordement avec zone des Blûchets)

> Surface totale des 2 zones commerciales : 14,5 ha



Ce qui est en jeu :

- > L'encadrement du développement commercial des zones périphériques dans une recherche d'équilibre avec le centre-ville
- > Le développement et la modernisation de l'appareil commercial de centre-ville
- > L'organisation et le phasage des futures extensions au regard des besoins et des potentiels d'optimisation sur place

# PARTIE 3

Un territoire dont l'organisation révèle des fragilités dans un environnement concurrentiel fort

3.1 Blain, un pôle structurant confronté à l'émergence des territoires voisins

**3.2 Une structure territoriale diffuse qui favorise l'usage de la voiture**

3.3 L'armature économique, la difficulté d'être identifié



## 3.2 Une structure territoriale diffuse qui favorise l'usage de la voiture

### 3.2.1 Un réseau routier qui impacte le territoire

3.2.2. Une armature urbaine diffuse

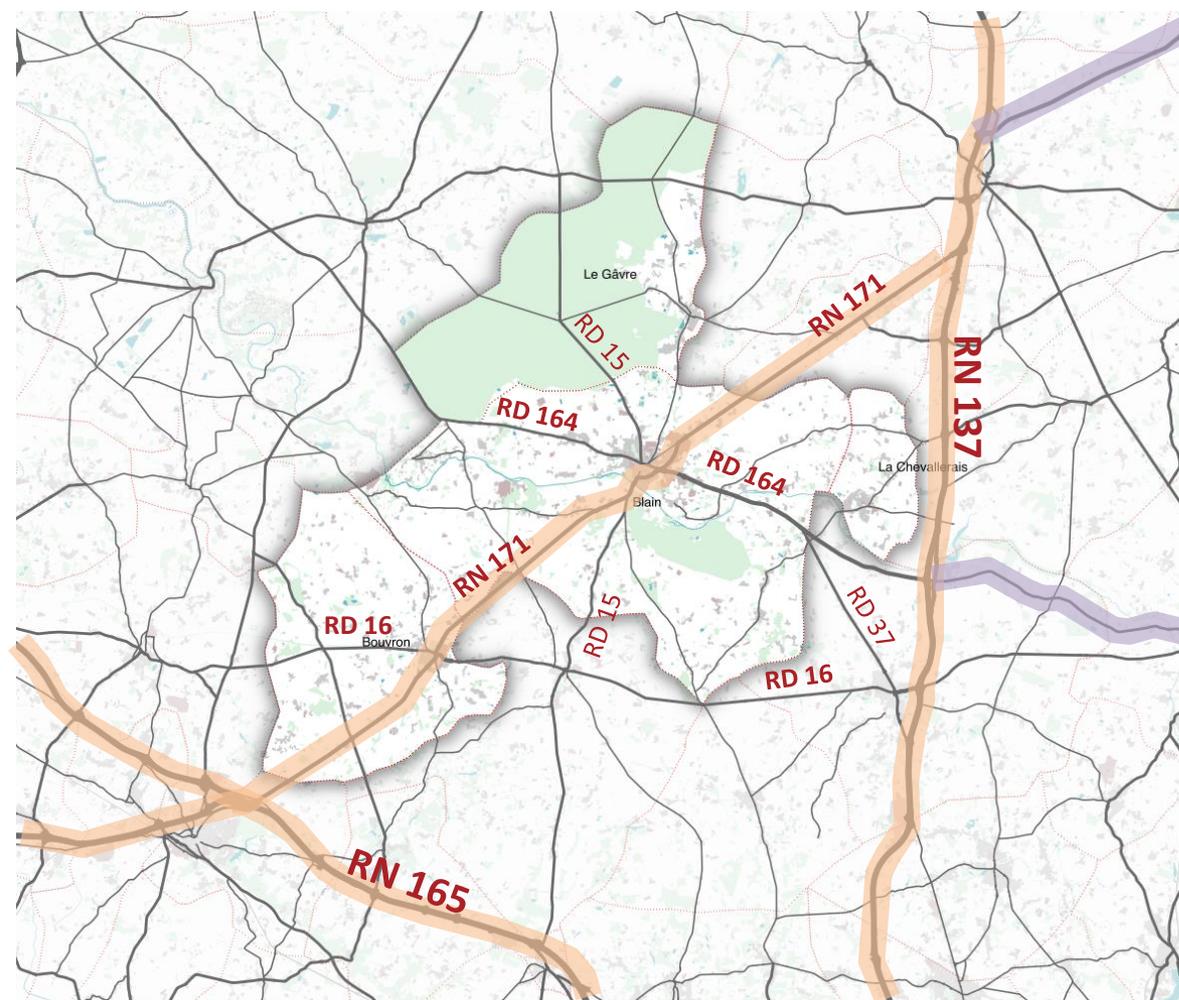
3.2.3. Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

3.2.4 Des alternatives limitées pour réduire la dépendance à la voiture

### 3.2. UNE STRUCTURE TERRITORIALE DIFFUSE QUI FAVORISE L'USAGE DE LA VOITURE

#### >> Un réseau routier qui impacte le territoire

##### > Un territoire qui s'est structuré historiquement autour de ses infrastructures de transport



- > Un réseau de départementales organisé en étoile autour de Blain, et dans une moindre mesure autour de Bouvron
- > 2 grands axes nationaux (RN 137 et RN 155) tangents au territoire et qui structurent les flux à l'échelle départementale et régionale
- > La RN 171, un itinéraire d'intérêt régional entre Laval et Saint-Nazaire et fortement structurant pour la CCRB, complété par les RD 164 et RD 16, et un réseau secondaire de départementales qui maillent le territoire
- > Le canal de Nantes à Brest : une coupure (notamment pour le développement urbain de Blain) qui engendre des enjeux de franchissement (y compris modes doux)

— Axes pouvant bénéficier d'aides de la Région au titre de la politique routière régionale 2016-2021

— Axes identifiés comme itinéraires d'intérêt régional (SRIT 2008)

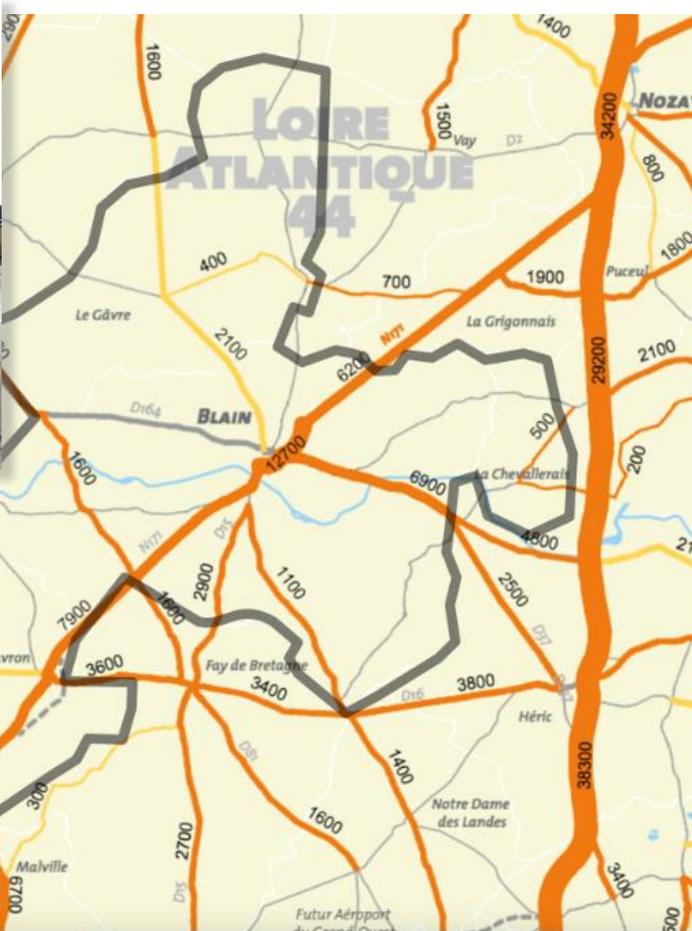
>> Un réseau routier qui impacte le territoire

> Un trafic problématique dans les traversées urbaines

> De forts trafics observés dans les centres-bourgs de Bouvron et Blain ( $\approx 13\ 000$  veh/j), causés par le transit sur la RN171 et accentués par les croisements avec les RD 16 et RD 164

> Une problématique de flux de poids lourds dans les centres-bourgs

> Un trafic générateur de nuisances (urbanisation, pollutions, sonores, sécurité)



Ce qui est en jeu :

- > Le maintien de l'accessibilité du territoire et d'une circulation sécurisée
- > La limitation des nuisances liées aux infrastructures routières et la réduction des ruptures
- > L'anticipation des grandes évolutions du réseau routier (notamment contournement(s))

Trafic routier moyen journalier annuel, deux sens confondus  
(comptages routiers 2012, Conseil Départemental de Loire Atlantique, Auran)



## 3.2 Une structure territoriale diffuse qui favorise l'usage de la voiture

3.2.1 Un réseau routier qui impacte le territoire

### 3.2.2. Une armature urbaine diffuse

3.2.3. Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

3.2.4 Des alternatives limitées pour réduire la dépendance à la voiture

3.2. UNE STRUCTURE TERRITORIALE DIFFUSE QUI FAVORISE L'USAGE DE LA VOITURE

>> Une armature urbaine diffuse

Les entités bâties du territoire

> 4 bourgs

> 3 villages reconnus

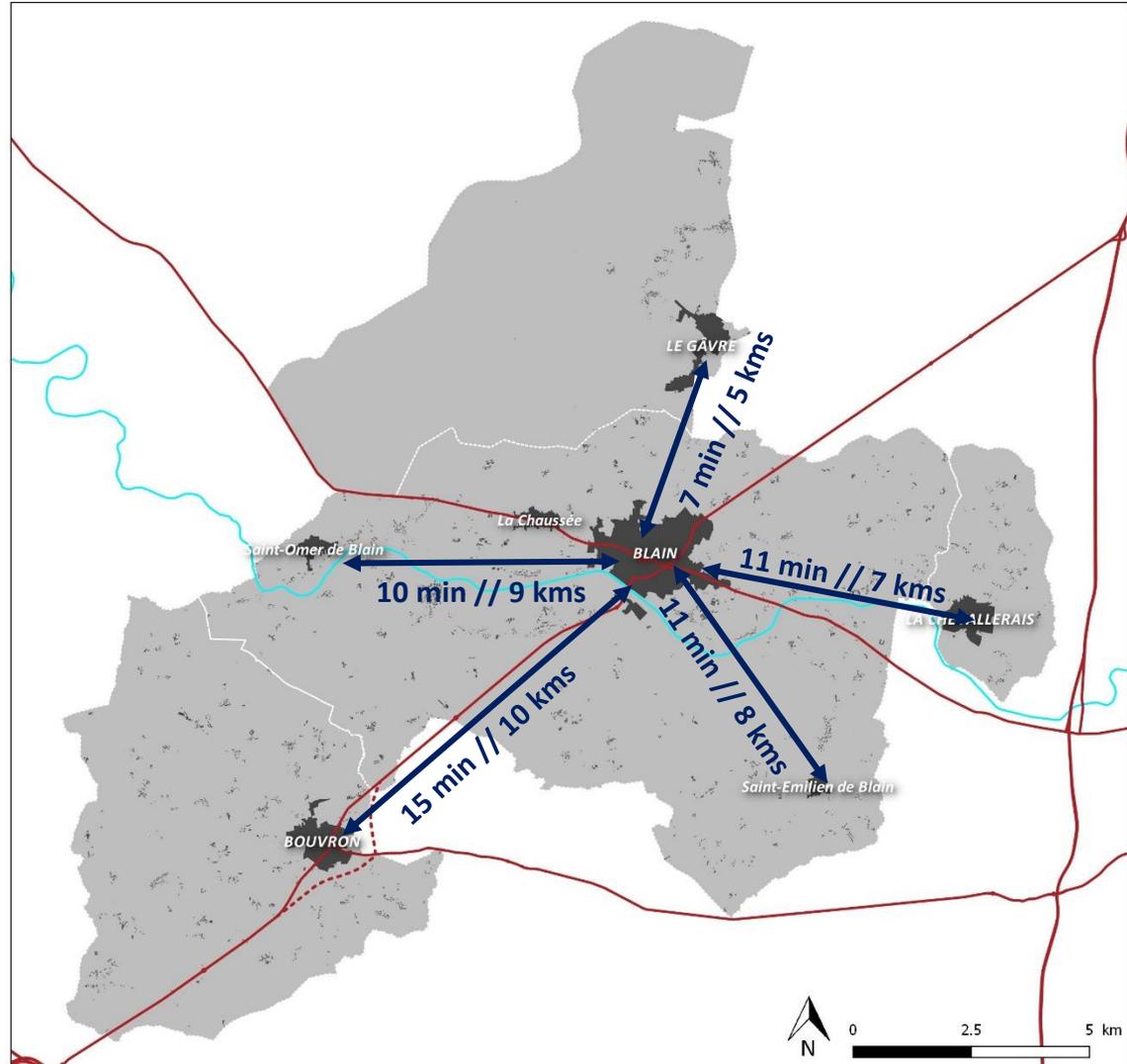
> Une multitude de hameaux, écarts et constructions isolées au sein des espaces agricoles et naturels (*sur Blain 316 entités recensées, 115 sur Bouvron, en cours sur Le Gâvre et La Chevallerais*)

Sur l'ensemble de la CCRB :

Seul **45 %** de l'urbanisation se situe dans les bourgs

Ce qui est en jeu :

> La différenciation entre hameaux et écarts et les possibilités d'évolution dans le respect du SCoT et du cadre législatif



### >> Une armature urbaine diffuse

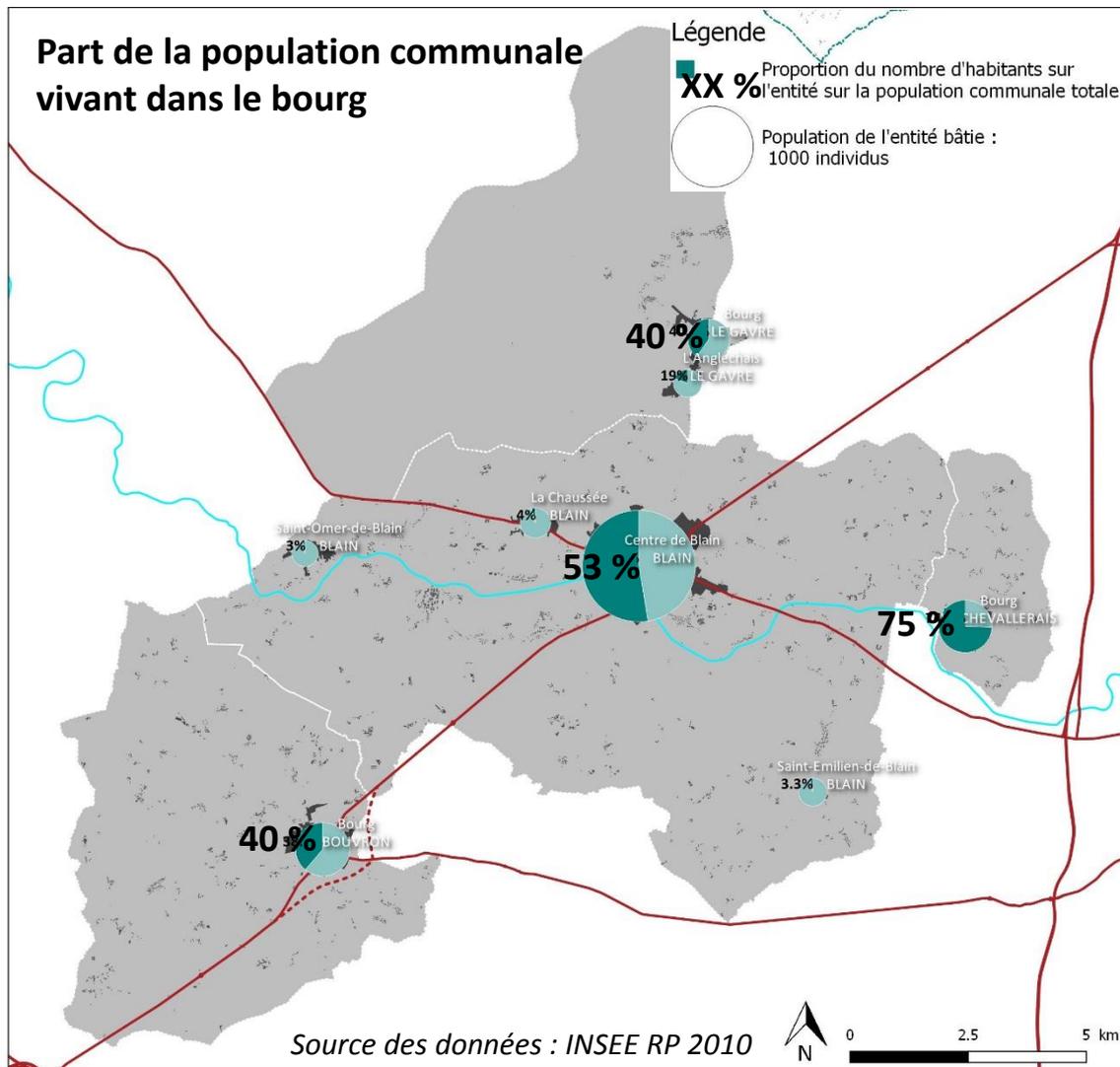
Des lieux d'habitat diffus

> Une importance des hameaux et écarts dans la répartition de l'habitat

BOUVRON : seul **40 %** de la population vit dans le bourg  
Des habitants plus proches des bourgs voisins

#### Ce qui est en jeu :

- > Le rapprochement entre logement et lieu de travail, commerces, équipements...
- > L'intérêt limité d'accueillir des habitants qui feront peu vivre le territoire

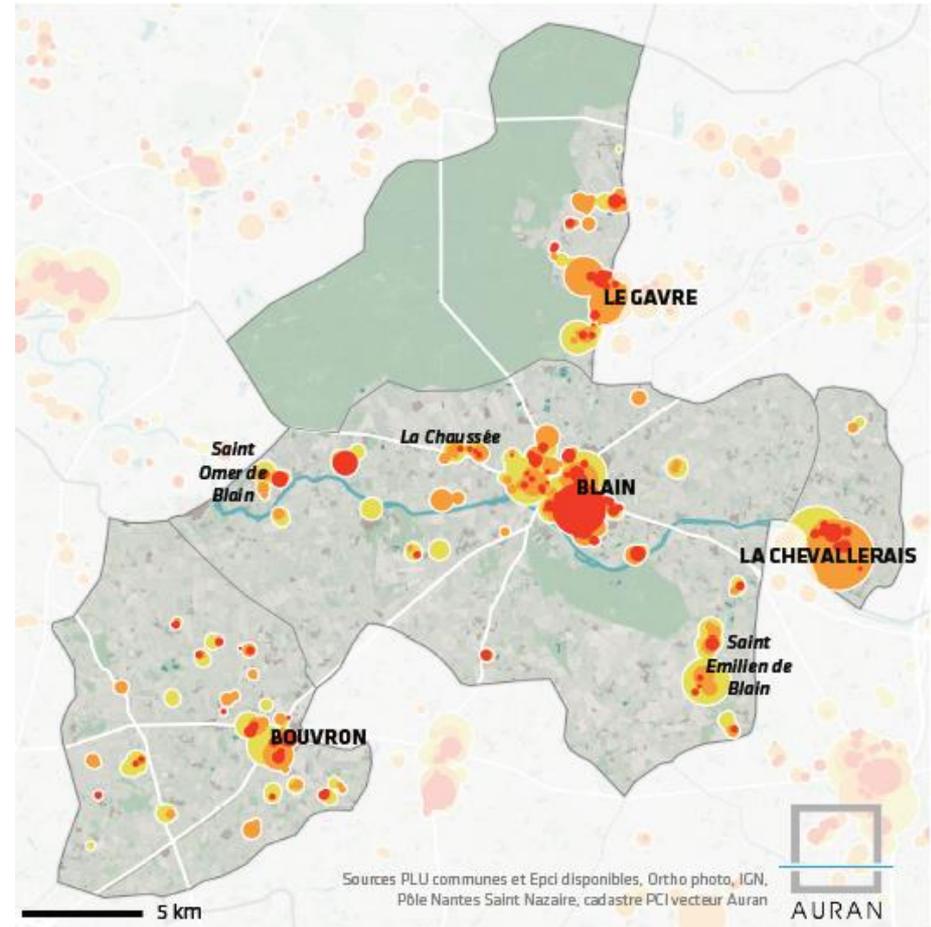


>> Une armature urbaine diffuse

Des lieux d'habitat diffus

Répartition de la consommation d'espaces entre 1999 et 2012 :

- **59** % dans les bourgs
- **9** % dans les villages (définition SCoT)
- **32** % dans les hameaux (définition SCoT)



## >> Une armature urbaine diffuse

Des équipements globalement bien répartis

> Des équipements de proximité sur les principales entités urbanisées

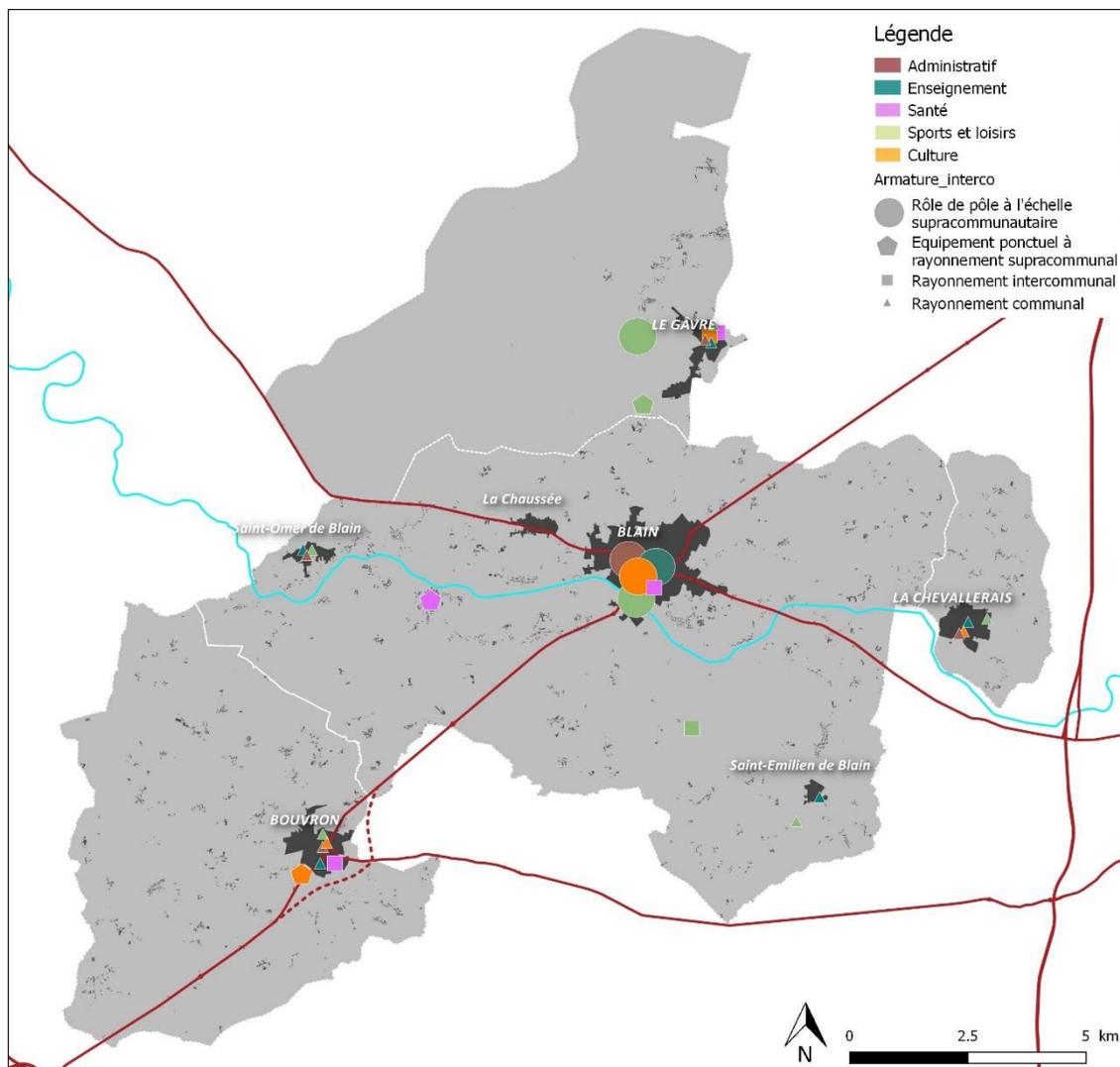
> Quelques équipements isolés :

Hôpital Pont Piétin  
Hippodrome

### Ce qui est en jeu :

> La répartition des équipements sur le territoire : entre proximité et seuil minimal de fonctionnement

> Le calibrage des besoins des équipements isolés, pour permettre des évolutions dans le respect du cadre réglementaire



### >> Une armature urbaine diffuse

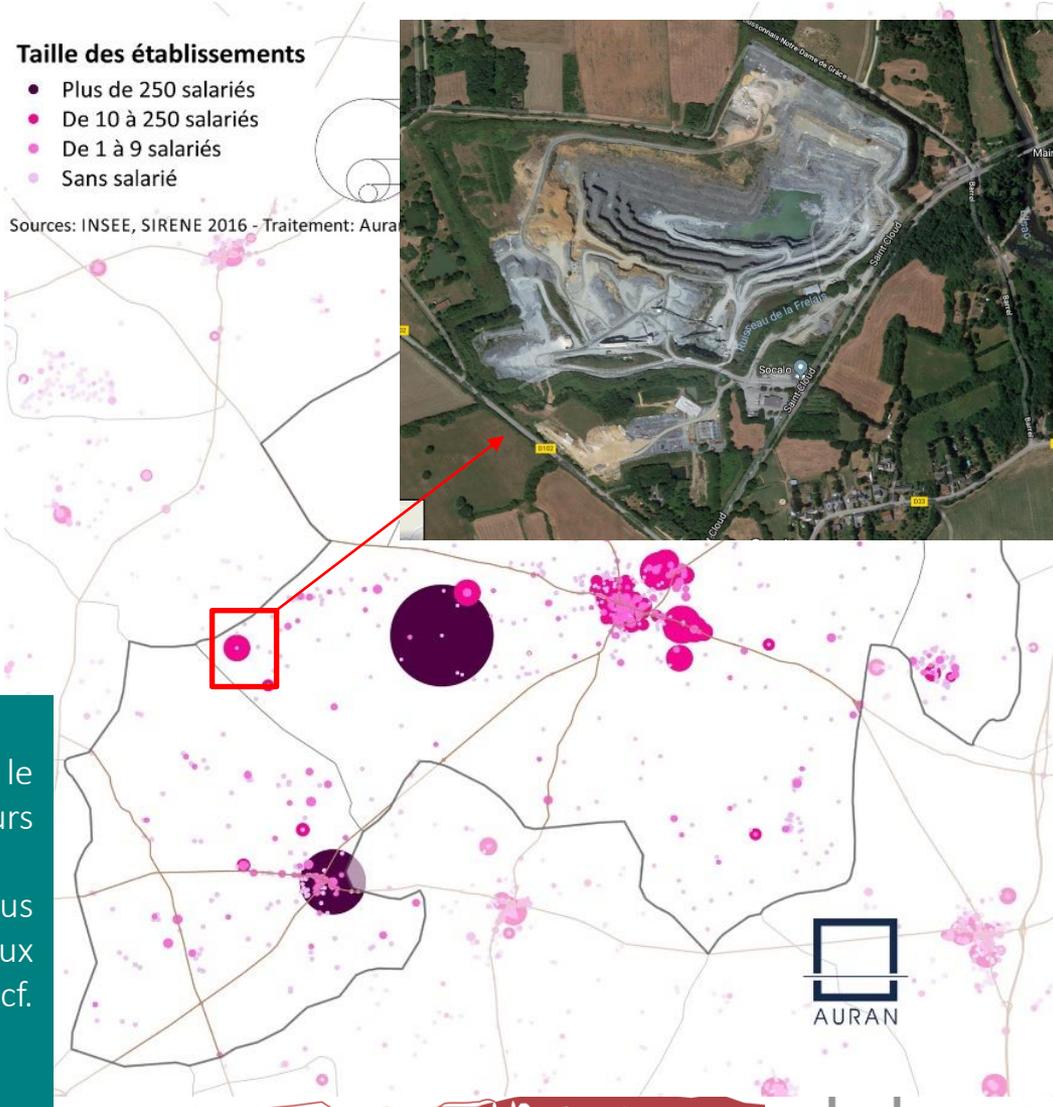
> Quelques sites d'activités majeurs isolés

Le CHS du Pont-Piétin : plus gros employeur de l'intercommunalité

La fromagerie Président : seul établissement industriel majeur, implanté en entrée de commune à Bouvron

La carrière de Socalo à Saint-Omer-de-Blain : un site d'activités générateur de nuisances dans un environnement sensible

D'autres sites isolés plus petits : la zone des Rochettes à Blain, l'ex site de « Génoé », Auberge de la Forêt...



#### Ce qui est en jeu :

> La pérennisation du CHS et de l'usine Président sur le territoire : moteurs de l'économie locale et marqueurs de l'identité du territoire

> Le confortement des sites économiques isolés les plus importants (lesquels ?) en cohérence avec les enjeux de développement urbain limité en milieu naturel (cf. SCOT)

> Le devenir des friches d'activités en milieu rural

## 3.2 Une structure territoriale diffuse qui favorise l'usage de la voiture

3.2.1 Un réseau routier qui impacte le territoire

3.2.2. Une armature urbaine diffuse

**3.2.3. Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile**

3.2.4 Des alternatives limitées pour réduire la dépendance à la voiture

## 3.2. UNE STRUCTURE TERRITORIALE DIFFUSE, QUI FAVORISE L'USAGE DE LA VOITURE

### >> Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

Périmètre pris en compte dans l'analyse des données issues de l'Enquête Déplacements Grand Territoire



#### Point méthode : l'EGDT

> Enquête Déplacements Grand Territoire (EGDT) réalisée entre septembre 2014 et mars 2015

> Périmètre EGDT : département + quelques communes limitrophes

> 21 000 personnes interrogées

> Renseigne les déplacements réalisés par les habitants de plus de 5 ans un jour de semaine (du lundi au vendredi)

> Pour l'exploiter : seuil de 600 personnes interrogées

> Périmètre d'analyse proposé pour la CCRB : CCRB + Guenrouët, Plessé, Vay et La Grigonnais (communes dont plus de 10% des actifs travaillent sur la CCRB)

• 28 100 habitants (dont 15 600 sur la CCRB)

• 91 000 déplacements

• 627 personnes enquêtées sur ce périmètre

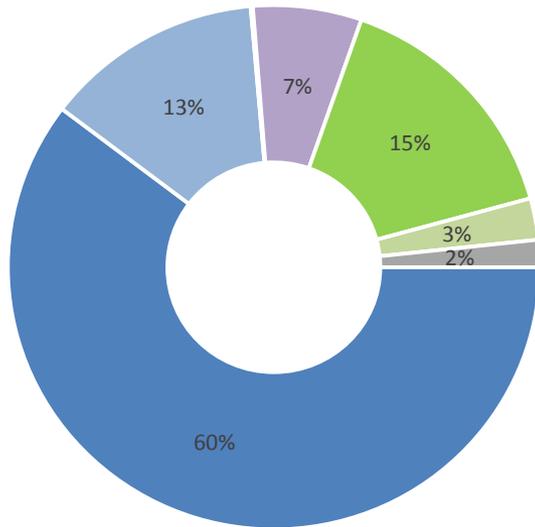
### 3.2. UNE STRUCTURE TERRITORIALE DIFFUSE, QUI FAVORISE L'USAGE DE LA VOITURE

#### >> Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

> Une forte dépendance à la voiture dans les déplacements quotidiens

Comment sont réalisés les **91 000 déplacements quotidiens** des habitants du périmètre élargi ?

EDGT - 2015, périmètre CCRB + 4 communes



- voiture (conducteur)
- 2-roues motorisés
- marche à pied
- autres
- voiture (passager)
- transports collectifs
- vélo

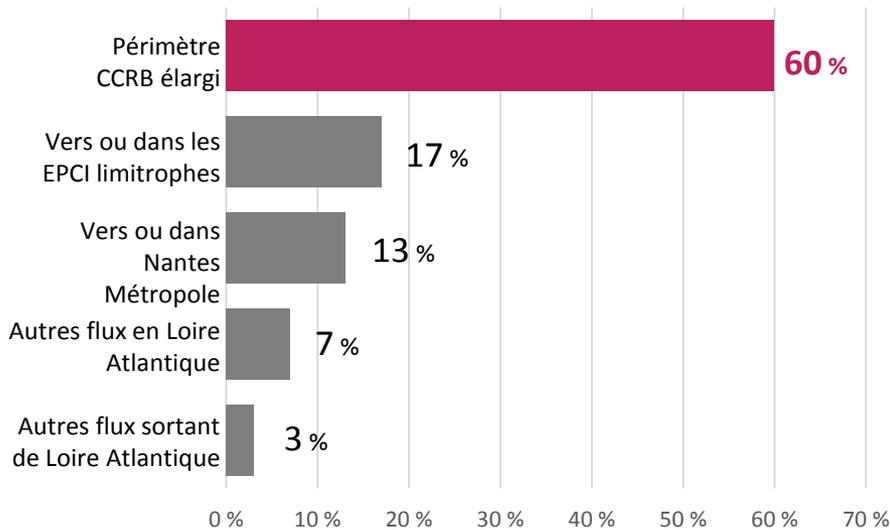
- > **3 déplacements sur 4 des habitants du périmètre étudié sont réalisés en voiture** (conducteur : 60 % ; passager : 13 %)
- > De très loin le **1<sup>er</sup> mode utilisé par les habitants**
- > Un poids important de l'usage de la voiture, mais comparable à ce qui peut être observé sur l'ensemble des collectivités du département, hors agglomérations principales (Nantes Métropole et Carene).
- > **Le deuxième mode le plus utilisé est la marche (15 %)**
- > Les transports collectifs représentent 7 % des déplacements, utilisés principalement par les scolaires

3.2. UNE STRUCTURE TERRITORIALE DIFFUSE, QUI FAVORISE L'USAGE DE LA VOITURE

>> Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

> Mais des déplacements réalisés majoritairement dans un bassin restreint

Où sont réalisés les 91 000 déplacements quotidiens des habitants du périmètre élargi ?



EDGT - 2015, périmètre CCRB + 4 communes

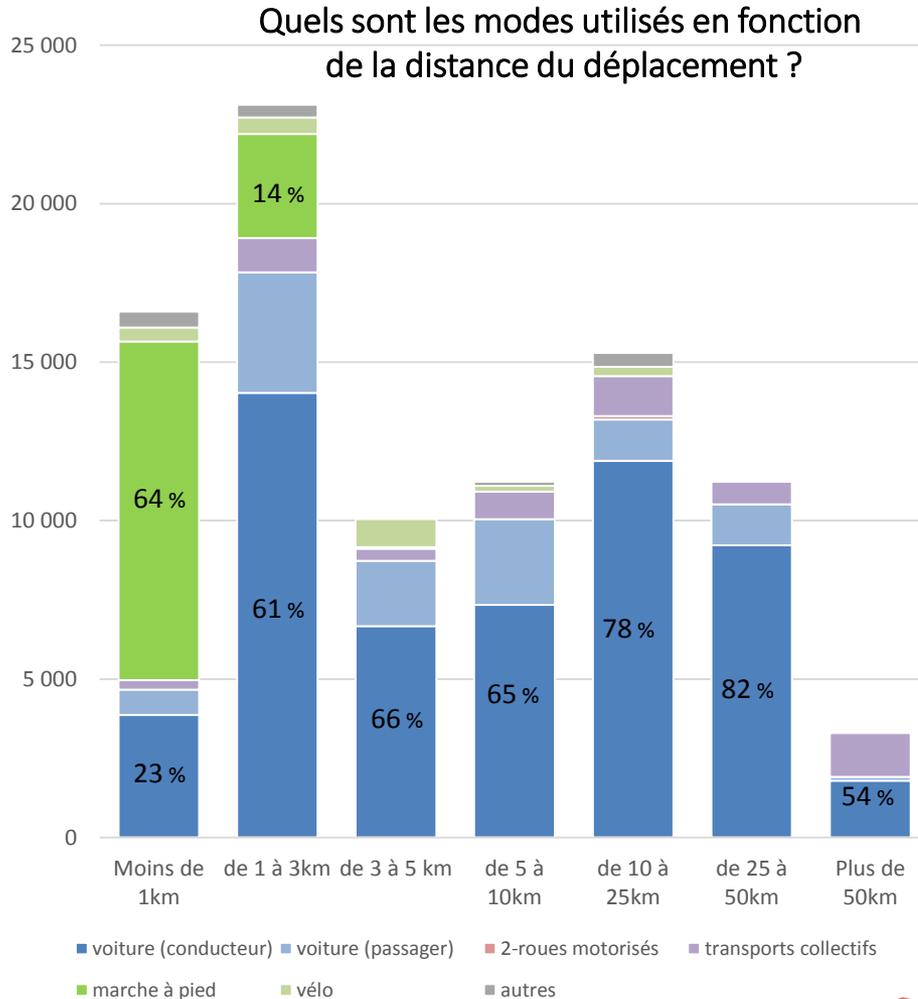
> 60 % des déplacements quotidiens réalisés à l'intérieur du périmètre d'analyse retenu pour la CCRB (CCRB + 4 communes), dont 48 % à l'intérieur de la commune de résidence

> 13% des déplacements réalisés en lien avec la Métropole (part plus faible en comparaison aux valeurs observées sur d'autres EPCI proches, CCEG par exemple avec 37%) : les déplacements vers la métropole restent minoritaires dans le quotidien des habitants

> Les déplacements vers les autres territoires se font principalement vers les EPCI voisins, dans des proportions similaires

>> Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

> Le poids important des déplacements de proximité



- > Près de la moitié des déplacements des habitants du périmètre d'analyse sont réalisés dans leur commune de résidence (48%)
- > Près de la moitié sont inférieurs à 3 kilomètres (45%)
- > 2/3 des déplacements de moins de 1 km sont réalisés à pied
- > Mais, la voiture reste le mode principal de déplacements de courte distance (50 % des déplacements de moins de 5 km)

**Ce qui est en jeu :**  
 > Tirer parti du poids important des déplacements de proximité pour diminuer l'usage de la voiture sur les courtes distances

## >> Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

> Un usage de la voiture qui se ressent sur l'espace public

Taux d'équipements des ménages (Insee, 2014)

	Aucune voiture	1 voiture	2 voitures ou plus
CCRB	8%	42%	50%
Loire Atlantique	15%	47%	39%



De l'ordre de **10 000 voitures possédées par les ménages de la CCRB = 15 000 m<sup>2</sup>** ;

soit l'équivalent de **20 terrains de foot** utilisés pour le stationnement « à domicile » des véhicules

C'est aussi :

- > **la superficie du site du CHS Pont-Piétin**
- > **la superficie du centre-ville de Blain**

> Un **taux d'équipement des ménages élevé**, qui se traduit par des espaces consommés importants pour des véhicules passant 95 % de leur temps stationné

> **Le stationnement** : un levier incitatif pour réduire la consommation d'espaces, les déplacements motorisés, l'imperméabilisation des sols et inciter au développement des modes de transport alternatifs à la voiture.

> Un levier à **adapter en fonction des contextes** et des offres alternatives existantes.

3.2. UNE STRUCTURE TERRITORIALE DIFFUSE, QUI FAVORISE L'USAGE DE LA VOITURE

>> Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

> Un usage de la voiture qui se ressent sur l'espace public

	Dans les tissus urbains anciens	Dans les tissus urbains à dominante pavillonnaire	Dans les zones à urbaniser
<b>Blain</b>	<b>1 place / logt</b>	<b>- 2 places / logt</b> - 1,5 places/logt pour opération de plus de 5 logt (individuel) - 1,5 places/logt par tranche de 60m2 de SP (collectif)	
<b>La Chevallerais</b>	<b>2 places / logt</b>	<b>2 places / logt</b>	<b>2 places / logt</b> + places visiteurs
<b>Le Gâvre</b>	<b>- 2 places / logt</b> - 1,5 places / logt pour opération de plus de 5 logt ou collectif	<b>- 3 places / logt</b> - 1,5 places / logt pour opération de plus de 5 logt ou collectif	
<b>Bouvron</b>	<b>2 places / logt</b>		

3 grandes problématiques sur le stationnement :

- Dans les centralités, garantir une accessibilité aux commerces et équipements tout en limitant la pression sur l'espace public (requalification d'espaces publics, mutualisation...)
- Dans les secteurs résidentiels, optimiser les aménagements pour maîtriser l'espace consommé
- Le vélo, quasiment absent de la réglementation aujourd'hui : il constitue pourtant un enjeu pour les nouvelles constructions, aux abords des équipements, commerces, centralités du territoire

## >> Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

### > Un usage de la voiture qui se ressent sur l'espace public

> Une conception centrée sur la voirie et la place de l'automobile

Une grande partie de l'espace dédiée à la voiture : voirie, parking

Un espace limité pour les piétons et vélos



## 3.2. UNE STRUCTURE TERRITORIALE DIFFUSE, QUI FAVORISE L'USAGE DE LA VOITURE

### >> Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

#### > Un usage de la voiture qui se ressent sur l'espace public



#### ➤ Abords des équipements

Des équipements qui ne structurent pas l'espace public et qui s'organisent autour du stationnement



## 3.2. UNE STRUCTURE TERRITORIALE DIFFUSE, QUI FAVORISE L'USAGE DE LA VOITURE

### >> Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

> Un usage de la voiture qui se ressent sur l'espace public

Boulevard Jules Verne (Blain)



Stationnement sur chaussée en face du parking du collège Le Galinet : une mutualisation envisageable ?

Lotissement La Garenne du Rohan (Blain)



Aire de stationnement aménagée permettant d'éviter le report sur la chaussée des véhicules des visiteurs

#### Ce qui est en jeu :

- > Le développement des modes actifs par des espaces publics plus attractifs pour ces derniers
- > Permettre aux habitants de stationner à proximité de leur domicile tout en s'adaptant à l'organisation et à la forme des tissus urbains
- > Mutualiser les usages lorsque les poches de stationnement sont proches
- > Optimiser le foncier consommé par le stationnement sur l'ensemble de la voirie

## >> Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

### > Des espaces publics peu qualitatifs



A l'image des entrées d'agglomération, les **espaces publics intra-urbains souffrent globalement d'un manque de mise en valeur et de qualité.**

### > Abords des équipements structurant

Des espaces publics qui ne mettent pas en valeur la fonction du bâti au sein du tissu urbain

Pas de mise en valeur, de lisibilité par une distinction de l'aménagement des abords



### > Axes principaux

Rejoint les constats sur les entrées de ville.

Peu d'aménagements qualitatifs des axes majeurs d'accès et de traversée du territoire, pourtant porteur de l'identité territoriale

## >> Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

### > Des espaces publics peu qualitatifs

Des espaces verts qui s'apparentent plus à des espaces résiduels

Des usages limités au regard de la surface



### 3.2. UNE STRUCTURE TERRITORIALE DIFFUSE, QUI FAVORISE L'USAGE DE LA VOITURE

#### >> Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

##### > Des projets qui misent sur plus de qualité



Boulevard de la Résistance- BLAIN

- > Accompagnement végétal, matériaux
- > Et des projets à venir...



#### Ce qui est en jeu :

- > L'attractivité du territoire par des espaces publics qualitatifs
- > Assurer la maîtrise et la qualité des espaces publics dans les centralités (intégration qualitative)
- > La lisibilité de l'organisation urbaine par une implantation cohérente du bâti et des espaces publics structurants



Garenne de Rohan - BLAIN



## 3.2 Une structure territoriale diffuse qui favorise l'usage de la voiture

3.2.1 Un réseau routier qui impacte le territoire

3.2.2. Une armature urbaine diffuse

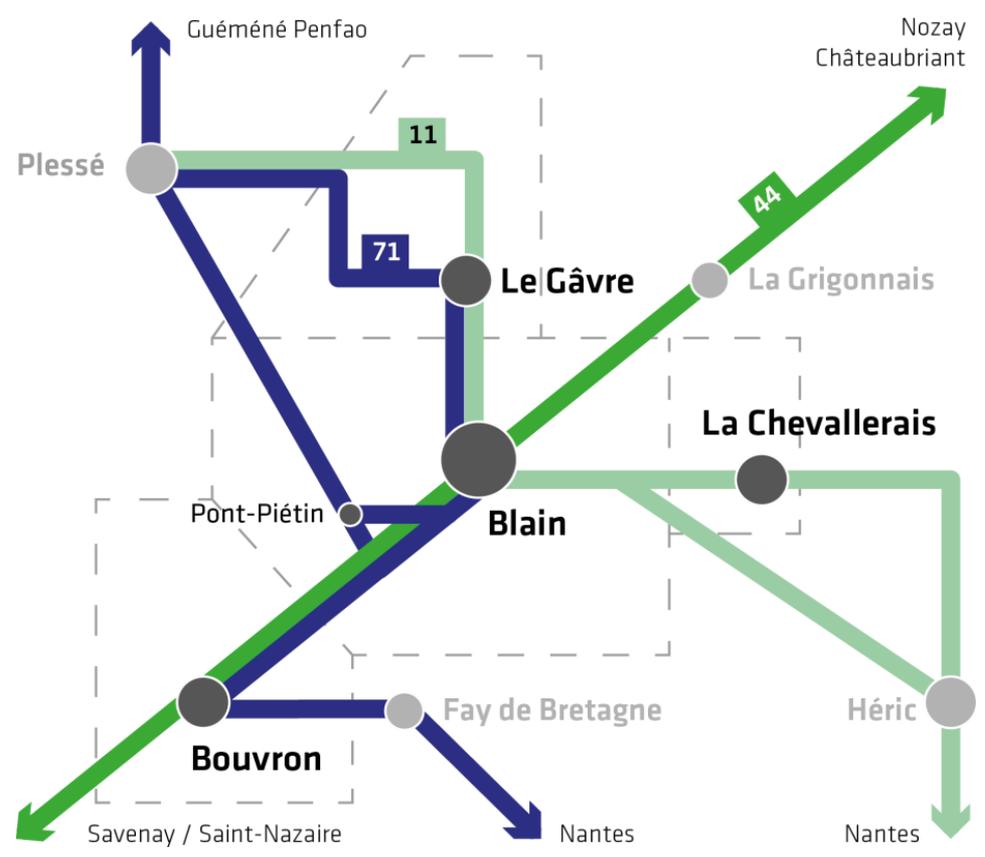
3.2.3. Des pratiques de mobilité centrées sur l'automobile

**3.2.4 Des alternatives limitées pour réduire la dépendance à la voiture**

>> Des alternatives limitées pour réduire la dépendance à la voiture

> Une offre en transport collectif peu performante

Schéma du réseau Lila sur la CCRB (2016/2017)



> Blain : un pôle structurant sans desserte TC performante

> 3 lignes départementales

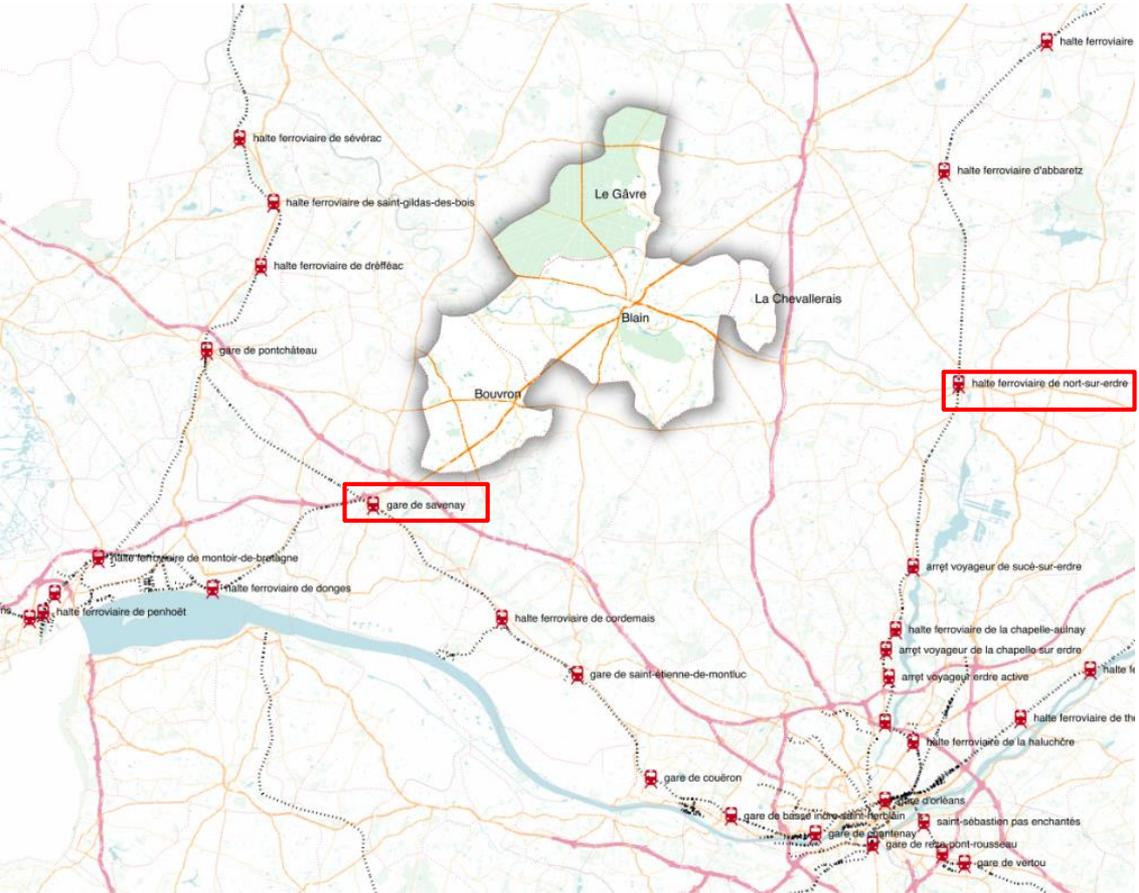
> Mais de faibles fréquences, des temps de parcours élevés, des itinéraires peu lisibles (parcours modifiés en fonction du moment de la journée, de l'année, parcours « incomplets »...)

> Des aménagements dédiés aux TC peu qualitatifs : absence d'abribus, de trottoirs aménagés...



>> Des alternatives limitées pour réduire la dépendance à la voiture  
 > Un territoire non desservi par le réseau ferroviaire

Positionnement de la CCRB par rapport aux liaisons ferroviaires

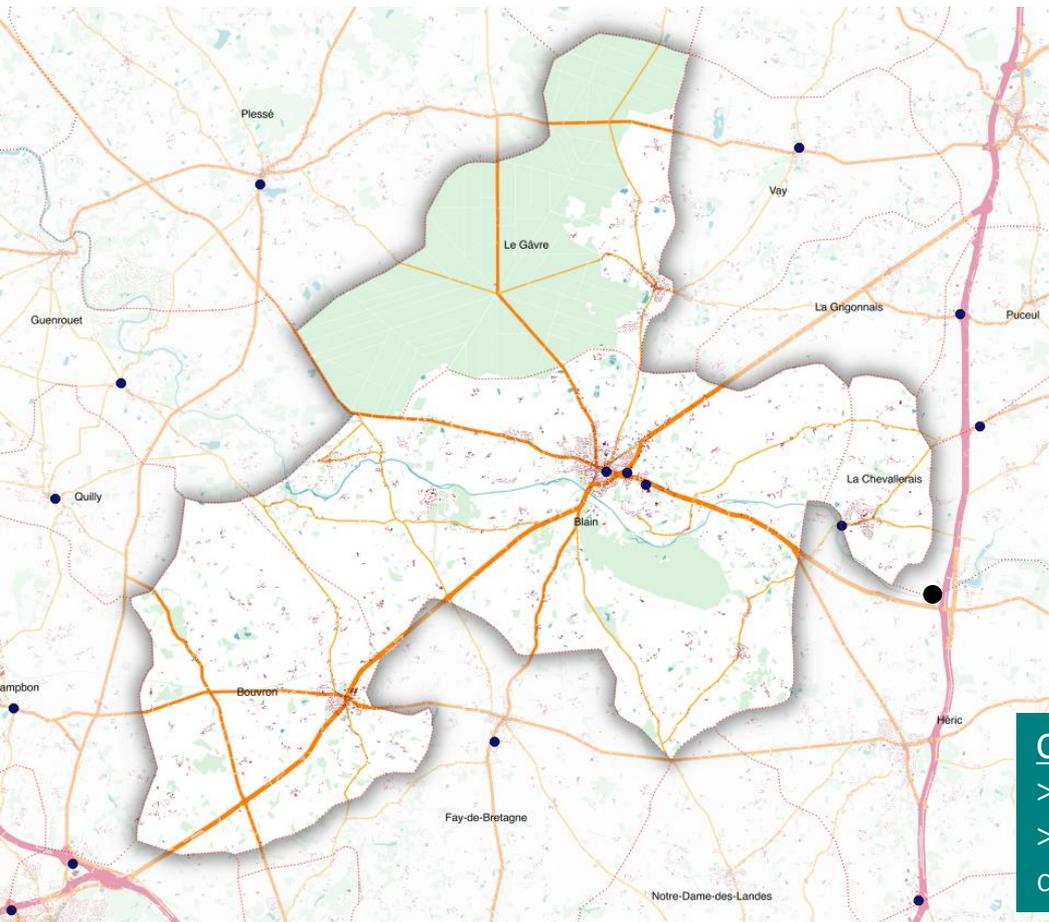


> Le ferroviaire : des gares éloignées mais une opportunité pour certains secteurs de la CCRB (notamment en rabattement de Bouvron vers Savenay), mais qui ne sera pas une réponse pour tous les habitants

**Ce qui est en jeu :**  
 > L'amélioration de l'offre TC (cf. schéma départemental : vers une ligne express Blain / Héric / Nantes), même si les transports en commun ne pourront être une réponse pour le plus grand nombre sur le territoire

>> Des alternatives limitées pour réduire la dépendance à la voiture

> Un potentiel important lié au covoiturage



Localisation des aires de covoiturage sur et à proximité de la CCRB

Source : Département de Loire Atlantique, aires de covoiturage labellisées

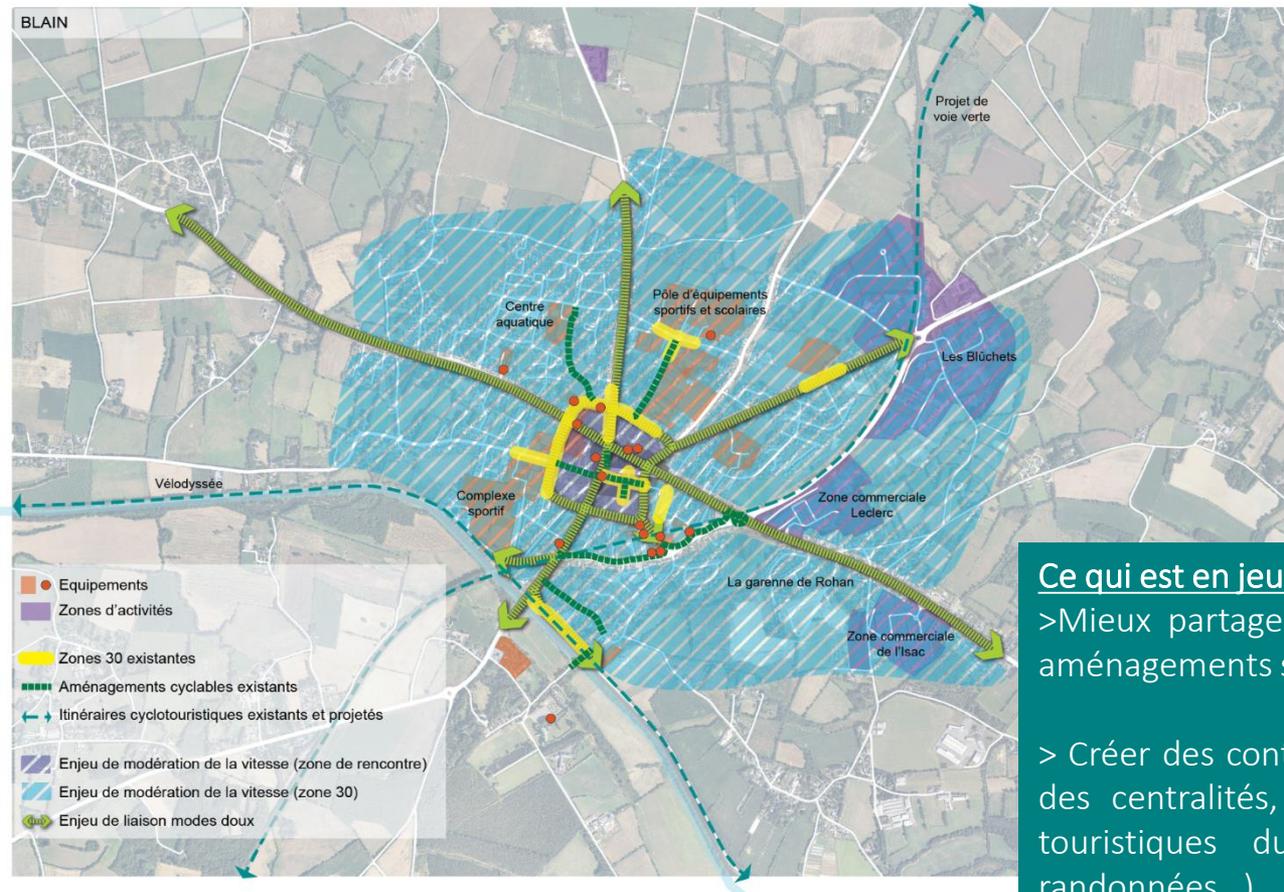
- Un usage fort de la voiture, mais essentiellement « en solo » (taux de remplissage de 1,2 tous motifs confondus)
- > Un enjeu lié au changement de l'usage de la voiture : la voiture reste le mode le plus adapté à la situation géographique du territoire et aux pratiques de ses habitants, mais il est nécessaire de repenser son utilisation
- > Le covoiturage présente un fort potentiel sur les déplacements pendulaires de moyenne et longue distance
- > 4 aires de covoiturage sur le territoire, dont 3 sur Blain (mutualisation avec parkings de supermarchés)
- > Utilisation du site de « Bout de Bois » sur Héric

**Ce qui est en jeu :**

- > Modifier l'usage de la voiture auprès des habitants
- > Mettre en valeur les interfaces au réseau routier : aires de covoiturage, lien aux transports en commun...

3.2. UNE STRUCTURE TERRITORIALE QUI FAVORISE L'USAGE DE LA VOITURE

>> Des alternatives limitées pour réduire la dépendance à la voiture  
 > Peu d'aménagements pour les modes doux et le partage de la voirie malgré les enjeux sur la proximité

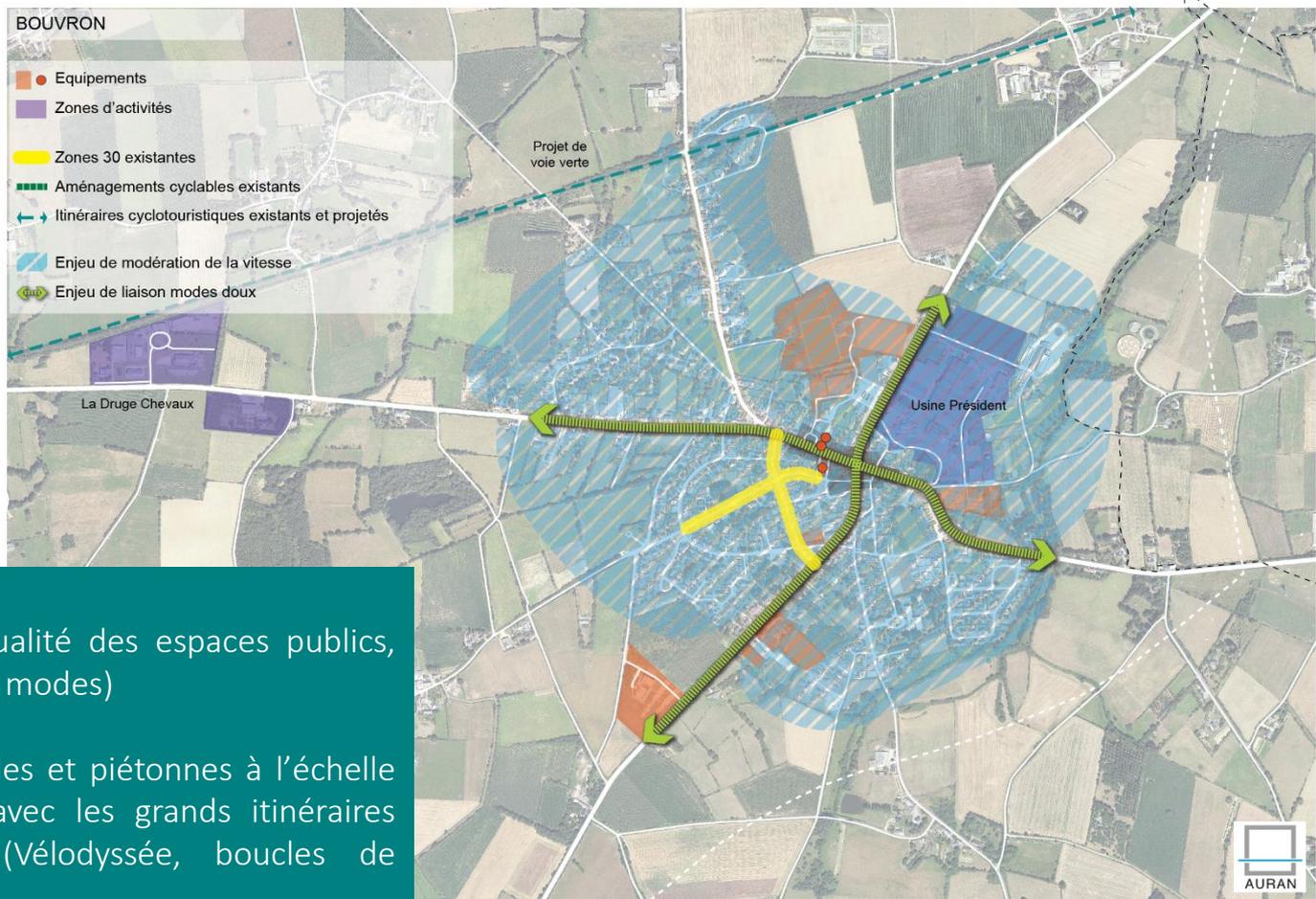


**Ce qui est en jeu :**  
 > Mieux partager la voirie (qualité des espaces publics, aménagements sécurisés tous modes)  
 > Créer des continuités cyclables et piétonnes à l'échelle des centralités, et en lien avec les grands itinéraires touristiques du territoire (Vélodyssée, boucles de randonnées...)

3.2. UNE STRUCTURE TERRITORIALE QUI FAVORISE L'USAGE DE LA VOITURE

>> Des alternatives limitées pour réduire la dépendance à la voiture

> Peu d'aménagements pour les modes doux et le partage de la voirie malgré les enjeux sur la proximité

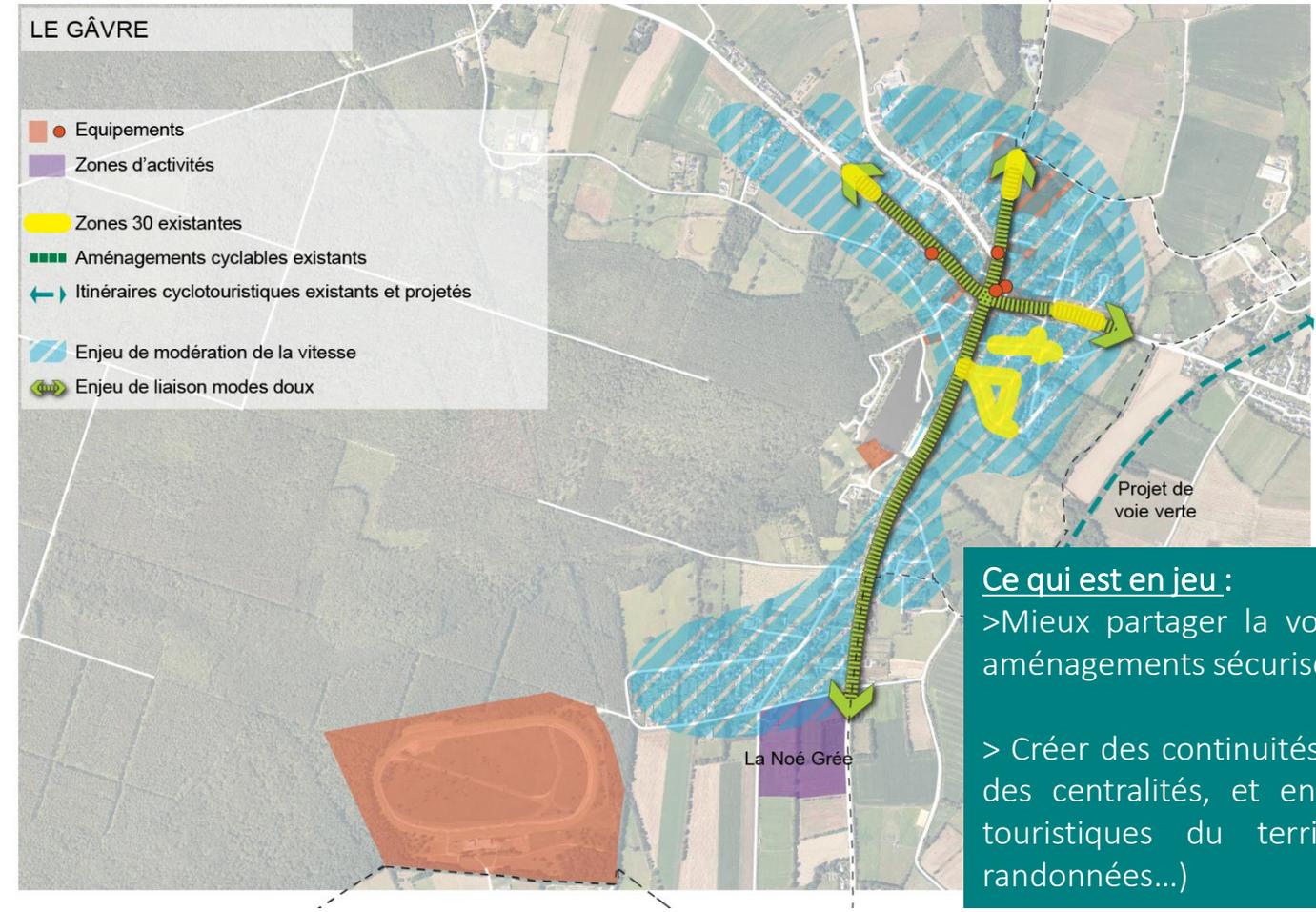


Ce qui est en jeu :

- Mieux partager la voirie (qualité des espaces publics, aménagements sécurisés tous modes)
- Créer des continuités cyclables et piétonnes à l'échelle des centralités, et en lien avec les grands itinéraires touristiques du territoire (Vélodyssée, boucles de randonnées...)

>> Des alternatives limitées pour réduire la dépendance à la voiture

> Peu d'aménagements pour les modes doux et le partage de la voirie malgré les enjeux sur la proximité



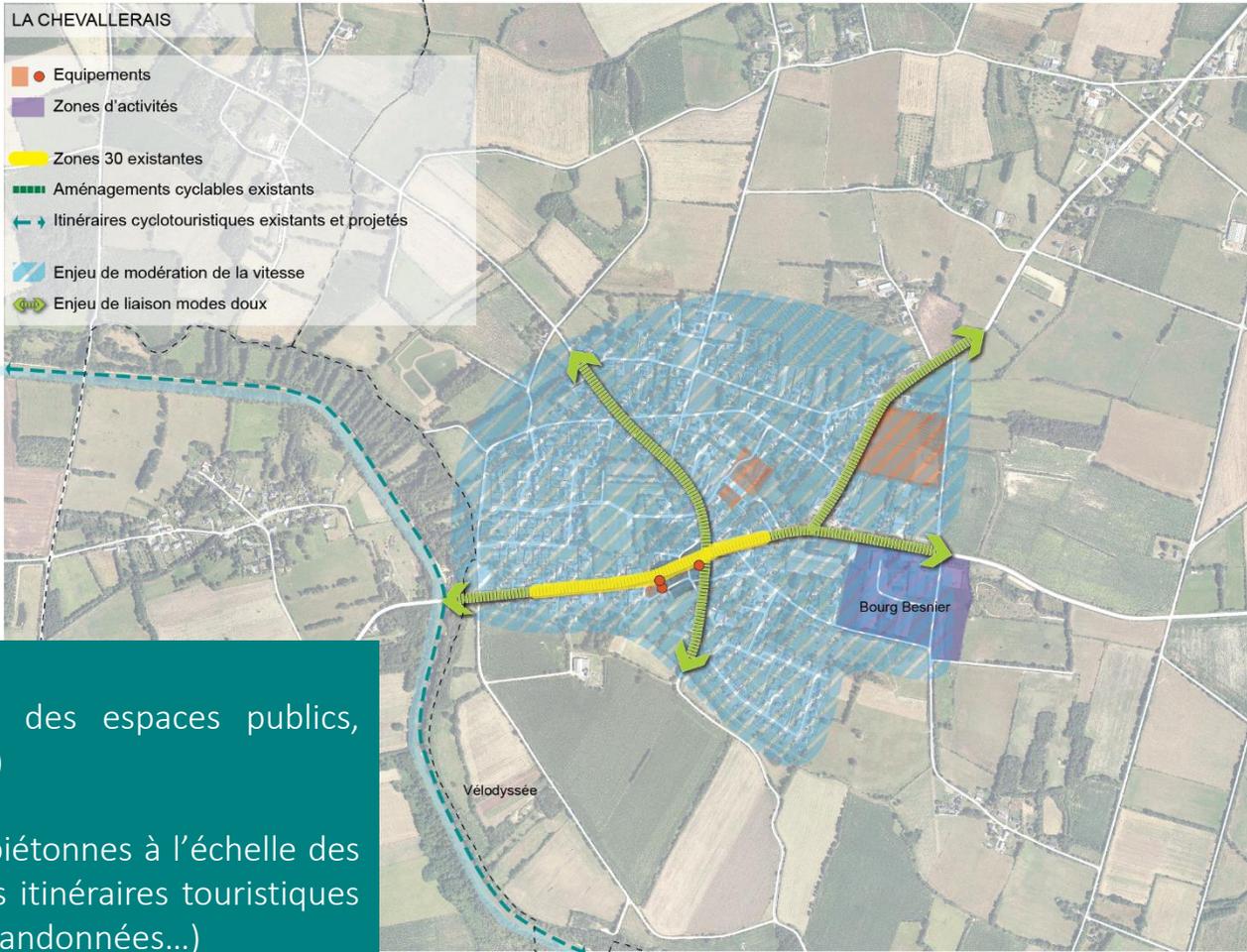
**Ce qui est en jeu :**

- > Mieux partager la voirie (qualité des espaces publics, aménagements sécurisés tous modes)
- > Créer des continuités cyclables et piétonnes à l'échelle des centralités, et en lien avec les grands itinéraires touristiques du territoire (Vélodyssée, boucles de randonnées...)

3.2. UNE STRUCTURE TERRITORIALE QUI FAVORISE L'USAGE DE LA VOITURE

>> Des alternatives limitées pour réduire la dépendance à la voiture

> Peu d'aménagements pour les modes doux et le partage de la voirie malgré les enjeux sur la proximité



**Ce qui est en jeu :**

- > Mieux partager la voirie (qualité des espaces publics, aménagements sécurisés tous modes)
- > Créer des continuités cyclables et piétonnes à l'échelle des centralités, et en lien avec les grands itinéraires touristiques du territoire (Vélodyssée, boucles de randonnées...)



# PARTIE 3

Un territoire dont l'organisation révèle des fragilités dans un environnement concurrentiel fort

3.1 Blain, un pôle structurant confronté à l'émergence des territoires voisins

3.2 Une structure territoriale diffuse qui favorise l'usage de la voiture

**3.3 Un manque de lisibilité de l'armature économique**



## 3.4 Un manque de lisibilité de l'armature économique

### 3.4.1 Une offre foncière économique peu spécialisée

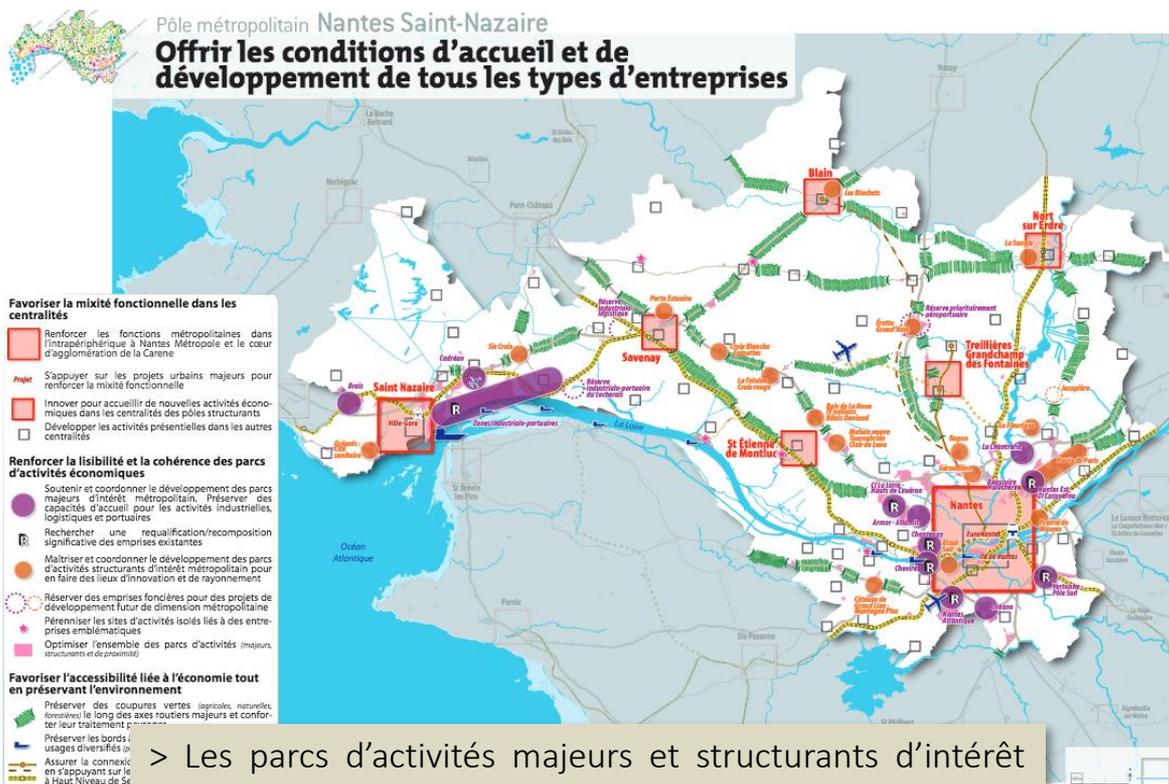
3.4.2 Immobilier d'entreprises : une réponse aux besoins des entrepreneurs locaux par des solutions de location souples

3.4.3 La nouvelle offre foncière économique : une démarche à justifier dans le PLU

### 3.4. UN MANQUE DE LISIBILITÉ DE L'ARMATURE ÉCONOMIQUE

#### >> Une offre foncière économique peu spécialisée

##### > Le SCOt flèche le développement des zones d'activités



> Les parcs d'activités majeurs et structurants d'intérêt métropolitain sont identifiés dans le SCOt.

> Objectif du SCOt : renforcer la lisibilité des parcs d'activités pour accueillir les activités principalement liées à l'économie productive qui ne trouvent pas leurs places dans le tissu constitué

> La CCRB compte 5 zones d'activités économiques généralistes :

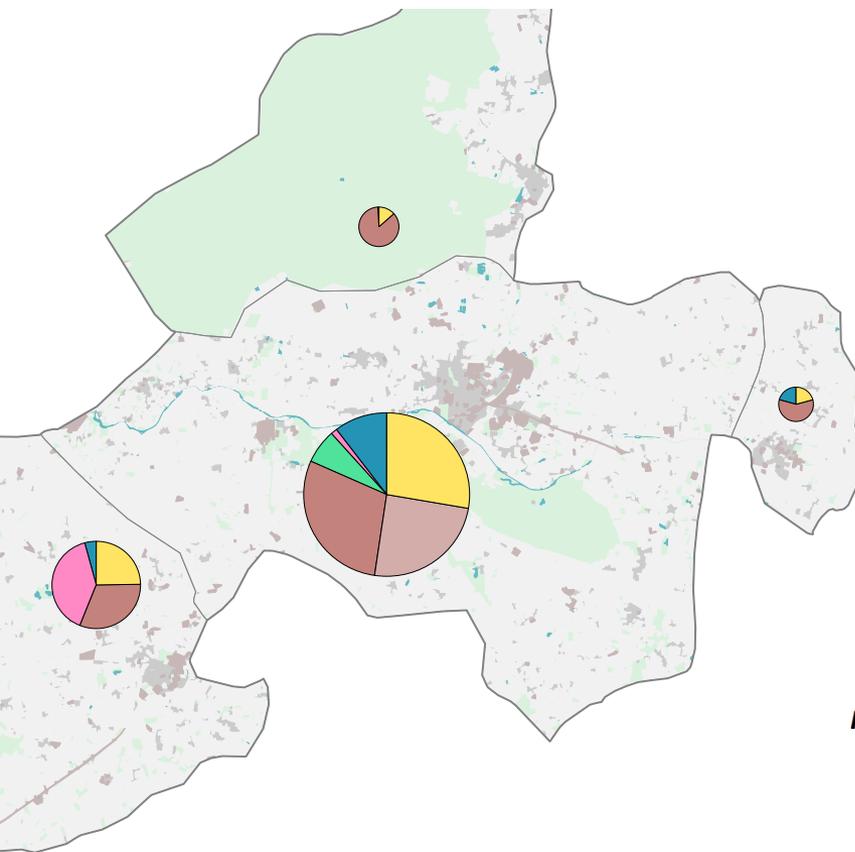
- 1 parc d'activités « structurant d'intérêt métropolitain » destinés à l'accueil stratégique est identifié au SCOT : les Blûchets à Blain
- 2 zones d'activités de proximité existantes pour permettre aux entreprises locales de se développer en restant proche de leur clientèle :
  - Druge Chevaux à Bouvron,
  - Bourg Besnier à La Chevallerais
- 2 zones d'activités complémentaires en cours de réalisation:
  - la Noë Grée au Gâvre,
  - le parc de Bel-Air à Bouvron

> Le territoire compte par ailleurs un site d'activités privé aménagé : le site des Rochettes à Blain

### 3.4. UN MANQUE DE LISIBILITÉ DE L'ARMATURE ÉCONOMIQUE

#### >> Une offre foncière économique peu spécialisée

> Les zones d'activités du territoire : 10% des emplois de la CCRB



> Environ 86 ha de parcs d'activités économiques publics (existants ou en cours de développement)

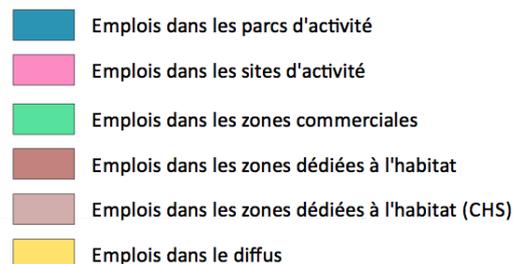
> Les parcs d'activités concentrent environ 10 % de l'emploi de la CCRB, 20 % avec les sites isolés dédiés à l'activité économique (hors CHS)

> 5 % de l'emploi intercommunal est localisé dans les zones commerciales

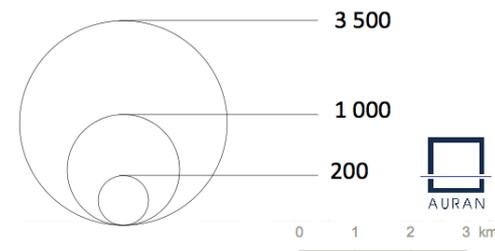
> 50 % de l'emploi est située dans des zones dédiés à l'habitat, centres urbains et habitat mixte (y compris CHS)

> 25 % des emplois se retrouve dans le diffus

Répartition de l'emploi par typologie



Nombre d'emploi en 2016



#### Ce qui est en jeu :

- Le maintien de la mixité fonctionnelle dans les quartiers

### 3.4. UN MANQUE DE LISIBILITÉ DE L'ARMATURE ÉCONOMIQUE

#### >> Une offre foncière économique peu spécialisée

##### > Parc d'activités des Blûchets

*Parc d'activité structurant d'intérêt métropolitain pour le SCoT), d'intérêt majeur pour la CCRB*

**Dominante** : non spécialisée, une part non négligeable de commerces (détails et gros)



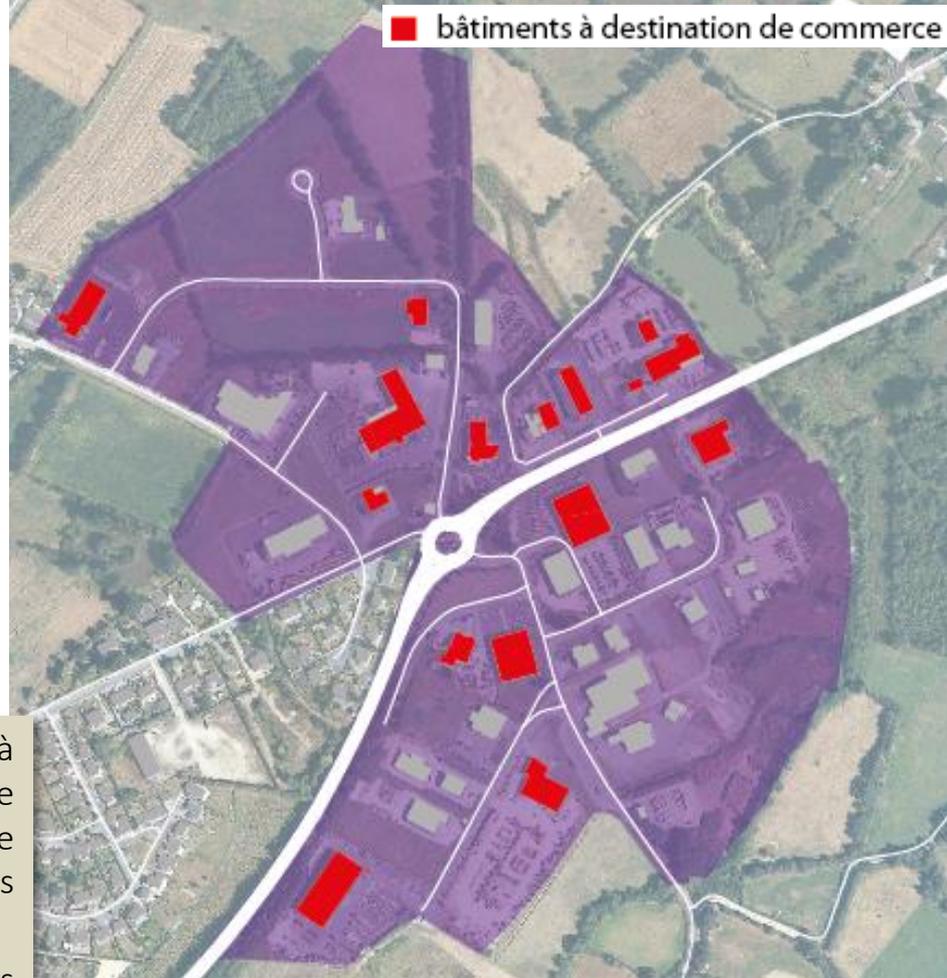
48 établissements



380 emplois estimés



4 ha de foncier disponible



> Objectif du SCOT : Parc d'activités structurants sont destinés à accueillir, entre autres, des entreprises industrielles, de production, de stockage, de logistique, des pôles de recherche et d'innovation, des pôles de services en lien avec les besoins des établissements présents sur le site.

> Ces parcs...doivent néanmoins pouvoir héberger tous les types d'entreprises, à l'exception du commerce, afin d'éviter une surspécialisation.

>> Une offre foncière économique peu spécialisée

> Parc d'activités des Bluchets

*Parc d'activité structurant d'intérêt métropolitain pour le SCoT, d'intérêt majeur pour la CCRB*

**Dominante** : non spécialisée, une part non négligeable de commerces (détails et gros)

> Distinction par rapport aux pôles de proximité :

- **une bonne accessibilité** (desserte RN 171 et arrêt Lila à moins d'un kilomètre, proximité du centre-bourg permettant un accès piéton et cycliste bien que ces cheminements ne soient pas sécurisés et l'existence d'une aire de covoiturage),
- **une densité moyenne mais plus élevée que sur les autres zones d'activités,**
- **un effort sur le traitement paysager**

> Seule zone d'activités disposant d'une branche dédiée au sein du club d'entreprises de la commune

> Démarche d'Ecologie Industrielle Territoriale mutualisée entre les entreprises

> Desserte en fibre optique programmée dans les prochaines années. La proximité du bourg permet néanmoins à la zone des Blûchets de bénéficier d'une **desserte numérique correcte**

> Zone restant néanmoins **isolée** et **qualité architecturale moyenne sans unité**



**48 établissements**

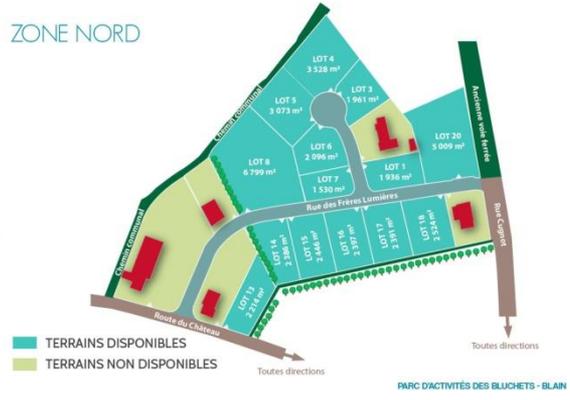


**380 emplois estimés**



**4 ha de foncier disponible**

ZONE NORD



Source : Pays de Blain

## 3.4. UN MANQUE DE LISIBILITÉ DE L'ARMATURE ÉCONOMIQUE

### >> Une offre foncière économique peu spécialisée

#### > Parc d'activités du Bourg Besnier

*Parc d'activité de proximité*

**Dominante :** non spécialisée



**5 établissements**



**15 emplois estimés**



**0,7 ha de foncier disponible**

> La qualité du parc d'activités du Bourg Besnier s'avère moyenne avec **une qualité de chaussée moindre** que dans les autres parcs d'activité.

> **Bonne accessibilité :**

- voie rapide (RN 13),
- arrêt Lila à moins d'1 km,
- proximité du centre-bourg permettant un accès cycliste et piéton malgré **l'absence de cheminements aménagés** (zone enherbée)

> Mais **nécessité de traverser le bourg**

> **Faible densité**



### 3.4. UN MANQUE DE LISIBILITÉ DE L'ARMATURE ÉCONOMIQUE

#### >> Une offre foncière économique peu spécialisée

##### > Parc d'activités de la Druge Chevaux

*Parc d'activité de proximité*

**Dominante** : non spécialisée



**11 établissements**



**44 emplois estimés**



**Aucun foncier disponible**

> En termes de qualité générale, le parc d'activité de la Druge Chevaux se situe plus en retrait en raison de son **accessibilité limitée** (voie étroite de la D16 et absence d'accessibilité alternative) et de son **éloignement aux équipements et services du centre-bourg**.

> **Zone isolée de faible densité**

> **Mauvaise connexion interne**

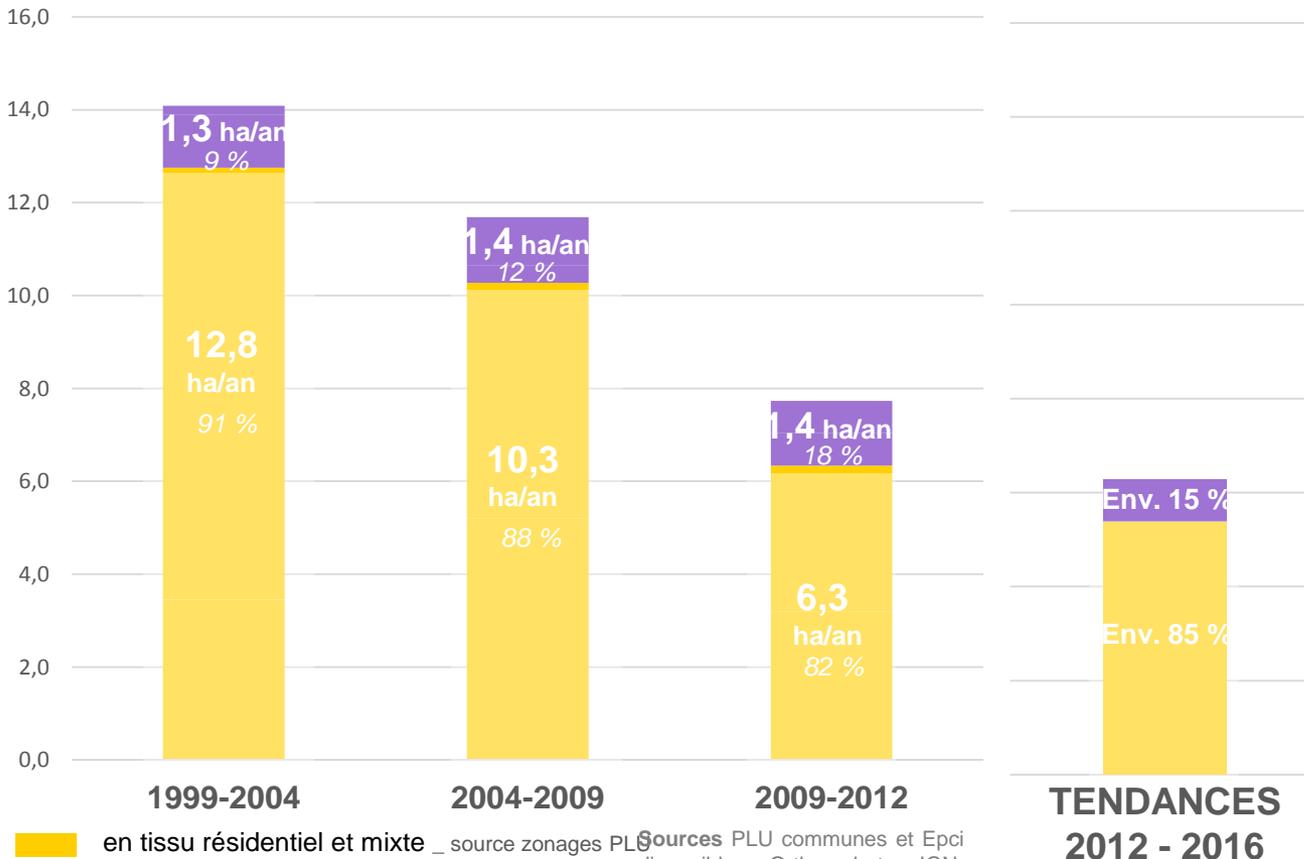


### 3.4. UN MANQUE DE LISIBILITÉ DE L'ARMATURE ÉCONOMIQUE

#### >> Une offre foncière économique peu spécialisée

> Stabilité de la consommation foncière en sites d'activités

Consommation d'espaces par l'urbanisation en sites d'activités



Sur la période 1999-2012

Environ **1,4 ha /an** consommés au sein des sites d'activités

- **91 %** dans les sites d'activités à proximité des bourgs
- **9 %** dans les sites d'activités disséminés sur le territoire

Sur la période 2009-2018

Environ **0,3 ha /an** commercialisés au sein des zones d'activités intercommunales (≈ 1 lot par an)

Sources PLU communes et Epci disponibles, Ortho photo, IGN, Pôle Nantes Saint Nazaire, cadastre PCI vecteur, Aurant



### 3.4. UN MANQUE DE LISIBILITÉ DE L'ARMATURE ÉCONOMIQUE

#### >> Une offre foncière économique peu spécialisée

> Des disponibilités foncières limitées dans l'existant, complétées par les projets en cours

**Les Blûchets**



**Bourg Besnier**



> Seul **le parc d'activités des Blûchets** dispose de **disponibilités foncières importantes avec 4,1 ha.**

> La zone d'activités de **Bourg Besnier** possède une réserve de **7000 m2**

> Les deux zones d'activités en cours de réalisation proposent des disponibilités :

- **le parc d'activités de proximité de la Noë Grée avec 2,6 ha.** Il visera à répondre aux besoins de développement de l'activité des établissements locaux ;

- **le parc d'activités du Bel Air avec 4 ha.** Il est destiné à accueillir des entreprises exogènes de grande taille et à permettre le développement des entreprises locales.

**Noë Grée**



**Bel-Air**





## 3.4 Un manque de lisibilité de l'armature économique

3.4.1 Une offre foncière économique peu spécialisée

**3.4.2 Immobilier d'entreprises : une réponse aux besoins des entrepreneurs locaux par des solutions de location souples**

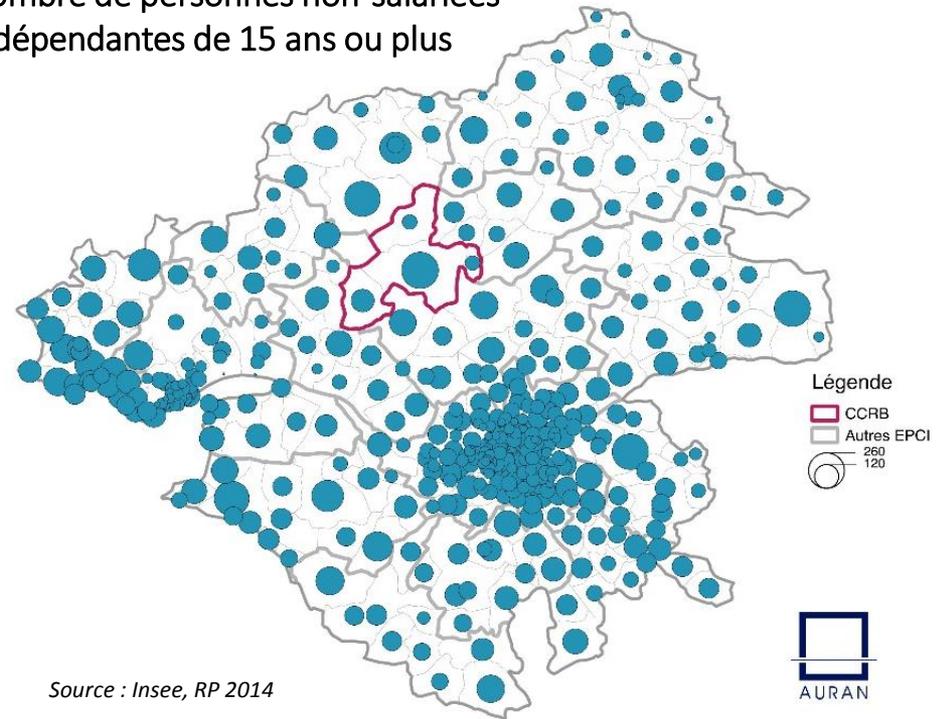
3.4.3 La nouvelle offre foncière économique : une démarche à justifier dans le PLU

### 3.4. UN MANQUE DE LISIBILITÉ DE L'ARMATURE ÉCONOMIQUE

#### >> Immobilier d'entreprises : une réponse aux besoins des entrepreneurs locaux par des solutions de location souples

- > Existence d'une bourse aux locaux
- > Pas de manque spécifique observé en immobilier mais la nécessité de répondre aux besoins des entrepreneurs et travailleurs indépendants
- > Evolution des modes de travail (travail à distance etc.) et croissance de l'entrepreneuriat
- > De nouveaux espaces ouverts pour répondre aux besoins locaux :
  - Espace de coworking ouvert en juin 2017 à la Maison de l'Économie
  - Espace de travail partagé pour les entrepreneurs locaux sur Bouvron

Nombre de personnes non-salariées indépendantes de 15 ans ou plus



Source : Insee, RP 2014

#### Ce qui est en jeu :

> La poursuite d'une stratégie intercommunale (via notamment un schéma d'accueil des entreprises) pour développer un immobilier d'entreprises adapté aux besoins



## 3.4 Un manque de lisibilité de l'armature économique

3.4.1 Une offre foncière économique peu spécialisée

3.4.2 Immobilier d'entreprises : une réponse aux besoins des entrepreneurs locaux par des solutions de location souples

**3.4.3 La nouvelle offre foncière économique : une démarche à justifier dans le PLU**

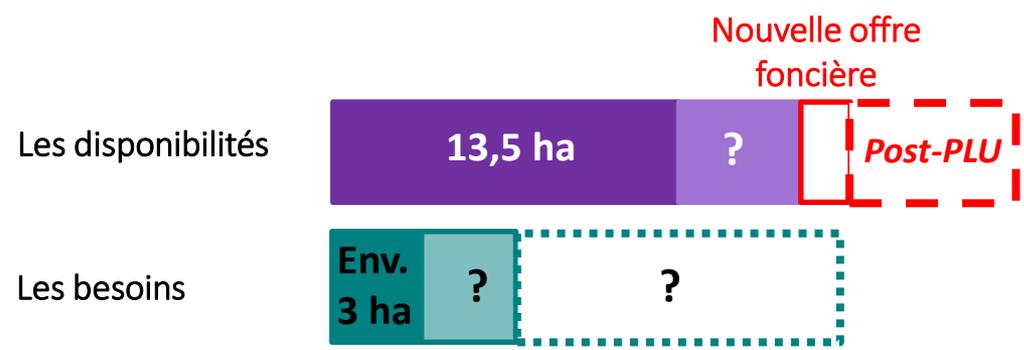
>> La nouvelle offre foncière économique : une démarche à justifier dans le PLU

- ⇒ Identification des disponibilités dans les zones en cours de commercialisation
  - A. Foncier disponible commercialisable (13,5 ha y.c. La Noë Grée)
  - B. Potentiel de densification/ mobilisation de « dents creuses » = à réaliser début 2018
  
- ⇒ Estimation des besoins futurs en foncier économique (hors zone commerciale), au regard :
  1. Des rythmes de commercialisation observés = prolongement des tendances
  2. Des besoins d'extensions/transfert d'activités existantes connus = à affiner
  3. De la stratégie intercommunale d'accueil = répondre à de nouveaux besoins non couverts aujourd'hui ?

= justification des besoins en futures zones à urbaniser
  
- ⇒ Anticipation des besoins futurs post-PLU

Au regard de la durée d'aménagement de zones d'activités et des projets de développement

= secteurs à étudier / anticipation foncière



Estimation sur la base du rythme de commercialisation 2009 et 2018 (0,3 ha/an)

### 3.4. UN MANQUE DE LISIBILITÉ DE L'ARMATURE ÉCONOMIQUE

#### >> Des zones d'activités économiques généralistes de qualité variables, en développement

> La nouvelle offre foncière en réflexion : des choix à faire en fonction des contraintes d'aménagement, de la localisation, de la stratégie économique intercommunale et du SCoT

**39 ha de réserves inscrites dans les PLU actuels (hors zone commerciale) :**

5,7 ha à la Chevallerais



> Déconnectée de la zone actuelle et de l'enveloppe

3,6 ha pour l'extension de la zone de la Druge Chevaux



20,7 ha pour la création d'un nouveau parc à la Noë Rimbart



> 70% de zones humides

9 ha pour l'extension du parc d'activités du Bel-Air



# PARTIE 3

Un territoire dont l'organisation révèle des fragilités dans un environnement concurrentiel fort

## Questionnements / Enjeux

## ÉVOLUTION DE L'ARMATURE

- La reconnaissance de la commune de BLAIN comme pôle structurant majeur : emplois, logements, équipements, commerce...
- La répartition de la production de logements : équilibre entre pôle structurant et les autres communes, répartition de l'effort de construction de logements locatifs sociaux...
- Le rapprochement entre logement et lieu de travail, commerces, équipements...
- La répartition des équipements sur le territoire : entre proximité et seuil minimal de fonctionnement
- La pérennité des activités et équipements isolés

## DÉPLACEMENTS

- L'anticipation des grandes évolutions du réseau routier sans hypothéquer le développement du territoire en attendant leur mise en œuvre
- L'évolution de l'usage de la voiture auprès des habitants : favoriser l'usage des modes doux pour les déplacements de proximité, optimiser l'offre en transports en commun et les alternatives à la voiture individuelle, la structuration du stationnement
- Des espaces publics attractifs, qui valorisent l'image du territoire et favorisent les modes actifs :
  - La qualité des espaces publics dans les centralités
  - Mieux partager la voirie
  - Créer des continuités cyclables et piétonnes

## STRUCTURATIONS URBAINES

- Le maintien de la mixité fonctionnelle dans les quartiers
- Une meilleure cohérence et lisibilité urbaine par une implantation cohérente du bâti et des espaces publics structurants
- L'équilibre entre l'offre commerciale de centralités et le développement des zones périphériques
- La clarification de la stratégie économique et l'amélioration de la lisibilité de l'offre existante
- La justification des nouvelles d'activités économiques au regard des besoins du territoire, de la stratégie d'accueil envisagée et des potentiels de renouvellement urbain identifié

Quels accompagnements et évolutions pour pérenniser et conforter BLAIN dans son rôle de pôle structurant ?

Quelle répartition des dynamiques sociales et économiques au sein de l'intercommunalité ?

Quelles structurations urbaines, à l'échelle intercommunale et communale ?



Priorisation, hiérarchisation des enjeux

*A l'issue du diagnostic*

Définition des orientations, choix

*Par l'élaboration du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables)*

Traduction réglementaire



# PARTIE 4

## Des initiatives communales et intercommunales complémentaires pour nourrir un projet collectif

4.1 Des projets d'infrastructures qui vont modifier les fonctionnements urbains

4.2 Des projets communaux révélant des enjeux partagés

4.3 L'émergence d'une coopération pour valoriser la filière touristique



## 4.1 Des projets d'infrastructures qui vont modifier les fonctionnements urbains

4.1.1 LNOBPL : un projet de ligne grande vitesse structurante pour le grand ouest qui pourrait concerner la CCRB

4.1.2 Contournements routiers de la RN 171 : des projets qui dépassent l'échelle de temps d'un PLU

4.1.3 Voie verte : vers un réseau intercommunal de déplacements doux

## 4.1 DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES QUI VONT MODIFIER LES FONCTIONNEMENTS URBAINS

### >> LNOBPL : un projet de ligne grande vitesse structurante pour le grand ouest concernant le Pays de Blain



#### > Objectifs du projet :

- renforcer les connexions au réseau ferroviaire national et européen,
- créer un maillage ferroviaire performant à l'échelle Loire Bretagne avec une réduction des temps de parcours, notamment entre Rennes & Nantes,
- connecter efficacement le nouveau maillage ferroviaire Loire Bretagne aux lignes périurbaines et secondaires

> Un projet qui reste encore à aborder au conditionnel : le choix du tracé n'est pas fait et le débat sur son intérêt pourrait être ré-ouvert suite à l'arrêt du projet aéroportuaire

- > Le territoire de la CCRB est inclus dans l'aire d'étude Nantes/Redon
- > Pas de visibilité sur le calendrier d'arbitrages liés à ce projet



#### Ce qui est en jeu :

> Préserver la faisabilité d'un tel projet et anticiper les conséquences du passage d'une nouvelle ligne ferroviaire sur le territoire du Pays de Blain



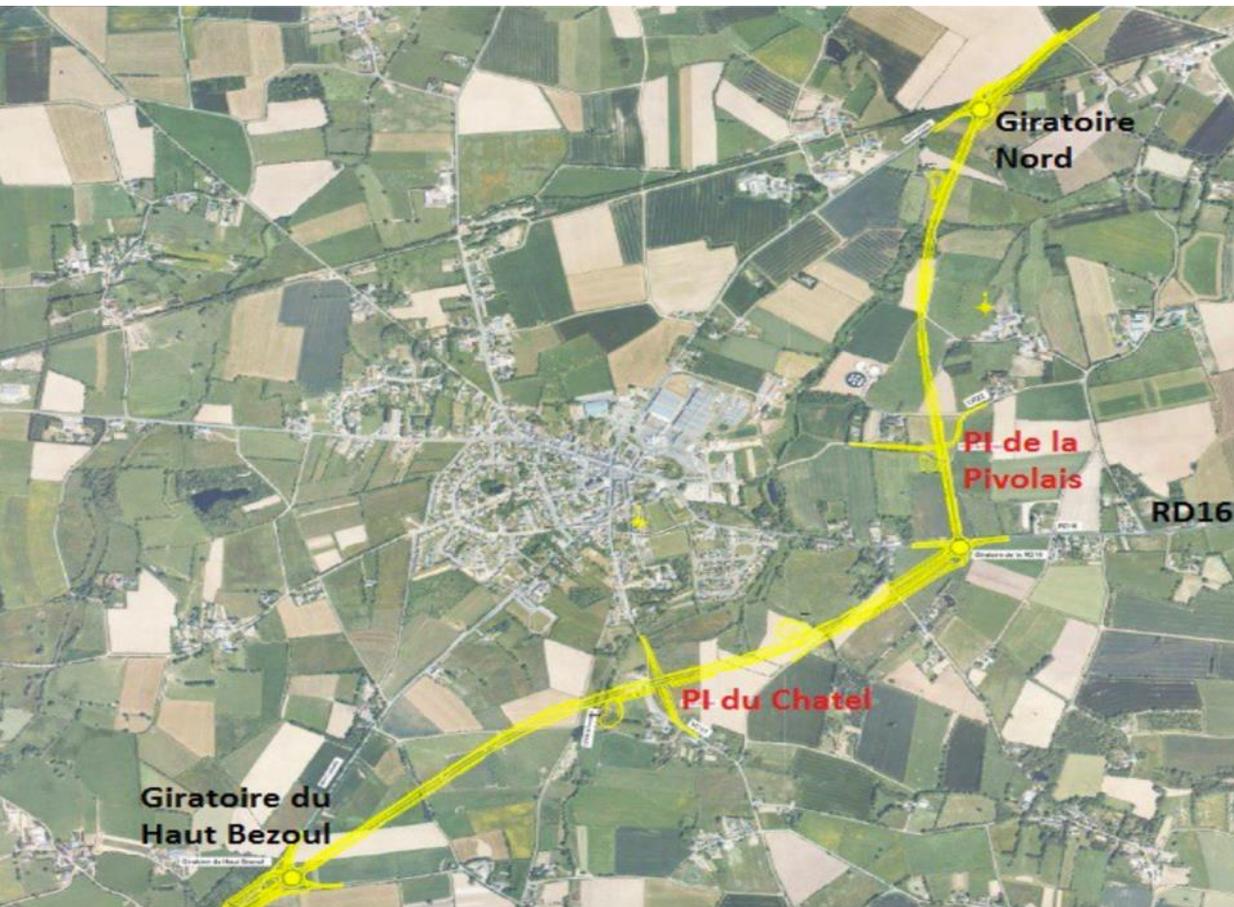
## 4.1 Des projets d'infrastructures qui vont modifier les fonctionnements urbains

4.1.1 LNOBPL : un projet de ligne grande vitesse structurante pour le grand ouest qui pourrait concerner la CCRB

4.1.2 Contournements routiers de la RN 171 : des projets qui dépassent l'échelle de temps d'un PLU

4.1.3 Voie verte : vers un réseau intercommunal de déplacements doux

>> Contournements de la RN 171 : des projets qui dépassent l'échelle de temps d'un PLU



> **Bouvron** : un contournement engagé et en cours de réalisation : mise en service prévisionnelle 2020

→ un projet de réaménagement du centre-bourg (cf. chapitre suivant)

**Ce qui est en jeu :**

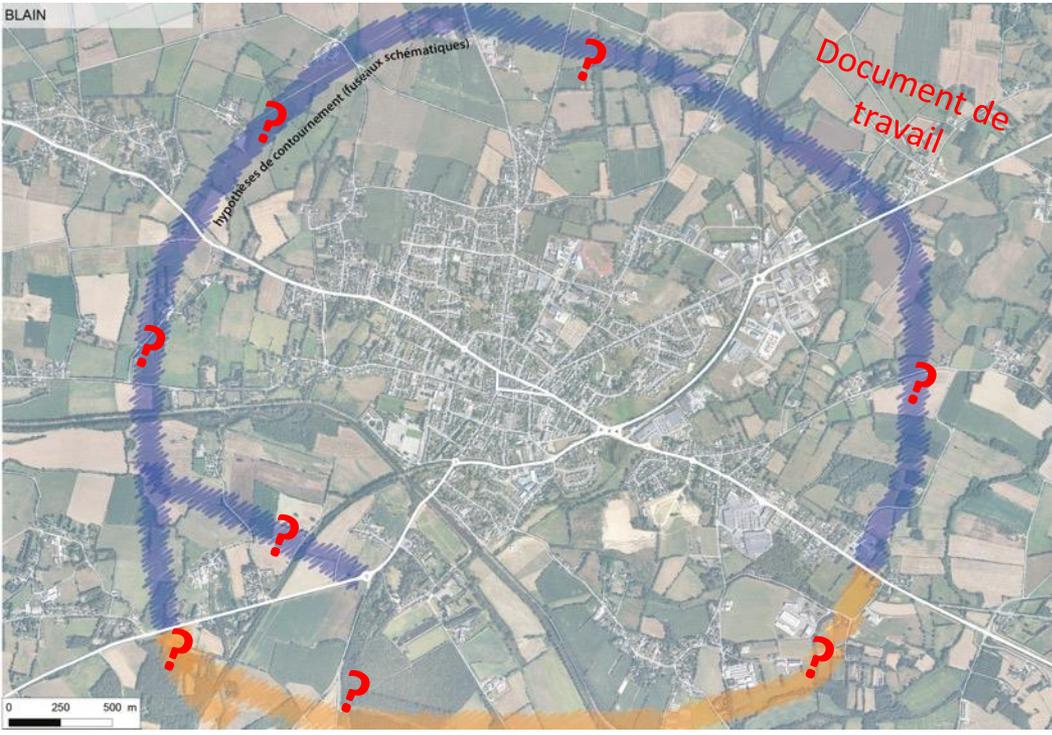
> Organiser le développement de Bouvron en cohérence avec ce nouveau contournement

4.1 DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES QUI VONT MODIFIER LES FONCTIONNEMENTS URBAINS

>> Contournements de la RN 171 : des projets qui dépassent l'échelle de temps d'un PLU

> Blain : des études relancées par le département pour étudier les possibilités de contournement du centre-ville de la commune

- un projet politique porté par la commune de Blain
- un projet dont les contours ne sont pas encore définis (stade amont des réflexions, plusieurs faisceaux à l'étude, études environnementales non réalisées, attente d'un arbitrage départemental...)
- un calendrier qui dépassera l'échéance de mise en œuvre du PLU



Ce qui est en jeu :

- > Trouver l'équilibre entre la volonté d'afficher un projet politique et les obligations de traduction réglementaire (avec notamment un enjeu de sécurité juridique du document de PLU)
- > Organiser et prioriser la stratégie d'aménagement de Blain à court et moyen terme, sans hypothéquer le développement à long terme lié à un tel projet



## 4.1 Des projets d'infrastructures qui vont modifier les fonctionnements urbains

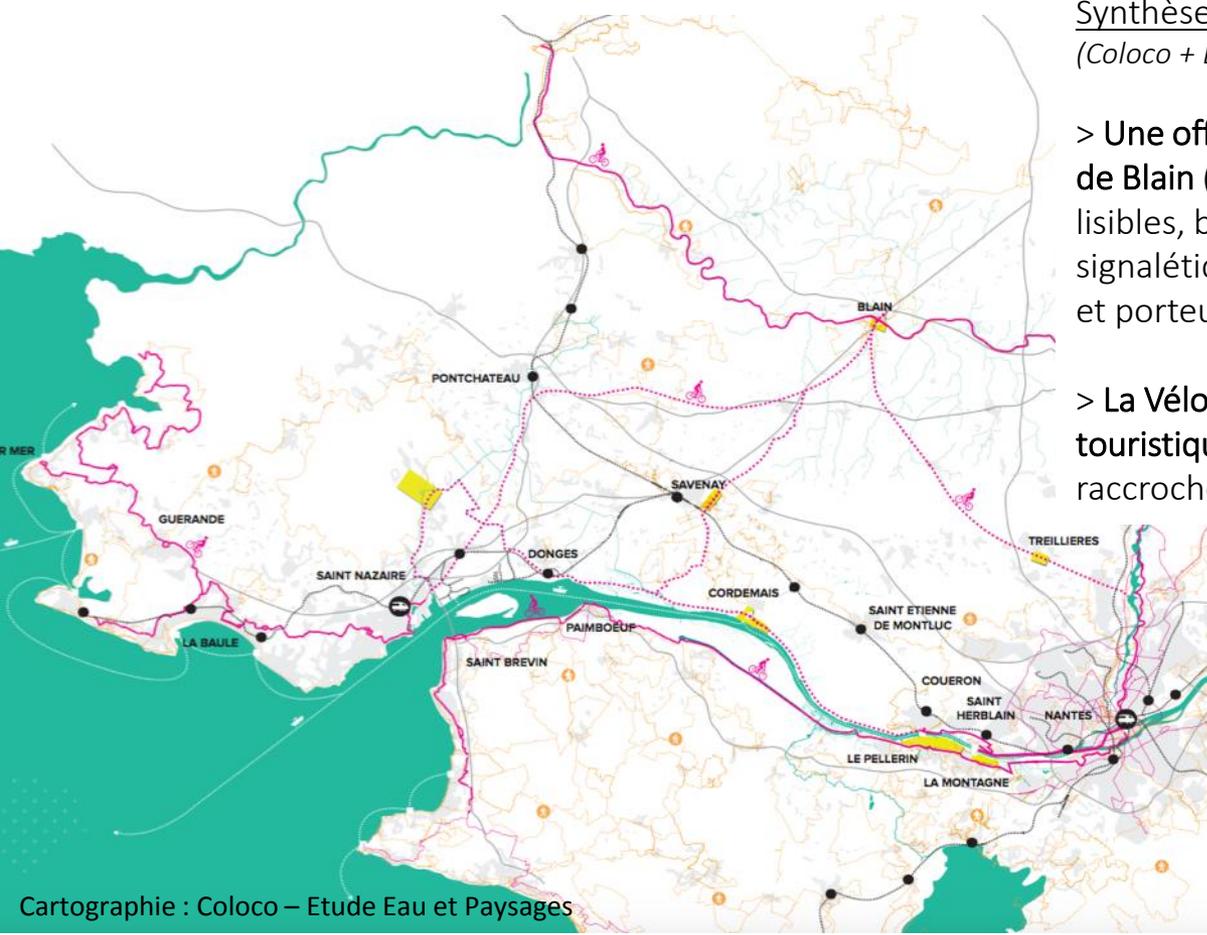
4.1.1 LNOBPL : un projet de ligne grande vitesse structurante pour le grand ouest qui pourrait concerner la CCRB

4.1.2 Contournements routiers de la RN 171 : des projets qui dépassent l'échelle de temps d'un PLU

4.1.3 Voie verte : vers un réseau intercommunal de déplacements doux

4.1 DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES QUI VONT MODIFIER LES FONCTIONNEMENTS URBAINS

>> Voies vertes : vers un réseau intercommunal de déplacements doux



Synthèse du diagnostic issu de l'étude Eau & Paysages (Coloco + BE associés)

> Une offre de réseau doux peu lisible à l'échelle du Pays de Blain (nombreux chemins de randonnées mais peu lisibles, boucles communales qui s'ignorent, signalétique disparate, éclatement de la gouvernance et porteurs de projets)

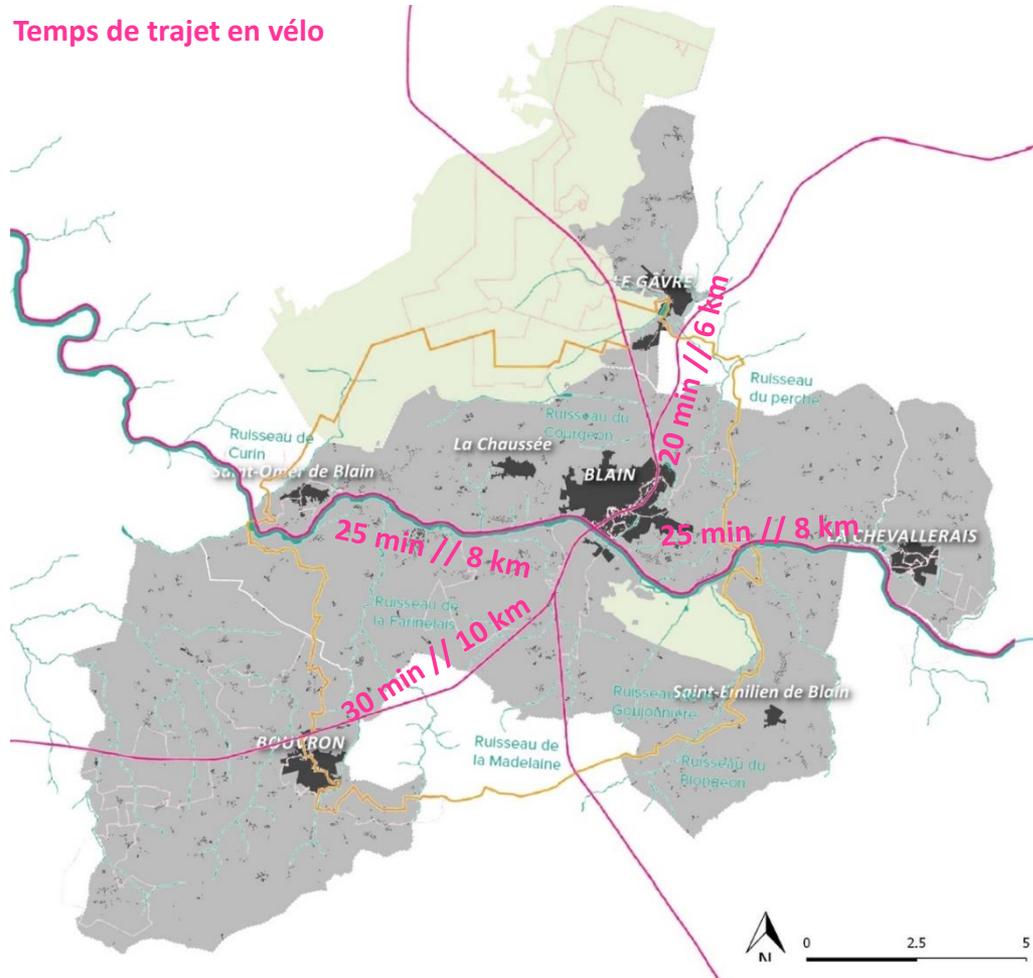
> La Vélodyssée et le canal : un axe de développement touristique privilégié et une opportunité pour y raccrocher une offre de découverte locale



Cartographie : Coloco – Etude Eau et Paysages

>> Voie verte : vers un réseau intercommunal de déplacements doux

Temps de trajet en vélo



> Un projet de voie verte acté par les communes et le Pays de Blain sur les emprises de l'ancienne voie ferrée

Objectif : structurer un réseau intercommunal en étoile permettant de gagner rapidement les communes du territoire et les communes environnantes

> En parallèle, un réseau de boucles de découverte à structurer en complément des grandes voies structurantes



Ce qui est en jeu :

> Permettre la réalisation du réseau intercommunal de déplacements doux et notamment le projet de voie verte



# PARTIE 4

## Des initiatives communales et intercommunales complémentaires pour nourrir un projet collectif

4.1 Des projets d'infrastructures qui vont modifier les fonctionnements urbains

**4.2 Les projets communaux révélant des enjeux partagés**

4.3 L'émergence d'une coopération pour valoriser la filière touristique



## 4.2 Des projets communaux révélant des enjeux partagés

### 4.2.1 La redynamisation des centres-bourgs : une priorité partagée

### 4.2.2 Propriétés communales : une maîtrise assurée des projets



## 4.2 DES PROJETS COMMUNAUX RÉVÉLANT DES ENJEUX PARTAGÉS

### >> La redynamisation des centres-bourgs : une priorité partagée

Des projets qui doivent s'inscrire dans une organisation urbaine à l'échelle du bourg ou du centre

Extrait de l'étude de recomposition urbaine - BOUVRON



ETUDE DE RECOMPOSITION URBAINE DU CENTRE-BOURG DE BOUVRON - TICA ARCHITECTES & URBANISTES - MAP (PAYSAGISTES) - INSE

#### Ce qui est en jeu :

La prise en compte des projets et leur intégration à une stratégie globale à l'échelle des bourgs et centres urbains : équilibre entre les différents secteurs de projet, liaisons...

> Une réflexion qui doit porter au-delà du centre-bourg ou centre-ville, pour s'inscrire dans une structuration globale qui prendra en compte :

Les autres projets, y compris les projets privés

Les futurs secteurs de développement



UN SECTEUR CENTRAL À ENJEUX  
UN PROJET D'ESPACE PUBLIC ÉVOLUTIF

Extrait de l'étude centre-ville - BLAIN

BLAIN- ETUDE D'AMENAGEMENT DU CENTRE-VILLE  
Magnum/Commerces et marchés de France/Artelia



## 4.2 Des projets communaux révélant des enjeux partagés

4.2.1 La redynamisation des centres-bourgs : une priorité partagée

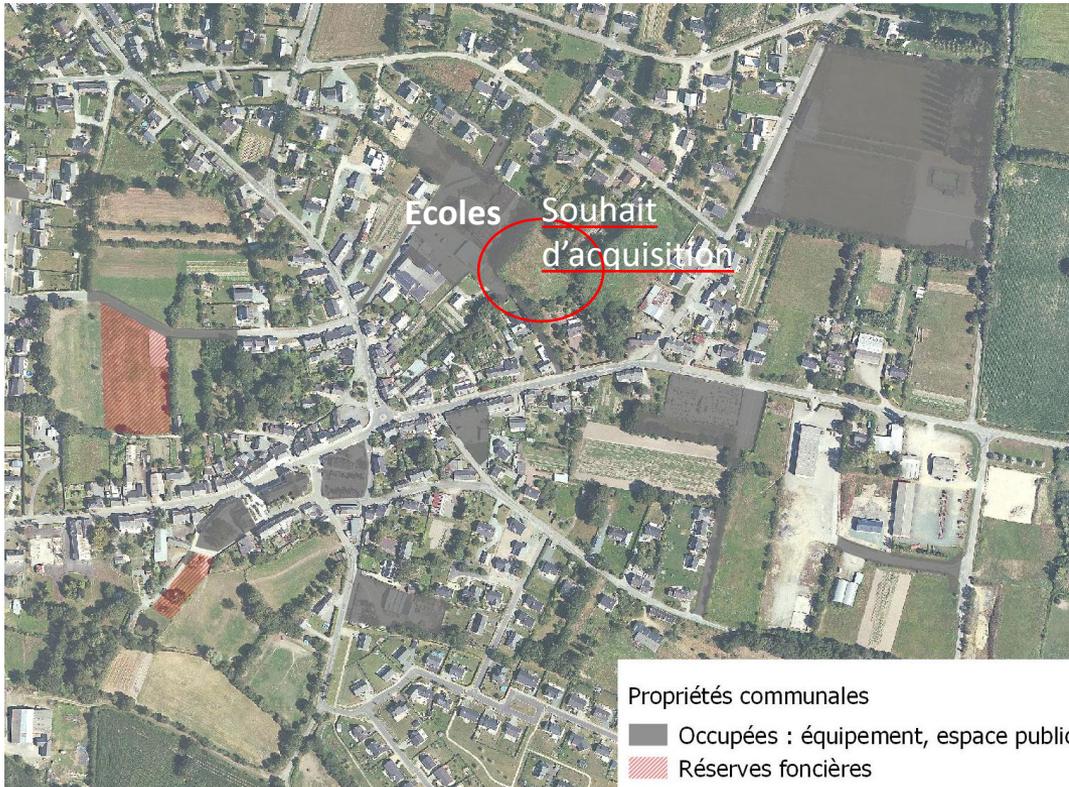
**4.2.2 Propriétés communales : une maîtrise assurée des projets**

## 4.2 DES PROJETS COMMUNAUX RÉVÉLANT DES ENJEUX PARTAGÉS

### >> Propriétés communales : une maîtrise assurée des projets

#### > Des réserves pour des projets futurs

#### Extrait des propriétés communales de LA CHEVALLERAI



> S'assurer que ces espaces restent disponibles

> Constituer des réserves foncières, notamment à l'intérieur de l'enveloppe urbaine

Pour anticiper les besoins futurs en extension d'équipements

Et pour structurer les espaces publics et notamment les espaces verts

#### Ce qui est en jeu :

> La structuration des espaces publics en lien avec l'implantation des équipements

## 4.2 DES PROJETS COMMUNAUX RÉVÉLANT DES ENJEUX PARTAGÉS

### >> Propriétés communales : une maîtrise assurée des projets

#### > Des réserves pour des projets futurs

#### Extrait des propriétés communales de BLAIN



- > S'assurer que ces espaces restent disponibles
- > Constituer des réserves foncières, notamment à l'intérieur de l'enveloppe urbaine

Pour constituer des réserves stratégiques pour des projets urbains, notamment au sein de l'enveloppe.

Ce qui est en jeu :

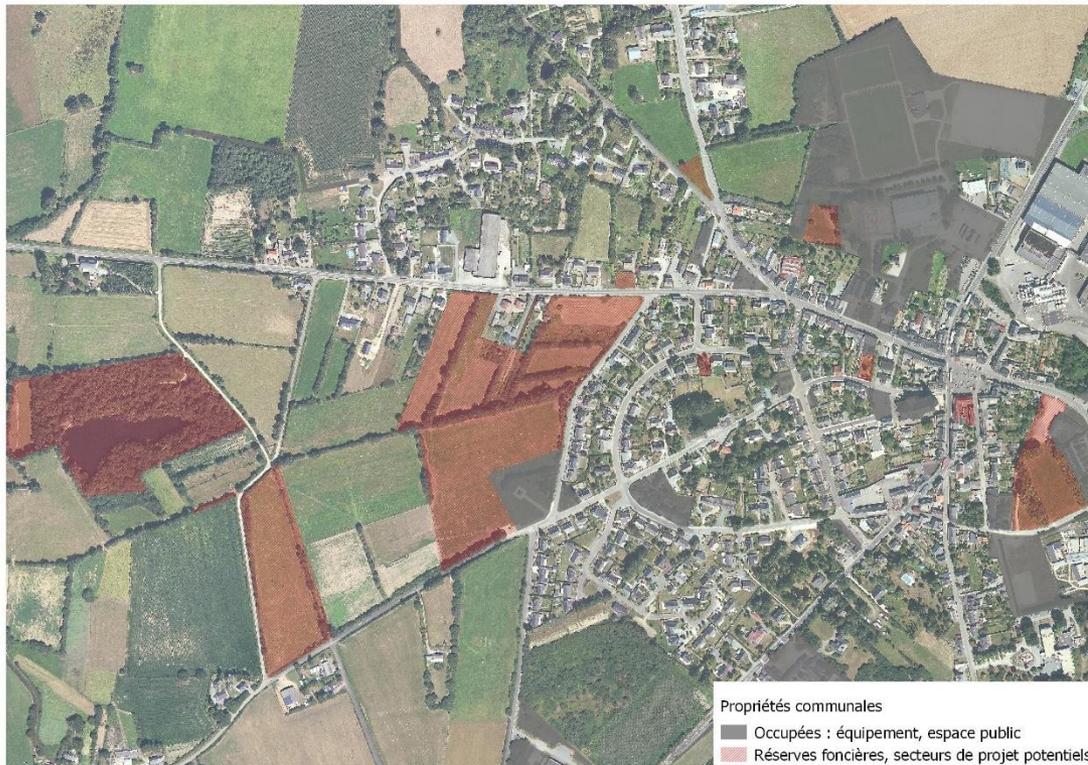
- > La mise en place d'une stratégie foncière adaptée dans un contexte de production dans l'enveloppe urbaine

## 4.2 DES PROJETS COMMUNAUX RÉVÉLANT DES ENJEUX PARTAGÉS

### >> Propriétés communales : une maîtrise assurée des projets

#### > Des réserves pour des projets futurs

#### Extrait des propriétés communales de BOUVRON



- > S'assurer que ces espaces restent disponibles
- > Constituer des réserves foncières, notamment à l'intérieur de l'enveloppe urbaine

Pour mettre en œuvre des projets communaux et maîtriser les extensions urbaines

#### Ce qui est en jeu :

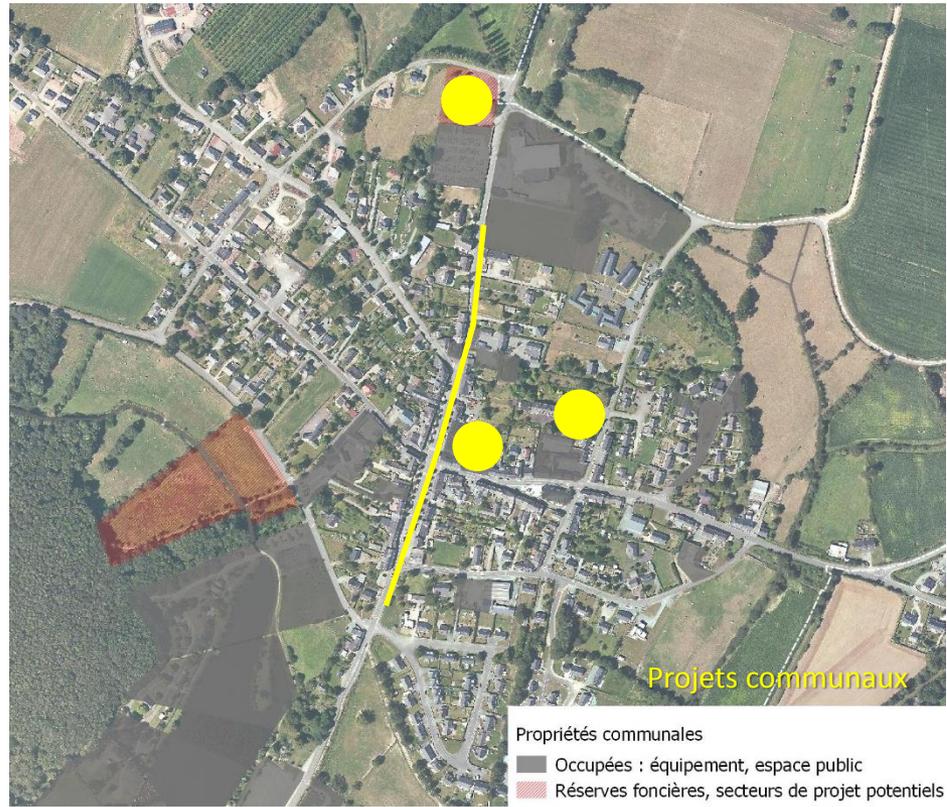
- > La maîtrise des extensions urbaines

## 4.2 DES PROJETS COMMUNAUX RÉVÉLANT DES ENJEUX PARTAGÉS

### >> Propriétés communales : une maîtrise assurée des projets

#### > Emplacements réservés

#### Extrait des propriétés communales du GÂVRE



> Quelle maîtrise foncière demain pour structurer un projet à l'échelle globale ?

Traduction par des emplacements réservés au sein du PLUih :

Pour des voies et ouvrages publics, des installations d'intérêt général, des espaces verts, des espaces nécessaires aux continuités écologiques

Ce qui est en jeu :

> L'anticipation de l'évolution à long terme des bourgs et villes pour la mise en œuvre d'une stratégie foncière cohérente



# PARTIE 4

## Des initiatives communales et intercommunales complémentaires pour nourrir un projet collectif

- 4.1 Des projets d'infrastructures qui vont modifier les fonctionnements urbains
- 4.2 Les projets communaux révélant des enjeux partagés
- 4.3 L'émergence d'une coopération pour valoriser la filière touristique**



## 4.3 L'émergence d'une coopération pour valoriser la filière touristique

### 4.3.1 Une offre touristique tournée vers le tourisme fluviale cycliste et savoir-faire

4.3.2 Un manque de lisibilité et d'optimisation de l'offre touristique

4.3.3 Des capacités d'accueil limitées et peu diversifiée entravant le tourisme de séjour

4.3.4 Une structuration du tourisme en cours avec le Pays Touristique

## 4.3 L'émergence d'une coopération pour valoriser la filière touristique

### >> Une offre touristique tournée vers le tourisme fluvial, cycliste et savoir-faire

#### > Une localisation et un patrimoine naturel/culturel générateur de flux

*Synthèse de l'étude relative au schéma développement touristique du Pays de Blain*

#### > Une offre « loisirs nature » autour de la forêt du Gâvre et du canal de Nantes à Brest :

- Offre de circuits diversifiée mais peu lisible (cf. étude coloco)
- Port de plaisance et activités nautiques

#### > Un patrimoine culturel marqué par :

- Le château de la Groulais
- Le château de Quéhillac à Bouvron
- Les savoir-faire : Maison de la forêt, rabots, fours à pain, métiers anciens, fèves et crèches, imprimerie, mines...
- Le Monument de la Reddition de Bouvron

#### > Différents types de flux générés :

- la proximité de Nantes génère une clientèle de loisirs, randonnée et restaurant, du tourisme vélo et du tourisme fluvial ;
- la situation entre Bretagne et Pays de la Loire génère des flux de randonneurs et de cyclistes en transit, de campeurs et camping caristes itinérants, de plaisanciers sur le canal ;
- le positionnement entre Saint-Jacques-de-Compostelle et le Mont-Saint-Michel attire des randonneurs bretons le long du canal

#### Ce qui est en jeu (pour le PLU) :

- > Le confortement de la vocation sport-nature notamment pour la forêt du Gâvre
- > Des liaisons à assurer et structurer au sein du territoire (entre canal et forêt) et avec les territoires voisins
- > Le renforcement du pôle d'attraction que constitue la canal et le port de plaisance (montée en gamme de l'offre de services, notamment camping-cars, randonneurs...)

## 4.3 L'émergence d'une coopération pour valoriser la filière touristique

## &gt;&gt; Une offre touristique tournée vers le tourisme fluvial, cycliste et savoir-faire

> Le canal et la vélodysée :

> Des points faibles identifiés dans les enquêtes de satisfaction « Vélodysée » qui concernent aussi la CCRB : confort des étapes, manque de commerces de proximité, offre limitée en loisirs, cafés, manque de places d'attentes des bateaux au niveau des écluses

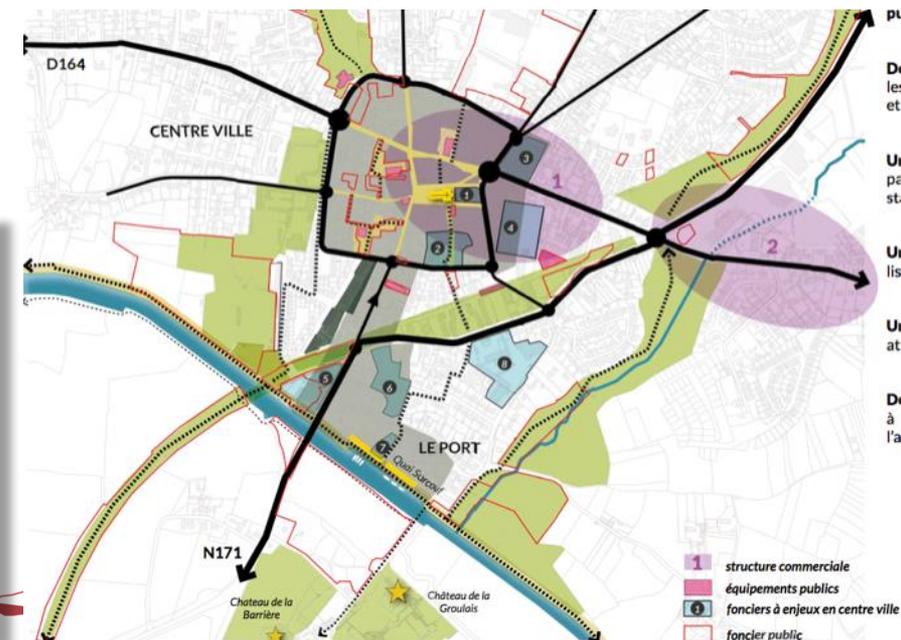
Ce qui est en jeu :

- > La valorisation du site du port de Blain, en tant que porte et vitrine du territoire
- > La mise en œuvre d'un projet global d'aménagement autour du port de Blain (via une OAP par exemple ?)
- > Le renforcement des liens modes doux entre le port et le centre-ville de Blain
- > La sécurisation des franchissements routiers à Blain et Saint-Omer-de-Blain

> Le port de Blain :

- > Un manque de lisibilité des liaisons douces existantes avec le centre-ville et des points de franchissement à sécuriser
- > Un espace public dominé par la présence des stationnements
- > Plusieurs grands sites fonciers à enjeux à proximité du port

*Etude d'aménagement du centre-ville de Blain – Magnum  
Schéma des enjeux – extrait réunion publique 2017*





## 4.3 L'émergence d'une coopération pour valoriser la filière touristique

4.3.1 Une offre touristique tournée vers le tourisme fluviale cycliste et savoir-faire

**4.3.2 Un manque de lisibilité et d'optimisation de l'offre touristique**

4.3.3 Des capacités d'accueil limitées et peu diversifiée entravant le tourisme de séjour

4.3.4 Mais une structuration du tourisme en cours avec le Pays Touristique

4.3 L'émergence d'une coopération pour valoriser la filière touristique

>> Une manque de lisibilité et d'optimisation de l'offre touristique

- > Un manque de valorisation et d'animation des sites touristiques
- > Les deux châteaux ne se visitent pas vraiment :
  - Le château de Quéhillac à Bouvron est une propriété privée ;
  - Seulement une partie du château de la Groulaie est propriété de la commune mais elle ne fait pas l'objet d'une muséographie permanente (activités et animation d'avril à fin octobre par l'association « Château Essor Blinois »)
  - la partie privée du château de la Groulaie est en vente, faute d'arriver à y développer une activité touristique attractive pérenne



> L'accès depuis la RN 171 et les abords du château de la Groulaie sont peu attractifs (parking bitumé en façade, relais-routier à l'entrée de la voie d'accès...)

Ce qui est en jeu (pour le PLU) :

- > l'amélioration de la lisibilité et de la visibilité des sites touristiques
- > La reconfiguration et le repositionnement du château et du camping dans une offre touristique globale
- > Une valorisation de l'accès et du site du château de la Groulaie à travers notamment les aménagements paysagers et la signalétique



## 4.3 L'émergence d'une coopération pour valoriser la filière touristique

4.3.1 Une offre touristique tournée vers le tourisme fluviale cycliste et savoir-faire

4.3.2 Un manque de lisibilité et d'optimisation de l'offre touristique

**4.3.3 Des capacités d'accueil limitées et peu diversifiée entravant le tourisme de séjour**

4.3.4 Mais une structuration du tourisme en cours avec le Pays Touristique

### 4.3 L'émergence d'une coopération pour valoriser la filière touristique

#### >> Des capacités d'accueil limitées et peu diversifiées entravant le tourisme de séjour

##### > Une offre d'hébergement limitée reposant essentiellement sur le camping

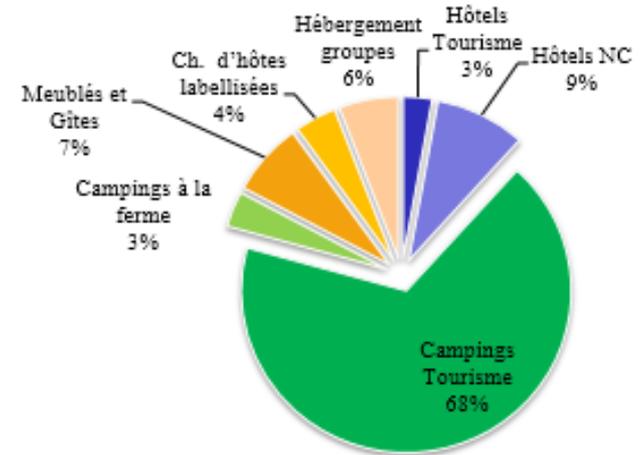
> En 2009, la Région de Blain ne représentait que 0,5 % de l'hébergement marchand du département et seulement 0,1 % de l'hôtellerie de tourisme.

> Les campings représentaient plus des 2/3 de la capacité d'accueil du territoire avec 3 équipements (70 %)

**En 2017, seul le camping du Gâvre était ouvert (80 emplacements)**

> En 2009, toutes les communes avaient au moins un gîte ou une chambre d'hôtes

> **La capacité d'accueil en hôtellerie est limitée (seulement 1 hôtel 3 étoiles au Gâvre « l'Auberge de la forêt »), et particulièrement en hôtellerie classée, ce qui explique en partie la fréquentation de clientèle limitée en tourisme de séjours**



Source : Etude relative au Schéma de Développement Touristique, données 2009

#### Ce qui est en jeu (cf. étude schéma de développement touristique) :

- > Un positionnement autour d'une clientèle de séjour
- > Le développement des capacités d'accueil pour les clientèles de courts séjours
- > La diversification de l'offre d'hébergement et sa montée en gamme : classement de petits hôtels, labellisation des Auberges de Pays, hébergement rural, modernisation des campings...



## 4.3 L'émergence d'une coopération pour valoriser la filière touristique

4.3.1 Une offre touristique tournée vers le tourisme fluviale cycliste et savoir-faire

4.3.2 Un manque de lisibilité et d'optimisation de l'offre touristique

4.3.3 Des capacités d'accueil limitées et peu diversifiée entravant le tourisme de séjour

**4.3.4 Une structuration du tourisme en cours avec le Pays Touristique**

## 4.3 L'émergence d'une coopération pour valoriser la filière touristique

### >> Une structuration de l'offre touristique en cours avec le Pays Touristique Erdre Canal Forêt

#### > Une collaboration autour de l'accueil et de la promotion de l'offre touristique

##### > Un guide touristique commun et un site Internet

<http://www.erdre canalforet.fr> recensent les sorties et activités locales à pratiquer par thématique, les hébergements existants et l'offre de restauration.

##### > Les sites et activités des trois intercommunalités font également l'objet d'une carte touristique :

<http://www.erdre canalforet.fr/data/Carte.pdf>.

> Les équipements de tourisme équestre sont situés en marge du territoire mais peuvent constituer un potentiel de visiteurs pour le Pays de Blain.

#### Erdre Canal Forêt

Le **Pays touristique** a été créé en 2014 par les Communautés de Communes du Pays de Blain, d'Erdre et Gesvres et de la Région de Nozay. Cette structure a pour objectif de promouvoir l'offre touristique de ces territoires.

**EPIC créé au 1<sup>er</sup> janvier 2018**

*Source : Pays de Blain*

#### Ce qui est en jeu :

- > Le renforcement de la coordination et de la fédération des acteurs du tourisme
- > Des liaisons à assurer au sein du territoire et avec les territoires voisins
- > L'ouverture du territoire sur l'extérieur en développant des partenariats ciblés

# PARTIE 4

Des initiatives communales et intercommunales complémentaires pour nourrir un projet collectif

## Questionnements / Enjeux

## STRUCTURATIONS URBAINES

- La coopération intercommunale et la synergie des actions communales : ingénierie, équipements, production de logements, espaces publics...
- La prise en compte des projets et leur intégration à une stratégie globale à l'échelle des bourgs et centres urbains : équilibre entre les différents secteurs de projet, liaisons...
- La mise en place d'une stratégie foncière adaptée : pour anticiper l'évolution des villes et bourgs, et dans un contexte de production dans l'enveloppe urbaine
- Blain : l'équilibre entre la volonté d'afficher un projet de contournement et les obligations de traduction réglementaire
- La stratégie d'aménagement de Blain à court et moyen terme, sans hypothéquer le développement à long terme lié à un éventuel contournement

## DÉPLACEMENTS

- Préserver la faisabilité du projet LNOBPL et anticiper les conséquences du passage d'une ligne ferroviaire sur le territoire
- Permettre la réalisation du réseau intercommunal de déplacements doux et les liaisons avec les territoires voisins
- La sécurisation des franchissements routiers à Blain et St Omer de Blain

## TOURISME

- L'amélioration de la lisibilité et de la visibilité des sites touristiques
- Un positionnement autour d'une clientèle de séjour et le développement des capacités d'accueil pour les courts séjours
- La diversification de l'offre d'hébergement et sa montée en gamme
- Le confortement de la vocation sport-nature notamment pour la forêt du Gâvre
- Le renforcement du pôle d'attraction que constitue la canal et le port de plaisance
- La reconfiguration et le repositionnement du château et du camping dans une offre touristique globale

Quel équilibre entre projets communaux et projet intercommunal ?  
Quelles coopérations et mutualisations ?

Quels rôles de chacune des communes dans la constitution d'un projet intercommunal collectif ?

# PLUih

Penser ensemble l'avenir du Pays de Blain !

## Plan Local d'Urbanisme intercommunal

tenant lieu de Programme Local de l'Habitat

Éléments de diagnostic et enjeux  
Concertation



Partie 3 et 4

