



TRAJECTOIRE **2050**

Nantes Saint-Nazaire
Pôle Métropolitain

Quel aménagement du territoire voulons-nous ?

Cahier d'acteur

Le Schéma de COhérence Territoriale
engage notre futur



LA METROPOLISATION A LA NANTAISE INTERROGE

Éléments analyse et constats
1ere partie

Juillet 2023

Le choix du sujet

1. À quelle thématique se rapporte votre cahier d'acteur ? (Cochez la case correspondante)

Pour rappel, une thématique = un cahier d'acteurs. Si votre collectif souhaite traiter d'une ou plusieurs autres thématiques, nous vous invitons à renseigner un ou plusieurs cahier(s). Reportez-vous à la rubrique RESSOURCES afin d'avoir accès aux éléments d'analyse disponibles sur www.nantessaintnazaire.fr

Se loger/ Habiter

Accessibilité (services commerces, soins, emploi)

Les ressources (énergie, eau, alimentation, etc.)

Les usages des espaces naturels et agricoles

S'épanouir et vivre en bonne santé

AUTEURS ET LES CONTRIBUTEURS

Catherine AMAURY, Charles ESMENJAUD, Jérôme DYON, Loïc VALLÉE, Claude ROUSSELOT, Michel BEAUMONT

Mise en forme : Christophe LACHAISE

NOMBRE DE PERSONNES AYANT CONTRIBUÉ À CE CAHIER D'ACTEURS :

6 personnes, toutes membres du conseil d'administration d'Écopôle. Il est prévu de produire une note d'éclairage à la rentrée pour une diffusion large des idées de ce cahier d'acteurs. Des RdV d'Écopôle seront également programmés sur ce thème tout au long de l'année 2023/2024.

A noter enfin, que ce texte sera aussi la contribution d'Écopôle au débat citoyen ouvert par le SCOT Nantes St Nazaire.

Ces temps permettront d'ouvrir le débat plus largement aux adhérents et au réseau de l'environnement.

Synthèse de la contribution :

Une équipe d'Écopôle apporte sa contribution à la fois aux nouveaux projets du SCOT Nantes/Saint Nazaire et au débat sur la fabrique de la ville engagée par la Ville de Nantes. Nous vous proposons une réflexion à l'horizon 2050, avec un pas-de-côté tout en étant pragmatique et orientée vers l'enjeu majeur de demain: l'écologie, domaine dans lequel nous œuvrons depuis plus de 20 ans.

Notre réflexion s'est portée vers :

- une approche de transformation du territoire pour aller vers un meilleur équilibre des populations et activités entre la métropole nantaise et les autres territoires ;
- Une limitation de l'augmentation de la population de la métropole au profit des autres territoires ;
- Un réexamen du rôle des quartiers de la ville de Nantes et des villes satellites composant la métropole pour aller vers plus d'autonomie sur tous les aspects de la vie quotidienne, dans un esprit de circuit court, de mobilité douce et d'espaces apaisés;
- Ces options relèvent à la fois d'une volonté politique mais qui devra être largement appuyée par la société civile qu'il s'agisse des entreprises, des associations et des citoyens. Cette démarche ne sera pas uniquement volontariste, elle accompagnera en même temps un mouvement de fond qui sera aussi une opportunité pour préparer et mettre en place progressivement les nouveaux métiers majoritairement de proximité.

Cette contribution propose 2 cahiers d'acteurs : le premier autour d'une modeste analyse et le constat et le second autour de perspectives de transformation.

NOTRE CONTRIBUTION

Contexte et diagnostic de la situation actuelle

L'état depuis deux décennies n'a plus de politique d'aménagement du territoire et se contente d'une mise en concurrence entre territoires sous forme de bonus financiers.

L'acte III de la décentralisation a entraîné la métropolisation, dynamique spatiale contribuant à organiser le territoire autour d'une ville ou d'un espace urbain par une concentration d'hommes, d'activités. Cette métropolisation amène à des inégalités entre territoires urbains et ruraux, notamment inégalité de traitement des citoyens (métropoles/zones rurales).

Cette politique conduit à ce que les villes moyennes soient reléguées au second plan et peinent à subvenir à leurs besoins d'infrastructures tertiaires, de cadres, de médecins... La concurrence entre territoires nécessite pour les métropoles de se distinguer les unes par rapport aux autres afin d'attirer les entreprises, des habitants et renforcer leur « compétitivité ». Cette concurrence se fait au détriment d'autres villes qui sont délaissées car considérées comme « non compétitives ».

Le statut de métropole a été envié par Nantes Métropole qui a, comme de nombreuses agglomérations, cherché à reproduire les caractéristiques des métropoles mondiales en attirant les flux touristiques, les investissements et en encourageant la tertiarisation économique. Dans son document de présentation du grand débat nous retrouvons ce discours : « La création des Métropoles répond donc à la volonté d'adapter l'organisation territoriale française aux nouveaux défis, au premier rang desquels la montée en puissance du fait urbain ». Nantes Métropole s'enorgueillit de la croissance de la population et de l'arrivée de cadres et de l'augmentation des revenus des habitants « Comme dans l'ensemble des métropoles françaises, la métropole nantaise voit croître le nombre d'habitant·e·s dont les revenus comptent parmi les plus élevés. Une situation qui s'explique par la hausse du nombre de cadres. Le niveau de vie des d'habitant·e·s de Nantes Métropole est ainsi comparable aux agglomérations bordelaises, rennaises ou toulousaines, mais plus élevé qu'à Montpellier, Strasbourg ou Nice ».

Or la politique urbaine de Nantes Métropole, avec cette métropolisation, entraîne une flambée des prix de l'immobilier et des loyers due à cette forte augmentation de population. Ceci a pour conséquence de repousser les classes populaires et les classes moyennes de plus en plus loin de la ville-centre et de leur lieu de travail, de leurs centres de santé et des services publics. Les temps de transport s'allongent pour les habitants qui voient leur qualité de vie diminuer. Cet éloignement forcé multiplie également la pollution de l'air. Les constructions de nouveaux logements bétonnent les terres agricoles. Nous voyons la création de couronnes urbaines pavillonnaires, parfois jusqu'à 40 km des centres urbains, ce qui provoque une ségrégation urbaine.

La **métropolisation** amplifie un certain nombre de problèmes d'aménagement liés à l'étalement urbain, aux mobilités croissantes, à l'augmentation de nuisances (pollution, engorgement) et surtout à l'injustice sociale, notamment par la gentrification des quartiers populaires centraux et péri-centraux. Pour les populations les plus modestes, se loger passe souvent par un éloignement du centre. La distance entre lieux d'emplois et zones résidentielles s'accroît pour les ménages pauvres ainsi évincés. Pour nous, il est nécessaire de valoriser tous les territoires et d'améliorer les conditions permettant d'accéder partout à une meilleure gouvernance territoriale.

Pour de nombreux spécialistes et géographes, cette métropolisation est désastreuse pour l'avenir du territoire. Aspirant les forces vives des territoires ruraux (ou simplement plus éloignés de la ville centre), elle sacrifie des pans entiers du territoire national, qui subissent déprise économique et chômage. Il faudrait donc redonner du pouvoir et de la marge de manœuvre aux régions rurales pour contrer le pouvoir des métropoles. Malheureusement dans la pratique, cette politique est extrêmement difficile à mettre en place alors que la conjoncture semble actuellement fortement favorable aux métropoles.

Le renouvellement du SCOT qui s'engage, est la dernière occasion d'engager une transformation harmonieuse du territoire répondant à la fois aux objectifs de la transition écologique utile et au bien être des habitants .

Enjeux et vision des contributeurs

Les enjeux majeurs qui ont conduits notre réflexion portent sur les éléments suivants :

1. comment respecter au mieux les aspects de la transition écologique sur notre territoire pour se rapprocher au mieux des objectifs et recommandation du Giec pour laisser une planète vivable à nos enfants et vivre sur un territoire harmonieux.
2. la métropole représente sur le territoire du département plus de 50% de la population, de l'économie, de l'activité, de la culture, etc... Comment limiter l'augmentation de la population de la métropole et se diriger vers une répartition plus harmonieuse sur le territoire. La métropole de Nantes a augmenté de 100 000 personnes au cours des dix dernières années et, devrait augmenter au moins autant au cours des 10 et 20 années à venir
3. Notre axe majeur de réflexion à horizon 2050 est donc de poser les principes d'une transformation majeure et structurante du modèle actuel, pour viser un rééquilibrage des populations et activités entre la métropole nantaise et les autres territoires pour mieux respecter le VIVANT ,qu'il s'agisse de l'humain de l'animal ou du végétal .Il s'agit de fabriquer la ville de demain autrement, par une démarche de nature « systémique qui vise à **engager en même temps l'atténuation de l'impact** des actions humaines sur la nature et **l'adaptation** pour limiter les impacts à venir du réchauffement climatique (déjà à l'oeuvre). Cette approche se situe dans le temps long en ayant comme fil conducteur le respect de l'écologie et en associant la composante sociale.
4. Ce sujet global d'une grande complexité implique d'aborder au delà de la vision utopique une **démarche stratégique**, étalée dans le temps et articulée, en plusieurs étapes intermédiaires pour prendre en compte les aspects courts et moyens terme.
5. Les enjeux écologiques et l'importance des problématiques à embrasser en même temps oblige à questionner les limites et les freins des structures actuelles. La démarche et le périmètre du SCOT sont structurants et le support de réflexions pertinentes mais sur un périmètre restreint.

La métropolisation : Vision à horizon 2050

Examinons l'hypothèse d'une « transformation » : Notre réflexion s'est portée à l'horizon 2050 conformément aux préconisations du SCOT et prendra en compte en même temps ,la vision à 2030 préconisée dans le grand débat sur la ville de Nantes. Engagés (les auteurs de ce texte) depuis plus de 20 ans au profit de la Transition Écologique, et ce sujet étant devenu planétaire, notre réflexion s'est orientée en priorité sur le chemin du respect de la transition écologique sur notre territoire pour se rapprocher des objectifs et recommandations du Giec et surtout, pour laisser une planète et un territoire vivable à nos enfants.

Quelques chiffres repaires

- à la Révolution, il y avait environ **80 000** habitants à Nantes, les autres communes de l'actuelle agglomération n'étaient que des villages,
- au début du 20ème siècle, la population de Nantes était passée à environ **130 000** personnes, les autres communes de l'actuelle agglomération étaient toujours des villages
- dans les années 80, Nantes stagnait autour de **250 000** habitants mais les communes périphériques avaient déjà bien grandi dans une agglomération d'environ 450 000 habitants
- **1 445 171** habitants en Loire-Atlantique au 1er janvier 2020. **672 420** habitants sur Nantes Métropole.

Entre 2014 et 2020, **le département compte près de 100 000 habitants supplémentaires. Il fait partie des 4 départements de France métropolitaine avec la croissance démographique la plus élevée (+1,2 %)**

Notre premier regard est d'examiner les possibilités de limiter l'augmentation de la population de la métropole et se diriger vers une répartition plus harmonieuse sur le territoire.

Notre premier axe de réflexion à horizon 2050 est donc de **poser les principes d'une transformation majeure et structurante souhaitable du modèle actuel, pour viser un rééquilibrage des populations et activités du territoire entre la métropole nantaise et les autres territoires pour mieux respecter le VIVANT qu'il s'agisse de l'humain de l'animal ou du végétal .**

Ce sujet d'une grande complexité vise à fabriquer la ville de demain autrement, par une démarche de nature « systémique et stratégique pour ATTÉNUER les actions humaines sur la nature . Cette approche a comme fil conducteur le respect de l'écologie en associant la composante sociale .Elle se situe dans le temps long et articulée , en plusieurs étapes intermédiaires pour prendre en compte les aspects courts et moyens terme. Cette démarche permet également de répondre à l'objectif 2030 de Nantes . Les enjeux écologiques et l'importance des problématiques à embrasser en même temps obligent à questionner les limites et les freins des structures actuelles.

Contraintes structurelles, organisationnelles

- cette transformation nécessite d'avoir un regard au delà de la métropole de Nantes. Notre cadre est donc à la fois le SCOT et la métropole de Nantes.
- Le périmètre du SCOT Nantes / St Nazaire montre une réelle pertinence car il intègre deux villes importantes et actuellement complémentaires. Le périmètre est probablement insuffisant pour avoir une action de transformation efficace et cohérente.
- Les dimensions du département voire de la région seraient probablement mieux adaptées pour avoir un réel impact . Des rencontres inter SCOT ont déjà eu lieu au niveau de la région ce qui est une avancée très positive et prometteuse. En attendant que les structures politiques et administratives évoluent capitalisons sur la pertinence du SCOT St Nazaire/Nantes . Néanmoins vu l'ampleur des changements , il sera nécessaire d'impliquer étroitement tous les acteurs publics et privés et plus largement les associations et les habitants.

La métropolisation un enjeu pour demain

Historiquement, la constitution de villes, a existé dans toutes les civilisations. La ville était petite et avant tout piétonne, fortement mixée . La métropolisation est plus récente et résulte essentiellement des lois de décentralisation, et d'une nécessité de s'étendre vers les communes voisines pour créer une puissance économique suffisante, mais en prélevant sur la nature et les terres cultivables, avec des impacts sur la biodiversité. La métropolisation réalise la concentration des centres de décisions publics et privés en une ville polarisant aussi des équipements majeurs : administrations, sièges de grandes entreprises, université et sites de recherche, CHU, lieux festifs, aéroport, grand stade... La métropole a permis d'impacter fortement la vie quotidienne des alentours, avec les ports fluviaux et maritimes comme portes sur l'extérieur.

INDIQUEZ ICI VOS COORDONNÉES PRÉCISES :

Contact : Christophe LACHAISE – directeur d'Écopôle – christophe.lachaise@Écopôle.org
06 23 31 20 18



TRAJECTOIRE 2050

Nantes Saint-Nazaire
Pôle Métropolitain

Quel aménagement du territoire voulons-nous ?

Cahier d'acteur

Le Schéma de COhérence Territoriale
engage notre futur



**LA METROPOLISATION A
LA NANTAISE INTERROGE**

**Transformer la ville !
2eme partie**

Juillet 2023

Le choix du sujet

1. À quelle thématique se rapporte votre cahier d'acteur ? (Cochez la case correspondante)

Pour rappel, une thématique = un cahier d'acteurs. Si votre collectif souhaite traiter d'une ou plusieurs autres thématiques, nous vous invitons à renseigner un ou plusieurs cahier(s). Reportez-vous à la rubrique RESSOURCES afin d'avoir accès aux éléments d'analyse disponibles sur www.nantessaintnazaire.fr

Se loger/ Habiter

Accessibilité (services commerces, soins, emploi)

Les ressources (énergie, eau, alimentation, etc.)

Les usages des espaces naturels et agricoles

S'épanouir et vivre en bonne santé

LES AUTEURS ET LES CONTRIBUTEURS (champ obligatoire)

Catherine AMAURY, Charles ESMENJAUD, Jérôme DYON, Loïc VALLÉE, Claude ROUSSELOT, Michel BEAUMONT

Mise en forme : Christophe LACHAISE

NOMBRE DE PERSONNES AYANT CONTRIBUÉ À CE CAHIER D'ACTEURS :

6 personnes, toutes membres du conseil d'administration d'Écopôle. Il est prévu de produire une note d'éclairage à la rentrée pour une diffusion large des idées de ce cahier d'acteurs. Des RdV d'Écopôle seront également programmés sur ce thème tout au long de l'année 2023/2024.

A noter enfin, que ce texte sera aussi la contribution d'Écopôle au débat citoyen ouvert par le SCOT Nantes St Nazaire.

Ces temps permettront d'ouvrir le débat plus largement aux adhérents et au réseau de l'environnement.

Synthèse de la contribution :

Une équipe d'Écopôle apporte sa contribution à la fois aux nouveaux projets du SCOT Nantes/Saint Nazaire et au débat sur la fabrique de la ville engagée par la Ville de Nantes. Nous vous proposons une réflexion à l'horizon 2050, avec un pas-de-côté tout en étant pragmatique et orientée vers l'enjeu majeur de demain: l'écologie, domaine dans lequel nous œuvrons depuis plus de 20 ans.

Notre réflexion s'est portée vers :

- une approche de transformation du territoire pour aller vers un meilleur équilibre des populations et activités entre la métropole nantaise et les autres territoires ;
- Une limitation de l'augmentation de la population de la métropole au profit des autres territoires ;
- Un réexamen du rôle des quartiers de la ville de Nantes et des villes satellites composant la métropole pour aller vers plus d'autonomie sur tous les aspects de la vie quotidienne, dans un esprit de circuit court, de mobilité douce et d'espaces apaisés;
- Ces options relèvent à la fois d'une volonté politique mais qui devra être largement appuyée par la société civile qu'il s'agisse des entreprises, des associations et des citoyens. Cette démarche ne sera pas uniquement volontariste, elle accompagnera en même temps un mouvement de fond qui sera aussi une opportunité pour préparer et mettre en place progressivement les nouveaux métiers majoritairement de proximité.

Cette contribution propose 2 cahiers d'acteurs : le premier autour d'une modeste analyse et le constat et le second autour de perspectives de transformation.

NOTRE CONTRIBUTION

Pourquoi aller vers une démarche de transformation ?

Les villes ont toujours existé mais jusqu'au début du 20^{ème} siècle 90 % de la population vivait dans les territoires en harmonie avec la nature. Le début de l'industrialisation et la découverte des nouvelles formes d'énergie ont modifié la donne. Trois ou quatre générations ont profondément pesé sur la nature au point de l'abîmer durablement et de questionner notre avenir et celui de la planète. Notre réflexion n'a donc rien de révolutionnaire mais s'inscrit dans une logique naturelle de respect la nature mais aussi de la réparer.

La ville de Nantes, a su après la crise de l'activité Navale dans les années 1980, rebondir de manière très intéressante en recréant la ville avec une multitude d'activités tertiaires. Cette dynamique a conduit au développement permanent de la métropole en créant un déséquilibre majeur avec les autres territoires. Ce poids dominant de la métropole entraîne plusieurs conséquences.

La population augmente de manière importante et régulière ce qui amène en parallèle à une augmentation de besoins de logements souvent à construire. Au delà des logements, il faut livrer chaque jour à Nantes tous les produits pour répondre aux besoins des habitants avec des règles éloignées des circuits courts et consommatrice d'énergie carbonée. L'augmentation de la population est tellement forte que de nombreuses personnes doivent s'éloigner de la métropole pour habiter dans d'autres villes du territoire. Ce sont des milliers de personnes qui viennent chaque jour à Nantes, ce qui crée un impact significatif sur une mobilité majoritairement carbonée. Enfin l'attractivité de la métropole de Nantes s'est élargie au domaine touristique avec une dimension nationale voir internationale qui là aussi a des vertus économiques et culturelles mais très problématiques que le plan écologique. Tous ces éléments conjugués créent un besoin de consommation croissant et qui est en conflit avec les règles écologiques devant garantir des conditions de vie satisfaisantes aux habitants. La métropole de Nantes, n'est pas complètement autonome mais impacte fortement l'ensemble du territoire d'où la nécessité d'avoir un regard élargi sur le territoire

Comment aller vers une démarche de transformation

- Par une approche globale d'aménagement du territoire basé sur le respect de la nature et des habitants. Sur le principe, c'est vouloir mettre le vivant au cœur de raisonnement et faire en sorte que les hommes vivent en harmonie avec la nature en intégrant les composantes, travail, domicile, commerces, culture et privilégier pour 80% des actes quotidiens, le circuit court. (Je vis, je travaille, je vote au même endroit, et je participe à la vie sociale et culturelle de ma ville ou de mon quartier)

- Le premier mouvement structurel, naturel, d'ampleur sera probablement agricole. Notre territoire sera très concerné par une transformation majeure qui va progressivement entraîner une agriculture vertueuse, créatrice d'emplois de proximité.
- Le deuxième mouvement d'ampleur sera la reconversion de nombreux autres métiers actuellement basés sur l'énergie carbonée, et qui la aussi auront à vivre une transformation majeure (ex va-t-on réellement continuer à construire de grands paquebots tellement consommateurs d'énergie)
- Le troisième élément à prendre en compte est la forte augmentation de la population sur le territoire liée essentiellement à l'attrait de la région. C'est un défi structurel supplémentaire. On devrait plutôt parler de transferts de population provenant en majorité de la région parisienne.

Ces trois transformations majeures devront conduire à engager des mesures d'accompagnement, la encore d'une ampleur jamais connue portant sur les domaines suivants :

- Engager une réflexion sur la taille et le rôle des nouvelles villes moyennes demain , pour accueillir les nouveaux emplois et permettre aux habitants de vivre au même endroit. Il s'agit de créer des villes avec des structures disposant d'infrastructures administratives et commerciales suffisantes . C'est la ville du quart d'heure pour 80 % des actes de la vie des habitants des villes moyennes.
- Engager une réflexion pour une approche maîtrisée des implantations des nouvelles activités afin de les orienter sur les secteurs les mieux adaptés .

Cette période exceptionnelle à venir, ne doit pas être subie ,et il existe une opportunité unique de la réussir si les options à long terme sont posées dès maintenant . Les impacts majeurs vont se situer dans les domaines, des futurs emplois et l'activité, le logement, le nouveau cadre social de la ville, (je dors ou je travaille), la mobilité, et bien sûr sur tous les impacts écologiques. Cette démarche aura aussi pour but d'éviter la surpopulation de la métropole de Nantes.

Population/Logement/Emploi/Activité

La forte augmentation continue de la population de Nantes Métropole est révélatrice d'une attractivité souhaitée et réussie sous l'aspect économique mais qui est durable. Cette tendance lourde pour demain est dès aujourd'hui une préoccupation

Les populations , L'offre d'enseignement supérieur et sa diversité dans le département continuera d'attirer la population jeune. En Loire-Atlantique, les 15-24 ans représentent 33 % des entrées. Les jeunes continueront à vivre dans notre région . Il existe déjà une expérience de décentralisation des écoles à ST Nazaire et à la Roche sur Yon qui pourrait être développée de manière concertée.

Il y aura encore plus de seniors, au moins jusqu'en 2040. Les seniors représentent aujourd'hui 6 % des arrivées.

Le logement : Actuellement des terrains sont encore prélevés à l'agriculture pour répondre aux besoins de logements des particuliers, des entreprises et des collectivités. La région Pays de Loire est une des régions les plus artificialisée de France, dont le taux d'artificialisation net reste trop élevé. Nantes Métropole concentre une partie importante de la population qui augmente régulièrement . Le logement est un des enjeux majeurs de cette politique de transformation. Il faudrait être capable de loger des personnes dans de nouveaux endroits sans prélever sur les terres agricoles. Cela entraîne une approche fine de diagnostic des espaces disponibles et créer aussi une logique de densification peu connue dans les villes moyennes. Mais peut-être une évidence dans 10 à 15 ans .

L'emploi /les activités professionnelles : L'emploi recouvre plusieurs axes simultanés . Dans un premier temps il s'agit de manière organisée et concertée de ne pas accepter systématiquement l'installation ou le développement d'entreprises sur le territoire de la métropole, mais d'examiner la pertinence des implantations dans des lieux mieux adaptés et souhaités .

Compte tenu du temps de mise en œuvre, il y aura à anticiper la création et l'installation des nouveaux métiers comme l'agriculture, l'agro-alimentaire qui vont s'exercer en proximité. Anticipons également la transformation d'autres métiers vers l'artisanat, le réemploi, l'économie sociale et solidaire, etc....

Sur le plan de l'activité commerciale, la route de Vannes est le symbole du « monde d'hier »avec une concentration d'espaces commerciaux souvent sur un seul niveau, consommateurs d'une grande surface de terrain et accessibles essentiellement en voiture (carbonée). Nantes serait championne de France en concentration de centres commerciaux, sans âme, eux aussi accessibles essentiellement en voiture. Il existe une réelle opportunité de reconfiguration de la ville .

La mobilité : Le chemin de transformation devrait conduire à :

- réduire le nombre de kms de transports professionnels par la route .
- réduire les transports maison /travail
- réduire les distances entre les actes de la vie (commerces et l'habitation)
- faciliter le développement de la mobilité douce
- réfléchir à un maillage des transports en commun et en particulier du train, entre les villes – le projet de RER régional devrait contribuer à cela le moment venu

Le SCOT Nantes / Saint Nazaire est situé sur l'axe de la Loire qui a prouvé par le passé sa capacité de transport et par une ligne de chemin de fer qui ne demande qu'à être développée.

C'est d'abord la ville qui a connu une transformation majeure

L'avènement du chemin de fer au 19ème siècle et de l'automobile au 20ème, ont permis de dépasser les limites posées précédemment par la faiblesse des moyens de déplacement (heure de marche pour l'humain au quotidien, journée de charrette pour les transports de nourriture). Accompagnant la croissance démographique, le développement économique, la révolution des transports a permis une transformation complète du modèle de la ville et de sa forme, prônant une organisation « rationnelle » des extensions en grands secteurs globalement monofonctionnels, d'activités, d'habitat et de loisirs /achats...etc.

Depuis les années 60 , la ville s'est donc fortement étendue et transformée, intégrant les grands ensembles, les zones d'activités, les équipements et lotissements, les zones commerciales, les transports en commun, et bien sûr la voirie ,entraînant une croissance massive de la circulation automobile. C'est le début de l'époque de gloire du tout voiture . Cette urbanisation a conquis progressivement les périphéries, avec les grands quartiers d'habitat social complétés de lotissements maisons individuelles et de grandes zones d'activités, puis toujours plus loin , transformant les communes rurales en un monde sub-urbanisé, fait de maisons individuelles et de zones d'activités, pour répondre à une demande persistante impossible à satisfaire dans une ville centre devenue trop contrainte et surtout trop chère pour les classes moyennes voulant échapper au locatif. Hors d'un hypercentre largement piétonnisé, l'usage de l'automobile, reste prioritaire en dépit d'aménagements cyclables conséquents, d'un réseau de transports en commun cité en exemple et d'une voirie à la capacité bien réduite. La ville a su créer un attrait culturel et touristique avec une dimension nationale voire internationale .

Comment tirer les enseignements des problèmes identifiés aujourd'hui et les résoudre dans la ville de et la métropole de demain

La métropole a réellement su créer une dynamique et à pu se développer en grande partie grâce à l'apport des des 24 communes qui entourent la ville de Nantes. Cette évolution à dominante économique a entraîné de nombreuses constructions et permis une rénovation et une modernisation partielle de l'habitat et de réduire le chômage sur le territoire en développant la classe des cadres. La métropole a connu une période de grâce qui a conduit à être qualifiée l'une des 3 meilleures métropoles où il fait bien vivre, en France . De part sa progression rapide, peut-être trop rapide, la métropole connaît plusieurs types de problèmes liés aux métropoles et est probablement devenue fragile.

Les principales difficultés identifiées portent :

- En priorité sur les nuisances de toutes sortes
- Sur la diversité de la ville avec des quartiers très qualitatifs avec un potentiel et d'autres moins.
- La concentration d'emplois, d'équipements, de services en ville et l'attrait d'habiter en campagne sont générateurs de déplacements pendulaires concernant aujourd'hui des territoires de plus en plus éloignés,
- les transports en commun ou la mobilité mutualisée ne parviennent pas à limiter l'impact de l'automobile
- L'automobile carbonée, de plus en plus mal acceptée en centre-ville, reste encore dominante face aux autres modes de transport
- La métropole fonctionne en organisation centralisée et présente un poids excessif sur le territoire. La ville à un poids important sur la métropole, qui rend le centre-ville le principal acteur de la vie

- Des quartiers souffrant tous à divers degrés d'un manque de poids, de fonctionnement local indépendant et de capacité d'attraction des énergies créatrices. Depuis peu, face aux enjeux environnementaux et aux contraintes réglementaires nouvelles la métropole s'attache à se densifier, à se reconstruire sur elle-même.

QUESTIONS - RÉFLEXIONS - PERSPECTIVES

La situation actuelle de la Métropole est bien établie. La politique d'attractivité a aussi concerné des fonctions stratégiques, labos de recherche, sièges d'entreprises et start-up diverses, avec là aussi des succès tangibles. Nantes tient son rang de sixième ville de France. Les politiques ont contribué à la croissance démographique et à ses conséquences. La perspective d'une restructuration de l'agglomération nantaise apparaît souhaitable pour traiter les problèmes au regard des enjeux de la transition écologique et du confort des habitants.

Dans cette partie nous proposons de rééquilibrer la population de la métropole avec un axe majeur tenant compte des impacts écologiques, liés au climat et à la biodiversité, notamment sur les questions d'énergie, d'alimentation, de mobilité... mais aussi concernant les enjeux liés aux nouveaux métiers de demain.

Visons cette métropole augmentée, harmonieuse, apaisée, en essayant d'agir sur les éléments suivants :

- Sélectionner de manière concertée l'arrivée de nouvelles entreprises sur la métropole
- Repenser la logique commerciale de l'époque « tout voiture et consommation ++ » ce qui permettra d'optimiser les espaces, en intégrant des visions de proximité et sociale.
- Repenser le rôle des quartiers de la ville de Nantes en les rendant plus en phase avec la ville du quart d'heure avec une attention particulière pour les quartiers « politique de la ville ».
- Repenser également les villes de la métropole avec le rôle et la complémentarité des zones industrielles, des zones commerciales et le lien avec les zones d'habitation, et de services de proximité pour les habitants.

Rôle et poids des quartiers de la ville de Nantes demain.

Aujourd'hui la ville est divisée en 11 grands quartiers qui pèsent entre 20 et 30 000 habitants qui ont simplement une existence juridique mais pas de réalité sociale. Chacun se reconnaît dans son micro-quartier, Zola, Pirmil, Bottière, Doulon etc... L'idée est, après un examen au cas par cas, de constituer un maximum de micros quartiers en partie autonome. Le principe est d'organiser le quartier à partir d'une population d'environ 5000 habitants dans un rayon de 500 m, suffisant pour faire vivre les commerces et des services (50 environ, concurrence incluse) nécessaire à la vie quotidienne. 500 emplois (tertiaire, services et artisanat surtout) sont à y prévoir afin de privilégier les déplacements en mobilité douce pour les actes de quotidiens de la vie, ce qui facilite les relations sociales. Cela demande une urbanisation avec un cœur actif dense structuré autour de quelques espaces publics fédérateurs polarisant commerces, services et équipements, avec une typologie bâtie à forte mixité fonctionnelle et sociale permettant de vivre « en bonne urbanité ».

Les quartiers « politique de la ville », font l'objet d'une attention particulière depuis de nombreuses années et malgré cela, globalement, la situation des habitants régresse, ce qui devient un réel problème. Il ne s'agit pas de nier tout ce qui a été fait, et qui a été utile. A l'évidence les réponses ne sont pas à la hauteur des besoins des habitants dont une part importante est en réelle difficulté. Globalement les services ne sont plus assez à l'écoute, le numérique ayant éloigné une part importante des habitants de leurs habituels. Le chômage dans les quartiers politique de la ville est double qu'en centre ville. Sur ces quartiers en grande fragilité, des questions nouvelles doivent être posées pour aller progressivement vers une meilleure intégration et compréhension du fonctionnement de la ville.

Ce modèle permettrait de « dégonfler » le centre-ville actuel, pour en rendre le fonctionnement quotidien plus harmonieux et apaisé et donner de l'activité dans les quartiers à tous niveaux. Une telle organisation est favorable à un fonctionnement local surtout piétonnier (moyen de déplacement naturel, demandant très peu d'infrastructure et de matériel ..). Une ville faite de ces quartiers à forte autonomie, est très favorable aux transports en commun pour assurer les déplacements inter-quartiers.

Cette réorganisation en quartiers denses et autonomes est une option d'évolution réaliste à mettre en place par phases progressives. Les perspectives d'apporter un niveau de services locaux et de qualité de vie devrait permettre l'acceptabilité sociale et l'envie de faire.

Ce modèle est répliquable au-delà de la ville de Nantes.

Il peut être appliqué aux autres villes de la métropole, dans le périmètre des transports en commun, pour sortir du schéma étalé (le supermarché, la zone d'activité, les lotissements). Cette traduction est aisément « programmable » et acceptable. Les quartiers urbains ont parfois quelques unes de ces qualités, mais souvent, ni la taille, ni la diversité, ni le niveau d'offre de services, ni le niveau d'emplois, ni la structuration nécessaire. L'existant est nécessaire pour bâtir l'avenir. Rien de bien révolutionnaire, où la réalité opérationnelle sera confrontée à des conservatismes mémoriels et autres réticences, mais quantité d'exemples en montre la faisabilité.

Ce chantier, certes ambitieux, ne pourra se réaliser sans une volonté politique forte et un schéma directeur adapté et planifié.

INDIQUEZ ICI VOS COORDONNÉES PRÉCISES :

Contact : Christophe LACHAISE – directeur d'Écopôle – christophe.lachaise@Écopôle.org
06 23 31 20 18