

## Nouveau projet de territoire

---

29 octobre 2010



### **Contribution de Ghislain de la Gatinais**

**2030 : "LA" métropole Nantes Saint-Nazaire**

## 2030 : « LA » métropole Nantes Saint-Nazaire

2030 n'est pas plus loin de nous que ne l'est 1990... Il faut donc rester raisonnable dans les réalisations à imaginer. Voici un panel qui paraît souhaitable, voire indispensable de projeter pour une réalisation ou une mise en chantier « vers » 2030. Sans élaborer de plans de développement frisant la mégalomanie, le bon sens devra perdurer, à savoir une croissance pragmatique sans saccage de l'espace commun mais une croissance suffisante pour faire vivre un territoire et ses habitants de manière équilibrée... sans aller jusqu'à la *citta slow*... Le débat est lancé...

**2030 : « LA » métropole Nantes Saint-Nazaire, bassin de vie de l'estuaire uni au sein d'une communauté administrative.**



Constatant, la confusion entre « Nantes Métropole » et le terme de « Métropole » utilisé pour définir Nantes Saint-Nazaire depuis les politiques d'aménagement du territoire des années 60, il faudra, dans la logique du développement commun de l'estuaire, fusionner les intercommunalité du SCOT.

Réel espace économique et bassin de vie, l'estuaire pourra être regroupé sous le vocable de « LA » *métropole*. « LA » étant l'article défini et les initiales « Loire Atlantique », l'intercommunalité autour de l'estuaire Nantes Saint-Nazaire étant l'épine dorsale de l'entité Loire Atlantique. NB : Pourquoi ne pas utiliser, « LA » Métropole comme marque de territoire national ?

À l'image de l'agence de développement à l'international qui se met en place, il faudra créer une agence de développement unique « LA » *métropole*, avec une compétence pour rayonner sur l'ensemble du département territoire de « LA » CCI. Dans un souci de mutualisation des moyens, gage de réussite, l'agence sera une émanation commune de Nantes Métropole Développement, de la SIREN, de la CCI, de Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire, de l'ACEL, de l'UMBL, véritable « METI » (*Ministry of Economy, Trade and Industry*) à la japonaise, sur les bords de la Loire.

Autre exemple résultant de la fusion des intercommunalité du SCOT : Une SEM des transports de l'estuaire de la Loire, (SEMTEL ?) résultera de la fusion de la TAN et de la STRAN, incluant les territoires de Cœur d'Estuaire, Loire et Sillon, Erdre et Gesvres (voir plus) et se développera en symbiose et en intelligence avec le réseau Lila.

De même, les réflexions citoyennes concernant l'avenir de l'estuaire se feront, *de facto*, au niveau d'un Conseil de Développement de « LA » métropole. Il convient d'ores et déjà de penser des réunions communes plus approfondies avec les CD du Scot. (Une plénière par an ?)

\*\*\*

*Un certain nombre de décisions concernant l'avenir de l'agglomération nantaise sans qu'elle soit la seule décisionnaire. Pour les propositions suivantes, Nantes Métropole peut inciter les partenaires à s'investir en soutenant les projets suivants :*

### **2030 : Inauguration d'une ligne TGV Sablé Angers Nantes via Cholet nord. (ou Tours Angers Nantes via Cholet)**

Les Nantais ont accepté la requête légitime des Rennais, souhaitant être reliés à Notre-Dame-des-Landes. En 2030, le matériel utilisé sera de type AGV, frisant les 400 km/h en vitesse d'exploitation. Dans un souci de rentabilité, l'exploitant (SNCF ou autre) préférera faire passer les TGV Paris-Nantes par Rennes et Notre Dame des Landes, libérant de plus la ligne classique Angers-Nantes pour y développer le Fret et les TER... *Vinci*, concessionnaire du futur aéroport évoque déjà des navettes entre NDL et Roissy via Rennes... Quel intérêt auront alors les entreprises à venir s'installer à Nantes, sachant que Rennes, déjà ville de pouvoir intellectuel, administratif et de décision sera plus proche de Paris ? Réponse : aucun. Le quartier EuroRennes, à proximité de la gare, ne remplira-t-il pas pleinement ce rôle pour l'Ouest de la France ?...

Cette solution ferrée ne contentera en revanche, ni les Vendéens, ni les Choletais, ni les Angevins. Il faut donc immédiatement acter une nouvelle ligne rapide passant par le sud de la Loire et desservant une gare AGV au nord de Cholet, avec un raccordement possible à la ligne de Vendée classique entre Le Pallet et Clisson. Des AGV pourront utiliser la voie classique Angers/Nantes pour desservir Ancenis puis Nantes.

### **2030 : Une déviation ferroviaire de Rezé et, de fait, une gare TER à Bouguenais**

Face à la montée en puissance prévue du trafic ferroviaire régional, il conviendra de penser le doublement et l'électrification des voies ferrées jusqu'à Saint-Hilaire de Chaléon. A terme, il conviendra de doubler les voies vers Pornic, après 2030, pour poursuivre, entre autres, son voyage sans changer de train jusqu'à Pornic à l'image du Paris-Le Croisic. Un doublement pourra également être envisagé jusqu'à Paimboeuf, avec un prolongement jusqu'à Saint-Brévin.

Il sera alors difficile de faire passer le trafic ferroviaire par le cœur de Rezé. Une déviation de la voie ferrée, le long de la « route de Pornic » requalifiée, permettrait de desservir le site portuaire de Cheviré et de poursuivre en parallèle de la D 723 en créant une gare TER à Bouguenais (sud de La Bouvre) avec interconnexion du tramway prolongé depuis la Neustrie. Grâce à la largeur du terre-plein central, les voies pourraient toujours longer la D 723 (tenant compte du dénivelé...) pour récupérer le tracé actuel au niveau de la carrière de la Ville au Denis.

## 2030 : Un tunnel multimodal sous la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire

En 2030, les liaisons structurantes pilotées par le Conseil général, seront peu à peu reliées entre elles et, *de facto*, constitueront un grand périphérique au large de l'agglomération nantaise. Pour des questions de sécurité et de confort, il sera mis au fur et à mesure en 2X2 voies, à 110 km/h.

Cette jonction des liaisons structurantes induira un franchissement de la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire. Au vu des zones naturelles, indispensables au bon fonctionnement hydrographique de l'estuaire, la solution d'un pont risque de bloquer car :

- Un viaduc devrait être aussi large que les zones humides...
- Les liaisons pour accéder à un pont mobile ou à un bac de grand gabarit éventreraient les zones humides...

Un temps envisagée pour Cheviré, la solution pourrait être celle d'un tunnel. Rotterdam et Amsterdam, dont la configuration peut rappeler l'estuaire de la Loire, utilisent souvent cette solution. Toutefois pour ne pas empiéter sur l'espace naturel des rives, il faudrait un tunnel relativement long (donc coûteux). Pour « l'amortir », il faudrait envisager deux modes de transports combinés : routier et ferré. Cette solution impliquerait alors que l'ouvrage soit à proximité des voies ferrées de Paimboeuf sur la rive sud pour une connexion à l'est de Donges, au nord de la zone humides de Donges Est.

Concernant la continuité de la liaison structurante routière, elle emprunterait l'axe Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, Saint-Lumine-de-Coutais, Sainte-Pazanne, le Pont Bérenger sur la D 751, la déviation de la D 723 à Rouans pour rattraper la D 723 jusqu'à Paimboeuf. Au nord de la Loire, l'axe serait connecté à la N 171 à proximité de Prinquiau.

## 2030 : Une circulation plus fluide sur le « vieux périphérique »

De plus en plus propres, le nombre d'automobiles continuera à augmenter. La solution d'un tunnel près de Paimboeuf ne désengorgera pas forcément le périphérique nantais. Conformément aux directives de la DTA, le périphérique nantais pourra être passé en 2X3 voies dans certains secteurs.

Il pourrait être judicieux de créer un axe rapide entre l'A83 et le périphérique. Cet axe partirait de l'A83 au sud des Sorinières, passant à l'ouest de la Zone de la Brosse Océane Nord, pour rejoindre le périphérique entre la porte de Rezé et la porte de Retz. Il conviendra de prendre cette décision rapidement au vu du développement urbain du secteur. Cette solution n'interdira pas de faire évoluer les bretelles de la porte des Sorinières pour fluidifier le trafic et ralentir la vitesse des véhicules se rendant vers le centre-ville.

Pour soulager la porte de Rennes, le même type de création peut être envisagé entre la porte d'Orvault et Ragon (Treillères) sur la N 137.

De même que ladite « rocade Est » a été raccordée logiquement au reste du périphérique au niveau du pont de Bellevue, il conviendra de faire de même avec le raccordement du Bd Flemming à A11 / A 844 au niveau de la porte de Gesvres dans l'esprit de ce qui existe

pour la porte d'Orvault. Le passage en 2X3 voies entre les portes de Gesvres et d'Orvault peut être envisagé ; l'espace est réservé pour depuis l'origine.

Le même type de problème concerne la porte d'Armor où un camion reliant Nantes à Bordeaux doit emprunter le rond-point...

### **2030 : Le patrimoine vecteur de développement**

Dans le cadre d'une large réflexion, émanant d'associations parisiennes, visant à classer les passages couverts du XIX<sup>ème</sup> siècle au patrimoine mondial de l'UNESCO, le passage Pommeraye, pourrait bénéficier de ce label. Cette solution permettrait à Nantes d'être encore plus visible à l'international. Il est d'ores et déjà possible de réfléchir, au niveau local, à une « routes des passages » via l'institut européen des itinéraires culturels.

Autre lieu emblématique, l'île Feydeau (à savoir la partie constituée des 24 parcelles d'origine) pourrait faire également l'objet d'une procédure de classement par l'UNESCO, tant pour son architecture remarquable que pour son implication dans l'histoire du commerce européen du XVIII<sup>ème</sup> siècle et *a fortiori*, du commerce triangulaire.

Pour faire de l'axe « de la gare à la Loire » une vitrine originale, la solution mettant l'eau en scène ne peut plus être considérée comme élucubration passéiste mais comme un vecteur d'image positive, gage d'une attraction touristique de premier ordre.

### **2030 : Un territoire qui grignote l'espace rural avec concertation**

En 2030, l'agglomération, au sens propre devrait, selon toute vraisemblance, être constituée d'environ 27 communes et compter près de 700 000 habitants. L'espace rural aura été fortement grignoté, au sud de Treillères, au nord de Pont Saint-Martin ou encore au nord-ouest de Haute-Goulaine.

#### **Un « geste », une impulsion, une idée... :**

Pour éviter un étalement urbain inconsidéré, il est impératif de donner la priorité à une densification de l'agglomération « sur elle-même » à commencer par l'intérieur du périphérique, notamment à Rezé et à Bouguenais. Le déménagement de l'aéroport permettra par exemple de créer une zone urbaine plus dense au sud est des Couëts. La place sera faite à la circulation douce tandis que l'aspect bocager, les bois et les zones humides seront intégrés aux projets, à l'image de la ZAC Bottière Chenaie à Nantes et de la ZAC de la Jaguère à Rezé.

Il faudra parallèlement affirmer la réalité de « LA » Métropole Nantes Saint-Nazaire en privilégiant l'extension de l'agglomération vers l'ouest de l'actuelle communauté urbaine nantaise. Relier les « taches d'huiles » entre elles à proximité des zones urbanisées permettrait de ne pas grignoter l'espace rural plus éloigné de l'agglomération. Il serait ainsi judicieux de réfléchir au devenir de l'espace situé entre l'ouest de la D 75, au sud d'Ouest Gros et à l'est de la Sinière, avant que l'espace ne soit totalement mité anarchiquement. Matérialiser un parc éolien continu dominant le plissement du sillon de Bretagne entre la N 165 et la D 17 pourrait constituer un symbole fort du territoire Nantes Saint-Nazaire.

## 2030 : Les « fondamentaux » renforcés

Depuis les origines de Nantes, le port a été l'épine dorsale du développement local. Aujourd'hui Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire induit 26 000 emplois dans l'Ouest. Le rapprochement de Nantes et de Rennes sera, inexorablement défavorable à Nantes dans le domaine du pouvoir et des emplois administratifs. L'assise industrialo-portuaire doit donc être indéfectiblement soutenue. Permettre au Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire de devenir un port incontournable dans le domaine des conteneurs et des marchandises divers est primordial. Il faut donc soutenir le projet de développement du port autour du site du Grand Tourteau et soutenir le développement des réseaux ferrés, routiers et maritimes convergeant vers Montoir-de-Bretagne. Cela pourra se faire en soulageant la ligne Nantes Angers de son trafic TER. La ligne rapide Sablé Angers Cholet Nantes n'est donc pas un gadget.

Autre « fondamental » local : l'industrie liée aux matériaux. La dynamique dans le domaine des matériaux composites complexes et, espérons, la validation de l'IRT Jules Verne permettra de pérenniser, toujours plus, un savoir faire à forte valeur ajoutée. Il en va de même pour l'agro-alimentaire, appuyé par les biotechnologies ou encore pour les services financiers qui ont toujours et liés au développement économique de Nantes et qui constituent une niche d'emplois importante.