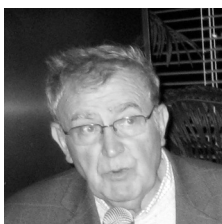


### **Nouveau projet de territoire**

---

27 septembre 2010



### **Contribution d'André-Hubert MESNARD**

#### **Nouveau projet de territoire à l'horizon 2030**

Pour répondre à la commande de la Communauté urbaine d'un projet de territoire pour la métropole en 2030, il faut préciser les termes du débat, pas toujours clairs : s'agit-il de la communauté urbaine de Nantes, de la métropole bipolaire Nantes/Saint Nazaire liée par un SCOT commun, un Grand port maritime, une directive territoriale Estuaire ou encore de l'aire urbaine de Nantes qui tend à rejoindre celle de Rennes ? Tout cela en marche vers une coopération « Nantes/Rennes-NR(S) »... sans oublier personne à l'Est, au Sud, à l'Ouest ni au Nord.

On peut certes souligner que, plus que des territoires administratifs délimités, compte ce qui relie : les réseaux, les collaborations, les « conférences », les convergences, les déplacements et tout ce qui les favorise : déploiement du très haut débit, aéroport international, lignes à grande vitesse (TGV et LGV), busways, bus à Haut niveau de services, roclades, ponts plus ou moins transbordeurs, téléphériques et tunnels, contournements Nord ou Ouest de Nantes, nouvel axe ferroviaire Est-Ouest Carquefou/Chantenay, à travers l'île de Nantes, pour éviter et soulager le tunnel de Chantenay... Mais tout ceci est nécessairement décidé et financé par des autorités politiques bien précises et exactement compétentes, dans le cadre de budgets votés dans un contexte lui aussi précis.

D'ici 20 ans, beaucoup de choses peuvent être réalisées, mais il faudra les décider, les programmer, les financer, sans trop attendre, et tout cela dans le cadre de trois mandats municipaux, départementaux ou régionaux, puisque le programme des deux ou trois, voire cinq années à venir est déjà arrêté (chronobus, NDDL,...). Très vite devra se prendre la décision (de l'Etat ?) pour le déplacement - agrandissement du CHR, prévu à l'horizon 2020. Très vite devra être réalisée la liaison Nantes-Chateaubriant, avec sa bifurcation vers NDDL. Très vite également devra être tranchée la question du franchissement Ouest de la Loire, par exemple pour relier la Vendée et le sud Loire avec NDDL et Rennes.

Quand sera enfin connu et programmé le schéma ferroviaire régional et national de Caen à Nantes et Bordeaux dans le cadre de l'arc atlantique, de Saint-Nazaire à Angers – Tours – Vierzon vers Lyon et l'Europe centrale, axe essentiel pour le fret et la desserte de l'arrière-pays du grand port de Nantes/Saint-Nazaire, alors que l'on parle aussi de l'axe Rennes-Nantes – Poitiers-Limoges vers l'est de la France et l'Europe centrale... ? Qui décidera de tout cela ? Quand cela sera-t-il programmé dans le temps et financé ? Quand cela sera-t-il inscrit dans le territoire et les documents d'aménagement ?

Pour l'instant, les projets sont multiples, chaque collectivité émettant des avis, de vagues propositions, ou exigences, au nom de la compétence globale dont il ne ressort pas encore de vision précise ni cohérente.

Il faudra bien réinventer l'aménagement du territoire des années 1970, 1996-1999 ("lois Pasqua et Voynet, relançant la politique d'aménagement du territoire"), et donner plus de contenu et d'effectivité aux contrats Etat/Régions, dans le cadre de schémas nationaux de services collectifs, de directives territoriales (prolongeant et musclant la DTA de l'estuaire de 2006). Nous attendons des schémas régionaux et nationaux ferroviaires, aéroportuaires, portuaires, hospitaliers, universitaires...

Espérons enfin que l'évolution du rôle des métropoles sera clarifiée dans les mois qui viennent.

Puisque c'est de la communauté urbaine de Nantes qu'il s'agit dans la commande dont nous sommes saisis, pour la présentation d'un projet territorial à l'horizon 2030, essayons d'en imaginer les contours, en supposant que des réponses auront été apportées aux questions évoquées ci-dessus.

Quelques remarques préalables : 20 ans c'est l'hypothèse de travail pour l'élaboration d'un SCOT (schéma de cohérence territoriale), c'est donc dans cette perspective que nous allons nécessairement travailler. Mais quel doit en être le périmètre ? Les 24 communes de la C.U., plus celles de la Communauté d'agglomération de Saint-Nazaire, sur la lancée du SCOT actuel ? Mais est-il pensable de ne pas les accroître des communes des deux aires urbaines ? Cela ferait plus de la moitié du département. Ne doit-on pas alors rechercher d'emblée un projet départemental, par accord entre le SCOT Nantes/Saint Nazaire et les autres SCOT du département. Ce serait un bon moyen pour faire converger les politiques de la métropole bipolaire et du département. Rappelons que c'est toujours de la responsabilité théorique du préfet que de veiller à la cohérence de ces documents. En a-t-il les moyens, la volonté, et en a-t-il reçu la mission ?

Au-delà de la Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire, la mise en œuvre d'autres DTA, Nord/Sud (Nantes/Rennes), Est/Ouest (Nantes/Angers et au-delà), et Nantes/La Rochelle à travers la Vendée, serait raisonnable. Des « interSCOT » sont à envisager, faute de mieux. Ce serait là un véritable projet de territoire, consacrant la place de Nantes comme grande métropole européenne du grand Ouest de la France (cf. la note récente du professeur Jean Renard). Pour cela, il faudrait admettre que puissent se chevaucher les territoires des DTA, ce qui les amènerait à être compatibles, véritable but de l'opération.

Mais certes, nous dira-t-on, on est en plein délire, en pleine utopie, en prétendant à la cohérence politique, et territoriale ! C'est cependant souhaitable et de la responsabilité des politiques. Voilà un beau projet territorial !

Nous ne pensons pas que le projet nantais que nous venons d'évoquer puisse se réaliser dans un tête à tête quasi exclusif entre Nantes/Saint-Nazaire et Rennes/Saint-Malo, sauf à structurer très fortement et rapidement le rapprochement des deux métropoles, par exemple par l'une des DTA évoquées ci-dessus, et au moins un inter-SCOT, voire un SCOT, assez précis et contraignant pour

les documents d'urbanisme locaux et les équipements publics. Une programmation des politiques publiques régionales et locales, et de leurs équipements, doit accompagner cet éventuel projet.

Faute d'un document d'aménagement volontaire de ce type, les deux métropoles de l'Ouest seront inévitablement conditionnées par leurs logiques régionales : Rennes devant rendre des comptes, à l'Ouest, à l'ensemble de la Bretagne administrative, et Nantes étant tout aussi nécessairement tournée et entraînée vers des projets ligériens, à l'Est, vers Paris et Lyon, ainsi que vers le Sud. Bref leur tête à tête serait fortement contrarié.

Il s'agit donc bien d'élaborer un projet de territoire dans le cadre d'une véritable politique globale d'aménagement du territoire du grand Ouest.

Nous pourrions, certes, imaginer parallèlement, et dans ce cadre, un projet nantais qui ne soit pas strictement nanto-nantais. Nous nous y efforcerons.