



Soirées contributives - Septembre Octobre 2015

Révision du schéma de cohérence territoriale de la métropole Nantes Saint-Nazaire

Synthèse



Bilan des soirées contributives

Quatre soirées contributives de 2 heures et demi ont été organisées par le Pôle Métropolitain dans le cadre de la concertation de la révision du Scot Nantes-Saint-Nazaire. L'information autour de ces soirées a notamment été communiquée aux conseils de développement et aux élus des collectivités locales, ainsi qu'à différents partenaires acteurs du territoire. Outre un affichage dans les collectivités, un encart a été diffusé dans la presse locale, *Ouest-France* et *Presse Océan*.

Ce sont au total une **soixantaine** de personnes qui ont participé à ces réunions thématiques. Une dizaine à Couëron pour aborder « **l'économie et l'emploi** », une vingtaine à Nort-sur-Erdre pour évoquer les enjeux liés à « **l'habitat** » et une trentaine à Savenay pour débattre des questions de « **mobilités** ». Une réunion ouverte s'est tenue à Besné sur le sujet de la « **transition écologique** ». En l'absence de participants, les organisateurs ont entendu les demandes portées par un représentant des entreprises Charier et du syndicat des Carrières Indépendantes du Grand Ouest, seul présent. Cette audition a donné lieu à la production d'un cahier d'acteur.

Parmi les participants on compte notamment un grand nombre d'élus locaux, particulièrement dans les réunions « habitat » et « mobilités », ainsi que des agents territoriaux. Se sont également fortement mobilisés des membres des Conseils de Développement. Les autres participants étaient principalement des acteurs économiques, associatifs et quelques citoyens intéressés, qui ont souhaité témoigner de leur intérêt pour ces sujets, s'informer et faire entendre leurs remarques. Lors de la soirée de Nort-Sur-Erdre un participant a contesté la sincérité et l'intérêt de cette concertation, évoquant notamment un contexte politique local et national, faisant d'après lui peu de cas des concertations citoyennes. Il a fait part de sa déception en tant qu'ancien « habitué » de démarches du même ordre et a de ce fait préféré quitter l'assemblée une fois son message délivré.



Durant chacune de ces soirées les participants ont entendu une présentation informative assurée par le Pôle métropolitain et l'Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise (Auran) et reçu un livret d'information résumant les enjeux principaux de la révision du Scot.

Les participants, répartis en table de 5 à 6 personnes pour permettre la discussion et l'expression de chacun, ont par la suite travaillé en deux temps. Un premier temps de vote de priorisation des enjeux. A partir d'une liste d'enjeux liés à la thématique, que les participants pouvaient compléter, chacun a pu voter pour les 3 enjeux les plus prioritaires et les 3 enjeux les moins prioritaires pour la révision du Scot d'après lui. Le résultat de l'ensemble des votes était communiqué aux personnes en fin de soirée pour alimenter la discussion collective. Dans un deuxième temps, après avoir voté, chaque table a développé, individuellement puis collectivement, ses arguments autour des enjeux les plus prioritaires pour leur groupe, en répondant si besoin à une série de questions guides : pourquoi cet enjeu est-il prioritaire ? Où est-il le plus important sur le territoire ? Quels sont les principaux points de vigilance pour y répondre ? Quelles actions à court et long terme pourraient contribuer à la réalisation de cet enjeu ?

Synthèse des soirées contributives

Chacune des trois soirées qui a effectivement donné lieu à une réunion a fait l'objet d'un compte-rendu comportant l'exhaustivité des productions écrites réalisées dans la soirée, ainsi qu'un résumé détaillé du débat oral qui s'en est suivi. Ces comptes-rendus sont disponibles dans leur ensemble et annexés à la suite de cette synthèse.

*

Economie et emploi

3 enjeux prioritaires :

- ▶ Assurer le déploiement des filières stratégiques d'avenir
- ▶ De nouvelles manières de produire et de consommer
- ▶ Maîtriser les zones d'activités commerciales

Il a été rappelé en préalable l'importance de **l'accès à l'emploi pour tous**. Le développement économique et la croissance de l'activité ne peuvent pas être des objectifs



viables s'ils ne sont pas accompagnés de mesure permettant qu'ils bénéficient au plus grand nombre.

En matière d'aménagement du territoire, l'enjeu de **l'optimisation de l'espace** a été souligné, avec différentes réflexions pour y contribuer : **économie circulaire, planification des activités, anticipation du recyclage et de la reconversion des espaces.**

L'opposition entre **filières traditionnelles et filières d'avenir** a par ailleurs été contesté : les filières dites traditionnelles (industrielle, portuaire...) sont aussi des filières d'avenir. Et les développements récents (numériques, organisationnels, technologiques...) peuvent contribuer au maintien et à l'essor de certaines d'entre elles. S'il ne faut pas maintenir à tout prix des filières qui ne sont plus en phase avec les besoins du territoire ou dont l'activité comporte trop d'externalités négatives (pollution, cadre de vie, impacts sociaux...) il faut être capable de faire le tri et de « conserver le bon grain », voire de l'améliorer.

Cela dit, les participants ont fortement insisté sur les enjeux essentiels de la **recherche** et de ses **applications**, notamment en matière de développement durable, d'énergies renouvelables. Les spécificités, voire les avantages comparatifs du territoire, par exemple par rapport aux énergies marines, ont été évoquées comme des atouts sur lesquels s'appuyer. Favoriser l'emploi dans ces secteurs c'est aussi éviter la fuite de l'activité et permettre de maintenir une dynamique sur le territoire.

Des actions ont été évoquées, à court terme : la fibre optique et l'éolien off-shore, à long terme : la recherche sur le « stockage » de l'énergie.

Pour les participants, une telle perspective est en outre pleinement compatible avec un objectif d'équité et de responsabilité, permettant de valoriser l'engagement **moral**, l'impact **citoyen** et la promotion d'une **économie verte et solidaire**. Les termes de « liens entre producteurs et consommateurs », « consommation responsable », « circuits courts » sont régulièrement revenus dans les discussions. Les participants soulignent aussi la **responsabilité des élus** dans la sensibilisation et la transmission de ces valeurs.

Enfin, tous ces enjeux se traduisent aussi concrètement dans l'espace : il s'agit notamment de **rapprocher les activités et les zones d'habitat**, lorsque cela s'y prête. En effet des participants ont aussi souligné que ces objectifs ne sont pas forcément partagés par l'ensemble des habitants, certains préférant une poursuite du cloisonnement entre zones résidentielles et zones d'activités, pour des raisons de préservation d'un cadre de vie perçu comme menacé, notamment dans le périurbain. Les participants soulignent à l'effort à produire en termes de pédagogie et de discussion pour permettre l'appropriation collective de ces enjeux importants pour le territoire.



Mobilités et modes de vie

4 enjeux prioritaires :

- ▶ Développer la proximité, en lien avec la localisation de l'habitat, des services et des emplois, l'urbanisme, la qualité des espaces publics et le cadre de vie.
- ▶ Créer des liaisons entre tous les modes de transport : développer l'intermodalité entre tous les réseaux, et encourager et adapter les services à chaque partie du territoire.
- ▶ Assurer dans les villes centres des transports collectifs performants et organiser les points de connexion et de rabattement en particulier sur les pôles d'échanges multimodaux.
- ▶ Accompagner les changements de comportement : soutenir et organiser, les usages alternatifs (covoiturage, auto-partage, plans de déplacement d'entreprise...)

Les participants ont particulièrement insisté sur les besoins liés à la **proximité**, la facilitation et la réduction des temps de déplacement. En mettant en avant les particularités de leurs territoires, ils ont souligné l'importance de prendre en considération les **centres-bourgs**, les zones **périurbaines** et **rurales** où déplacement rime souvent *nécessairement* avec voiture. Pour aller à l'encontre de cette nécessité il a notamment été mis en avant le besoin d'une offre de transports en commun plus **intégrée**, plus **lisible** et plus **fournie**, tout en restant attentif à son accessibilité, notamment en termes de **coût**.

La proximité est aussi liée au fait de **maintenir les activités et les populations** dans ces villes, plutôt que de concentrer tous les moyens dans les agglomérations principales. En ce sens les participants ont parlé des **déplacements doux**, cycles et marche, qui doivent pouvoir se pratiquer en sécurité en dehors des villes-centres, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui faute d'aménagement adéquat. En tous les cas les discussions ont souvent mis en lumière l'idée que la question des déplacements est avant tout une question **urbanistique**, fortement liée à l'aménagement du territoire et l'organisation des activités. Il faut à la fois anticiper la **croissance démographique** et le **vieillessement de la population**.

Développer les transports en collectif n'est pas par ailleurs synonyme d'opposition à la voiture, pour laquelle des solutions doivent être trouvées avec des **parking-relais**, la



promotion d'usages moins individuels avec le **covoiturage** notamment. Usages qui sont par ailleurs déjà investis de manière spontanée par les plus jeunes générations.

Pour être convaincante l'offre de déplacements doit être efficace et répondre aux besoins. Les participants ont fortement insisté sur le **cadencement**, la lisibilité des **horaires**, la facilité d'accès à des **itinéraires complets** avec une **tarification unique**. Au-delà du train les participants ont aussi longuement discuté des transports **en car**, qui pourraient être fortement améliorés pour desservir l'ensemble du territoire et permettre un meilleur maillage et un rabattement vers les pôles d'échange. A condition là encore qu'ils soient accessibles en termes de coût, et que les lignes les moins rentables ne soient pas délaissées. Les mots-clés qui résument ces propos : **maillage, cadencement** et **hors agglomération**.

Les **liens entre les modes de transport** sont ainsi essentiels, et ne nécessitent parfois pas des investissements forts. Il peut par exemple s'agir simplement d'avoir la possibilité de prendre **le train avec son vélo**, mais aussi de développer de nouvelles pratiques, comme par exemple la **navigation fluviale**.

Au-delà des conditions liées à l'**offre de transport**, à l'**aménagement du territoire** et à l'**implantation des activités**, les participants insistent aussi sur la responsabilité et le rôle des acteurs économiques, des **entreprises et des employeurs**, qui sont de forts pourvoyeurs de déplacements. Tous ont un rôle actif à jouer dans les changements de comportement en matière de mobilité.

Toutes ces évolutions sont conditionnées par un **accompagnement** et une **éducation** qui peut commencer dès le plus jeune âge : « *ne plus apprendre à conduire, mais apprendre à se déplacer.* »

Habitat et vie sociale

4 enjeux prioritaires :

- ▶ Soutenir le développement de la « nature en ville » et l'amélioration du cadre de vie sur les communes du territoire
- ▶ Faciliter l'accès au logement, pour répondre aux besoins des habitants (selon leur âge, revenu, proximité à l'emploi, etc.), par la diversification de l'offre et la mixité sociale sur chaque territoire



- ▶ Développer l'accès au logement abordable, en locatif et accession à la propriété ; favoriser l'innovation et le dialogue avec les acteurs
- ▶ Favoriser le développement d'activités économiques et de services (artisanat, commerce, etc.) dans les cœurs de ville, bourgs et quartiers, en articulation avec le développement de l'habitat

Les participants ont particulièrement insisté sur l'importance que représente le fait d'assurer **une offre de logements adaptée aux habitants, mais aussi aux spécificités locales** des territoires ou communes concernées. La notion de densification et de formes urbaines a par exemple été discutée, les participants affirmant l'importance de la prise en compte de l'identité architecturale des territoires concernés (*On ne peut pas construire Nantes dans nos villes, avec tous ces architectes, ce futurisme*); «*Il ne faut pas gommer l'histoire de centre bourgs*», «*partir du matériau existant*»).

La nature en ville a été caractérisée comme un **élément important du cadre de vie**, certains habitants allant même jusqu'à rechercher « la ville à la campagne ». La présence d'espaces verts dans les villes représente un espace de « respiration », ou encore « de « lien social » pour les participants s'étant exprimé sur le sujet. L'enjeu d'offrir un cadre agréable dans les villes a aussi été souligné comme un moyen d' « éviter le mitage en campagne. »

Une offre de logements diversifiée apparaît par ailleurs comme un moyen d'accompagner les habitants au fur et à mesure de leur **parcours de vie**, selon leur âge et leur situation socio-professionnelle. La notion de **logement abordable** a quant à elle été soulignée comme étant un **levier d'attractivité**, notamment pour « recevoir des jeunes » et « des étudiants », et « permettre à la vie de se renouveler. » D'autres participants ont mis en avant **l'enjeu de la qualité du bâti, ou encore de la réhabilitation, en vue de favoriser les économies d'énergies et de charges des habitants.**

Le **développement d'activités économiques et de services** dans les cœurs de ville a lui aussi été mis en évidence en tant qu'**élément important de l'attractivité des communes** du territoire, notamment en vue de « faire vivre les cœurs de bourg et conserver les emplois de proximité » et de « créer de la vie sociale. » Le développement de services adaptés, aux personnes âgées par exemple (maintien à domicile, etc.), mais aussi à l'ensemble de la population, a été souligné comme un élément à prendre en compte dans la notion de développement économique. D'autres participants ont quant à eux développé **l'enjeu de développement économique de proximité**, via le développement de **circuits-courts**, y compris par l'intermédiaire des cahiers des charges de commandes publiques, ou encore par le soutien à l'installation d'agriculteurs durables près des villes.

Les participants soulignent l'importance de penser le **développement urbain comme un système complexe, nécessitant la prise en compte des besoins des habitants, les spécificités locales, et les équipements existants**, par exemple en ce qui concerne le développement de logements sociaux qui doit se faire dans un cadre favorable (bassin d'emploi, réseaux de transports adaptés, etc.). Ils soulignent aussi que les formes urbaines offertes doivent **prendre en compte la capacité des habitants à se les approprier**, par exemple en ce qui concerne la question de l'habitat partagé, qui doit partir d'une demande des habitants (« *pas de demande, pas de candidature* »).

