

# nantes-citoyennete.com

Le Conseil de développement de Nantes Métropole

---

## Délégation "Territoires de vie quotidienne"

---

avril 2009

### Contribution de Jean Renard (rapporteur)

#### Quelques réflexions impertinentes mais utiles

Les premières réunions des différentes délégations confirment la nécessité de la part du conseil de développement d'une réflexion, accompagnée de propositions, à diffuser auprès des élus et de la presse régionale, sur quelques questions récurrentes.

J'en cite ici un certain nombre :

1°) Sur quel périmètre devons-nous porter nos réflexions, c'est-à-dire quel est le territoire métropolitain qui doit nous servir de référence ? Etant bien entendu que la difficulté majeure vient de la dynamique des processus de métropolisation et de croissance urbaine, qui fait que tout périmètre est rapidement obsolète. Le SCOT métropolitain tel qu'il est dessiné n'est pas, nous l'avons déjà dit, le bon périmètre. Il faut à tout le moins une réflexion inter-scot. Idée partagée par les techniciens de l'AURAN. Ce pourrait être aussi le périmètre de la DTA. Je propose que nous organisions une rencontre avec les conseils de développement des structures voisines afin d'y réfléchir ensemble. Sous la forme d'un séminaire ouvert à tous.

C'est qu'il y a une aire urbaine nantaise (mesurée par l'INSEE) au travers des déplacements domicile-travail), un bassin de vie qui déborde cette aire urbaine, et enfin une aire métropolitaine encore plus vaste, sur trois départements.

2°) Plus délicate encore est la question de l'échelle de gouvernance de l'ensemble métropolitain.

Faut-il une autorité unique ou retrouver une formule du genre de celle qui a fonctionné un temps avec l'ACEL en associant les « grands élus » ? Les conférences métropolitaines en ont été les prémices. Mais elles sont limitées aux élus du SCOT métropole.

Le constat premier est la lenteur de mise en place de telles formules de gouvernance. Un peu comme pour l'étoile ferroviaire.

Or le rôle de cette gouvernance serait d'anticiper les dynamiques. Un seul exemple : le futur tram train jusqu'à Châteaubriant, enfin sur les rails si l'on peut dire, va profondément modifier et accélérer les processus d'urbanisation le long de la ligne.

Est ce que les PLU des communes prennent en compte ce phénomène ? Je sais par ailleurs que les promoteurs sont déjà et depuis longtemps sur le coup ! Va t-on laisser faire ?

On le voit bien, comment associer au projet métropolitain les différentes composantes qui forment un tout et qui fonctionnent en système ? Il y a nécessité d'une planification de ce grand territoire métropolitain qui se dessine sous nos yeux. Sans doute faut-il de nouveaux outils et de nouvelles pratiques. Il faut les mettre en place avant qu'il ne soit trop tard. Je pense que le conseil de développement doit rapidement faire entendre sa voix dans ce concert.

3°) La question des grands équipements à mettre en place se heurte, on le sent bien, à des questions de financement. Il va falloir faire des choix. Entre l'étoile ferroviaire et tout ce que sa mise en service entraîne comme améliorations de la gare, des haltes nouvelles, des voies à moderniser, voire à créer ; les nouveaux transports en commun de l'agglomération (lignes de trams, chrono-bus, navettes fluviales) ; et enfin le projet d'aéroport (ce dernier de plus en plus discuté par la société civile), quelle priorité ?

Ce ne sont là que quelques thèmes, il en est d'autres à traiter. Sans doute serait-il utile d'en dresser la liste.

Pour compléter et terminer mon propos, j'avais formulé des remarques en 2007 reprises par le forum d'OUEST-FRANCE. ELLES SONT TOUJOURS D'ACTUALITÉ.

De 1977 à 2007 : Tout bouge et rien ne change !

Il y a dans l'histoire des territoires et des villes des moments clefs. Un récent débat organisé par la revue « Place publique » le rappelait. Ce fut le cas pour Nantes en 1977. La gauche locale avait repris le slogan « changer la vie, changer la ville ». Elle prenait fait et cause pour la construction d'un périphérique, et refusait le projet des pénétrantes soutenu par la municipalité sortante, ce qui aurait défigurés le centre de la ville.

En 2007, un nouveau projet de périphérique se profile à l'horizon, avec l'idée d'un nouveau franchissement de la Loire à l'aval de Nantes.

Cette fois la gauche joue à front renversé. Elle propose de reconstruire la ville sur elle même, d'économiser l'espace, et elle traîne des pieds face à ce super périphérique, à 40 kilomètres de la ville, et dont le coût, le financement, mais aussi les raisons invoquées, posent des problèmes considérables.

Nous ne pouvons que l'approuver et nous partageons ses réserves. Accepter ce nouvel anneau autoroutier, c'est favoriser l'étalement urbain et c'est construire une ville à l'américaine dans laquelle la voiture individuelle sera reine. Chacun sait que, comme la nuée apporte l'orage, tout nouvel équipement routier favorise l'urbanisation incontrôlée parce que l'on se refuse localement, à grande échelle, à la maîtriser. Il suffit d'examiner les propositions des POS de naguère et des PLU d'aujourd'hui en bon nombre de communes périurbaines pour en saisir toutes les conséquences. On anticipe les choses avant que le SCOT tente d'y mettre bon ordre. Il viendra trop tard. Comme autrefois on a refusé le SDAU afin de mieux pouvoir distribuer les droits à construire. Les promoteurs et agents immobiliers ne s'y trompent pas. Il suffit de constater les transferts fonciers actuels à proximité d'éventuels équipements à venir ! Faute de vouloir mettre en place des instruments coercitifs quant à la planification des sols à grande échelle, on aboutira, ici

comme ailleurs au bourrage des espaces intermédiaires entre les deux périphériques avec des maisons partout. On peut se poser des questions quant à l'avenir des espaces agricoles et des espaces à protéger pour l'environnement et le cadre de vie.

En 1977, l'échelle de réflexion des élus et des aménageurs a expliqué le choix opéré en faveur du périphérique. On est passé de la ville à l'agglomération. Et les élus se sont dotés d'outils : agence d'urbanisme, (née en 1978) semitan, district, qui permettaient d'opérer le nécessaire changement d'échelle de réflexion et d'action.

En 2007 il faut effectuer un même changement d'échelle en passant de l'agglomération à la métropole avec un SCOT élargi aux dimensions de cette dernière. Il faut donc d'urgence redessiner le périmètre du SCOT afin d'avoir une réflexion pertinente à la bonne échelle d'aménagement du territoire. Les élus qui s'y refusent portent une lourde responsabilité. Mais il faudrait aussi mettre en place à cette échelle un outil de planification des sols digne de ce nom. Le passé nous fait penser que ceci est une utopie. Il faudrait enfin une gouvernance du territoire à l'échelle de la métropole. Nous en sommes encore loin.

A l'ère du pacte écologique signé par les candidats à l'élection présidentielle qui vaut engagement de leur part (!), du développement durable prôné par tous, et des économies d'énergie avec la raréfaction du pétrole, il faut savoir raison garder et mettre un frein à la multiplication d'équipements dispendieux et d'un autre âge.

Mieux vaudrait utiliser l'étoile ferroviaire qui existe et développer l'offre des transports en commun vers la ville. C'est que la forme de la métropole, comme celle de la ville, change plus rapidement que le cœur des hommes, peut-on rappeler en paraphrasant le poète.