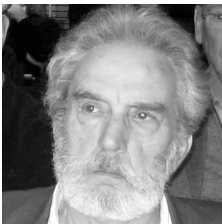


Nouveau projet de territoire

18 avril 2011



jeanneuilly@yahoo.fr

Contribution de Jean NEUILLY

Nantes en 2030 !

L'exercice qui nous est proposé sous l'appellation "Nantes en 2030" est tout à fait spécial, voire très délicat, par le côté aléatoire des supputations ou prévisions hasardeuses qu'il lui faudra bien comporter.

Mais cette difficulté ainsi évoquée est de même nature, en beaucoup plus modeste, que celle à laquelle a été confronté un grand écrivain nantais quand il a rédigé, en 1863, une œuvre prospective qui restera inédite pendant cent trente ans et ne sera connue que par quelques fragments, en 1875, sous le titre « *Une ville idéale* », anticipation ironique consacrée à la ville d'Amiens dans le futur.

Dans ce « *Paris au XX^e siècle* » qui connu un énorme succès lors de sa publication en 1994, certaines des prédictions de notre auteur se révéleront exactes et d'autres deviendront réalité des décennies plus tard comme le métro, par exemple, ou la machine à calculer mécanique : « véritables chefs-d'œuvre, ces instruments ressemblaient en effet à de vastes pianos ; en pressant les touches d'un clavier, on obtenait instantanément des totaux, des restes... des calculs d'amortissement et d'intérêts composés pour des périodes infinies et à tous les taux possibles. »

Ces rappels devraient nous inciter à la modestie dans nos interrogations sur le territoire de Nantes en 2030. Ils mettent l'accent sur des produits, des machines nouvelles, des manières de vivre qui n'existaient pas encore à l'époque de l'écriture de cette œuvre.

Alors quelles pourraient être les offres nouvelles à envisager pour notre exercice d'aujourd'hui ? Y aura-t-il nécessité de telles propositions et pourquoi ?

À l'heure où ces lignes sont écrites, une réalisation est déjà décidée qui viendra modifier profondément tout le territoire du nord de la ville et plus globalement de la région, c'est le futur aéroport Jules Verne sis à Notre Dame des Landes.

Tous les espaces alentour seront affectés, voire bouleversés, avec la mise en place de zones d'activités liées à l'aéronautique et le fret, la construction d'hôtels, de lieux d'accueil et de centres de réception...

La prise en compte des évolutions urbanistiques correspondant à ces opportunités nouvelles s'avérera indispensable. En intégrant ces espaces voisins de l'aéroport, de telles évolutions pourront se concrétiser par une offre foncière abondante, donc favorable à l'habitant, indispensable dans la perspective du long terme et quasi impérative dans le périmètre à ajuster en conséquence qui vise à mettre fin à l'extension continue des espaces bâtis.

Autrement dit, dans ce périmètre nouveau ainsi défini, la recherche de la densification et de l'optimisation du droit à construire permettra de développer, pour l'habitat, des offres nombreuses et diversifiées. Ainsi, pourront être pris en compte les changements qui ne manqueront pas de se manifester en matière de modes de vie et de modes d'habiter.

Ces pratiques nouvelles, ces comportements futurs qui vont apparaître, nous n'avons pas les moyens ou les outils les mieux à même de les imaginer ou de les deviner.

Or, il faut le rappeler, quand l'offre est rare, elle opère au détriment de l'habitant, locataire ou accédant et en défaveur de l'investisseur. Pour Nantes en 2030, une telle éventualité doit pouvoir être écartée résolument, car en opposition au mouvement démographique favorable à la dynamique d'urbanisation rappelée dans une contribution précédente.

Cette réalisation projetée de l'aéroport Jules Verne modifiera profondément notre paysage péri-urbain et aura d'autres conséquences qu'il faut aborder avec lucidité et clairvoyance, au vu de leur portée.

En premier lieu, elle implique des renforcements très significatifs de toutes sortes de réseaux, assainissement, eau, alimentation électrique, tramway ou tram-train...

Il paraîtra sans doute opportun de créer, enfin, des voies ferrées de liaison rapide entre Nantes et Rennes avec des connexions permettant le contournement de l'agglomération et l'effacement du tunnel ferroviaire de Chantenay. Même donne pour les routes et voies rapides.

Tous ces ajustements, tous ces investissements seront nécessaires au bon fonctionnement de toutes ces nouvelles infrastructures en capacité de faire face à un trafic nettement accru, dépassant largement les deux millions de voyageurs annuels.

Il reviendra à la puissance publique concernée de trouver les financements correspondants, mais l'Etat devenu impécunieux n'y pourvoira que faiblement. La charge principale reviendra aux collectivités et, en premier, à Nantes Métropole, pour un montant de plusieurs dizaines de millions d'euros.

Pourra-t-elle recourir à l'emprunt, sur quelle durée et à quel taux ?

Devra-t-elle augmenter les prélèvements fiscaux qui lui sont spécifiques ?

Là encore, de telles questions ne peuvent que rester sans réponse à ce jour.