



Contribution de Jean-Pierre PEYON

jean-pierre.peyon@numericable.fr

Réflexions sur le SCOT de la Métropole Nantes – Saint Nazaire

Six EPCI (Établissement public de coopération intercommunale) sont concernés par le SCOT. Ils sont tous situés au nord de l'estuaire de la Loire, à l'exception de la partie sud de la structure Nantes métropole. Le SCOT est "un outil de réflexion globale sur un grand espace de vie" ⁽¹⁾ qui "permet de mieux conjuguer les dimensions globales et locales". C'est un "outil d'équilibre territorial et de cohérence des grandes politiques publiques".

Or, "la pâte citoyenne déborde du monde administratif", ce que montre bien la superposition des cartes du SCOT et de l'aire urbaine de Nantes. Le vignoble, tout en ayant ses propres caractéristiques, est fortement lié à l'axe Clisson-Nantes. Le sud du Lac de Grandlieu subit la pression urbaine de la métropole nantaise par l'importance des lotissements et de flux journaliers de travailleurs. L'ensemble du pays de Retz et la côte qui s'étale de Saint-Brévin à Pornic est innervée par la route bleue via le Pont de Saint Nazaire libéré du péage d'autrefois. L'unité des deux rives estuariennes impose à terme une modification des limites du SCOT, malgré les blocages politiques d'un autre temps. "L'anticipation stratégique" de cet outil risque d'être bien artificielle si l'on exclut cette rive sud de l'estuaire de la Loire du périmètre du SCOT Nantes – Saint-Nazaire.

Dans les propositions pour la concertation de septembre 2014, celle "d'inventer quelque chose autour de l'eau" me semble importante. À l'échelle européenne, l'estuaire de la Loire constitue un espace remarquable soumis d'ailleurs à différentes contraintes environnementales, car sa situation géographique entre les vastes plaines de l'Europe du Nord et la péninsule ibérique mais aussi le nord du continent africain, offre un relais pour les flux migratoires de l'avifaune. Ces zones humides éloignées des grands périmètres de pollution de l'Europe industrielle et urbaine offrent un espace de respiration à l'ouest du continent. Le parc régional de la Brière à l'ouest du SCOT, l'ensemble du Lac de Grandlieu et ses communes limitrophes, le cours inférieur de l'Erdre, celui de la Sèvre ceinturent les rives nord et sud de la Loire estuarienne.

Espace touristique et de loisirs sous des formes diverses, c'est aussi une réserve d'eau douce non négligeable pour la métropole nantaise et nazairienne. Le sud du département et la côte sont approvisionnés par ces ressources hydrauliques dont il faut protéger les qualités et les potentiels.

Plusieurs associations ont mis en évidence cet intérêt et même proposé que les communes sollicitent les laboratoires publics ou privés, l'université pour créer un pôle estuaire de recherche s'appuyant sur la question de la qualité des eaux et la complexité du système estuarien (bouchon vaseux, ressources halieutiques, phénomènes des marées, épuration et filtration etc).

Se pose bien évidemment la question des risques liés aux inondations. On attend toujours la crue centennale qui ne peut qu'arriver. Sans doute, l'approfondissement du chenal a limité les risques jusqu'à présent, mais l'élévation, inexorable semble-t-il, du niveau moyen de l'océan, l'épisode dramatique de Xynthia associé au renforcement des grandes tempêtes d'ouest, ne peuvent qu'inquiéter. Les riverains de l'estuaire et les habitants des zones maritimes submersibles aux potentiels économiques importants (cultures marines, tourisme, production du sel) doivent être mis en garde contre ces risques par les documents d'urbanisme (PLU, zones inondables etc), relayés par le SCOT. Les projets urbains doivent intégrer ces contraintes sur le court terme et le plus long terme notamment pour les grands équipements de type hospitalier ou industriel. La concertation avec les habitants concernés en premier par ces risques doit être traitée avec sérieux en apportant les précisions chiffrées et cartographiées.

L'estuaire est aussi un axe de circulation fluvial et maritime. Les réflexions ont porté plutôt sur les traversées du fleuve pour favoriser les flux de circulation entre les deux rives de la métropole. Mais la Loire est utilisable pour le transport de marchandises, ce qui favorise le développement du grand port maritime. Celui-ci a eu tendance à glisser vers l'aval sur le site de Montoir. Pourtant, le trafic à destination de Nantes pourrait se développer à l'image des estuaires du Nord de l'Europe : Belgique, Hollande, Allemagne. Plusieurs tentatives ont échoué par manque de volonté des acteurs économiques, sous la pression des lobbys, notamment routiers et par désintérêt des responsables politiques locaux. La presse locale (par exemple Presse-Océan) se fait l'écho des préoccupations des professionnels armateurs maritimes et fluviaux concernant le devenir des quais de Loire. La concertation doit réaffirmer ces potentiels pour des raisons économiques et environnementales. Des bateaux pousseurs adaptés et des aménagements des berges sont envisageables sans nuire aux potentialités foncières. Le maintien d'une activité maritime jusqu'à l'île de Nantes doit être envisagé parmi les scénarios retenus, alors que les responsables élus intègrent parfois, plus ou moins ouvertement, la disparition à terme de cette activité. Cela déterminera l'achèvement des aménagements urbains sur l'île de Nantes, point névralgique du SCOT Nantes Saint-Nazaire. Enfin, l'extension des services de bateaux à passagers de type Navibus entre différentes localités de l'estuaire devrait être envisagée.

Les potentiels touristiques, l'usage des rives estuariennes et du littoral pour les loisirs des habitants de la métropole participent à l'attraction de ces espaces et au bien vivre des populations. Toute organisation territoriale doit intégrer ces préoccupations.

^(*) p 3, document commun des Conseils de développement sur la concertation pour la révision du SCOT, les passages entre guillemets sont issus de ce même document