



Contribution de Jean RENARD

Professeur émérite de géographie

renard.jean@numericable.fr

Le SCOT : analyse de ses incohérences et insuffisances, suivie de quelques propositions

Avertissement

Une enquête publique est proposée afin que tout citoyen puisse donner un avis sur le SCOT Nantes – Saint-Nazaire. Nous tentons ci-dessous d'y répondre, dans l'espoir que les nombreux élus du périmètre retenu auront aussi fait cet effort ! Sinon c'est à désespérer de la démocratie.

Dans l'espoir que les membres de la commission feront état des réponses des uns et des autres et dresseront la liste des élus ayant fait état de leur sentiment, ce à la disposition de tous.

Ceci étant, donner un avis sur un tel projet structurant à long terme qu'est un SCOT, c'est retenir ce qui apparaît insuffisant, discutable et sujet à discussion. Notre avis soulignera donc ce qui nous semble poser question. C'est la règle du jeu.

Une remarque préalable

Depuis la LOF (Loi d'orientation foncière) de 1967, les procédures se succèdent afin d'organiser les territoires, d'ordonner les dynamiques socio-économiques à l'œuvre, de réglementer l'usage des sols (POS et PLU) et dit-on de protéger l'environnement et maintenir au mieux les surfaces agricoles.

Les derniers avatars ont été, après le SDAU et ses nombreuses déclinaisons, le SCOT de 2007, renouvelé en 2013 et à nouveau en 2016. C'est depuis plus d'un demi-siècle une suite sans fin de procédures censées régler les questions et apaiser les conflits. Le bilan est maigre, voire attristant. C'est que l'État et les collectivités locales tentent d'imposer aux acteurs sur le terrain des règles qui, en réalité, se heurtent aux comportements des différents groupes sociaux qui ne sont pas identiques. Agriculteurs, défenseurs intégristes de l'environnement, spéculateurs et promoteurs, nouveaux résidents, usagers des routes et de la voie ferrée, il y a nécessairement conflits d'intérêts. Encore faudrait-il prendre en compte cette réalité première, et le dire. Les choix retenus font inévitablement des gagnants et des perdants.

Une deuxième remarque est que, depuis 1967, le monde a changé. Chacun sait que l'on ne retrouvera plus les rythmes de croissance des Trente Glorieuses, mais on fait comme si. La plupart de nos élus promettent le retour de la croissance. Or cela change tout, mais trop de structures et de groupes réagissent

encore avec le logiciel d'hier. On peut se demander si le projet de SCOT qui est soumis à l'enquête ne souffre pas de cet a priori.

Depuis plus d'un demi-siècle, les réglementations sont ponctuées de remises en cause, de dérogations, de révisions. L'intérêt général étant bafoué par des intérêts particuliers, ces derniers étant fonction de choix souvent contradictoires.

Face à un pavé de bonnes intentions, reprises dans le préambule du SCOT, on assiste à des dynamiques les remettant en cause. Il suffit de constater ce qui se passe sur nos rivages avec les atterroissements de la loi littorale, le grignotage des terres agricoles, les spéculations sur le foncier et "les terres dites bien placées", la destruction des habitats de la faune et flore (perte de biodiversité) et des zones humides, les refus des classements en zone naturelle. Or, ici plus qu'ailleurs, nos milieux estuariens sont fragiles et méritent des protections accrues.

Une troisième remarque préalable de fond est le périmètre retenu pour le SCOT. Il est contestable et contesté. C'est un déni des réalités géographiques, sociales, économiques et environnementales. Que je sache, un estuaire a deux rives et la moindre des choses serait d'examiner le tout ! Ce qui est fait ailleurs. Pourquoi pas ici ?

D'autant qu'il existe un périmètre de réflexions et d'actions qui est lui pertinent, c'est celui de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) proposée par l'État. Certes ce périmètre et cette procédure ont mis du temps à se mettre en place. La faute à qui ? Mais elle existe et elle s'impose aux autres procédures. Où figure-t-elle dans la présentation de ce SCOT tronqué ?

Or c'est dans ce cadre que devrait s'inscrire un SCOT qui entend avoir une vision stratégique, en particulier pour tout ce qui concerne les déplacements et les infrastructures. Il résulte de ce choix d'un périmètre tronqué un diagnostic et des enjeux de fait biaisés d'entrée de jeu.

Une révision du périmètre s'impose donc comme préalable. On l'a bien fait en intégrant le pays de Blain, sans explication convaincante, et pourquoi pas le pays de Retz ou le Vignoble ? Plus grave encore, on oublie le littoral, partie intégrante de la métropole et terrain de jeux, de loisirs et de retraite des nantais.

Certes, on invoque des structurations (?) avec les 7 SCOT voisins, Qu'est-ce à dire ? Pourquoi ce refus d'un seul et unique SCOT pour l'ensemble de la métropole ? Diviser pour mieux régner ? Satisfaire les egos des responsables des territoires ?

Ces remarques préalables font que les nombreuses rencontres et réflexions qui ont ponctué pendant plus de deux années l'avancement des travaux du SCOT que nous reconnaissons volontiers au travers des ateliers, ont souvent enfoncé des portes ouvertes ! Il ne suffit pas d'affirmer que l'on va protéger les espaces naturels et autoriser un projet d'infrastructure qui dort depuis plus de 50 ans et qui risque de bouleverser tout un bassin versant et d'envisager des compensations qui, à leur tour, vont impacter des zones plus éloignées.

Un PEAN (périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains) a été délimité au nord-ouest de l'agglomération, son but premier est la préservation des espaces agricoles, c'est une bonne chose, mais la commune la plus touchée par l'urbanisation y renonce. Quant aux résultats de cette politique, on attend leur mesure ? Est-ce que, dans ce périmètre, les choses ont bougé et quelles sont les conséquences sur les espaces ruraux situés au delà ? Il est fait état d'un observatoire du foncier, quelles sont ses premières conclusions sur la consommation d'espaces agricoles au sein du PEAN ? À lire les publicités des agences immobilières et des promoteurs, ces derniers ont déjà anticipé, avec des offres de terrains à bâtir de plus en plus éloignées de la ville. Est-ce cela la lutte contre l'étalement urbain vilipendé par nos grands élus ? Il est vrai que nos décideurs ne sont pas à une contradiction près.

Quid d'un nouveau franchissement du fleuve à l'aval de Nantes dont chacun sait qu'il est loin de faire l'unanimité, qu'il serait très coûteux, et que les directives de l'Europe, concernant la protection des zones naturelles de l'estuaire, s'y opposent ? Quid du projet de réserve nationale sur l'estuaire porté par l'État et refusé par de nombreuses associations ?

Trop d'approximations et contradictions abondent dans le texte soumis

Ainsi, page 19 est fait allusion au lac de Grandlieu qui n'est pas dans le périmètre retenu du SCOT. De même des allusions au littoral toujours hors SCOT, page 46 !

Page 22, on invoque un "bocage suspendu", ce qui ne veut rien dire. Pour avoir étudié les bocages et leur démantèlement pendant un demi-siècle de vie active, je crois pouvoir affirmer qu'il ne suffit pas d'inventer des termes nouveaux pour des réalités que nos agriculteurs, géomètres et fonctionnaires ont laissé se dégrader.

Les documents visualisant la consommation d'espaces agricoles montrent la poursuite des installations dans les espaces agraires. Pour avoir des zones agricoles pérennes, on pourrait peut-être envisager la procédure de remembrement/aménagement, soutenue jadis par E. Pisani, et désormais mise au placard. Pourquoi et en faveur de qui ?

À parcourir le territoire du SCOT, on observe le dépérissement du centre de nombreux bourgs et la poursuite de la politique de lotissements en périphérie, ce en dépit de la volonté exprimée par l'administration.

Quelques lignes seulement (page 34) pour présenter les grandes infrastructures prévues pour 2030. C'est peu ! Et quels seront les coûts induits ?

Nouvel aéroport, ligne à grande vitesse vers Rennes, raccordement au tram-train de Châteaubriant, nouvelles routes de desserte, création d'une gare souterraine sous l'aéroport, zones d'activités économiques aux dépens des zones agricoles (quid du PEAN ?). Tout ceci est non chiffré, y compris les mesures dites d'évitement et de compensation, et demeure hypothétique. En outre, leur réalisation ne se fera au mieux qu'à long terme.

Rappelons, pour mémoire, qu'en région parisienne les liaisons ferroviaires reliant Paris aux deux grands aéroports souffrent toujours d'insuffisances, qu'en sera-t-il à Nantes ? Peut-on et doit-on alors se fixer sur ces objectifs majeurs pour un avenir incertain. Certes, un long document de 178 pages en annexe, daté de juin 2015, présente la totalité des questions relatives à l'implantation d'un nouvel aéroport, baptisé "synthèse environnementale". Je reste sceptique et je ne suis pas le seul quant à la réalisation de tous ces projets et travaux.

Ici plus qu'ailleurs, le périmètre retenu montre ses insuffisances. Comment parler des mobilités dans ce cadre alors quelles sont propres à l'ensemble métropolitain ? Il suffit de constater ce qui se passe aux accès sud de l'agglomération, ou encore une fois la question des franchissements. Le bassin d'emploi nazairien comprend nombre de communes situées au sud de l'estuaire.

Je ne conteste pas l'importance des travaux préparatoires conduits par les agences d'urbanisme et la masse de données qui ont été traitées. Même si on fait quelquefois l'impasse sur les questions qui fâchent et les signaux faibles qui expliqueront ce que sera fait demain. Surtout et j'y reviens je crains que le fait d'avoir retenu un périmètre tronqué biaise l'ensemble des réflexions.

Enfin il n'y a jamais, en question d'aménagement des territoires, une solution miracle. Il aurait été utile de présenter plusieurs scénarios quant à l'avenir de ce territoire et les proposer aux citoyens et habitants. Mais le temps n'est peut-être pas encore venu d'une démocratie réellement participative ? Un seul exemple : on ne voit pas dans les documents une étude permettant de comparer avantages et inconvénients entre l'amélioration de l'aéroport existant et le projet de NDDL. Alors même que l'actuel aéroport pourrait être facilement desservi par les voies ferrées existantes et par un prolongement du tramway sur quelques

centaines de mètres, ce qui serait d'un coût considérablement réduit par rapport aux projets des dessertes envisagées au nord.

Je souhaite bon courage à nos trois commissaires pour prendre en compte les besoins et les vœux de nos jeunes qui feront la métropole de demain. Car ce sont eux qui vivront ces changements, encore faudrait-il les consulter. Pourquoi pas de jeunes commissaires ?

En conclusion, les principales préconisations souhaitées :

- Réviser le périmètre du SCOT, c'est un impératif
- Évaluer, même approximativement, les coûts des infrastructures à mettre en place
- Proposer chaque fois que possible une alternative crédible aux différents équipements envisagés (ponts, tunnels, aéroport, téléphérique, etc...). Mettre un peu d'imagination dans les propositions !
- Avoir un véritable suivi des opérations sous forme d'un tableau de bord
- Donner la parole aux populations par le système du tirage au sort
- Repérer tant que possible les signaux faibles des évolutions de la société, par exemple sur les modes d'habiter et de déplacements.