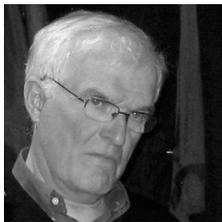


Nouveau projet de territoire

4 octobre 2010



Contribution de Jean-Pierre BRANCHEREAU

L'avenir projeté, extrapolé ou imaginé : esquisse chronologique 2010-2030

Se projeter dans l'avenir d'une ville est un travail de réflexion collective complexe. On ne nous demande certes pas d'être des experts en prospective mais il peut sembler utile d'élaborer quelques grilles de lecture croisant différentes perceptions de l'avenir et différentes échelles géographiques. En effet, on ne peut penser l'avenir de Nantes dans sa fonction de métropole en ignorant les projets des territoires voisins, voire ceux des espaces européens ou mondiaux. Il faut aussi distinguer dans ce que nous savons de l'avenir, ce qui est aujourd'hui acté, parfois amorcé ou financé, ce qui correspond à des extrapolations statistiques ou mentales du présent et enfin ce qui est imaginé et relève du probable ou du possible.

L'avenir projeté

La construction d'une grille interactive, donc évolutive, où chaque membre du conseil pourrait apporter de nouvelles informations aiderait à baliser le champ de la réflexion. On en propose ici une amorce qui ne demande qu'à être complétée, modifiée, améliorée. Elle regroupe essentiellement, à différentes échelles, des projets d'aménagement, des tendances qui sont du domaine du certain ou du probable. Elle est constituée d'informations recueillies dans les contributions ou les auditions de membres du conseil, dans la presse locale ou dans les plaquettes d'information des différentes collectivités territoriales

PROJETS ET TENDANCES 2010 - 2030

Date	Nantes métropole	Région	France	Europe/ Monde
2010		Réouverture de 2 lignes régulières à l'aéroport d'Angers- Loire	Ikéa manifeste son intention d'ouvrir 40 magasins en France (le pays de Lorient manifeste son intérêt)	
2011			-Tronçon LGV Mulhouse- Dijon - 550 km électrifiés sur la transversale Nantes-Lyon (VM, 15/04/2009)	
2012	Ouverture de la liaison tram - train Nantes - Châteaubriant	Ouverture des centres commerciaux Aréna et Atoll à Angers (C O, site internet)	- Fin de la phase 2004 – 2012 du plan climat (NM) - Dijon Strasbourg en 2h10	Echéance Kyoto, réduction de 5,5% des GES (niveau 1990)
2013	11000 voyageurs : jour entre Nantes et Châteaubriant (OF, 16/12/2008)			
2014	Ouverture au trafic d'un éventuel pont transbordeur (ACD)			
2015	Projet possible de la nouvelle gare de Nantes (OF 5/ 03/ 2009)	- Rennes à 1h 26 de Paris - Angers à 1h 20 de Rennes - Ouverture d'un nouveau centre de congrès à Rennes (projet identique à Angers)	-Strasbourg à 1h 50 de Paris - Interconnexion en site propre des LGV au sud de Paris (2015 ou 2020) (OF 13/ 07/ 2008)	- Engagement des Etats de consacrer 0,7% du PNB à l'aide publique au développement (ONU, LM 23/09/2010)
2016	Echéance PLH 2010-2016		- Euro de football - Bordeaux à 2h 05 de Paris	
2017		Ouverture de l'aéroport de Notre Dame des Landes		
2018	Saturation prévue de la gare en l'état actuel (OF 2/ 10/ 2010)			
2019				
2020	- Fin de l'aménagement de l'Ile de Nantes (plaquette NM) - Echéance du PDU - Entre 840000 et 885000habitants dans l'aire du SCOT		Toulouse à 3h de Paris - La France doit construire entre 261000 et 478000 logements par an contre 400 000 en 2007 (ACD- Auran 12/06/2007)	Baril de pétrole à 300 € ?
2021				
2022				
2023			Nice à 3h 55 de Paris	
2024				
2025	NM a divisé par deux ses émissions de GES (plan climat territorial (NM))	LGV Nantes- Rennes ?	Le fret routier a augmenté de 40à 60% par rapport à 2007 (OF)	
2026				
2027				
2028				
2029				
2030	Trafic de la gare de Nantes : 20M de voyageurs (OF 5/ 03/ 2009) et 30 M de passages (OF 3/ 10/ 2010)		- Réduction de l'intensité énergétique (2,5% par an) par rapport à 2005 (ACD, ADEME, 2006)	- Oil Peak (LM 23/09/2010) - Renouveau d'une grande partie du parc électrique européen (doc. Flamanville)

OF : Ouest- France, CO : Courrier de l'Ouest, NM : Nantes Métropole, LM : Le Monde, VM : Vingt Minutes, ACD : Audition au Conseil de développement

Certaines observations émergent du rapprochement des données :

- Rennes, Angers, Lorient (Cholet ? la Roche- sur-Yon ?) vont renforcer, à l'échelle au moins de leur département, leur attractivité commerciale.
- Rennes et Angers vont renforcer leurs activités de congrès. Des complémentarités fonctionnent déjà dans la prospection du marché des congrès nationaux ou internationaux. Il faut certainement coordonner l'offre régionale et interrégionale du réseau urbain de la Bretagne et des Pays de la Loire.
- L'espace ferroviaire va se contracter : A l'échelle nationale, Rennes et Bordeaux vont se rapprocher de Paris. La réalisation du barreau sud de Paris puis l'amélioration des liaisons Nantes-Lyon sont des enjeux importants. A l'échelle régionale, Angers et Rennes ne seront plus qu'à 1h 20 mn de train par la « virgule de Sablé ».
- L'aéroport d'Angers a quelques possibilités de croissance. Un rapport récent souligne la qualité de sa situation géographique en tant qu'aéroport éventuel du val de Loire (l'inscription au patrimoine de l'UNESCO n'a pas encore été véritablement exploitée), au croisement des autoroutes de Tours, Nantes, Le Mans et de la Roche-sur-Yon et à proximité de la future ligne à grande vitesse... Il ne peut être question de le fermer car, en dehors de toute considération commerciale, il joue un rôle dans les évacuations sanitaires, dans la logistique des greffes, voire dans celle d'une base de défense importante et bien sûr en tant qu'aéroport d'affaires.

Les projets nantais doivent donc prendre en considération ce contexte aux échelles géographiques pertinentes de complémentarité ou de concurrence. Il va de soi qu'il n'est pas possible de les aborder toutes dans le cadre limité d'une contribution. De plus, ces projets s'inscrivent et se pensent aussi dans l'incertitude d'extrapolations... pourtant indispensables.

L'avenir extrapolé

Des grandes tendances s'affirment et ne se contestent plus guère dans le domaine de l'environnement naturel et social. Les courbes nous en donnent une idée forcément très réductrice et il faut penser aussi ces évolutions en termes qualitatifs.

Les nombreuses auditions, nos déplacements sur les centres de production énergétiques, les projets concernant la relance de l'énergie nucléaire en Allemagne et en Suède montrent que le recours au nucléaire est incontournable au moins dans l'attente d'innovations techniques concernant le nucléaire lui-même ou l'utilisation nécessaire d'autres sources d'énergie. Ceci ne nous épargnera pas cependant une période de tension sur le marché des énergies fossiles. Comme le MNLE (mouvement national de lutte pour l'environnement) l'a proposé pour d'autres villes, il pourrait être utile d'élaborer des simulations à l'échelle de l'agglomération, sur le fonctionnement de la métropole avec un baril de pétrole à 300 €. Quelles en seraient les conséquences sur les mobilités urbaines et peri-urbaines ? Sur le fonctionnement des activités économiques ? Sur le chauffage des établissements tertiaires, industriels et agricoles ? Sur les équilibres sociaux (coût du transport et du chauffage pour les plus défavorisés ?) ... On peut faire l'hypothèse et aussi entretenir l'espoir que nos systèmes de régulation sociale pourront amortir ces tensions mais les difficultés renouvelées, voire aggravées, chaque année lors de la mise en œuvre du « Plan Grand froid » sont peut-être déjà révélatrices d'évolutions difficiles.

L'avenir imaginé

Au-delà de ce domaine du probable on bascule dans l'imaginaire de certains auteurs comme Jacques Attali lorsqu'il envisage une « Brève histoire de l'avenir »¹. Sans nous attarder sur des considérations concernant l'évolution du monde et relevant de conceptions assez fragiles de l'histoire, on peut retenir certaines anticipations bien sûr marquées d'incertitudes. Jacques Attali évoque un monde dominé par le marché (l'hyperempire) où la place des Etats s'est affaiblie. Les entreprises, et particulièrement les assurances, contrôlent tous les aspects de l'économie, des services publics (particulièrement de la santé, de la sécurité). Comme les individus, elles sont nomades, comparées à des cirques, ou à des troupes théâtrales qui se déplacent, le temps d'exploiter un gisement de matières premières mais surtout des gisements de savoir ou de main-d'œuvre. Ce sont en quelque sorte des entreprises « hors- sol », déterritorialisées exploitant les possibilités nouvelles des réseaux de communication. Si Nantes a été relativement épargnée par ce genre de stratégie entrepreneuriale, Angers a été sinistrée par le départ d'activités pourtant considérées il y a peu comme des activités du futur (télévision, informatique...), ceci entraînant de probables situations de paupérisation. Aucune position n'est désormais acquise dans le cadre d'une économie mondialisée et multipolarisée, ni dans le domaine de l'industrie (Alcatel-Lucent, Airbus, Biscuiterie nantaise, Chantiers de l'Atlantique) ni même dans le cas d'activités tertiaires (INSEE, MAIF, SNCF, Défense nationale...). A l'inverse, des relocalisations industrielles ou agricoles ne sont pas à exclure dans un monde où les circuits courts s'imposeront en raison des coûts de l'énergie.

Penser l'avenir d'une métropole à l'horizon 2030 suppose donc de croiser ces échelles de temps et d'espace, de croiser le domaine du projeté et ceux du probable ou du possible, en y intégrant la préservation des équilibres naturels et sociaux. C'est donc penser une politique localisée de développement durable au-delà d'une simple croissance économique qui, comme le souligne E. Morin ne peut être, pour et en elle-même, l'objectif d'une société. Au final le terme de développement se suffit d'ailleurs à lui-même car on n'imagine pas qu'il ne soit pas durable...aujourd'hui comme à l'horizon 2030... et au-delà de 2030.

¹ ATTALI Jacques, *Une brève histoire de l'avenir*, 421 pages, Fayard, Paris 2007