

Nantes-Saint-Nazaire

Construire une métropole douce le long du fleuve

L'histoire a été conflictuelle entre Nantes, la commerçante, et Saint-Nazaire, l'ouvrière. Mais de l'eau a coulé sous les ponts de la Loire depuis la création par l'Etat, en 1850, du port de Saint-Nazaire, concurrent de celui de Nantes. En 1963, l'Etat imaginait Nantes-Saint-Nazaire comme l'une des huit métropoles d'équilibre françaises. Au fil de l'eau, les responsables politiques, économiques et culturels locaux ont imaginé à la place une métropole... équilibrée. Autour d'une stratégie de reconquête du fleuve, l'idée de construire un nouveau modèle de ville a germé. Une écométropole à deux têtes, avec l'estuaire pour colonne vertébrale... Aujourd'hui, la belle idée devient réalité. Le Schéma de cohérence territorial élaboré en 2007 a été le socle de ce projet récompensé fin 2009 par le label Ecocité. Il pourrait évoluer en donnant naissance à l'un des premiers pôles métropolitains français prévus par la réforme des collectivités territoriales.

■ Dossier réalisé par Fabienne Proux et Jean-Philippe Defawe

Les dix projets phares

1 CITÉ SANITAIRE

Près de 300 millions d'euros sont investis dans la construction par Icade et Eiffage d'un bâtiment de 93 000 m² et 820 lits rassemblant le pôle hospitalier mutualiste et le centre hospitalier de Saint-Nazaire. Ce chantier, qui sera terminé en 2012, sera un des moteurs du projet Ville Ouest visant à construire un pôle de centralité secondaire raccordé au centre-ville par Hélyce, le nouveau bus à haut niveau de service.

2 TRAM-TRAIN

Alors que la liaison Nantes-Clisson sera mise en circulation le 15 juin, la réouverture de la ligne ferroviaire entre Nantes et Châteaubriant par Nort-sur-Erdre est programmée pour la fin 2012 (coût des travaux : 207 millions d'euros hors taxes). Parallèlement, un important pôle d'échanges multimodal entre tram-train, tramway, bus et car sera créé à Nantes dans le quartier de la Haluchère.

3 PÔLES STRUCTURANTS

Savenay, Nort-sur-Erdre, Treillières-Grandchamp-des-Fontaines et Saint-Etienne-de-Montluc sont les quatre pôles structurants identifiés par le Scot Métropole. L'idée consiste à créer des zones de centralité bien desservies par les transports en commun.

4 IRT JULES-VERNE

Nantes Métropole a réservé 40 hectares sur la ZAC de la Croix-Rouge à Bouguenais et prévu 20 millions d'euros d'investissements pour son aménagement afin d'y créer le « West composites park » où seront implantées, notamment, les plates-formes technologiques du futur IRT (Institut de recherche technologique) Jules-Verne, labellisé en mai par le gouvernement. Un centre de la réalité virtuelle sera également construit à Saint-Nazaire.

5 GARE DE NANTES

Sous réserve d'un accord sur le financement, les travaux de la nouvelle gare devraient être lancés en 2014. L'enjeu consiste à répondre à la très forte croissance des flux de voyageurs (de 10 millions à 30 millions de passagers d'ici à 2030), à intégrer les modes de déplacement alternatifs et à s'insérer dans le quartier Euronantes - Pré Gauchet.

6 VILLE-PORT 3

Troisième volet de la stratégie de développement sur l'interface entre la ville et son port, ce projet se concentre sur le quartier du Petit-Maroc avec l'implantation, par la région, d'un Centre d'interprétation de l'Estuaire et de la Loire dans l'ancienne usine élévatoire.

7 Quartier de la création



Avec le futur CHU prévu à l'horizon 2020 et l'écoquartier de la Prairie-auduc, le quartier de la création représente le projet phare de l'ouest de l'île de Nantes. Il aura pour cœur les anciennes halles Alstom, réhabilitées par Franklin Azzi, qui abriteront les Beaux Arts.

8 Sillon de Bretagne



Porté par la Ville de Saint-Herblain, ce projet Anru de plus de 93 millions d'euros va permettre la réhabilitation complète de cet immeuble construit en 1971. Une ouverture dans l'aile ouest le reliera au parc de Bagatelle où seront réalisés 1000 logements.

Dossier Territoires

NANTES • SAINT-NAZAIRE

INTERVIEW CROISÉE DE JEAN-MARC AYRAULT ET JOËL BATTEUX

« Faire évoluer le Scot en

Initiateurs du projet d'Écocité, les deux élus veulent aujourd'hui insuffler une nouvelle dynamique en transformant le syndicat mixte du schéma de cohérence territoriale (Scot) en un pôle métropolitain, prévu par la réforme des collectivités territoriales.

LE PROJET

■ Comment est née cette idée d'une écocité?

JEAN-MARC AYRAULT Elle est née de l'expérience d'un travail en commun que nous menons entre Nantes et Saint-Nazaire depuis plus de vingt ans. Pour nous, travailler à la bonne échelle est déterminant. L'avenir de nos territoires n'est pas la négation de l'industrie et de l'urbanisation. Au contraire, tout cela doit être maîtrisé. En ce sens nous avons lancé le Scot, qui doit être le plus grand de France.

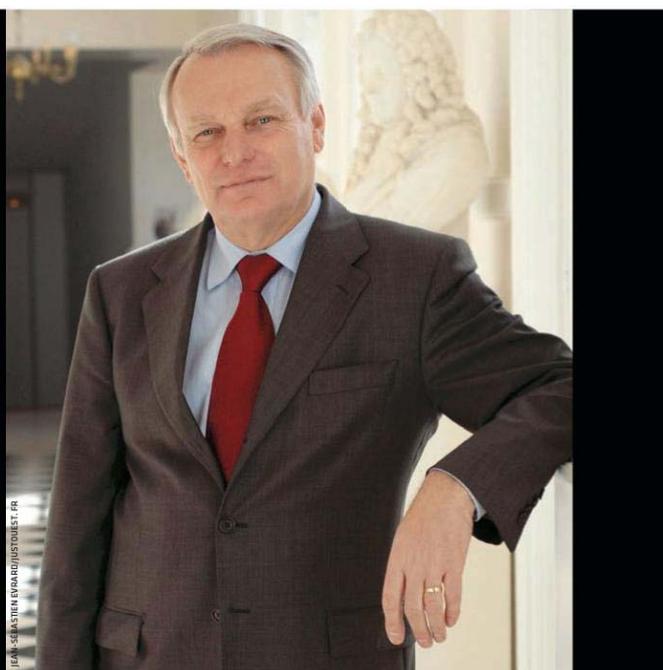
Ce document d'urbanisme préserve la biodiversité, les espaces naturels et agricoles tout en conduisant à la densification de certains espaces, ce qui permet le développement. Ensuite, nous sommes passés à la phase « projets » en donnant un label à ceux qui s'inscrivaient dans une ambition de développement, de maîtrise de l'urbanisation et de prise en compte des questions liées au développement durable. C'est la raison pour laquelle on peut parler d'écométropole.

JOËL BATTEUX Cela nous a apporté une nouvelle dynamique. Nous nous sommes tous retournés vers la Loire et des projets très intéressants sont nés. Cette

PARCOURS

JEAN-MARC AYRAULT, député-maire (PS) de Nantes, président de Nantes Métropole.

- ▶ 1950 : naissance à Maulévrier (Maine-et-Loire).
- ▶ 1973-1986 : professeur d'allemand.
- ▶ 1976-1982 : conseiller général de Loire-Atlantique.
- ▶ 1977-1989 : maire de Saint-Herblain.
- ▶ Depuis 1986 : député de Loire-Atlantique.
- ▶ Depuis 1989 : maire de Nantes.
- ▶ Depuis 1997 : président du groupe socialiste à l'Assemblée nationale.
- ▶ Depuis 2002 : président de Nantes Métropole.



démarche a permis à des petites communes, qui ne disposaient pas d'une ingénierie convenable, de faire décoller les projets dont elles rêvaient depuis longtemps.

■ En quoi ce projet est-il singulier?

JOËL BATTEUX En Europe, très peu de territoires présentent cette singularité d'être à la fois bipo- laire, avec une grande capitale régionale et une plate-forme industrielle et portuaire de qua- lité. Et tout cela se déroule sur un parcours d'une heure ! Cela représente beaucoup d'atouts.

JEAN-MARC AYRAULT Notre horizon ne se limite pas à ce territoire. Nous avons des relations avec Angers, et de plus en plus avec Rennes, qui joue elle-même un rôle important à l'égard du reste de la Bretagne. Il existe bel et bien un double niveau : la proxi-

mité – avec le bassin de vie de l'estuaire – et l'espace métro- politain Loire-Bretagne, qui illustre la bonne échelle pour les grands projets d'enseignement supé- rieurs et les projets de recherche. Dans la compétition économique des territoires, la masse critique est aussi une réalité.

GOVERNANCE

■ Quid de la gouvernance de tels territoires?

JEAN-MARC AYRAULT Je réfléchis à une proposition que je vais adresser à mes collègues présidents des intercommunalités du Scot pour transformer le syndicat mixte en pôle métropolitain prévu par la nouvelle loi. Cela ne donne pas les compétences extraordi- naires mais permet de se poser

ensemble toutes les questions au-delà de l'aspect simplement réglementaire permis par le Scot. Nous avons commencé à faire des travaux préparatoires sur le plan administratif et nous devons engager, avant l'été, des discussions entre les respon- sables du Scot et les présidents de toutes les intercommunalités. Je suis plutôt confiant. Le chemin parcouru se mesure aussi sur ce terrain-là.

JOËL BATTEUX C'est une excellente idée. Ce pôle métropolitain pourrait être doté d'un certain nombre de compétences poin- tues. Ainsi, je ne vois pas l'intérêt de le doter d'une compétence générale sur les transports. En revanche, sur Métrocéane [NDLR : un seul billet permet de combiner les transports collectifs] et pour les transports interurbains très

pôle métropolitain »



PARCOURS

JOËL BATTEUX, maire (PS) de Saint-Nazaire, président de la communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (Carene).

- ▶ 1943 : naissance à Vitré (Ille-et-Vilaine).
- ▶ 1972-1974 : ingénieur chimiste, il monte une entreprise d'ingénierie-conseil.
- ▶ 1974-1983 : enseignant à l'IUT de Saint-Nazaire.
- ▶ 1977-1983 : adjoint à l'urbanisme, puis premier adjoint au maire de Saint-Nazaire.
- ▶ Depuis 1983 : maire de Saint-Nazaire.
- ▶ 1983-2010 : conseiller régional des Pays de la Loire.
- ▶ Depuis 2001 : président de la Carene.
- ▶ 2004-2010 : vice-président du conseil régional, chargé de l'Économie.

avec un aéroport en bord de la ville déplacé au nord, encore plus loin que nous. Sur l'ancien site, un écoquartier et un centre d'activité économique se sont développés dans des conditions écologiques remarquables. Aujourd'hui, on dénombre plus d'emplois qu'il n'y en avait à l'époque de l'aéroport.

JOËL BATTEUX La discussion inter-Scot fonctionne bien avec nos voisins du sud, tel Saint-Brevin ou Paimboeuf. Il est question d'un nouveau franchissement de la Loire et nous discutons avec le préfet qui cherche à créer des zones d'intérêt national. Aujourd'hui, outre le problème du financement, on ne saurait pas où faire passer ce pont, les endroits possibles sur la rive nord ne correspondant pas à ceux de la rive sud. Dans le cadre du Scot, nous travaillons sur un schéma logistique métropolitain : routier, fret, transports en commun... Nous regardons la cohérence de l'ensemble et les zones naturelles éventuelles ne doivent pas venir à l'encontre de tout ça. Limiter la consommation des transports en énergie, c'est aussi cela l'environnement.

clairement oui. Il en est de même en matière culturelle avec la biennale Estuaire [NDLR : Biennale d'art contemporain entre Nantes et Saint-Nazaire, dont les œuvres, qui jouent avec l'espace public et les dimensions du fleuve, participent à l'aménagement]. C'est une gouvernance à l'échelle des projets.

TRANSPORT

■ **Le problème majeur de ce territoire n'est-il pas l'absence d'un réel mode de transport cadencé entre les deux agglomérations ?**
JOËL BATTEUX Nous sommes répartis sur un espace important, c'est un avantage certain. L'inconvénient majeur reste celui de la mobilité. Mais nous progressons. Depuis longtemps, Nantes a fait des efforts importants sur

les transports collectifs et nous mettons en place cette année notre bus à haut niveau de service Hélyce. Reste la liaison entre les deux villes. En 1989, nous révisions avec Jean-Marc Ayrault d'une sorte de RER entre Nantes et Saint-Nazaire. C'est ainsi qu'est née l'offre de tarification combinée Métrocéane avec la SNCF, Nantes, Saint-Nazaire, le département et la région.

JEAN-MARC AYRAULT Partout, la question de la mobilité est un point central. L'avenir est à l'augmentation de la part des transports collectifs. Le train est une opportunité mais, avec Métrocéane, des progrès restent à faire pour que l'offre de transport soit suffisante. Il faut négocier avec la SNCF en ce sens. Le transport fluvial de marchandises peut lui aussi bénéficier

d'améliorations. Je suis d'ailleurs un fervent partisan du développement du « barging » [NDLR : transport fluvial] le long de l'estuaire pour le fret et les déchets. Le bon modèle économique est encore à trouver. Cela va dans le même sens que les autoroutes de la mer dont le début, avec la liaison Saint-Nazaire - Gijon, est prometteur.

■ **L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ne risque-t-il pas d'accentuer le déséquilibre entre le sud et le nord de la Loire ?**
JEAN-MARC AYRAULT Tout dépend comment on voit les choses. Le départ de l'aéroport actuel, au sud, représente aussi l'opportunité de dégager entre 300 à 500 hectares au bord de Nantes. C'est une chance à saisir pour le territoire. Oslo était exactement dans la même situation

APPARTENANCE

■ **Comment faire pour que cette notion d'écocité soit une réalité vécue par les habitants ?**

JOËL BATTEUX Nous travaillons pour trouver un nom, une marque à cette écocité. Mais, de fait, les gens vivent la métropole au quotidien : nombre de familles ont un pied dans chacune des villes.

JEAN-MARC AYRAULT L'espace commun Nantes - Saint-Nazaire est une évidence. Ce sentiment d'appartenance a sans doute été révélé au grand public grâce à l'opération Estuaire qui a accélééré cette notion d'écocité.

■ **Propos recueillis par Jean-Philippe Defawe**

Dossier Territoires

NANTES • SAINT-NAZAIRE

AMÉNAGEMENT

La Loire, matrice des projets

L'attractivité du territoire s'étirant entre Nantes et Saint-Nazaire n'aura jamais été aussi forte. L'Insee prévoit que, d'ici à 2020, 100 000 personnes supplémentaires viendront gonfler la population de cette zone où vivent déjà 800 000 habitants, dont 90% résident dans les deux principales villes, Nantes et Saint-Nazaire. Si les retraités s'installent sur le littoral, les jeunes actifs et leurs familles se pressent à Nantes et dans sa proche banlieue, attirés tant par le dynamisme économique et culturel de la capitale de l'Ouest que par sa qualité de vie. Reste à absorber cet afflux constant de nouvelles populations en menant de front développement urbain et préservation d'un environnement hypersensible, sachant que 80% de l'aire métropolitaine est composé d'espaces naturels dont 40 000 hectares de zones humides. Pour maîtriser le développement de cet espace estuarien contraint, les élus ont adopté, en 2007, un Schéma de cohérence territoriale (Scot) unique entre les deux villes (1), en englobant les rives sud de l'estuaire et des villes excentrées. Le conseil



Le projet Ville-Port à Saint-Nazaire redonne vie au quartier délaissé jusque-là.

général et la chambre de commerce et d'industrie de Loire-Atlantique regrettent toutefois que cet outil n'ait pas une dimension départementale.

Des pôles structurants

Si les grands équipements structurants ont été décidés dans les années 1970 et réalisés depuis (ponts de Saint-Nazaire et de Chéviré, port poly-industriel, parc des expositions et stade de

la Beaujoire...), le Scot a donné une nouvelle dimension au projet en introduisant une donnée majeure: la Loire. Depuis, l'idée de bâtir «la ville autour du fleuve» guide la réflexion politique et pose les fondements de la démarche pour créer une écométropole bipolaire, l'une des rares de cette nature. Situées aux extrémités de cette colonne «verte et bleue», les deux polarités Nantes et Saint-Nazaire se ré-

partissent activités publiques et tertiaires pour la première, activités productrices et touristiques pour la seconde (en y associant la Baule et la presqu'île guérandaise) et nourrissent des «pôles structurants secondaires». «Plutôt que d'urbaniser de nouveaux sites autour des deux métropoles, les anciens bourgs ruraux de Savenay (*lire ci-dessous*), Saint-Etienne-de-Montluc, Treillières et Nort-sur-Erdre sont confortés et trouvent une nouvelle vocation mi-résidentielle/mi-urbaine facilitée par leur liaison ferroviaire existante (ou à venir avec la réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant), avec les aires urbaines», explique Stéphane Bois, directeur du Scot. Les enjeux fondamentaux garants du développement métropolitain se déclinent à partir de cette architecture: économie innovante et durable, transports publics efficaces, habitat dense, économe en énergie et accessible à tous, dimension internationale, enfin créativité et culture dynamiques. ■

(1) Il concerne six intercommunalités: Nantes Métropole, la Carene et les Communes de communes d'Erdre et Gesvres, de Loire et Sillon, de Cœur d'Estuaire et de la région de Blain.

TRANSPORT

Savenay, à la croisée des flux

Coincé entre les deux principales villes du département, Savenay occupe une place privilégiée et ambiguë dans l'organisation de la métropole Nantes - Saint-Nazaire. La labellisation de ce territoire en Ecocité a d'ailleurs conduit cette bourgade de 7 300 âmes à participer au concours d'idées Europan 2011 dont l'idée consiste à créer un «hub métropolitain». Savenay a pour principal enjeu de réussir la transformation de sa gare, troisième de la Loire-Atlantique, en pôle d'échanges multimodal

où se croisent les transports en commun vers Nantes, Saint-Nazaire et vers toute la Bretagne.

Emplacement stratégique

Alors que l'aménagement du parvis nord de la gare s'achève, le projet global va consister à repenser l'entrée de la ville en requalifiant la voie départementale en boulevard urbain et à réhabiliter la partie sud par une liaison directe de manière à «faire de la gare un outil de développement urbain». Cette ancienne zone d'activités pourrait devenir un quartier mixte avec de l'habi-

tat et de l'artisanat, voire un quartier tertiaire. La position de Savenay deviendra d'autant plus stratégique lorsque le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes sera en service vers 2017. L'une des options pour relier le nouvel équipement aux principales villes de l'Ouest étant de prévoir une navette entre la gare de Savenay et le futur aéroport Notre-Dame-des-Landes. «Les cartes sur le territoire métropolitain vont se redistribuer», assure Alain Chauveau, président de la communauté de communes Loire et Sillon. Ce petit territoire

est d'un dynamisme étonnant: +6% de création d'emplois en un an, 60 à 70 permis de construire délivrés par an. Reste à créer les équipements scolaires, commerciaux... Toute la difficulté pour Savenay va surtout consister à «supporter financièrement cette intermodalité départementale», explique l'architecte urbaniste Patrick Baggio à l'origine d'une préétude sur l'évolution urbaine de Savenay. «Car on demande à une petite ville de réaliser des équipements d'échelle métropolitaine.» ■