

La Chapelle sur Erdre, le 18 octobre 2016,

## **Contribution Enquête Publique**

### **Révision du SCoT de la métropole Nantes – Saint-Nazaire**

Le projet de schéma de cohérence territoriale pour Nantes-St Nazaire est actuellement soumis à enquête publique. Je souhaiterais faire part de quelques commentaires qu'il m'inspire, en suivant le plan de la Note de Présentation.

1. Le chapitre 1 évoque la **dynamique démographique**. Celle-ci est présentée comme un fait inéluctable, engendrant la création d'un nombre important de nouveaux logements, qui rapportés à l'augmentation de population attendue, correspond à un ratio de 1... soit 1 nouveau logement par nouvel habitant ! Est-ce un calcul réaliste ? Et si c'est le cas, est-ce un schéma souhaitable ? N'y-at-il pas un problème de société, à approfondir avant de se lancer dans la construction ? Il est également question de la répartition des logements sur le territoire, qui doit se faire en continuité de l'enveloppe urbaine existante, mais aussi sur chaque commune. Comment concilier ces deux aspects, tout en préservant les zones naturelles, et en développant l'usage des transports en commun ? Ainsi, il semble qu'il y ait contradiction même entre les objectifs en termes de construction de nouveaux logements (chapitre 1), la proximité de ces logements et des zones d'emplois (chapitre 2), la transition énergétique qui nécessiterait des aménagements de production et de stockage locaux (qui nécessitent de la place (chapitre 3), la qualité de vie qui nécessite un minimum d'espace (chapitre 4), l'abandon progressif de la voiture individuelle (chapitre 5), et d'aménagement du territoire équilibré et respectueux des zones environnementales sensibles (évaluation environnementale). *Il paraît indispensable de revoir de façon réaliste les objectifs de construction de logements nouveaux sur Nantes-St Nazaire **à la baisse**, au profit de zones plus rurales et éloignées de la Métropole, qui meurent progressivement, alors que la ville de Nantes et sa proche banlieue s'asphyxient par manque d'espace. .*
2. Le chapitre 2 évoque **la problématique de l'emploi**. La définition des filières d'avenir est certainement à compléter, et amender. Que faut-il entendre par « technologies avancées de production » ? S'il s'agit de production en masse d'objets de piètre qualités qu'on doit jeter sans pouvoir les réparer, ou de production agricole de grande taille, il est évident qu'il s'agit là de tout sauf de filières d'avenir, et qu'elles ne sont pas compatibles avec la sobriété indispensable si nous voulons vraiment réduire les émissions de GES, comme cela est mentionné dans le chapitre concernant la transition énergétique. *De même, la répartition de l'emploi sur le territoire n'est pas évoquée directement, mais doit faire l'objet d'une vraie*

réflexion. Il y a en effet un déficit d'emplois au Sud-Loire, qui va encore s'aggraver si la transfert de l'aéroport au Nord de la Loire se réalise. La zone de Bouguenais va accueillir des habitants, mais les emplois liés à l'aéroport seront déplacés vers le Nord. La Vendée, et les entrepreneurs qui réussissent actuellement à la faire vivre, seront lourdement pénalisés. L'IRT Jules Verne perdra sa belle attractivité internationale (sa situation actuelle près de l'Aéroport étant un atout indéniable pour y attirer les chercheurs européens qui peuvent venir y passer une journée sans difficulté, ce qui deviendra impossible s'ils doivent passer par Notre-Dame des Landes ! Enfin, les emplois d'Airbus seront fortement menacés, avec un risque que certains soient dans un premier temps non pérennisés, puis délocalisés vers Toulouse. Enfin, il semble que dans les voies d'avenir, doivent figurer en place plus importante les énergies renouvelables, le recyclage et le stockage, qui ne sont pas évoquées dans les filières d'avenir prioritaires. Le service à la personne et l'aide aux plus démunis ne sont également pas du tout évoqués.

3. Le chapitre 3 traite de la **transition énergétique et écologique**. Le document insiste sur la gestion de l'eau, qui est effectivement un enjeu majeur, et la Région doit investir dans les énergies marines renouvelables. Toutefois, la transition énergétique ne se limite pas à cette problématique. Ainsi, la région produit beaucoup de déchets boisés, dont la valorisation par méthanisation ou gazéification est trop peu développé, et doivent faire l'objet d'un soin tout particulier de la part de la Métropole. Ce sont des techniques qui nécessitent des espaces, incompatibles avec une surpopulation urbaine concentrée qui sera incapable de traiter ses déchets localement. De même, il est important de quitter le schéma actuel de gestion de l'électricité, en intégrant des unités de production et de stockage locales. Cet aspect semble totalement oublié et doit être intégré dans le SCoT. Enfin, le document évoque la préservation des zones agricoles comme un impératif absolu, qui est donc en totale contradiction avec la destruction des zones agricoles programmée avec la construction de l'aéroport de Notre-Dame des Landes.
4. Le chapitre 4 évoque la **qualité de vie pour les habitants**. Il est dommage que le constat ne prenne pas en compte un état des lieux construit à partir de l'avis des habitants. Beaucoup d'entre eux déplorent une qualité de vie dégradée, due à des difficultés de circulation de plus en plus importantes, mais aussi d'une densification trop importante, qui rend leur quotidien étouffant. Certains n'ont ni travail ni logement. Les élus opposent à cet argument l'attractivité économique en termes d'emplois et de tourisme. Mais le fait que la métropole accueille de plus en plus d'habitants n'est pas signe que la qualité de vie y soit bonne. Beaucoup de couples viennent à Nantes ou St Nazaire car c'est un bassin d'emplois, mais ils se retrouvent dans des conditions de vie difficiles, que les élus refusent de regarder lucidement : la qualité de vie est-elle au rendez-vous sur le périphérique nantais ou dans les tramways aux heures de pointe ? Il serait bon également que la réflexion sur le tourisme se fasse avec une attention toute particulière à l'impact environnemental de ce tourisme. On peut également regretter l'implantation du CHU sur l'île de Nantes, qui risque de s'avérer une catastrophe en termes de qualité de vie. Aucune grande ville n'installe un hôpital sur une île... il est notoire que les ponts sont toujours des points de circulation difficiles, et il est évident que beaucoup d'usagers

auront beaucoup de mal à rejoindre l'hôpital aux heures de pointe... Et il est difficile d'être sûrs que les accidents et catastrophes naturelles n'auront jamais lieu aux heures de pointe. Enfin, certains habitants de Nantes sont dans une misère réelle et connaissent de grandes difficultés. Il est dommage qu'ils soient totalement oubliés dans les paragraphes concernant l'emploi et la qualité de vie. Des emplois vraiment utiles en termes de durabilité et d'écologie, comme les emplois de réparation, de recyclage doivent être développés et faire l'objet d'encouragement tout particulier, afin qu'ils puissent être accessibles à ceux qui n'ont pas accès à l'emploi actuellement.

5. La mobilité, dont il a déjà été question plus haut, fait l'objet du chapitre 5. Il serait bon de faire un calcul raisonnable du nombre de bus et de tramways qui serait raisonnable d'affréter pour répondre à la demande et faire baisser de façon significative le nombre de voitures individuelles. La Région a une politique de transport totalement inadaptée à ses ambitions de croissance, et certains choix sont désastreux. L'un des exemples les plus représentatifs est la réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant. Tout usager raisonnable se demande pourquoi le matériel tram-train a été choisi. Il s'agit d'un matériel lent, rétablissant les temps de trajets Nantes Châteaubriant semblables à ceux de ... 1966, et imposant une rupture à Châteaubriant, alors qu'on pouvait rétablir une liaison performante Nantes-Rennes en un peu plus d'une heure avec le tracé existant (qui compléterait judicieusement le tracé par Redon). Les élus répondent qu'il s'agit d'un choix qui permet le croisement des axes routiers. Mais pourquoi lésiner sur la construction d'ouvrages d'art qui permettraient de les éviter et d'avoir une vraie ligne de chemin de fer performante pour les usages du quotidien, alors que le choix du prolongement de la ligne LGV du Mans à Rennes se permet la création d'un nombre extrêmement élevé de tels ouvrages d'art pour des liaisons... moins quotidiennes ! Est-ce là un développement du territoire raisonnable ? Il est indispensable que cet aspect transport soit retravaillé pour le SCoT, car l'asphyxie de Nantes-Saint Nazaire par les problèmes de circulation paraît inévitable !

Le projet d'aménagement de la Gare de Nantes doit également être fortement revu. En effet le projet de Nantes Métropole traite de façon intéressante l'intermodalité (gare routière), mais oublie la finalité d'une gare, en créant des espaces commerciaux au lieu de travailler au confort des usagers en créant de nouveaux quais ou correspondances. Les usagers vont à la gare pour voyager, et non faire leurs courses, et il est ridicule d'encombrer la gare avec des nantais venant dans la gare pour faire leurs courses car les petits commerces de proximité voisins de la gare auront fermé.

Il est également indispensable de mentionner également la transfert de l'aéroport qui, du simple point de vue transports, est une aberration : la situation actuelle de l'aéroport est remarquable, avec notamment une desserte ferroviaire qui a été abandonnée, mais pourrait aisément être remise en service : 7 km de voies seulement à réhabiliter, entre la gare de Nantes et l'aéroport (dont 5 sont déjà empruntées par les trains desservant Pornic ou St Gilles). Cette réhabilitation permettrait aux nombreux habitants raccordés à la gare de Nantes d'arriver à l'aéroport en train plutôt qu'en voiture... Voilà un vrai gain en termes d'émissions de GES ! Le transfert de Nantes Atlantique à Notre Dame des Landes est une

*catastrophe économique, qu'il est encore temps d'éviter*... La Région a tout à gagner à optimiser Nantes Atlantique, plutôt que de créer un aéroport qui n'arrivera jamais à faire aussi bien que Nantes Atlantique...

*Enfin, il est étonnant qu'aucune réflexion ne soit engagée sur l'intermodalité train-maritime, notamment en termes de tourisme*, alors que le SCoT mentionne l'eau comme un attrait incontournable de la Région. Il est sûr que l'installation de l'hôpital et la désaffectation de l'ensemble des voies de la gare de Nantes Etat sont deux aberrations qui pénalisent fortement une évolution bénéfique vers le tourisme maritime à Nantes, le quai des Antilles pouvant devenir le point d'arrivée de croisières à taille humaine... qui se prolongerait grâce aux voies ferrées de l'Île de Nantes, réhabilitées de façon adéquate....

6. Les derniers paragraphes sont consacrés à l'évaluation environnementale du SCoT. Les conclusions reprennent des objectifs louables, mais en contradiction avec les options prises dans le SCoT :
  - a. *respect des zones humides* et du foncier agricole en contradiction avec le projet de Notre-Dame des Landes,
  - b. *garantie d'un environnement sain* en contradiction avec une densification de la population au Sud et de la concentration des emplois au Nord de Nantes,
  - c. *diminution de la consommation d'énergie dans les transports liée à l'abandon plus général de la voiture individuelle* en contradiction avec la saturation déjà effective du réseau de la TAN,
  - d. *volonté de travailler à la transition énergétique* en contradiction avec l'oubli des filières méthanisation, gazéification, du stockage local des énergies renouvelables, et des industries du recyclage,
  - e. *volonté de vouloir un aménagement du territoire équilibré* en contradiction avec la densification de Nantes et Saint Nazaire au détriment des zones plus rurales et défavorisées.