

Nouveau projet de territoire

7 septembre 2010



Contribution d'Alain-Louis GOURDY

Projet de territoire à l'horizon 2030 Ambition et réalisme

Mon propos fait à la suite à la contribution rédigée par Michel Juvet, Cécile Gerdaoui et Yves Jannin, précédant l'intervention du Président du Conseil Economique et Social Régional et concernant notamment les constats sur lesquels s'appuie le questionnement du Conseil.

L'ambition

Elle n'est bien entendu pas un objectif mais un état d'esprit permettant de concrétiser des objectifs précis. Elle est nécessaire mais doit s'accompagner de réalisme. De ce fait, elle ne peut s'allier aux utopies qui ne servent que le plaisir de ceux qui les imaginent mais n'apportent aucun bien-être aux autres car elles sont par définition irréalisables !

L'anticipation

C'est sans doute l'action la plus importante pour l'avenir des territoires et la satisfaction des citoyens qui y vivent ou les fréquentent. C'est aussi la plus difficile à maîtriser. Gouverner, c'est prévoir. Le journaliste Emile de Girardin le déclarait il y a plus de 150 ans et cette maxime est toujours d'actualité.

Les choix faits par les responsables politiques au cours de leur mandat conditionnent très souvent les actions des mandats suivants et évidemment l'avenir des territoires. C'est en effet à eux qui incombe cette tâche difficile même s'ils prennent le soin d'écouter, d'entendre, voire de questionner la société civile. Les décisions sont prises en fonction d'une grille multicritères qui dépasse souvent le cadre intrinsèque de l'objectif déterminé associant la stratégie politique et le développement économique.

Le Conseil de développement a, de facto, un rôle limité dans l'élaboration de la décision mais il a le mérite de promouvoir le débat, ce qui est une des bases de la démocratie. L'anticipation demeure un des éléments essentiels de l'aménagement du territoire sachant que dans ce domaine, souvent plus qu'ailleurs, la mise en œuvre des décisions prennent plusieurs années voire des décennies. Cela étant, après le Grand Paris, le Grand Nantes va devoir se construire dans un contexte concurrentiel.

La gouvernance

Les auteurs de la contribution proposent deux grandes options possibles :

- Nantes assure une fonction « étatique ou royale » au bénéfice du Grand Ouest,
- Nantes et Rennes sont les locomotives d'une forte coopération métropolitaine...

J'ajouterai une option supplémentaire :

- Rennes devient la capitale du Grand Ouest qui préfigure une grande Région incluant la Bretagne, les Pays de la Loire voire au-delà. Le Massif armoricain ne s'étend-il pas de la Bretagne à la Vendée en passant par la Normandie et le Maine ? Et Nantes continue inexorablement son développement !

Cette proposition n'est pas une provocation mais une hypothèse d'organisation du Grand Ouest. Ne pas l'avoir prévu relève d'ailleurs, à mon sens, d'une "certaine suffisance nanto-nantaise" évoquée aussi dans la contribution et que j'ai déjà eu l'occasion de souligner !

Ne soyons pas naïfs. Nantes et Rennes sont concurrentes comme le sont devenues toutes les agglomérations de France, d'Europe et du Monde. Et puis le fait qu'une capitale régionale ou nationale soit moins peuplée que d'autres villes n'est pas une tare. A titre d'exemple, Bern, la capitale de la Suisse, est moins peuplée que Bâle, Genève ou Zürich, ce qui n'entrave en rien son développement et son attractivité.

Or, l'attractivité de Rennes va nettement s'améliorer d'ici 2030 par une meilleure accessibilité. La carte des réseaux de transports dans l'Ouest est en train d'évoluer d'une manière significative en faveur de Rennes alors que jusqu'à présent, la situation était favorable à Nantes avec une desserte TGV étoffée et aussi performante que celle de Rennes et un aéroport beaucoup plus performant que celui de Rennes.

La situation va s'inverser radicalement à partir de la mise en service de la ligne ferroviaire à grande vitesse Connéré-Rennes en 2014 et s'aggraver pour Nantes lorsque la ligne rapide reliant Rennes à Nantes via l'aéroport du Grand Ouest, inscrite au projet de Schéma National des Infrastructures de Transport, sera également en service. Rennes sera à moins de 20 minutes de Paris par rapport à Nantes et aura un accès à l'aéroport sensiblement aussi rapide que depuis Nantes. En 2016, Nantes sera toujours à environ 1 heure 50 de Paris alors que Bordeaux sera à 2 heures 10 et plus tard Le Havre à 1 heure 15.

Il est à noter, à cette occasion, que le Conseil Régional des Pays de la Loire dans son avis rendu en février 1995 sur le projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire a rappelé "que le Comité Interministériel sur l'Aménagement du Territoire du 14 mai 1991 a prévu l'extension de la ligne à grande vitesse vers Rennes et Nantes via Angers" et a demandé "que quel que soit le point d'arrêt de la ligne nouvelle TGV, l'extension en site propre jusqu'à Nantes soit inscrite au Schéma Directeur des lignes nouvelles à grande vitesse."

Bien entendu, pour le développement du Grand Ouest, la ligne ferroviaire nouvelle Connéré-Rennes et l'aéroport sont incontournables et j'en approuve totalement la réalisation comme j'ai déjà eu l'occasion de l'écrire. Ces équipements sont des atouts, parmi d'autres, à l'impérieuse nécessité d'être relié efficacement à l'Europe et connu au plan international.

Les derniers chiffres de croissance du trafic aérien, notamment de l'aéroport de Nantes-Atlantique, sont d'ailleurs là pour prouver la pertinence de ce mode et son caractère indispensable dans une région périphérique.

Néanmoins, d'une manière plus générale, des coopérations entre Nantes et Rennes sont souhaitables pour développer les synergies et conforter la performance du Grand Ouest au travers des résultats économiques partagés. Elles doivent être strictement ciblées, sans arrière pensée, afin de bénéficier aux deux agglomérations. Dans le contexte de concurrence, je crains qu'elles soient plus décidées par défaut — ce qui ne compromet pas le leadership de chacune des villes dans ses domaines d'excellence — que par une réelle volonté de partenariat.

Une ville centre : une vision du passé

Oui, sans aucun doute. Or, modifier cet état de fait va être très difficile si l'on en croit les débats et décisions actuels. L'exemple de l'île de Nantes est flagrant. On assiste à l'aménagement de ce territoire à marche forcée où l'urbanisme est en train de prendre le pas sur le plan de mobilité du secteur qui conditionnera pourtant en très grande partie le fonctionnement de toute l'île.

Je prendrai également le cas de l'implantation du futur CHU. Je ne rentrerai pas dans le débat technique médical qui n'est pas de ma compétence et qui reste encore réel semble-t-il. Mais je m'étonne, en tant que citoyen, que le choix de l'île de Nantes n'ait pas été explicité, au moins dans la presse, en comparaison avec le site de Saint-Herblain. L'accès à ce dernier par voie routière et par tram serait facilité. Le cadre pour les patients serait sans doute plus agréable que celui de l'effervescence future de l'île de Nantes. N'oublions pas aussi qu'un hôpital draine, en sus des nombreux déplacements des malades, de leurs parents et amis, sans compter ceux inhérents aux véhicules de secours, un trafic fret important et quotidien dont on se soucie peu apparemment !

Alors, on évoque beaucoup un territoire élargi, des coopérations multipolaires, l'aire urbaine... et on s'oppose à la décentralisation de quelques kilomètres d'un équipement qui n'est pas, à la seule disposition des Nantais mais des habitants de l'ensemble du Département ! Cela me laisse présager qu'il y aura loin de la parole aux actes.

Le Grand Nantes ne pourra pas être bâti comme l'est aujourd'hui la ville, au seul profit des Nantais car, dans ce cas, il se limitera en fait au territoire actuel de l'agglomération et ne deviendra sûrement pas une métropole européenne. Il ne pourra se faire qu'en partageant les grands équipements publics, les activités économiques et industrielles avec les communes partenaires de l'aire urbaine comme ont su le faire Strasbourg ou Lille notamment.

Cela aurait l'avantage collatéral de rééquilibrer naturellement la mobilité en diminuant les inconvénients de l'habitat diffus qui s'est développé au cours de la dernière décennie.

Une vision partagée des enjeux territoriaux

C'est une évidence. Mais la phrase "la démocratie locale et la citoyenneté sont des atouts décisifs pour construire en équipe un projet d'avenir pour la métropole" me paraît très optimiste.

L'avenir des métropoles passe avant tout par leur capacité à créer — dans certains cas, conserver — des emplois pérennes. Or, la loi du marché mondial et le fonctionnement des entreprises multinationales relèvent désormais plus des résultats financiers capables de convaincre les actionnaires de maintenir l'activité que des réseaux sociaux locaux.

Seule, la création d'un fort réseau de PME/PMI capable d'apporter à ces grandes entreprises le bénéfice d'une technologie innovante et performante alliée à une productivité accrue peut, à mon sens, être génératrice de ces emplois. Cette action est d'ailleurs une des seules pouvant être réellement favorisée par les politiques territoriales sans trop de risques pour le contribuable.

Le projet de territoire s'inscrit dans une vision à long terme

En dehors des désastres économiques provoqués par la fermeture de grands centres d'activités et qui sont, pour beaucoup de salariés, des tragédies personnelles, les ruptures dans notre société n'existent pas. L'évolution des choses est totalement lissée voire aseptisée par des mesures d'accompagnement et d'assistance permanente des citoyens qui ne se rendent pas compte, pour la plupart d'entre eux, de cette évolution, à l'exception de ceux qui sont dans une situation dite précaire.

Analysons l'évolution des habitudes de notre vie quotidienne depuis 20 ans et nous serons surpris des changements fondamentaux qui n'ont suscité que peu de réactions. Les citoyens n'ont pas peur du changement, ils le vivent tous les jours. Il n'y a donc pas de rupture à prévoir mais il faut impérativement permettre à chaque citoyen d'avoir un emploi toute sa vie active et l'aider en cas de difficultés. Il faut réfléchir à la pérennisation des emplois et bâtir un territoire solidaire économiquement et socialement. Le projet de territoire 2030 doit être un projet économique avant tout et ses bases élaborées dès maintenant. Or, cela passe par la seule rupture qui doit être provoquée en France, celle qui consiste à trouver des accords politiques intelligents entre les majorités et les oppositions au bénéfice des territoires et de leurs habitants.

Il faut bâtir un projet de territoire du Grand Nantes avec l'idée que chaque territoire partenaire le composant sera gagnant et valorisé. Il faut partager les risques mais aussi les richesses. Ce nouveau territoire doit être conçu pour l'innovation, la recherche et l'application. Les laboratoires devront y côtoyer les entreprises et les usines de fabrication. Ce tissu d'établissements à échelle humaine favorisant le high-tech permettra de dégager une forte valeur ajoutée et d'avoir une souplesse d'adaptation favorable à la pérennisation de l'économie locale.

Ne prenons pas exemple sur des métropoles telles que Lyon ou Marseille qui comptent près d'un million d'habitants de plus que la Communauté Urbaine de Nantes et dont la puissance économique ne peut être comparée. L'ambition ne doit pas exclure le réalisme.

L'exemple de Strasbourg est plus approprié. Il est très intéressant même s'il bénéficie d'une situation géographique privilégiée en Europe. Soyons conscients qu'en dehors des atouts du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire et du futur aéroport du Grand Ouest, l'Ouest est défavorisé dans ses échanges par sa périphérie géographique.

Il faut aussi rappeler que la Communauté d'Agglomération de Saint-Nazaire est déjà englobée dans l'aire métropolitaine Nantes/ Saint-Nazaire, désignée Métropole d'équilibre en 1963 par l'Etat. Il me semble que les coopérations industrielles et techniques qui doivent en résulter ne sont pas assez développées. L'Estuaire, ce n'est pas seulement la Loire, ce devrait être aussi une zone d'activités privilégiée et adaptée à son environnement. Seule, la culture semble y être favorisée. Or, la culture est l'affaire des villes, l'économie celle des agglomérations.