

### Délégation "Territoires de vie quotidienne"

---

#### Contribution de Bernard FRITSCH

#### **En préalable aux saisines sur le PDU et le PLH : à quel type de structuration métropolitaine aspirons-nous ?**

Sur la « feuille de route » du Conseil de développement pour le tournant de la décennie, figurent au moins deux saisines de Nantes Métropole, portant sur l'actualisation du Plan de Déplacements Urbains (PDU) et sur celle du Programme Local de l'Habitat (PLH). A l'occasion de la préparation de ces deux documents réglementaires, qui intéressent au premier chef l'atelier « Territoires de vie quotidienne », le Conseil va ainsi être amené à porter un avis sur les orientations envisagées par Nantes Métropole, mais aussi à formuler des propositions. Sans prétendre jouer les cabinets d'audits ou les commissions d'enquête, il va donc devoir s'interroger sur la pertinence et la cohérence des programmes et actions envisagées, au regard du projet d'organisation territoriale qu'il entend voir porter par les collectivités. Cela suppose, en préalable, une explicitation de ce dernier.

Certains des membres les plus anciens du Conseil rappelleront peut-être que celui-ci a déjà beaucoup travaillé et produit sur cette question, et pourront y voir une perte de temps. Néanmoins, trois raisons peuvent amener à plaider pour la conduite en interne d'un débat sur la structuration notamment morphologique et politico-administrative, que nous souhaitons voir donner au territoire métropolitain. D'une part, bien des nouveaux membres du Conseil ne sont pas forcément informés du contenu des travaux précédemment conduits, ni sur les enjeux environnementaux, économiques et sociétaux qui sont liés à ces questions. D'autre part, il s'agit là d'un sujet qui est loin d'être clos et les analyses conduites au cours des dernières années remettent très largement en question les points de vue antérieurs, en particulier en ce qui concerne les avantages et limites des différentes modalités d'urbanisation, et en ce qui concerne la portée des politiques locales de transport. Troisièmement, localement, les effets territoriaux du dernier cycle économique sont encore très imparfaitement saisis.

On ne peut plus, par exemple, raisonnablement se borner à considérer que l'étalement urbain doit être conjuré parce qu'il consomme des terres agricoles où accentue la ségrégation sociale, et que le renouvellement urbain ou la constitution de réserves foncières constituent la solution aux nuisances que le précédent génère. L'affaire est sensiblement plus compliquée, comme le montrent les travaux qui portent sur les coûts privés, publics et sociaux de l'urbanisation ou encore ceux qui étudient la mobilité des ménages. Par ailleurs, nos collectivités peuvent moins prétendre peser sur l'intensité d'un étalement, qui dépend très largement de facteurs généraux non territorialisés (l'intensité de l'étalement est fonction directe de l'importance de l'accession à la propriété individuelle) et de l'attractivité des agglomérations, qu'essayer de canaliser ses manifestations spatiales. Or, *de facto*,

les politiques « d'urban containment » portent une part de responsabilité dans l'accentuation du phénomène au cours des dernières années. La densification souhaitable de nouvelles extensions urbaines auxquelles on n'échappera pas, peut en outre être envisagée selon plusieurs modalités, à l'échelle des projets urbains comme à celle de l'aire métropolitaine, plus ou moins difficiles à porter, requérant un engagement inégalement affirmé et coordonné des différents « grands » acteurs de l'équipement et de l'aménagement territorial.

Il serait alors probablement utile que ces éléments soient portés à la connaissance des membres du Conseil, afin d'enrichir leur vision du possible et du souhaitable, en fonction de laquelle ils se prononceront sur les orientations souhaitables des politiques de transport et d'habitat.