

Par ailleurs, la métropole de Nantes doit gérer ses populations. Deux principaux mouvements sont organisés.

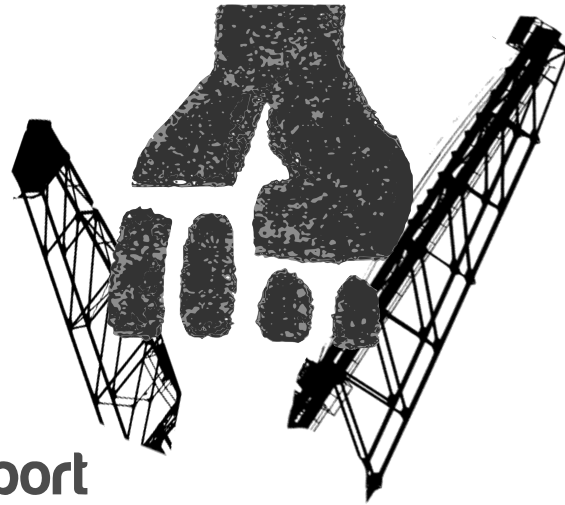
- Le premier est la migration d'une partie de la population nantaise vers les bourgs de la métropole. Cette migration est mise en œuvre grâce à la construction de nouveaux quartiers d'habitations et à l'aide d'événements poussant les nantais·es à s'y rendre. Ainsi, le projet artistique *nantes-estuaire*, où des œuvres d'art ont été posées un peu partout le long de la Loire. Les instances de création de ce projet assument parfaitement leur but : faire découvrir aux nantais·es les villages environnant pour leur donner envie de les investir (cf conférence « nantes/st-nazaire petite planète » ou dans l'édition du guide *estuaire* dans lequel il est dit que ceci permet la création de cette métropole).

- Le deuxième mouvement consiste à faire venir des populations extérieures vers la métropole. Près de 15000 personnes arrivent par an, et 80 % viennent d'en-dehors du département ! (INSSE).

Ces mouvements ne sont pas anodins pour les territoires, ils entraînent des changements de culture, de paysage et de perception de l'espace. Et c'est très important, car si la métropole nantes-st-nazaire existe bien sur le papier, au sens où toutes les communes qui se trouvent entre ces deux villes

ont signé leur intégration à ce projet ; pour exister vraiment elle a besoin d'être palpable, réelle, et d'être présente dans la tête de tout le monde.

Enfin, pour que tout cela soit fonctionnel, il est nécessaire de créer un maillage de moyens de déplacement divers : routes, autoroutes, trains, tgv, trams, bus, ports, aéroports, etc. toutes ces infrastructures doivent permettre le déplacement rapide, facile, fluide et rentable de flux ; c'est à dire des mouvements d'humains, d'objets, d'informations, de capitaux, de véhicules, de compétences, de données... ■



Toutes ces infrastructures engendrent une même chose : la création de structures parallèles, ce qui n'est jamais mentionné au moment de la présentation d'un projet. Quand on nous parle d'un aéroport sur 2000 ha, on omet de nous dire qu'il ne vient pas seul, qu'il y a des constructions inhérentes à ce genre d'équipement : les hôtels, les entrepôts, les entreprises attirées par l'infrastructure, les parkings, les loueurs de voiture, la gare de tram/train, les restos, les magasins, les zones d'habitations pour les travailleurs·euses, enfin bref, bien plus qu'un simple aéroport perdu dans un joli bocage.

Et si cet aéroport doit être au centre de la métropole, c'est parce qu'il sera plus accessible grâce aux nouveaux projets de transport, et parce que ces nouvelles structures permettront d'urbaniser la campagne entre Nantes et St-Nazaire et ainsi de rendre palpable la notion de ville unique. Comme il a été dit il y a quelques années : « *Si je ne peux faire venir la mer à Nantes, alors j'emmènerai Nantes à la mer...* » C'est chose faite. Bel enfumage qui pose question : a-t-on envie de tout ça ? Il semble évident que si l'aéroport ne se construit pas, la métropole, elle, continuera à étendre ses tentacules. Et on se demande comment des groupes peuvent encore être contre l'aéroport et pour la métropole, comme c'est le cas des Verts ici ou à Lille ? ■

nantes-st-nazaire de la métropole à l'aéroport

Une interrogation suscite souvent débat : est-ce l'aéroport qui accentuera la métropolisation, ou est-ce au contraire la métropole qui a besoin d'un aéroport pour se développer ? Pour voir plus clair, il faut regarder les projets de construction d'infrastructures entre Nantes et St-Nazaire (cf carte ci-jointe). Il y a trois niveaux différents à prendre en compte, qui n'ont pas toujours les mêmes buts, ni les mêmes conséquences.

Tout d'abord, les projets d'un intérêt interne à la métropole, qui permettent le déplacement au sein de la métropole : une nouvelle autoroute 2X3 voies entre Nantes et St-Nazaire, des trams/trains (genre de RER) qui desservent différentes zones de la métropole ou du département, des nouveaux bus/chronobus et trams pour desservir aires urbaines et bourgs environnants, et d'autres bus pour les zones plus éloignées. L'ensemble permet une fluidité des mouvements et, surtout, une augmentation de ces flux sans saturation.

Ensuite, viennent les infrastructures qui permettent l'accessibilité à la métropole : un nouvel aéroport placé en son cœur avec un barreau routier en-dessous qui reliait l'autoroute de Rennes à celle de St-Nazaire, le nouveau périph' autour de Nantes (à environ 30 km, tout en restant en Loire-Atlantique), des accès en TGV, le développement

de la fibre optique, etc. Ces projets ont pour but de rendre l'espace accessible pour l'extérieur, et donc attirant pour des entrepreneurs. On le voit déjà aux abords des autoroutes Nantes/Rennes et Nantes/St-Nazaire, où des zones d'activités ont poussé à chaque sortie, voire même des sorties ont été créées pour implanter de nouvelles zones.

Pour finir, il y a les projets d'infrastructures ayant pour objectif d'aspirer des flux qui, sinon, ne passeraient pas par là. Bon, bien sûr, il y a l'aéroport qui veut voler les avions à Paris (une saturation ça ne se fait pas tout seul, hein...). Il y a aussi ce qui est appelé l'autoroute des mers. L'idée est de faire voyager les camions sur bateau plutôt que sur autoroute. Il s'agit ici de détourner le trafic qui emprunte l'A10 pour l'Espagne et de le faire passer par St-Nazaire puis la mer. Ce projet justifie le besoin d'un nouveau périph'.



Métropole et rurbanité des effets désastreux

Le projet de métropolisation de Nantes-St-Nazaire a commencé par la création d'un scot (schéma de cohérence territoriale) qui englobe tout l'estuaire de la Loire. Le long de cet axe, les différentes communautés de communes et autres collectivités ont accepté de s'inclure dans la métropole et de se plier à ses besoins. Si c'est clairement le cas pour celles directement concernées par le projet de Notre-Dame-des-Landes, il en est d'autres où les conséquences sont plus insidieuses. Les élus et acteurs du territoire sont alors contraints de suivre la marche, la création de zones dortoirs dans les villages éloignés en est un exemple.

Ces dernières années, ce sont les villes situées à plus de 30 km qui ont vu leur population augmenter. En trente ans, sous la contrainte de la croissance et du capitalisme, l'activité de ces campagnes a subi une restructuration drastique : changement de la politique agricole (disparition du maillage des petites fermes au profit de très grandes entreprises agricoles) et/ou désindustrialisation (les usines ont disparu et les entreprises liées au tertiaire ont pris le dessus). Vidées de leur activité par l'attractivité de la « ville mère » (l'espace rural rassemble 37 % des nouveaux habitants et accueille seulement 19 % des nouveaux emplois, pour l'année 2009), il ne leur reste plus qu'à ouvrir de grandes zones constructibles – en éco-quartiers, c'est plus classe – pour attirer celles et ceux qui, contraints ou non, seront prêts à faire la route quotidiennement pour se loger à moins cher et « vivre à la campagne ».

Ces nouveaux arrivants sont de facto demandeurs de structures de proximités telles que les magasins, écoles, salles de spectacles, routes, etc... Ce phénomène est dit de rurbanisation : une campagne à distance dont la vocation principale devient l'accueil des urbains et son adaptation à

leurs besoins. La liste est longue des impacts de la métropolisation sur les zones rurales. L'usage récréatif par les centres équestres des terres agricoles en périphéries en est un, les golfs en sont un autre.

Parallèlement, si les zones d'activités ne poussent pas beaucoup dans les communes éloignées, en zone périurbaine (avant les 30 km et aux abords des grands axes routiers) elles pullulent. En engloutissant des hectares de terres jusqu'alors agricoles, elles s'inscrivent difficilement dans la propagande si verte et écolo de la métropole, et font comme un barrage entre la campagne en dehors, et la nature en dedans de la ville. Entre les entrepôts et les bureaux, il a fallu adopter des stratégies pour laisser croire à cette continuité de la nature jusqu'à la ville et du coup de la ville dans la nature... Ainsi, le concept de forêt urbaine plantée dans ces zones fit à grand bruit office de compensation. Le principe étant également de « garder » des petits bouts de verdure à distance de la spéculation immobilière. Mais recréer de la nature en ville dans un espace « maîtrisé », reste le meilleur moyen de faire accepter l'engouffrement de la ville dans les espaces ruraux. ■