

Contre vents et marées : « Nantes Atlantique »

Danielle RAPETTI

IGARUN, Université de Nantes

Résumé.— Héritière d'un passé riche en alternances de temps prospères et difficiles, Nantes vit en accéléré depuis une quinzaine d'années une spectaculaire mutation économique et sociale accompagnée d'une forte dynamique urbaine et démographique. Associée à Saint-Nazaire, Nantes progresse sur le chemin de la métropolisation. Pour améliorer sa place dans le concert des villes européennes, elle doit multiplier les partenariats au sein d'un « Grand Ouest » atlantique dont elle partage le handicap de la marginalité.

Basse-Loire • Dynamique urbaine • Métropolisation • Nantes • Nord-Ouest atlantique

Abstract.— **Buffeted by wind and sea: « Nantes the Atlantic ».**— Nantes has a long history of alternation between periods of prosperity and hardship. However, for about 15 years, the city has been experiencing a spectacular economic and social transformation, accompanied by strong urban and population growth. Amalgamated with Saint-Nazaire, Nantes is heading towards metropolisation. To improve its rank among European cities, it needs to multiply partnerships within the Atlantic « Great West », with which it shares the disadvantage of marginality.

Basse-Loire • Metropolisation • Nantes • North-West atlantic • Urban dynamics

Resumen.— **En contra de vientos y mareas : « Nantes atlántica ».**— Heredera de un pasado rico en alternancias de tiempos prósperos y difíciles, Nantes vive en acelerado, desde unos quince años, una mutación económica y social espectacular, con una fuerte dinámica urbana y demográfica. Asociada con Saint-Nazaire, Nantes esta progresando hacia la metropolización. Para mejorar su lugar en el conjunto de las ciudades europeas, debe multiplicar sus intercambios en el marco de un «Gran Oeste» atlántico con el cual comparte el handicap de la marginalidad.

Dinámica urbana • Loire inferior • Metropolización • Nantes • Noroeste atlántico

Introduction

Le pouls de la ville s'emballé aisément dans les rues de Nantes. 1955 : les « métallos » défendent leur salaire ; un mort. Les luttes ouvrières rythment la vie de la ville industrielle. Dans la cité des Ducs défilent bien d'autres manifestants : défenseurs de l'école privée, partisans du rattachement de la Loire-Atlantique à la Bretagne, opposants à la construction d'une centrale nucléaire dans l'estuaire de la Loire, etc. Nantes, c'est aussi en 2000 le salut d'un grand concours de foule au petit géant de *Royal de Luxe* en partance vers d'autres horizons et, aujourd'hui, plus de 100 000 spectateurs à la *Folle Journée* de musique classique. Nantes fait la fête. Pour oublier. Pour exister. Si près, si loin. Si près de Paris, si loin du cœur de l'Europe.

Port d'estuaire, ville pont, ville carrefour, « Nantes est assise sur la Loire, un pied en Bretagne et l'autre en Vendée » (J. Gracq). Lieu d'échange par voie fluvio-maritime est-ouest et voies terrestres nord-sud, Nantes est aussi place stratégique où peut se jouer un acte capital. En 1793, « les gardes nationaux ont empêché que la Loire ne devienne le principal boulevard de la contre-révolution » (J.-C. Martin). Le plus grand port atlantique reste sous contrôle, fermé aux Anglais. Des décennies plus tard, le fleuve perd son rôle d'axe majeur de communication. Turner ne

pourrait plus naviguer sur la Loire jusqu'au centre de la France. Nantes désertée par les plus grands navires garde la nostalgie de « la porte marine ».

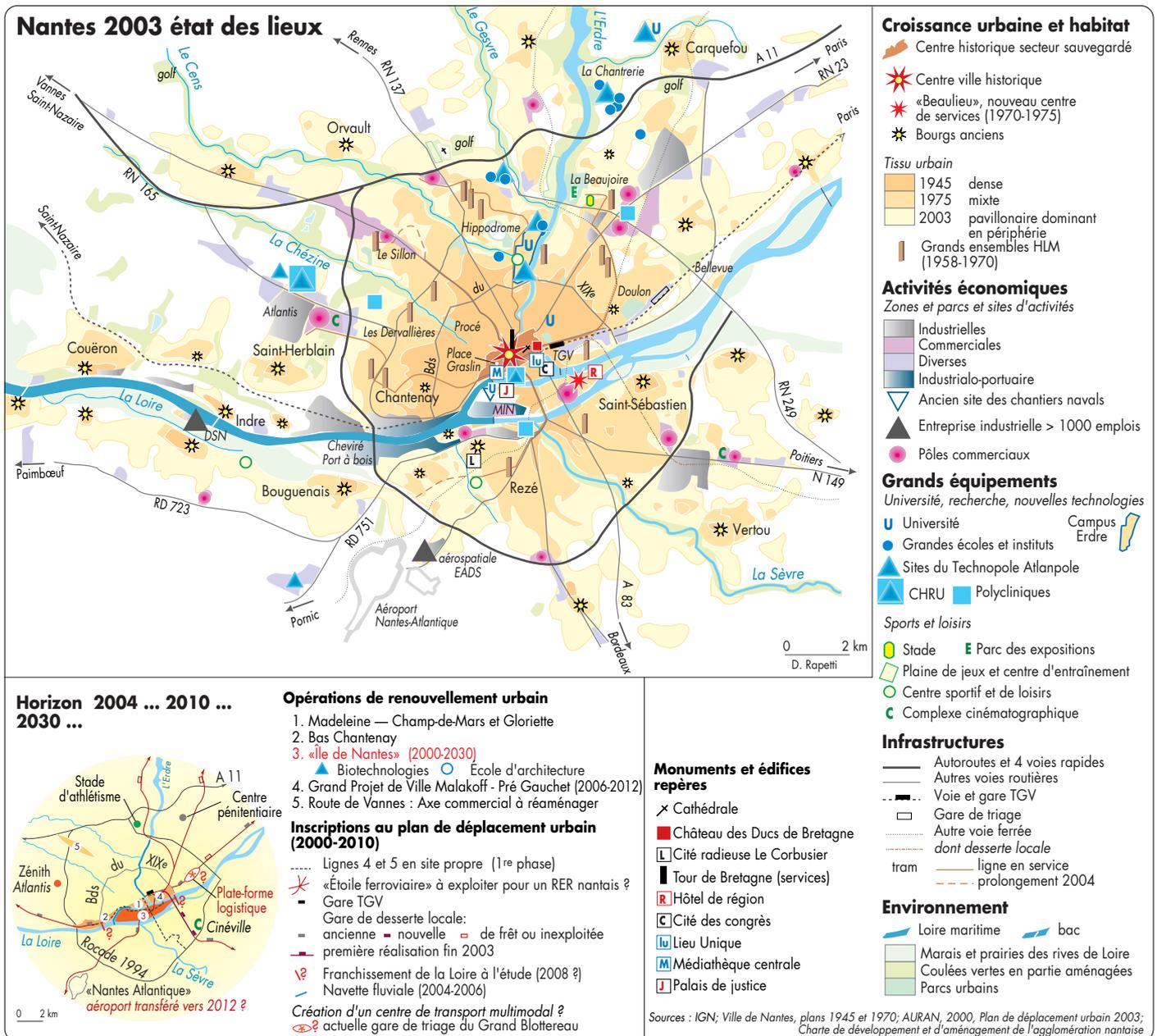
Les hôtels particuliers de l'île Feydeau témoignent encore de la richesse des armateurs aux heures florissantes d'un grand port de commerce transocéanique, premier port négrier d'Europe au XVIII^e siècle. Alors se multiplient les chantiers de construction navale. Le haut négoce domine la ville et impulse l'industrie (fabriques d'indiennes, corderies, raffineries de sucre des Antilles, etc.). À la fin du XIX^e siècle, vie portuaire et grand essor industriel se conjuguent toujours. De grandes entreprises agro-alimentaires, chimiques, métallurgiques surtout se développent à Chantenay et conquièrent les îles de la Loire. Leur renommée perdure après la Seconde Guerre mondiale. À défaut de prestige universitaire et de pouvoir juridique dévolus à Rennes, Nantes est bien, en 1946, la capitale économique régionale incontestée. Ce que, en d'autres termes, Jean Boutin, notable nantais défenseur de la prééminence de sa ville, exprimait ainsi en... 1619 : « On ne peut nier que Nantes ne soit la métropole, la mère ville, la mère nourricière de la province. » Ville d'échanges, très ouverte aux relations lointaines comme aux liaisons de province à province, Nantes reste sans liens économiques et politiques profonds avec son proche environnement rural. « Îlot moderne dans un océan d'Ancien régime » selon A. Siegfried, « ville insulaire » écrit J. Renard. C'est aussi, aux heures de crise, l'image d'une ville tourmentée, d'une grande cité ouvrière vivant dans le climat d'un anarcho-syndicalisme inquiétant. En 1968, Sud-Aviation à Bouguenais ne fut-elle pas la première usine occupée en France ?

Les épreuves se succèdent dans une ville atteinte dans ses forces vives par les bombardements particulièrement meurtriers de 1943. À peine achevée la reconstruction, les conflits sociaux se succèdent en grande période de concentration d'entreprises de toutes sortes, métallurgiques notamment (aéronautique, construction de locomotives aux Batignolles etc.). Dans la navale, les deux plus gros chantiers fusionnent à Saint-Nazaire, l'un des trois grands sites soutenus par l'État. Dès les années 1960, la menace pèse sur les chantiers nantais. Dans la région, les bas salaires sont souvent de 30 % inférieurs aux salaires parisiens. Peu à peu, de grands groupes absorbent les entreprises familiales, y compris celles de biscuiteries séculaires (Lefèvre-Utile). Au début des années 1980, moins de 20 % des investissements proviennent de sièges sociaux régionaux. Dans le même temps, se font jour les prémices de profonds changements consécutifs au choix de la DATAR de promouvoir Nantes-Saint-Nazaire métropole d'équilibre en 1962.

I. Nouvelle donne

1. Les chantiers navals se meurent, le TGV arrive

La métamorphose économique et sociale du « Grand Nantes » d'aujourd'hui résulte d'un concours de faits survenus depuis la fin des années 1980, les uns longuement mûris, les autres conjoncturels. Dououreux symbole vécu par la cité entière, les chantiers Dubigeon ferment en 1987. Deux ans plus tard, en 1989, le TGV gagne Paris en 2 h 15. Assorti de faibles coûts immobiliers, c'est un atout majeur dans la sévère compétition des villes en quête de nouvelles implantations d'entreprises. S'y ajoute l'essor de l'université, recréée en 1962, et une évolution du milieu local. Longtemps avait sévi le handicap d'incertaines relations entre deux mondes, le politique et l'économique. « Nantes bruisse de discours en ordre dispersé. Ils coulent sans trouver l'estuaire » (A. Laurent, *Le Monde*, 1987). Peu à peu s'affirme une volonté de coopérer pour œuvrer dans l'intérêt de la Métropole, de tous et de chacun. La stabilité politique favorise la poursuite des projets. En 2001, le maire J.-M. Ayrault (PS) entame son troisième mandat et demeure président du District, transformé en 2002 en une communauté urbaine, baptisée « Nantes Métropole » en 2003.



1. Entre nature, activités multiples et croissance urbaine : la recherche d'un certain équilibre.

La ville grandit dans un cadre aéré grâce à l'irrigation du tissu urbain par le jeu de rivières convergentes vers la Loire et à l'héritage de structures foncières favorables. Zones ou parcs industriels diversifiés et pôles commerciaux se développent à proximité et à l'extérieur de la rocade. Activités universitaires et de recherche, nouvelles technologies privilégient la vallée de l'Erdre. D'importantes entreprises industrielles et portuaires jalonnent encore la Loire maritime en sa partie aval. À l'amont, certaines grandes opérations d'urbanisme inscrites en chapelet au long du fleuve intègrent la reconversion de vastes friches. Ainsi, d'aujourd'hui aux années 2030 mûrit le projet Île de Nantes au cœur de l'agglomération.

Poursuivre la diversification des activités industrielles, conforter un secteur tertiaire en expansion galopante depuis l'accès au rang de métropole d'équilibre : ce double souci répond à l'impérative nécessité de limiter les effets d'une crise de l'emploi toujours menaçante. De 1990 à 1999, le taux de croissance globale des emplois dans l'agglomération atteint près de 13 %, grâce aux gains du tertiaire (+23%) et malgré les pertes du secteur industriel (-15 %).

• Le choix d'un tertiaire conquérant

Signe d'attractivité grandissante de la dernière décennie, de grandes entreprises publiques ou privées transfèrent leur direction nationale ou interrégionale de services informatiques ou financiers :

La Poste (1992 puis 1995), la SNCF (2001); Cegetel s'installe en 1995; Bouygues Télécom crée un centre d'appel en 1999. Proche de la gare du TGV, un centre des affaires prend forme dans le vieux quartier industriel Madeleine-Champ-de-Mars, objet d'une opération de restructuration urbaine engagée depuis une quinzaine d'années. Là voisinent quelques symboles des mues de la ville. Le siège du Crédit Industriel de l'Ouest s'élève sur le Champ-de-Mars, naguère ventre de Nantes. Déplacée aux marges de l'agglomération à La Haie-Fouassière, l'usine LU (Lefèvre-Utile), pour partie transformée, devient le « Lieu Unique » et sa tour rénovée se dresse tel l'emblème d'un esprit culturel bouillonnant d'idées novatrices.

La firme suédoise Ikéa s'installe en 2002 dans la zone Atlantis à Saint-Herblain et Système U établit à Carquefou sa centrale régionale de l'Ouest. C'est dire le pouvoir d'attraction persistant de la cité marchande. La grande distribution développe l'un de ses réseaux les plus denses en agglomération (244 m² par habitant, chiffre très supérieur à la moyenne nationale). Quant au marché d'intérêt national (MIN), il détient toujours le second rang en France derrière Rungis. Les activités commerciales occupent au total 35 000 personnes, autant désormais que le secteur industriel.

• La résistance du port de Nantes et du tissu industriel

Si, à la Prairie-au-Duc et dans le Bas-Chantenay, les friches industrielles témoignent du passé, si les quais ne connaissent plus l'activité d'antan — le glissement vers l'aval et de plus grandes profondeurs est inéluctable — le rôle du port n'en est pas moins jugé indispensable à la vie économique locale. Le trafic du port amont atteint 3 Mt, soit 30 % du trafic global du Port autonome de Nantes Saint-Nazaire, hors flux énergétiques. Du quai Wilson à Couëron, les terminaux restent actifs : sucre (pour Tereos Béghin-Say), céréales, produits métallurgiques, sable et bois. Sur la rive sud, Nantes-Cheviré s'affirme comme la première place de négoce du bois en France et le premier port de bois d'œuvre. Témoin du dynamisme de la filière, l'École nationale du bois s'installe à Nantes en 1994. Dans le même temps, le maintien de l'activité portuaire assure celui de professionnels du tertiaire maritime de haut niveau, pour moitié toujours ancré dans l'agglomération.

Sur les bords de la Loire demeurent de grosses entreprises, chimiques (Soferti) et métallurgiques, héritées du passé. À la pointe de l'innovation dans la fabrication d'aciers fins pour boîtes de conserve, Arcelor Packaging International, dernier successeur en date des Forges de Basse-Indre, emploie 900 salariés. À Indret, la Direction des chantiers nationaux (DCN), arsenal spécialisé dans la propulsion des navires de guerre, devient en 2003 DCN Propulsion, société privée (1 000 emplois directs). Non loin du fleuve, à Bouguenais, haut lieu de l'aérospatiale, EADS (1 900 salariés) produit des caissons centraux et les radomes de tous les Airbus. L'été 2003, une barge spéciale chargée du premier tronçon de l'A380 descend la Loire jusqu'à l'usine jumelle de Gron à Saint-Nazaire.

Par ailleurs, Nantes compte toujours de grands établissements dans le domaine des biens d'équipement, comme Saunier-Duval, Batignolles Technologie Thermique, Trelleborg (équipement automobile), et dans celui de l'agroalimentaire, tels que LU (Danone), la BN (ex-Biscuiterie Nantaise) d'United Biscuits, Saupiquet, Tipiak, etc. Des filières à forte valeur ajoutée se maintiennent ou se développent : les stylos Waterman, l'électronique avec Atmel et Alcatel après la Sercel ; plus la plasturgie en de nombreuses PME depuis 1990.

• Les progrès de la recherche et des nouvelles technologies

Dans le domaine de l'innovation technique, une technopole née assez tardivement en 1987, concrétise la volonté conjointe de collectivités locales, des chambres consulaires et de l'université de stimuler les activités économiques et d'exploiter un potentiel scientifique grandissant.

Technopole métropolitaine, Atlanpole se décline en six lieux, l'un nazairien (Gavy-Océanis), les autres nantais. En 1990, la création d'un institut de biologie et d'une pépinière d'entreprises au centre hospitalier impulse la dynamique. Hors le pôle santé de l'île Gloriette, les sites jalonnent la vallée de l'Erdre jusqu'à La Chantrerie, où s'installe le siège, et au-delà, à proximité des centres de recherche de l'université et des grandes écoles : Institut supérieur des matériaux, École centrale de Nantes, École polytechnique de l'Ouest, École vétérinaire, INRA, ENITIA, etc. Le secteur des biotechnologies suscite le plus grand nombre de projets (60 %) et compte une réussite de niveau international : né à Nantes en 1987, Eurofins Scientifique, devenu leader mondial de la bioanalyse alimentaire, ouvre un nouveau laboratoire sur le site de la Géraudière en 2003. À l'écart de l'axe nord-sud, un hôtel d'entreprises de biotechnologies, Bio-Ouest, s'implante à proximité de l'hôpital Nord Laennec en 2003.

2. Maîtriser l'urbanisation : le défi du futur

• L'explosion urbaine

En une quarantaine d'années, près de 200 000 habitants sont venus grossir les rangs des Nantais dans les limites de l'unité urbaine, soit un gain de 50 % depuis 1962. L'urbanisation conquiert 10 000 hectares, triplant ainsi sa surface, qui atteint 15 000 hectares en 2002. Signe particulier : la forte participation de la ville-centre au mouvement d'ensemble. Son poids démographique demeure quasi équivalent à celui des 19 communes périphériques, grâce à une spectaculaire reprise de croissance accélérée depuis 1990 (+11%).

Sa vaste superficie communale (6 500 ha) vaut à Nantes de voir se développer sur son propre territoire un phénomène de banlieue toujours actif. La structure foncière du pays nantais, riche en domaines aristocratiques ou bourgeois, favorise les réalisations gourmandes de terrain, aussi bien grands ensembles (Les Dervallières) que lotissements de haut ou moyen standing, implantations universitaires ou de recherche et installations sportives dans un environnement aéré. La vallée de l'Erdre offre son cadre privilégié au Tertre et à La Lombarderie (campus créé dans les années 1960), à La Chantrerie (1987) et à L'Éraudière, où pavillons et activités diverses investissent la dernière grande propriété morcelée dans les années 1980. C'est aussi aux marges des quartiers orientaux que le repli des « tenues » maraîchères et des établissements horticoles permet la création du Parc des expositions et du stade de La Beaujoire (ZAD de 200 ha en 1984) et que subsistent aujourd'hui les seules potentialités d'urbanisation hors friches industrielles.

À l'échelle de l'agglomération, l'explosion urbaine touche en premier lieu les communes sises à l'Ouest entre la Loire, le Cens et l'axe structurant de la route de Vannes. Là se concentre plus de 50 % de la croissance démographique entre 1962 et 1975. Petite ville-champignon, Saint-Herblain compte 40 000 habitants dès 1975. Puis le Nord prend le relais, suivi de l'Est longtemps bridé par la ceinture maraîchère. Après 1982, une dynamique complexe, avec de belles reprises de croissance, gagne les communes du Sud et celles de l'estuaire industriel, urbanisées de plus longue date. Au total, le poids de la rive nord, où résident près des trois quarts de la population, demeure prépondérant. La dissymétrie s'accroît en termes d'emplois (plus de 80 % fixés au nord). Entre 1982 et 1999, la seule banlieue nord-ouest capte 21 % de la croissance et la ville-centre 26 %.

• La charte de développement et d'aménagement de l'agglomération nantaise

Élaborée en 2001 par l'Agence d'urbanisme (AURAN), cette charte expose les principes retenus par la communauté urbaine, qui concourent à poursuivre quatre objectifs majeurs : maîtriser l'étalement urbain par le renouvellement de la ville sur elle-même, privilégier le développement

de transports collectifs aptes à structurer un territoire plus dense, conserver à Nantes l'atout d'un environnement riche en eau et en chlorophylle — thème de *la ville verte et bleue* — et redonner au fleuve un rôle central dans la dynamique urbaine — projet des « Rives de Loire ».

La ville du Jardin des Apothicaires approvisionné en plantes exotiques par les navires de retour des îles au XVIII^e siècle, la ville des camélias, des magnolias du muguet et des Floralies — une première nationale en 1956, devenue rituelle — offre à ses habitants 1 000 ha d'espaces verts et, sur l'ensemble de l'agglomération, plus de la moitié de la superficie en espaces naturels, agricoles et de loisirs, avec de multiples promenades aménagées au bord de l'eau. La densité moyenne s'élève à 3 000 hab./km² à l'intérieur du périphérique bouclé en 1994, mais ne dépasse pas 1 000 hab./km² au-delà. Le souci de conserver un environnement propice à une certaine qualité de vie conduit, entre autres, à renforcer l'urbanisation autour des centres existants (résidentiels ou commerciaux) et à stopper l'extension diffuse au-delà, y compris celle de sites d'activité proliférant depuis les années 1980.

Inscrite au Plan de déplacement urbain (PDU), l'exploitation de l'« étoile ferroviaire » vient à l'appui de ce choix d'une agglomération dite « polycentrique en réseau ». Un premier tronçon desservant Vertou et Saint-Sébastien a ouvert fin 2003. L'extension des lignes de tramway va aussi en ce sens. Pionnière en France, Nantes inaugure en 1985 la première ligne de tramway en site propre. La ville attribue au tramway un triple rôle : favoriser la restructuration du tissu urbain au long des lignes, mieux relier au centre-ville les grands ensembles, contribuer à augmenter la part des transports en commun dans les déplacements quotidiens (15 % en 1997, 18 % en 2010 ?). Lutter contre l'asphyxie croissante des voies de circulation ne passe pas seulement par le doublement des lignes de tram ou de tram-bus en site propre (3 en 2003, 6 en 2006) mais aussi par la réorganisation du réseau, la multiplication des dessertes locales ferroviaires ou fluviales, la complémentarité des divers modes de transport et, peut-être, la construction de nouveaux franchissements de Loire.

Mutilée par le détournement de l'Erdre sous tunnel et le comblement de bras de la Loire déjà sacrifiés à la circulation entre 1926 et 1940, Nantes perd son noble titre de « Venise de l'Ouest ». Mais le problème des franchissements de la Loire demeure fondamental et récurrent. De 1975 à 1995, trois nouveaux ponts relient la future île de Nantes aux deux rives. Entre la construction du pont amont du périphérique (Bellevue, 1961) et celle du pont aval (Cheviré, 1991) ne se sont pas écoulés moins de trente ans. À ces points noirs inévitables de la circulation, le PDU approuvé en 2000 projette d'adjoindre deux nouveaux franchissements internes au périphérique, dans l'espoir de détourner une partie du trafic (2008 ?).

Le fleuve focalise toutes les attentions. Nombre de projets s'inscrivent dans le cadre de l'espace des « Rives de Loire » étudié par l'AURAN. La Loire doit redevenir un axe vivant, au centre de la vie citadine. Du Pellerin à Thouaré, 110 km de rives sur 10 000 ha bordent treize communes. Aux côtés d'espaces naturels protégés, îles ou marais, se développent des espaces de loisirs. Quelques opérations de requalification des quais ou de l'habitat touchent certains bourgs anciens. À Nantes, des projets de renouvellement urbain sont à l'étude à la faveur de friches industrielles (Bas Chantenay) ou bien engagés à plus ou moins long terme (Malakoff, île de Nantes). Le Grand Projet de Ville Malakoff-Pré Gauchet (150 ha) concerne 5 000 habitants vivant pour partie sur le site enclavé et peu attrayant d'un grand ensemble vieux de trente ans. Par une mutation en deux temps (2006-2012), ce secteur sensible voisin de la gare TGV doit devenir un véritable quartier bien intégré à la ville.

• L'emblème d'une ambition

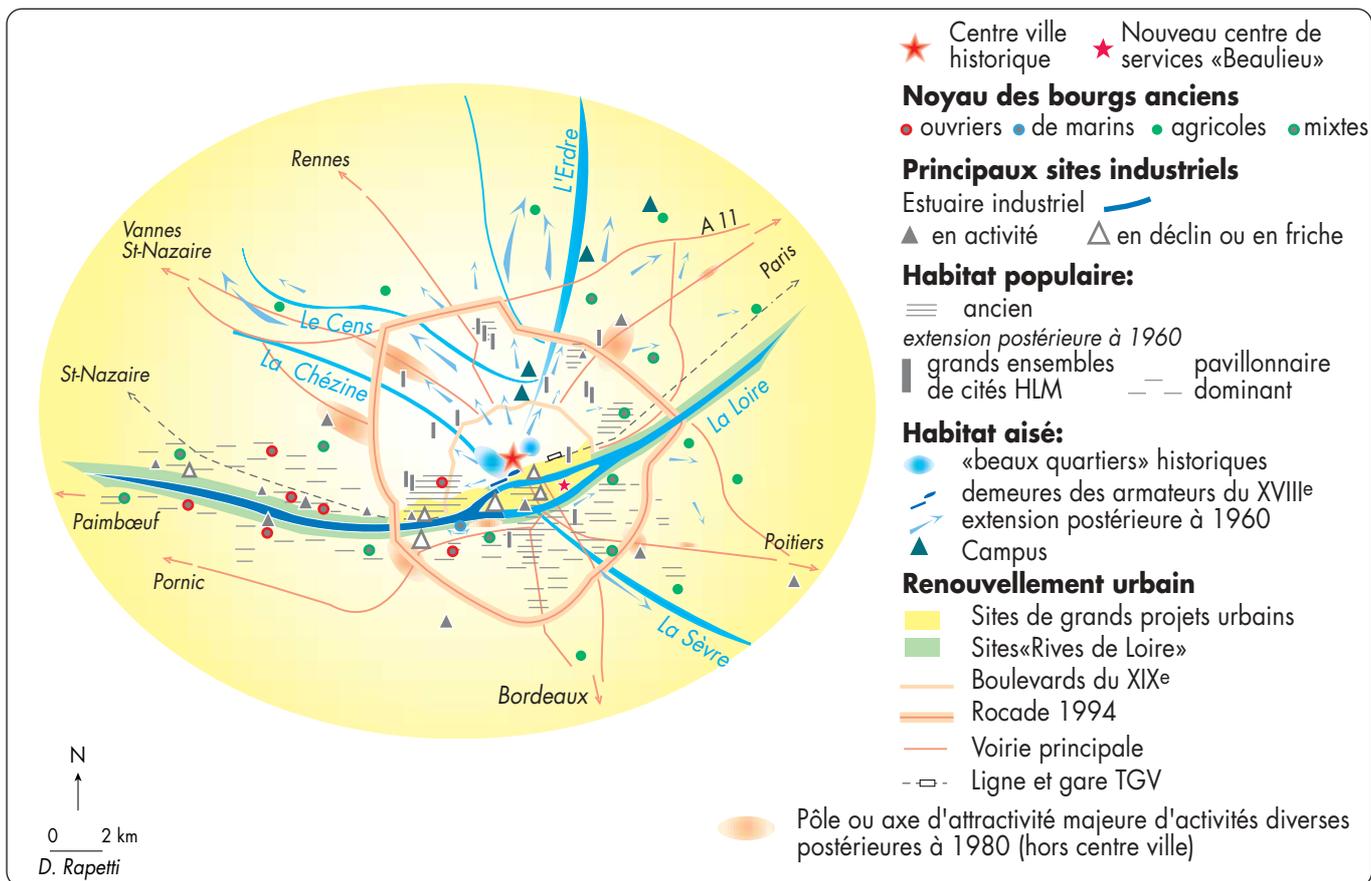
Le projet « Île de Nantes » cristallise trois volontés : exalter la mémoire du passé maritime, conduire une expérience urbanistique originale et construire l'image d'une Eurocité.

De *boires* en canaux remblayés, entre confluence de l'Erdre et de la Sèvre, l'archipel d'îles de Loire devient un territoire urbain baptisé « Île de Nantes » en 1997. Des paysages disparates se succèdent d'aval en amont. À l'est, un tissu industriel résiduel, développé en symbiose avec le port depuis la seconde moitié du XIX^e siècle et desservi par voie ferrée (1886), laisse aujourd'hui béante sur la Prairie-aux-Ducs la vaste friche des chantiers Dubigeon. Au centre, un tissu mixte, l'ancien faubourg des Ponts, s'étire alentour de la voie historique nord-sud, axe majeur longtemps unique, jusqu'au point crucial de franchissement, le pont de Pirmil. À l'est, tours et barres poussent sur l'île Beaulieu après l'ouverture d'une seconde ligne de ponts en 1966. Dans la ZUP initiale doit naître un centre directionnel à la hauteur du récent statut de métropole d'équilibre. En 1970, l'immeuble Tripode, promis à la démolition en 2004 pour cause d'amiante, accueille des services du ministère des Affaires étrangères et la direction régionale de l'INSEE. Immeubles de bureaux privés ou publics (MAN : Maison de l'administration nouvelle) voisinent avec des équipements sportifs ou culturels (Conservatoire national de région), des hôtels trois étoiles et un centre commercial parmi les plus attractifs de l'agglomération (Casino en 1975, aujourd'hui Carrefour). L'opération reste inachevée et manque d'unité. La ZAC 1980 laisse davantage place à un habitat diversifié. Enfin, en 1986, l'hôtel de Région des Pays de la Loire s'érige à la pointe de l'île, soit 2 km à peine à vol d'oiseau du château des Ducs de Bretagne.

Le problème est de requalifier un territoire de 350 ha — dont 200 ha susceptibles de mutation —, de lui donner une cohérence et d'exploiter un site exceptionnel. Le maire de Nantes l'affirme : « Nous voulons étendre le cœur de la métropole. C'est un projet qui manifeste son ambition européenne. Sa qualité doit contribuer à l'attractivité de Nantes. » Le processus du marché de définition paraît le mieux adapté à une démarche pragmatique, soucieuse de dialogue entre les protagonistes tout au long de l'opération : la ville et la communauté urbaine de Nantes maître d'ouvrage, le maître d'œuvre, les investisseurs et les habitants.

Lauréate du concours en 1999, l'équipe d'Alexandre Chemetoff, architecte paysagiste, associé à Jean-Louis Berthomieu, architecte urbaniste, présente dans un « Plan-guide » un « schéma de composition des espaces publics et du paysage », cadre de recomposition de la trame urbaine. À l'ouest de l'île, le projet conjugue au passé un musée de la Marine, un parc de la mémoire en référence à la traite négrière et, au futur, deux bassins à flots, l'un promis au nautisme sur la Loire fluviale, l'autre aux navires de croisière faisant escale au quai des Antilles sur la Loire maritime. L'accent n'est pas mis seulement sur des activités culturelles et touristiques de haut niveau mais aussi sur la mixité d'un habitat densifié et d'activités économiques multipliées. On compte à présent sur le site 9 000 emplois, 1 500 entreprises, et 13 000 habitants. Combien dans trente ans ?

Le pari de transformer l'île de Nantes en véritable quartier urbain est un pari à long terme, d'autant que des projets majeurs s'inscrivent sur des propriétés de l'État, du Port autonome ou du Réseau Ferré de France. Sans compter une maîtrise délicate des coûts du foncier. Aujourd'hui, dans le paysage ingrat d'un site sans âme s'enracinent réalisations récentes et chantiers à court terme comme autant de signes annonciateurs de la métamorphose : Maison des Sciences et des Techniques et services de la Formation continue de l'université installés en précurseurs dans l'immeuble de direction des anciens chantiers navals, Palais de Justice, œuvre de Jean Nouvel aux bords de quais en cours de réhabilitation, Maison des syndicats dans l'ancienne gare de l'État, immeuble de la rédaction d'*Ouest-France*, Institut génétique Nantes Atlantique (IGNA), en attendant la future École d'architecture (2005) et la cité des biotechnologies.



2. Dynamique urbaine du «Grand Nantes» : le double jeu.

Les lignes de force de la dynamique urbaine du «Grand Nantes» relèvent de deux systèmes, l'un naturel, à l'origine du site, l'autre construit, très récent en sa forme inachevée. Il y a interférence entre le réseau hydrographique — avec l'axe majeur de la Loire orienté est/ouest et les affluents de direction nord/sud ou nord-ouest/sud-est — et les infrastructures routières commandées depuis une dizaine d'années par l'anneau du périphérique connecté à l'étoile ancienne des pénétrantes. Dans ses phases antérieures, l'expansion urbaine a suivi ces grands routes plus nombreuses au nord qu'au sud du fleuve.

Du système radio-concentrique relève une dynamique forte mais banale : développement des activités alentour des grands axes, naissance de pôles aux points de jonction avec la rocade, véritable aimant attirant dans son champ créations ou transferts d'entreprises et d'équipements multiples, tendance enfin à l'étalement de l'habitat, favorisé par les « facilités » de desserte routière. Cependant le centre-ville participe toujours à la dynamique résidentielle et économique avec concentration majoritaire des emplois.

Mais du réseau hydrographique et de l'interférence des deux systèmes naît la singularité du développement nantais. La Loire maritime a généré les activités industrialio-portuaires aujourd'hui en déclin. Une politique urbaine volontariste tente de ressusciter le rôle du fleuve au cœur de la cité par le biais de grands projets (Rives de Loire, Île de Nantes). Sur cette ligne directrice s'est greffé un axe de développement nord/sud, assez symbolique d'un processus de mutations en cours depuis plus de trente ans mais accéléré ces dix dernières années. L'Erdre, tel un flux vivifiant, innerve la ville, accueillant sur ses rives, campus, activités de haut niveau, équipements de sports et loisirs et habitat aisé.

La dualité de cette dynamique se lit aussi au travers de l'évolution des territoires les plus marqués aux extrémités de l'échelle sociale. À chacun sa logique, l'une choisie, l'autre subie. À partir des quartiers anciens, aristocratiques ou bourgeois, l'habitat aisé rayonne dans un cadre agréable, de la vallée de la Chézine à celle du Cens puis de l'Erdre. Il gagne depuis peu, et ponctuellement, la Sèvre et les rives de la Loire. En revanche, autrefois concentré en des quartiers ou des bourgs proches du port et de ses industries, de voies ferrées aussi à l'est, le peuplement ouvrier a éclaté avec la dissociation de l'habitat et du lieu de travail. Depuis les années 1960-1970, de grands ensemble HLM érigés aux marges du front pionnier d'urbanisation forment aujourd'hui une ceinture intermédiaire discontinue, notamment au nord-ouest. Longtemps les communes estuariennes sont restées accessibles à un habitat pavillonnaire modeste. Mais ces dernières années, des prix du foncier prohibitifs rejettent hors de la première couronne une part grandissante de la population.

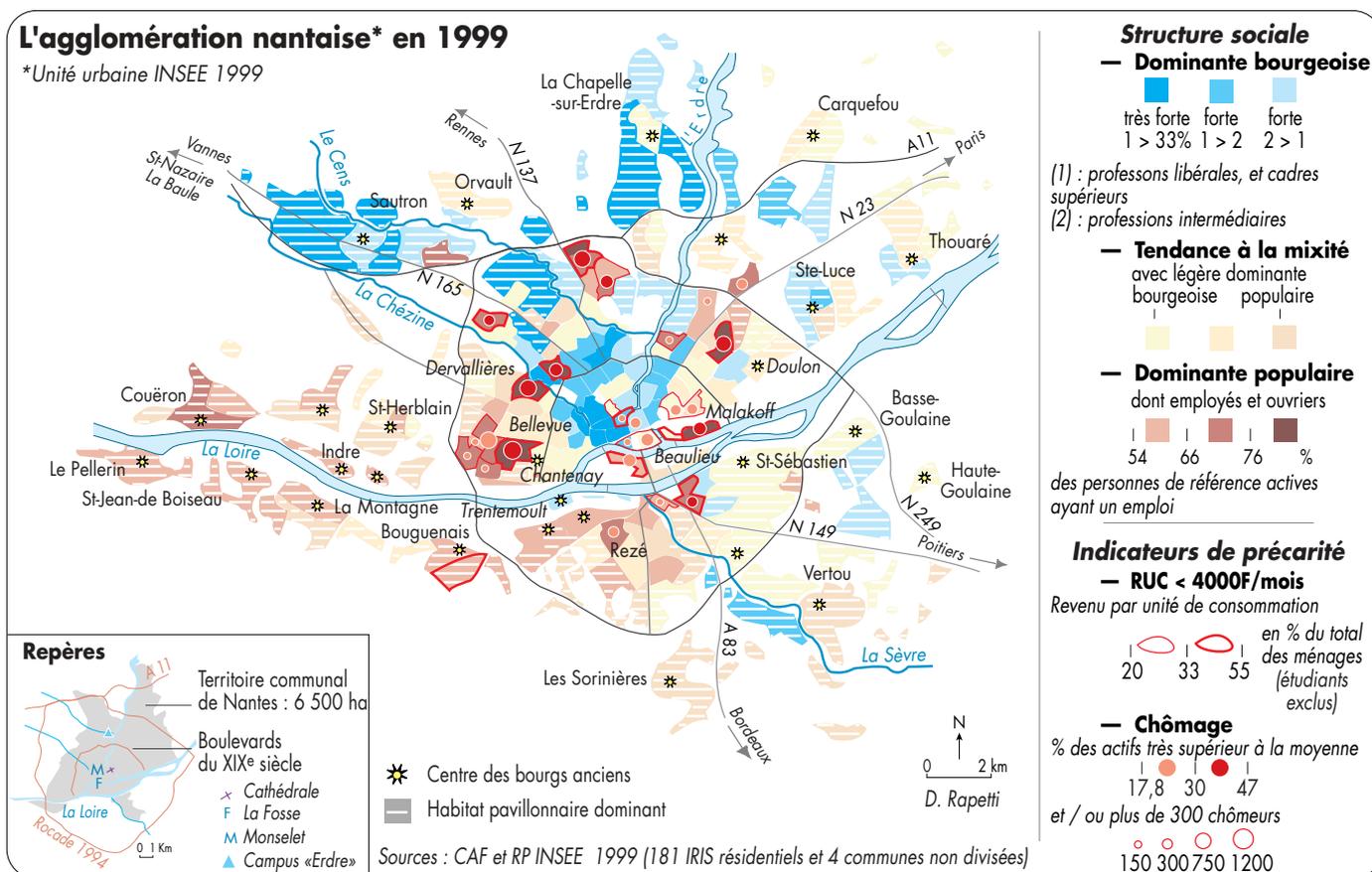
3. Clivages sociaux et mixité : les uns perdurent, l'autre progresse

Nantes n'est plus la vivante cité populaire d'antan. Corollaire de la mutation en grande ville d'activité tertiaire, les familles de cadres et professions libérales sont désormais plus nombreuses que les familles d'ouvriers et d'employés (49 % contre 45 % en 1999). Toutefois, si les ouvriers ne représentent plus que le quart des ménages actifs, leur effectif demeure respectable (36 000, soit une baisse limitée à 10 % depuis 1962.)

Les vieux territoires bourgeois et ouvriers évoluent. Les disparités sociales ne distinguent pas ville-centre et périphérie. Elles s'inscrivent avec autant de force, voire plus, au sein des quartiers nantais qu'entre communes de l'agglomération.

• Des lignes de partage atténuées mais toujours visibles

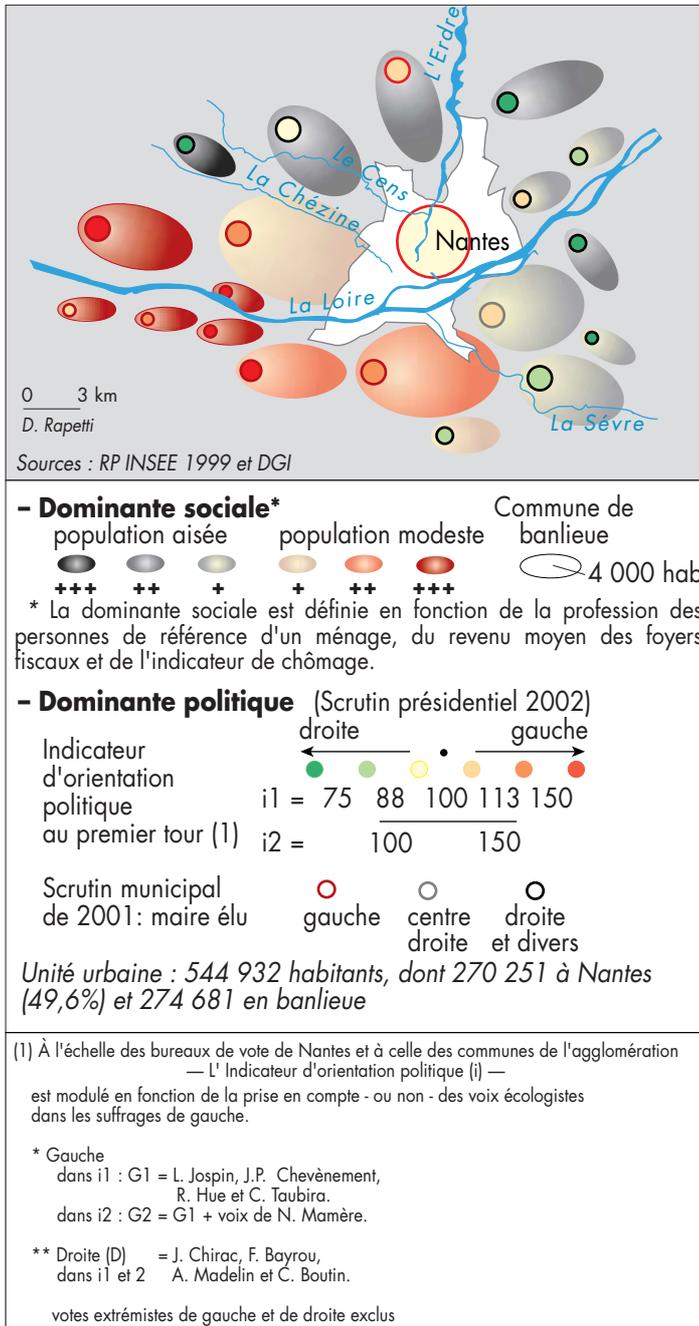
Autrefois concentré dans les beaux quartiers historiques — quartier des armateurs du quai de la Fosse et de l'île Feydeau au XVIII^e siècle, secteurs Graslin, Monselet, Procé en centre-ouest et lieu d'élection de l'aristocratie à l'ombre de la cathédrale en centre-est —, l'habitat des « riches » tend à se propager en continu. L'agrément des sites et la proximité des campus font que le Cens puis l'Erdre prennent le relais de la Chézine. La dominante bourgeoise ne franchit guère une diagonale NO-SE. À l'est des vallées de la Chézine et de la Sèvre, et dans l'excroissance du centre-ouest nantais, résident neuf foyers sur dix parmi les plus imposés (5 à 10 fois l'impôt



3. Une mosaïque sociale bien ordonnée.

Rarement franchie par l'habitat bourgeois, une diagonale nord-ouest/sud-est semble partager l'agglomération. Les beaux quartiers, anciens et nouveaux, tendent à se concentrer dans un triangle compris entre La Fosse, l'Erdre et la Chézine. L'habitat populaire individuel s'est ancré alentour des bourgs anciens de l'estuaire industriel, mais la mixité progresse. Le problème des situations précaires pèse pour l'essentiel sur la ville-centre, non seulement dans les grands ensembles pour près de 70 % dispersés sur son territoire, mais aussi dans les vieux quartiers, y compris du centre-ville.

moyen sur le revenu dans la ville). Là aussi se situent tous les bureaux de vote assurant à J. Chirac la majorité absolue des inscrits en mai 1995 et les communes toujours fidèles à la droite. Un véritable « cadre vert », propice aux installations de bon et moyen niveau, dessine un arc de cercle de Sautron à Vertou. La droite, rarement le centre-droit, détient le pouvoir municipal à l'exception notable de La Chapelle-sur-Erdre, peuplée de nombreux universitaires. Cependant, en certains cas, apparaît une dominante gauche aléatoire aux scrutins présidentiels, même le 21 avril 2002.



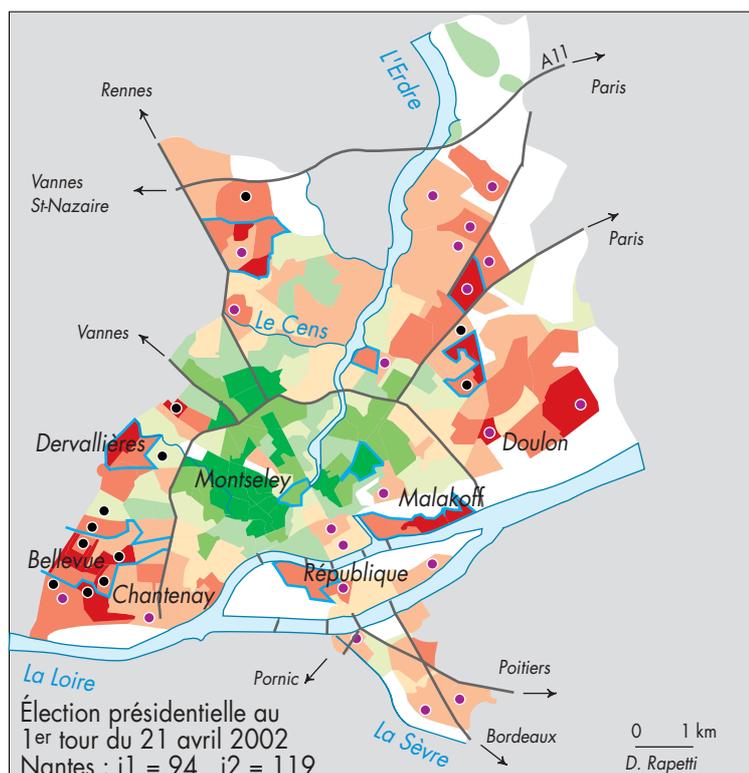
En revanche, toutes les communes riveraines de l'estuaire restent fidèles à une solide tradition de gauche dans un milieu aux revenus toujours nettement inférieurs à la moyenne. Toutefois, ces lieux proches de la ville et en partie touchés par les projets de revalorisation des rives de la Loire sont promis à une évolution certaine, dont les prémices se font jour. La mixité progresse avec l'installation de cadres, professions intermédiaires surtout, sauf à Trentemoult, ancien village de marins et de pêcheurs aujourd'hui très coté.

Le revers de la médaille

L'aisance relative des populations s'est globalement accrue, mais l'écart s'est creusé entre les extrêmes. On compte à Nantes près des deux tiers des foyers les mieux pourvus de l'agglomération mais aussi la plus forte densité d'habitants en situation difficile, avec le taux d'érémistes le plus élevé de la région. Comme ailleurs, les emplois précaires se multiplient. L'indicateur de chômage, en baisse en 2001 (11,8 % des actifs), met Nantes au même rang que Bordeaux, dans une situation moins délicate que Toulouse ou Marseille mais moins bonne que Strasbourg ou Lyon. Dans les secteurs les plus défavorisés — cités HLM éclatées dans la ville ou vieux quartiers des îles — le tiers des foyers (hors ménages étudiants) vivent avec un revenu inférieur au seuil de pauvreté, ou très proche. En 2003, l'agglomération souffre d'un déficit de 7 400 logements sociaux au sens de la loi SRU: non pas à Nantes ou à Saint-Herblain où le taux atteint 25 %, mais en banlieue, notamment nord et sud-est. La politique de renouvellement urbain vise à favoriser la mixité sociale, objectif difficile à tenir quand la flambée des prix de l'immobilier dépasse le seul effet de rattrapage.

4. Composantes sociopolitiques de l'agglomération nantaise.

L'identité des communes estuariennes acquises à la gauche demeure très forte malgré la diminution du peuplement ouvrier. Dans un arc de cercle nord-ouest/sud-est s'ouvre un éventail de situations nuancées d'habitat relativement aisé et de combinaisons complexes avec, sauf exception, une orientation politique à droite, ici bien ancrée indépendamment du type de scrutin, et là plus aléatoire.



L'indicateur d'orientation politique (1)

est modulé en fonction de la prise en compte - ou non - des voix écologistes dans les suffrages de gauche

$$i = \frac{\text{suffrages de gauche}}{\text{suffrages de droite}} \times 100$$

gauche ← Dominante → droite

i1 = G1/D 200 150 113 100 88 66 50

i2 = G2/D 150 113

Suffrages non exprimés

◊ Abstentions et bulletins nuls (> 40% des inscrits)

Votes extrémistes > 10% des inscrits

- extrême gauche
- extrême droite

(1) À l'échelle des bureaux de vote de Nantes et à celle des communes de l'agglomération — L'Indicateur d'orientation politique (i) — est modulé en fonction de la prise en compte - ou non - des voix écologistes dans les suffrages de gauche.

* Gauche
dans i1 : G1 = L. Jospin, J.P. Chevènement,
R. Hue et C. Taubira.
dans i2 : G2 = G1 + voix de N. Mamère.

** Droite (D) = J. Chirac, F. Bayrou,
dans i1 et 2 A. Madelin et C. Boutin.

votes extrémistes de gauche et de droite exclus

5. Vote et fracture sociale dans la ville centre, lieu des plus grandes disparités aujourd'hui comme hier.

Dans les quartiers sensibles, la gauche devance toujours la droite selon le jeu classique d'affrontement des pouvoirs. Mais bien souvent l'abstention l'emporte sur toute tendance majoritaire exprimée.

L'embourgeoisement du centre-ville s'accélère et conquiert les marges d'anciens quartiers ouvriers (Chantenay). Nantes se classe aujourd'hui au 5^e rang des villes les plus chères de France. Les nouveaux accédants à la propriété doivent souvent migrer en 2^e et 3^e couronnes. Les signes de clivages sociaux aggravés, voire de ségrégation sociale, ne sont pas nouveaux. Des études fiscales l'attestent depuis plus de vingt-cinq ans. Mais de nouvelles formes apparaissent, pour partie liées au processus de métropolisation. La « vue sur l'Erdre » devient en ville, et hors la ville, un très coûteux privilège.

• Un jeu électoral subtil dans un contexte mouvant

Souvent révélateur des mutations sociales, le comportement électoral donne, selon l'angle d'observation, une image simple ou complexe de l'évolution. Un constat singulier peut laisser penser que l'organisme urbain, au fil des ans et de ses étapes de croissance, maintient un certain rapport entre forces politiques opposées. Ainsi, dans le « Grand Nantes » défini par les limites mouvantes de son front pionnier d'urbanisation continue, le rapport droite-gauche s'établit-il, dans un contexte de gauche victorieuse, entre 57 et 58 % des suffrages exprimés, aux législatives de 1997 comme de 1981 et 1936. De même, la carte des dominantes politiques dans la ville de Nantes au 1^{er} tour des présidentielles 2002 évoque-t-elle encore celle des scrutins antérieurs, tout au moins dans ses oppositions spatiales majeures et en valeur relative. Mais, sur ce fond de permanence, interfèrent des changements radicaux, la montée des votes extrémistes et de l'abstentionnisme en tout premier lieu. J.-M. Le Pen n'est parvenu au second rang dans aucune commune de l'agglomération le 21 avril

2002. Le score du Front National, très inférieur au score national, pour cause vraisemblable d'immigration étrangère ancienne mais assez faible, n'est pas négligeable (8,1 % des inscrits). La tradition anarcho-syndicaliste et la baisse d'audience du parti communiste, autrefois bien implanté

dans les communes de l'estuaire industriel, favorisent sans doute l'adhésion d'un électeur sur dix au moins aux idées d'extrême-gauche ; la moyenne de l'agglomération (8,4 % des inscrits) reste supérieure à la moyenne française.

Hors votes extrémistes, le jeu des forces de droite et de gauche demeure serré lors des scrutins nationaux. Dans la ville de Nantes en 1995, L. Jospin ne devance pas de 1 point J. Chirac au second tour (35,7 % contre 35,4 % des inscrits). En 2002, le candidat du PS arrive en tête au premier tour, mais la gauche ne devance pas la droite sans l'apport des écologistes. Comme partout, les abstentions progressent. Au scrutin municipal de 2001, près d'un électeur sur deux ne s'est pas exprimé, voire six sur dix dans certains quartiers « sensibles » où le désintérêt pour la vie politique grandit avec les difficultés d'insertion sociale et économique. Nantes compte près de 200 bureaux de vote ; dans tous, sauf un, le « parti des abstentionnistes » (et autres suffrages non exprimés) devance l'un ou l'autre candidat. Cependant, fait unique parmi les grandes villes du pays, le maire PS sortant regagne son siège dès le premier tour. Avec ce troisième mandat, Jean-Marc Ayrault donne à la ville et à la communauté urbaine qu'il préside l'image d'un ancrage confirmé à gauche.

II. La quête métropolitaine

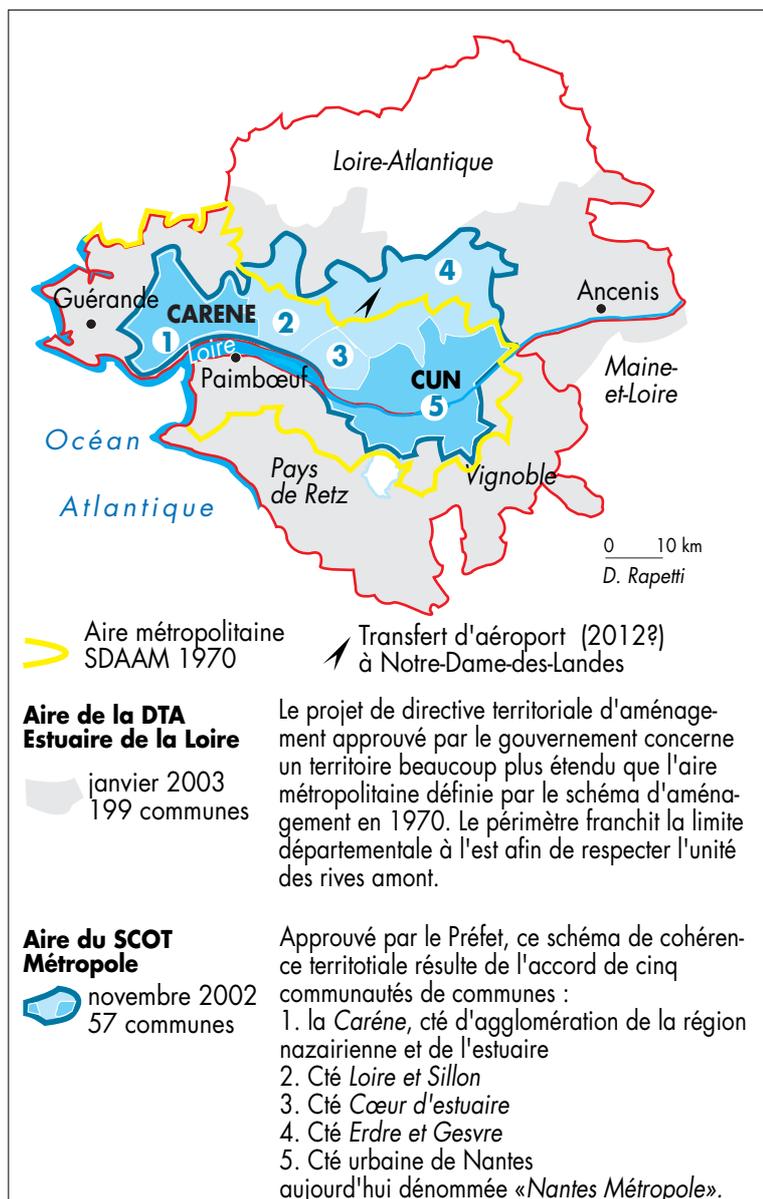
D'une décision d'aménagement à l'accès au rang d'Eurocité dotée des attributs d'une métropole reconnue, le chemin est rude. Si la dynamique locale permet de franchir certaines étapes, l'issue du parcours dépend beaucoup de stratégies d'intégration conduites aux niveaux national et européen. Afin de pallier le handicap d'une situation marginale et de peser davantage sur le choix d'aménagements jugés essentiels, des partenariats s'instaurent au sein du Nord-Ouest français éloigné des grands flux économiques européens. Dans ces actions communes, Nantes joue souvent un rôle majeur indispensable à son rayonnement. Nécessité oblige, au-delà des rivalités d'antan et des concurrences actuelles.

1. Une métropole bipolaire : Nantes - Saint-Nazaire

• La prise de conscience d'une communauté d'intérêts résulte d'une lente maturation

En 1856, l'avant-port de Saint-Nazaire, à l'embouchure du fleuve, naît des problèmes de navigation dans un estuaire trop peu profond et ensablé. Longtemps se développent entre les deux sites des relations plus concurrentielles que complémentaires. En 1962, la création de la « métropole d'équilibre » Nantes-Saint-Nazaire scelle une alliance officielle dans une optique d'aménagement du territoire vigoureusement suivie par Olivier Guichard. L'unité de gestion au sein du Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire depuis 1965, les études menées par l'Association communautaire de l'estuaire de la Loire (ACEL) et l'élaboration par l'OREAM du Schéma directeur de l'aire métropolitaine (SDAAM) approuvé en 1970, concourent à la mise en évidence de problèmes communs. Mais c'est en 1994, face à l'impérieuse nécessité de « devenir une métropole attractive pour la façade atlantique de l'Europe » que les deux villes expriment une volonté de travail en commun et signent une charte d'objectifs où sont définies « les grandes vocations d'excellence internationale : industrie navale, mécanique-matériaux, agroalimentaire, négoce et industrie du bois, génie civil et ecotechnologie ».

L'aire métropolitaine, objet du SDAAM, ne couvrait en 1970 guère plus de 70 communes. La Directive territoriale d'aménagement (DTA) de la Basse-Loire en 2003 en concerne presque 200. L'extension du périmètre dit bien l'interactivité croissante des questions d'aménagement posées dans l'estuaire, avec un proche environnement dont le rayonnement des pôles urbains et la



6. À la recherche de cohérences territoriales.

En l'état 2003, volonté politique des collectivités locales et pertinence géographique peinent à coïncider. Noter en particulier, hors périmètre du SCOT Métropole, la rive aval sud de l'estuaire et la presqu'île guérandaise.

• La Basse-Loire : lieu de conflits récurrents entre nature et développement économique

Au centre de la vie estuarienne et des conflits d'intérêts entre milieu économique et milieu naturel, le port autonome de Nantes-Saint-Nazaire (PANSN), premier port de la façade atlantique française, se situe en 2003 au 5^e rang national. Les produits énergétiques assurent près des deux tiers d'un trafic oscillant entre 30 et 33 Mt. Le terminal de Donges reçoit 10 Mt de pétrole brut destinés à la raffinerie Total et le terminal méthanier de Montoir tient le 1^{er} rang européen. Si le trafic de conteneurs demeure un point faible malgré sa progression, l'agro-alimentaire et le bois, en liaison directe avec les activités régionales spécifiques, représentent un apport notable. Les Pays de la Loire sont au 1^{er} rang national pour les industries de transformation du bois. Nantes, 1^{re} place de négoce du bois en France, l'est aussi pour les importations de bois exotiques à Cheviré. Par ailleurs, le terminal roulier de Montoir reçoit en transit

mobilité accrue des populations reculent les limites. Le périmètre du SCOT 2002, beaucoup plus réduit, exprime les craintes identitaires de certaines collectivités territoriales, l'appréhension face aux villes conquérantes et aussi quelques divergences politiques et sociales.

Forte d'un gain de 82 000 habitants de 1990 à 1999, la Loire-Atlantique doit à l'aire urbaine de Nantes 80 % de cette croissance. L'aire urbaine de Saint-Nazaire connaît des évolutions inégales, voire contraires. De 1982 à 1999, il y a discontinuité de l'essor démographique dans l'ensemble métropolitain, même si un renversement de tendance favorable à Saint-Nazaire au cours de ces dix dernières années tend à compenser la faiblesse de son arrière-pays. La fréquence des situations avec solde migratoire très positif caractérise les couronnes nantaises et la presqu'île guérandaise.

À la fois signe et cause parmi d'autres de liens plus étroits tissés entre Nantes, Saint-Nazaire et le littoral, la circulation sur la rive nord ne cesse de s'intensifier. Par desserte ferroviaire cadencée, depuis peu, ou par route sur la 4 voies N 165 fréquemment saturée, plus de 10 000 personnes chaque jour se déplacent d'une ville à l'autre pour leur travail ou leurs loisirs. À distance des deux villes, la DTA préconise un nouveau franchissement, premier maillon d'un grand contournement de l'agglomération nantaise envisagé à long terme.

7. Une métropole bipolaire pour affronter l'Europe.

Les agglomérations de Nantes et de Saint-Nazaire réunies comptent près de 700 000 habitants. Plus de trois habitants sur quatre en Loire-Atlantique vivent dans l'une des deux aires urbaines (882 000 habitants). La dynamique démographique nantaise est l'une des plus fortes en France ces dix dernières années. Entre les deux pôles une certaine discontinuité persistait encore en 1999.

des éléments échangés entre les usines du groupe PSA de Rennes, Vigo et Sheerness. L'activité portuaire soutient 3 000 emplois directs et plus de 20 000 emplois indirects.

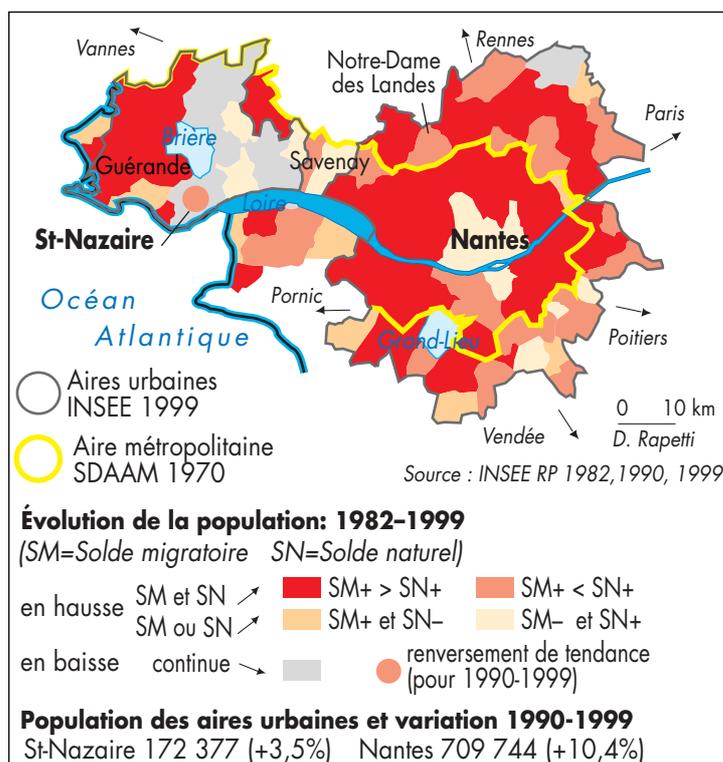
Destinée à développer le trafic de marchandises diverses et de conteneurs, la demande d'extension portuaire sur la zone de **Donges-Est** a été validée par le projet de DTA 2003. En mai 2004, l'État n'a pas encore délivré l'autorisation de travaux. Depuis près de 30 ans, de vifs débats opposent tenants du développement économique, écologistes et scientifiques. Milieu très fragile, les zones humides jouent un rôle essentiel dans l'équilibre biologique estuarien. Des mesures compensatoires doivent pallier le remblaiement de 51 ha par l'extension de roselières voisines, la création d'une nouvelle vasière et le creusement d'un chenal. La solution ne satisfait pas l'Ifremer, soucieux du milieu halieutique, ni la Ligue de protection des oiseaux, pour qui le projet ne respecte pas un site classé en zone de protection spéciale par la Directive européenne pour maintenir la cohérence du réseau Natura 2000. D'autre part, le port a déjà cédé 1 500 ha au Conservatoire du littoral.

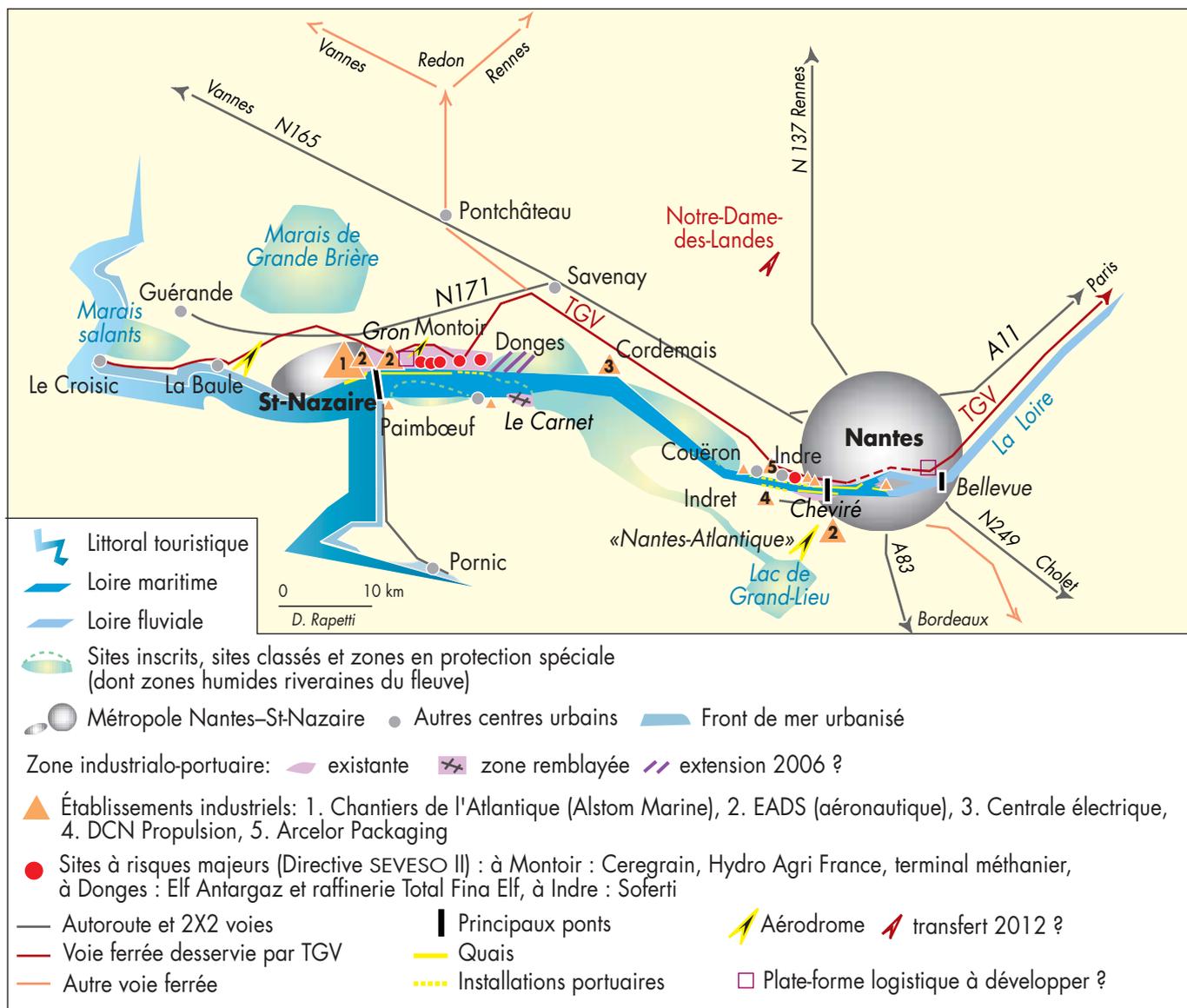
Autres points sensibles liés à la vie économique sur les rives du fleuve : les dragages répétés du lit et la présence de six sites classés Seveso. Le niveau de la Loire a baissé de 4 m depuis le début du ^{xx}e siècle. La formation d'un bouchon vaseux remontant en aval de Nantes et l'accroissement de la salinité posent le problème de l'approvisionnement en eau de l'agglomération. Quant aux sites Seveso, hormis Soferti à Couëron, tous sont concentrés à l'aval, en premier lieu la raffinerie de pétrole, traversée par les voies ferrées.

Avec la raffinerie de Donges, deuxième raffinerie française (11 Mt de pétrole brut traités par an) et la centrale de Cordemais (fuel et charbon), la Basse-Loire demeure un foyer énergétique, peut-être conforté à l'avenir par des capacités de production d'électricité accrues à Cordemais et la construction d'une plate-forme en mer au large de Piriac, raccordée à la raffinerie.

• Modernité des industries traditionnelles et diversification

La Basse-Loire doit sa plus grande renommée à **la relance de ses industries navale et aéronautique**. Les bassins de Penhoët à Saint-Nazaire ont vu naître de prestigieux transatlantiques : le *Normandie* en 1935, le *France* en 1962. En 2004, la Cunard, armement anglo-américain, prend livraison du plus grand paquebot du monde, le *Queen Mary II* (150 000 tonnes, 345 m de long). Dans les chantiers, l'alternance d'activité intense et de passes difficiles est de tradition. En 1983, « la capitale de la construction navale est surtout la





8. L'estuaire de la Loire : un territoire de conflits potentiels entre protection de la nature et développement économique.

Des très riches zones humides riveraines du fleuve dépend l'équilibre biologique d'un vaste milieu — des marais de Brière au lac de Grand-Lieu —, sites protégés dans le cadre du réseau Natura 2000. Au fil des ans, les travaux nécessaires aux activités portuaires modifient cet environnement fragile (surcreusement du chenal, remblaiement des berges). Sources de conflits majeurs depuis plus de vingt ans, les projets d'extension portuaire (Le Carnet, Donges-Est) nourrissent la polémique. En 2003, la DTA valide l'aménagement décidé à Donges-Est, sous réserve de compensations, et incite à rechercher un développement plus équilibré entre les deux rives de l'estuaire.

capitale de la crise», regrette le maire de Saint-Nazaire, Joël Batteux. Depuis 1987, les Chantiers de l'Atlantique, aux mains de la société Alstom concentrent leur production sur le site nazairien après la fermeture de l'établissement nantais. Pour affronter la concurrence mondiale, en particulier asiatique (Corée, Japon, Chine) et finlandaise, les infrastructures s'enrichissent d'un 4^e bassin propre à la construction de navires géants, pétroliers ou paquebots. Le plan de relance de l'entreprise en 1998, dans une période faste du tourisme de croisière, aboutit à une spectaculaire renaissance de la navale. L'objectif est de construire 5 navires par an. Au plus fort de l'activité, 13 000 personnes travaillent pour les chantiers, 5 000 en emplois directs et 8 000 dans les 600 entreprises sous-traitantes. Mais après le 11 septembre, l'inquiétude naît dans un climat de tension internationale et de crise des armements de croisière. Une menace

certaine pèse sur l'emploi. L'entreprise joue la carte de la diversification dans son domaine spécifique : celui des navires à forte valeur ajoutée, en premier lieu les paquebots, mais aussi les navires scientifiques, les méthaniers, les bâtiments militaires et les yachts de luxe. Mis en place par la CCI, un « Pôle Marine » fédère certains sous-traitants et fournisseurs, pour qui se diversifier est également un impératif face aux aléas de la production. Plusieurs commandes assurent l'avenir proche : un transbordeur pour la compagnie Sea France, trois méthaniers dont deux géants pour Gaz de France, deux paquebots pour MSC, un navire de recherche océanique pour l'Ifremer, un yacht de luxe ; d'autres nourrissent l'espoir : un trimaran dépollueur, l'*Oil Sea Harvester*, voire la coque du porte-avion *Charles de Gaulle II* et un paquebot prototype projeté par Cruises ?

C'est déjà par souci de diversification de la construction navale qu'est né en 1923 un atelier de fabrication d'aéronefs implanté près de Saint-Nazaire par les Chantiers de la Loire. Comme l'usine Bréguet en construction à Bouguenais près de l'aéroport de Nantes, l'entreprise est nationalisée en 1937, intégrée à la Société Nationale de Constructions Aéronautiques de l'Ouest (SNCAO). Entre autres productions, la Basse-Loire a fourni à l'aviation militaire, les Morane avant guerre, des Latécoère 631, des éléments de Mystère et, pour l'aviation civile, les voilures de Caravelles sorties de Sud-Aviation Bouguenais. La mévente a fragilisé l'Aérospatiale, mais la série Airbus a permis depuis trente ans la spécialisation et l'incessante modernisation d'une entreprise qui, aux mains d'EADS depuis 2000, occupe plus de 4 000 personnes réparties sur trois sites : Bouguenais, Saint-Nazaire-ville et Gron. La crise du trafic aérien fait craindre une baisse d'activité. Cependant en 2002, EADS devance pour la première fois son concurrent Boeing et le consortium européen Airbus Industrie soutient un rythme de commandes élevé, quoique ralenti. Second pôle national de construction aéronautique après Toulouse, les usines de la Basse-Loire s'intègrent dans la chaîne de production de l'Airbus géant A380 et de l'avion-cargo militaire A400M. À Nantes revient la fabrication de radomes, d'éléments de voilure ; à Saint-Nazaire des éléments de tronçon central et l'assemblage de la partie avant de l'A380.

La construction navale et aéronautique demeure essentielle au maintien des industries métallurgiques, contribue au développement des biens d'équipement et stimule les capacités d'innovation d'un milieu économique en forte mutation, où progressent depuis une vingtaine d'années l'électronique et l'informatique, puis la plasturgie, en forte expansion au cours de la dernière décennie. La présence de multiples PME diversifiées aux côtés de grands groupes prépondérants occupant 63 % des emplois (Alstom, EADS, Total, etc.), confère une certaine originalité au tissu économique de la Basse-Loire. La prolifération de parcs d'activités en tous genres, des plus traditionnels à la haute technologie, témoigne de ce dynamisme, comme aussi d'actions mal coordonnées ou concurrentes. Le territoire de la DTA compte 233 zones d'activités. Sur une surface totale proche de 4 000 ha, dont 62 % au nord de la Loire, 40 % restent disponibles. Les offres de vastes superficies bien desservies sont rares. Donges-Est, réservé à l'extension portuaire, s'étend sur 400 ha. Rive sud, la zone du Carnet (488 ha), affectée pendant vingt ans à l'implantation future d'une centrale nucléaire très contestée, reste inoccupée malgré l'abandon du projet en 1997.

Grâce à ses activités de pointe, à l'héritage aussi du savoir-faire d'une main-d'œuvre hautement qualifiée, l'activité industrielle en Basse-Loire résiste mieux, dans une certaine mesure, au recul général du secteur secondaire. De 1990 à 1999, le volume des emplois cumulés des unités urbaines de Nantes et de Saint-Nazaire s'est accru de 12 % (+34 000 emplois). Mais, sur un total de 311 000 personnes, moins d'une sur cinq travaille à présent dans l'industrie (16 % en 1999, 21 % en 1990). Le poids écrasant du tertiaire (78 % globalement, 80 % à Nantes) atteste la reconversion économique d'un vieux foyer industriel. La part croissante des emplois de haut niveau (8,7 %) est un pas, encore modeste, sur la voie de la métropolisation. Cependant le

rayonnement de Nantes-Saint-Nazaire, sa progression au sein de la hiérarchie urbaine des villes européennes sont indissociables du développement d'un « Grand-Ouest » aux limites imprécises : « Un Ouest que le législateur a pris soin de ne pas définir quand, en 1965, Nantes-Saint-Nazaire est appelée à devenir la métropole de l'Ouest à l'horizon 2000 » (A. Vigarié) — l'une des raisons étant de « ne pas entrer dans les rivalités urbaines ».

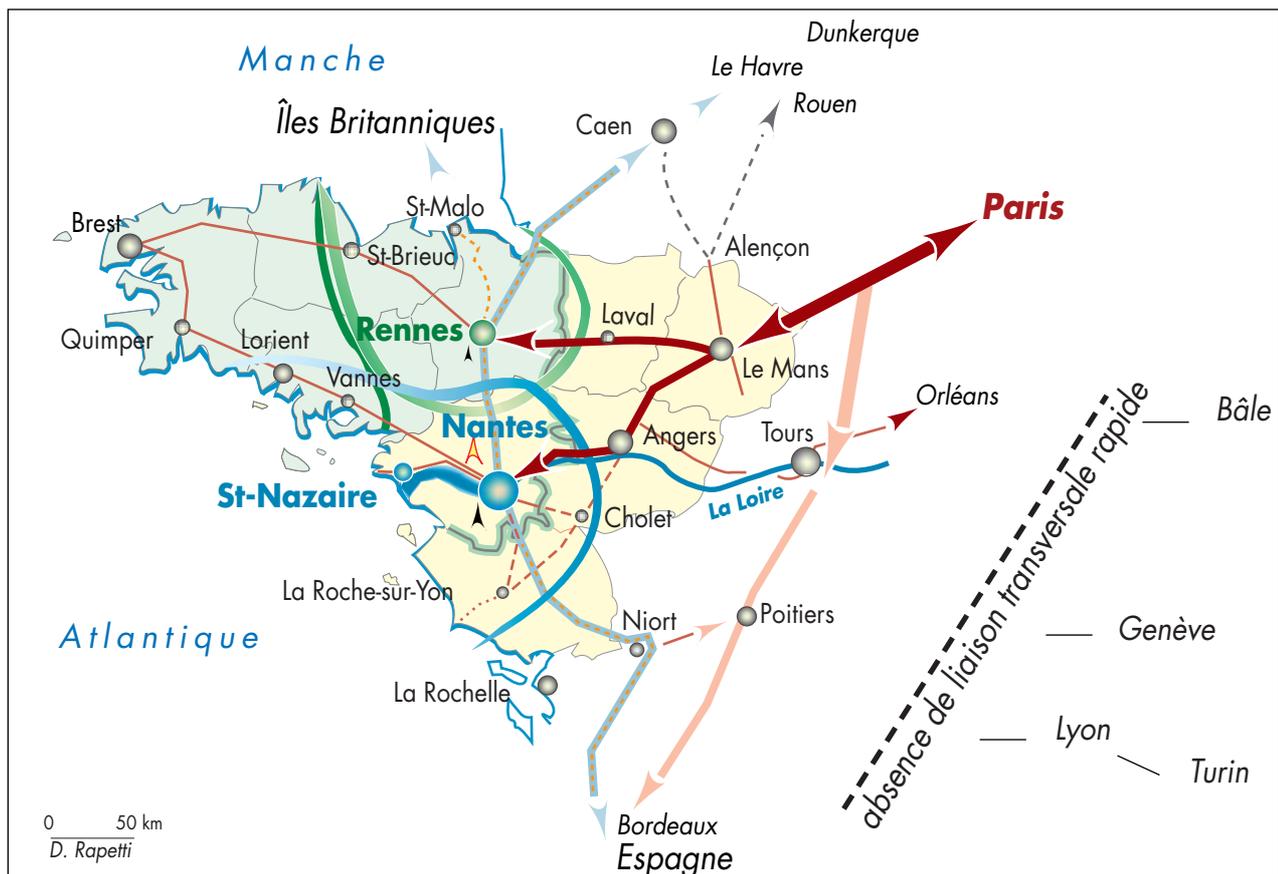
2. Une métropole européenne au bénéfice du « Grand Ouest »

Cette fonction est inscrite dans la DTA 2003. Elle n'échappe pas au jeu d'intérêts anciens et nouveaux sur un territoire partagé. Le flou géographique d'un « Grand Ouest » mouvant, de fait le plus souvent limité au Nord-Ouest français, résulte d'une situation complexe où se mêlent problèmes hérités du passé — la rivalité Nantes-Rennes, le détachement de la Loire-Atlantique de la Bretagne historique — et gros enjeux économiques et politiques dans l'actuel environnement européen.

• Le passé en filigrane

Comme en 1941 par décret de Vichy, la Bretagne historique est amputée en 1956 de la Loire-Inférieure, partie prenante d'une région des Pays de la Loire que certains jugent dépourvue d'unité évidente. Partagés entre diverses associations, les partisans d'une Bretagne à cinq départements multiplient les manifestations et relancent le débat en période pré-électorale. L'activité du Comité pour l'unité administrative de la Bretagne (CUAB), constitué en 1981, conduit le Conseil général à émettre un vœu en 2001 sur « la reconnaissance institutionnelle de l'identité culturelle bretonne en Loire-Atlantique ». Si nul ne conteste la part essentielle de la composante bretonne dans l'identité culturelle de Nantes et du département, en revanche la perspective d'un redécoupage régional n'emporte pas l'adhésion unanime des édiles de gauche comme de droite. En toute logique, le maire de Rennes (PS) déclare en 2001 : « Je tiens à ce que le statut de Rennes reste intact », que soit respecté son statut de capitale régionale. Le président du Conseil général de Loire-Atlantique, quant à lui, affirme : « Je n'accepterai rien qui affaiblisse Nantes et la Loire-Atlantique, rien qui se fasse au nom de l'histoire contre les autres départements des Pays-de-la-Loire » (A. Trillard, 2001).

• **La rivalité historique entre Nantes et Rennes** naît de la dissociation des pouvoirs politiques et économiques. Nantes, cité du château des Ducs de Bretagne, perd le pouvoir politique en 1561, suite au transfert du Parlement à Rennes. Elle perd aussi, et sans regrets apparents, son université créée en 1460. Après la Révolution, Rennes devient ville universitaire. « Les fonctions de capitale administrative et culturelle de la Bretagne n'intéressent pas les édiles nantais, apparemment plus soucieux de leurs affaires » (A. Croix). Mais quelles affaires ! Favorisée par sa situation de carrefour de voies terrestres, maritimes et fluviales, le rayonnement économique de Nantes l'emporte pendant plusieurs siècles sur celui de Rennes. Hors les riches heures du port transatlantique, 1^{er} port de France au XVIII^e siècle, qui confère au commerce nantais une dimension internationale, on peut encore lire au travers de l'aire d'attraction de la ville en 1970 les traces d'étroites relations, notamment avec la Bretagne méridionale. Par cabotage, les ports bretons échangeaient des céréales puis des toiles avec le sel et le vin de la Basse-Loire. Au XIX^e siècle, la bonne desserte par canaux, routes et voies ferrées de Nantes à Quimper renforce la pénétration du commerce nantais. La présence industrielle, celle des ateliers de construction navale et des conserveurs sardiniens en particulier, tisse des liens étroits de la Cornouaille à la Vendée. Signe parmi d'autres au milieu du XX^e siècle : Nantes est le siège de l'Inspection générale



Limites historiques

- des dialectes bretons (Siegfried, 1913)
- du Duché de Bretagne (jusqu'en 1532)

Aires d'influence 1970

- Rennes
- Nantes

aujourd'hui atténuées en certains secteurs (NO Nantes), quoique persistantes pour des services de haut niveau, l'achat de biens anormaux, les événements culturels et sportifs

Limites administratives

- départementales (1790)
- régionales (1956)
- territoire et préfecture de Région
- Bretagne
- Pays de la Loire
- Rennes
- Nantes

Unités urbaines

- 50 100 200 500
- population en milliers d'habitants en 1999

Liaisons rapides

- TGV Atlantique (1989)
- TGV LGV
- Paris à 2 H
- à 1 H
- TGV Sud-Europe Méditerranée
- TGV LGV

Autoroutes ou voies express

- antérieures à 1990
- postérieures à 1990
- en projet
- en voie d'achèvement

Route des estuaires

- achevée en 2003

Aérodromes

- site de transfert de «Nantes Atlantique» (2012 ?)

9. Nantes et Rennes, rivales ou partenaires ? La marque de l'histoire, le poids de la géographie.

Autrefois, des pouvoirs partagés au sein du duché de Bretagne : longtemps à Rennes, la prééminence juridique et universitaire, à Nantes la suprématie économique. Les aires d'influence des deux capitales de région administrative interfèrent hors de limites toujours contestées. Aujourd'hui les deux villes partagent un sort commun : l'intégration renforcée dans la sphère d'influence parisienne par voie de TGV et le handicap d'une situation marginale en Europe. L'absence de liaison transverse rapide avec les vallées du Rhin et du Rhône est une question récurrente. La concurrence locale demeure, mais une stratégie de partenariat s'instaure, notamment dans la lutte pour l'amélioration des infrastructures et des relations internationales, stratégie au besoin étendue aux régions voisines. Le pôle économique Nantes-Saint-Nazaire joue un rôle majeur reconnu dans le développement du Nord-Ouest atlantique.

de la production industrielle, couvrant neuf départements, et la bourse de Nantes cote des valeurs d'une région comprenant, entre autres, Loire-Inférieure, Vendée, Morbihan, Finistère, Ille-et-Vilaine et Maine-et-Loire. Cependant, en 1941, Nantes, écartée au profit d'Angers « pour des raisons à la fois politiques et de circonstance, est la seule grande ville française (avec Saint-Étienne) à ne pas être siège d'une région administrative » (R. Théry). En 1944, le commissaire de la République, Michel Debré, s'installe à Angers.

Quelques symboles des relations difficiles entre Nantes et Rennes persistent longtemps : une liaison ferrée indirecte depuis peu sans changement à Redon, la 4 voies express inachevée avant 1990, et cette zone d'interférence des aires d'influence aux confins départementaux jouant parfois, semble-t-il, le rôle de sas pour rencontres de responsables institutionnels. D'autant plus exceptionnelles apparaissent les invitations réciproques d'édiles ou d'universitaires en leur cité à la Libération. Nantes, riche en enseignements techniques et professionnels de valeur, obtient très tardivement, en 1962, la création d'une nouvelle université. Dans le combat de longue haleine mené pour cette renaissance, l'un des succès précurseurs fut remporté en 1946, grâce à la collaboration des juristes universitaires rennais et de la municipalité de Nantes œuvrant pour la transformation de l'école privée de droit en Institut de droit.

• Aires d'influence recomposées et mouvance parisienne

Aujourd'hui, l'effet à long terme du développement d'équipements relevant des compétences de chaque Région, et sa conjugaison avec des infrastructures de communication améliorées dans la dernière décennie rendent le jeu des composantes de l'attractivité urbaine de plus en plus complexe, d'autant que de multiples pôles en forte croissance démographique caractérisent le Nord-Ouest français.

La proximité de Rennes et d'Angers bride l'attraction nantaise qui, en certains domaines de services, ne s'étend guère hors département, sauf en Vendée. La limite régionale affaiblit, pour partie, les liens étroits tissés entre Nantes et le littoral morbihannais, dans la mesure où équipements de santé publique et de scolarisation deviennent localement plus performants ou dépendent de la capitale régionale. L'université de Bretagne-Sud retient à Vannes et à Lorient une population étudiante qui était mieux partagée avec Nantes dans les années 1965-1990. Toutefois, la fréquentation traditionnelle de la cité marchande perdure pour certains services rares ou de négoce en ses formes nouvelles, et à l'occasion de manifestations culturelles. L'aire de chalandise d'Ikea et du centre commercial Atlantis jouxtant le futur Zénith s'étend de Brest à La Roche-sur-Yon, comme autrefois celle des grands magasins Decré. Dans le domaine universitaire, Nantes, qui dispose de deux antennes à Saint-Nazaire et à La Roche-sur-Yon, se heurte à l'est au fort rayonnement de la cité angevine dotée de deux universités, l'une publique, l'autre catholique. Quant aux départements de Mayenne et de Sarthe, l'un, en sa marge ouest, subit l'attraction de Rennes, l'autre, avec Le Mans, également siège d'université, intègre la mouvance parisienne.

Nantes, comme Rennes, déjà dépendante de la capitale et bénéficiaire d'une première vague décentralisatrice dans les années 1960-1975, gravite activement au quotidien sur orbite parisienne depuis l'arrivée du TGV en 1989. Pour les députés-maires des grandes villes « le plus simple pour se voir, c'est Paris » (E. Hervé, maire de Rennes, 1990). Facteur majeur de développement, le TGV provoque indirectement une seconde vague de délocalisations et d'importants flux de population : non seulement flux de « navetteurs » bénéficiant d'une récente desserte cadencée toutes les demi-heures, mais aussi de migrants résidentiels. Appréciée à l'aune des migrations définitives d'actifs et de leur famille, entre Paris et Nantes de 1990 à 1999, l'attractivité de Nantes, distancée de peu par Bordeaux, tient le second rang dans l'Ouest avec un solde positif de 9 500 migrants, loin devant Rennes (3 600). Nantes gagne

aussi au jeu des échanges avec les cités voisines, La Roche-sur-Yon et Saint-Nazaire, Angers et Rennes.

• La croissance des emplois métropolitains : Nantes–Rennes, une double dynamique

Ces nouveaux Nantais participent aux mutations sociales, renforcent les effectifs de cadres en général et des emplois métropolitains supérieurs (EMS) en particulier. Nantes tend à combler un certain retard à ce niveau et s'inscrit au 7^e rang des aires urbaines de province quant à la part des EMS dans l'emploi total, ex-æquo avec Bordeaux (taux de 8,7 %) et proche intermédiaire entre Rennes (6^e rang) et Marseille (9^e rang). Les gains, identiques en volume (+ 5 600 entre 1990 et 1999), assurent à Nantes une bonne progression (+ 29 %) et à Rennes un taux record (+ 39 %). Nantes concentre 25 % des emplois de haut niveau de sa région, Rennes 20 %. Compte tenu de l'aire urbaine de Saint-Nazaire, la part de la Basse-Loire monte à 28 %, soit, dans l'absolu, 28 000 personnes. Nantes l'emporte nettement dans le domaine des transports (31 % du total de ces EMS dans les deux régions), des fonctions marchandes et financières (28 %), du service aux entreprises aussi (30 %). Mais ce secteur, le premier en volume d'emplois comme en taux de progression, connaît à Rennes un développement nouveau. Si Nantes désormais dépasse Rennes de peu dans les télécommunications (28 %), elle demeure au second rang quant aux fonctions de recherche (22 000 chercheurs). La progression réelle (+ 1 280 EMS) n'égale pas celle de Rennes. Riche de son passé universitaire, Rennes conforte sa position en accueillant le quart des emplois universitaires et de recherche des deux régions. Sans égaler la densité de population estudiantine propre aux vieilles universités, Nantes compte aujourd'hui 50 000 étudiants, dont une part croissante en sept grandes écoles reconnues de notoriété nationale. La synergie université-entreprises, favorisée par la technopole, s'exprime en 2002 par l'adhésion de 183 entreprises et l'existence d'un Centre européen d'entreprises et d'innovation (CEEI). Atlanpole se distingue de la technopole rennaise par la faiblesse d'emplois sur site (2 300 contre 8 400), mais aussi par une plus grande diversité, pour partie liée à la construction navale, grosse pourvoyeuse d'emplois hors site. Outre la renommée internationale de son pôle naval, avec notamment la recherche menée en génie océanique à l'École centrale de l'Ouest, les performances très spécialisées de l'Institut des matériaux ou de Subatech, seule unité de recherche nucléaire dans l'Ouest, Nantes mise sur le grand développement des biotechnologies. La réputation d'une riche tradition médicale s'affirme en de nouvelles spécialités (greffes et transplantation d'organes, immunologie, thérapie génique). À Nantes fut piloté le projet de cancéropôle Grand-Ouest réunissant en 2003 les régions Bretagne, Pays-de-la-Loire, Poitou-Charentes et Centre. Cette création s'appuie sur l'un des huit génopôles nés en 2002, le Génopôle ouest. Ce GIS associe en Bretagne et Pays-de-la-Loire une cinquantaine de laboratoires poursuivant des recherches sur le milieu marin, l'agronomie, la santé et la bio-informatique.

• L'union fait la force

Depuis une douzaine d'années, les partenariats se multiplient au gré des objectifs poursuivis, avec plus d'aisance et d'efficacité sous forme de coopération régionale qu'au sein d'un réseau de villes. Nantes jouit d'une position centrale dans le plus fréquent regroupement, celui des trois régions Bretagne, Pays-de-la-Loire et Poitou-Charentes. C'est le territoire de compétences d'Ouest-Atlantique, association née en 1971 pour le développement économique du « Grand Ouest » et sa promotion internationale ; celui aussi de la MIIAT (Mission interministérielle interrégionale de l'aménagement du territoire), mise en place en 2000, et du Réseau des neuf universités de l'Ouest atlantique (RUOA). C'est aussi l'association requise par les Conseils économiques et sociaux régionaux. Le nouveau découpage électoral en vue des élections européennes de 2004 dessine

les mêmes contours. En revanche, l'archevêché métropolitain de Rennes réunit les seules régions Bretagne et Pays-de-la-Loire (2002). Les deux conseils régionaux poursuivent en commun certains objectifs (couverture de l'ensemble du territoire par le réseau à haut débit Mégalis en 2003). Mais les problèmes d'équipements lourds s'appuient souvent sur des associations plus vastes, sans exclure la compétitivité entre villes voisines ou les adhésions conditionnelles.

3. Un problème majeur : l'arrimage européen

• Une place à conforter dans la galaxie urbaine

Élevée au 5^e rang des métropoles françaises grâce à son dynamisme démographique, Nantes, malgré ses progrès, tient un rang modeste dans la hiérarchie des villes européennes. Les études réalisées en 1989 et 2002* la situent en léger retrait de Lille, Bordeaux, voire Nice ou Montpellier, mais dans la même classe (6^e en 1989, 5^e en 2002). Ces villes réalisent en plusieurs domaines de faibles ou moyennes performances, mais doivent leur notoriété à certaines spécificités de bon niveau européen. Le rayonnement de Nantes est toujours perçu au travers de la fonction portuaire et d'un pôle économique très lié à ses fonctions industrielles quoique en cours de diversification et de rapide mutation. Cependant persistent des points faibles, également relevés par l'analyse présentée par la Conférence des régions périphériques maritimes (CRPM)** en 2002. Le grand essor de la fonction universitaire et de recherche n'aboutit pas encore à une insertion suffisante dans les réseaux européens. D'une manière générale, l'ouverture internationale reste très limitée. La place financière nantaise doit être renforcée au-delà d'un deuxième rang régional en France. « Ouest Atlantique » prospecte de longue date à l'étranger. Cependant, très rares sont les sièges sociaux de grandes entreprises, trop faibles les capitaux investis (inférieurs à la moyenne nationale) et trop peu développées les exportations, hormis dans les secteurs de la construction navale, de l'industrie agroalimentaire et de l'équipement électrique et électronique. Dans une situation géographique marginale, éloignée de la dorsale européenne où se concentrent richesses et pouvoirs économiques, les problèmes d'accessibilité jouent, de manière directe ou indirecte, un rôle majeur dans le développement du territoire.

• Des projets pour stimuler les trafics portuaire et aérien

L'avenir du port et toute la dynamique économique associée sont particulièrement sensibles aux choix politiques en matière de communication. Sans amélioration des dessertes terrestres et maritimes, sans plates-formes logistiques multimodales (à Montoir et au Grand-Blottereau pour la seule Basse-Loire), les projets poursuivis dans le cadre d'associations diverses n'atteindront pas un niveau de compétitivité internationale suffisant. Pour lutter contre la concurrence, obtenir des équipements lourds, ouvrir de nouvelles lignes vers le Maghreb, les côtes asiatiques, voire les Amériques, pour accroître le trafic en conteneurs, des alliances prennent forme sur la façade française. Les Ports du Nord-Ouest Atlantique (PNOA), Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Lorient, Brest, signent une convention en 2000. Hors frontières, l'axe Dublin-Nantes-Saint-Nazaire-Bilbao soutient l'ouverture d'une liaison régulière entre les trois ports (2002). À une autre échelle, la Basse-Loire partage les intérêts communs des régions périphériques maritimes, unies depuis 1989 au sein de l'Arc Atlantique, de l'Écosse à l'Andalousie. Très ancienne, l'idée

* BRUNET R. (dir.) (1989). *Les Villes européennes*. Paris/Montpellier : La Documentation française/DATAR/RECLUS. ROZENBLAT C., CICILLE P. (2002). *Les Villes européennes, analyse comparative*. Paris/Montpellier : La Documentation française/DATAR/RECLUS.

** CPRM (2002). *Étude sur la construction d'un modèle de développement polycentrique et équilibré du territoire européen*. Rennes : Conférence des Régions périphériques maritimes.

de relance d'un cabotage susceptible de vivifier le trafic portuaire retient l'attention de la Commission européenne des transports, suivie par le CIADT fin 2003, dans le cadre d'une politique de développement des modes de transports alternatifs à la route. L'espoir naît à Nantes d'une « autoroute de la mer » qui, de Bilbao à Montoir, soulagerait la voie transpyrénéenne saturée et alimenterait un mini-*hub* portuaire. En 2003, s'est achevé l'aménagement de la « route des estuaires » reliant l'Espagne à l'Europe du Nord *via* Bordeaux, Nantes, Le Havre et Dunkerque en France. Mais les derniers maillons de l'A28 entre Tours et Rouen offriront à terme une liaison plus directe.

Autre condition nécessaire à l'ambition européenne : la croissance du trafic aérien. L'État vient de rendre possible la concrétisation, à échéance d'une douzaine d'années, du projet de construction d'un nouvel aéroport au nord de Nantes, inscrit dans le schéma directeur de l'OREAM il y a plus de trente ans, en 1970. Le débat public a réactivé les arguments contraires à l'opération. La nécessité du transfert de l'aéroport hors site de Château-Bougon, désormais rejoint par l'urbanisation, convainc plus pour raison de sécurité que par la perspective d'une proche saturation des capacités d'accueil. Le trafic annuel frôle les 2 millions de passagers, avec une forte part de vols charters touristiques (deuxième rang en province derrière Lyon). Les pertes d'emplois inquiètent les communes du Sud de la Loire, même si l'usine EADS n'est pas concernée. Surtout, la pertinence du site choisi paraît moins évidente aujourd'hui qu'en 1970. Notre-Dame-des-Landes a pour atout une réserve foncière de 850 ha, propriété du département de Loire-Atlantique sur une ZAD de 1 250 ha créée en 1974. Deux critiques portent sur la proximité de Nantes (25 km), à la limite de l'aire urbaine, et l'éloignement de Rennes (90 km). Moins que le site, importe la qualité des futures dessertes routières et ferroviaires entre Notre-Dame-des-Landes, Rennes et Nantes pour l'implantation d'un « aéroport à vocation internationale qui répondra aux besoins du Grand Ouest chiffrés, pour le très long terme, à 9 millions de passagers par an » (G. de Robien, octobre 2003). Cet objectif suppose une très forte croissance des liaisons internationales, notamment européennes, actuellement peu développées hormis les vols vacances.

• Les voies de pénétration au cœur de l'Europe : le déséquilibre

Le désenclavement du finistère ouest-atlantique, hors liaison méridienne par la route des estuaires, peut emprunter deux voies : la voie nord-parisienne, avec intégration accrue dans l'aire d'influence de la capitale, processus très engagé ; la voie transversale vers l'Europe centrale, rêvée depuis des décennies. Nonobstant quelques divergences, milieux politiques et économiques de la Bretagne et des Pays de la Loire œuvrent en commun pour obtenir des équipements bénéficiant en premier lieu, soit à Nantes (aéroport de Notre-Dame-des-Landes), soit à Rennes (prolongement de la LGV), soit aux deux : le « barreau sud » parisien. Évoquée au CIADT du 18 décembre 2003, l'interconnexion du TGV Ouest au sud de Paris avec les autres TGV et les aéroports d'Orly et de Roissy doit améliorer les relations avec l'Europe. Considéré comme non prioritaire dans le réseau transeuropéen, mais prévu de même à l'horizon 2012 dans les meilleurs délais, et sous réserves de cofinancement public-privé, le prolongement de la LGV entre Connéré et Rennes mettra Rennes à 1 h 25 de Paris et Nantes à 1 h 52.

L'élargissement de l'Europe vers l'est ravive les inquiétudes et les projets de liaisons transversales directes et performantes. Les Ports du Nord-Ouest Atlantique (PNOA), les utilisateurs du Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire (UMLB), entre autres, dénoncent une politique nationale excluant Nantes de la catégorie des ports majeurs (Marseille, Le Havre, Dunkerque), et qui privilégie les relations nord-sud. L'arrière-pays interrégional du port de Nantes subit la vive concurrence du Havre, conquérant jusqu'aux ports secs de Rennes, Orléans et Bordeaux. La mise à l'étude d'une plate-forme logistique multimodale à Vierzon répondrait au souci d'expansion

de l'aire de chalandise des ports de l'Ouest vers le centre de la France, sous réserve de fret suffisant et d'amélioration de dessertes ferroviaires et routières trop peu performantes. L'association Atlantique-Rhin-Rhône (2002) demande la réalisation de maillons autoroutiers manquants (notamment entre Tours et Vierzon sur l'A85), la RACO (association Rhin-Atlantique-Centre-Océan) se bat pour l'électrification totale de la ligne Lyon-Quimper. Mais le vrai défi à très long terme est lancé par ALTRO, l'Association logistique pour la transversale ouest : il s'agit de brancher l'Arc Atlantique sur la dorsale européenne par une voie ferroviaire de transport rapide (fret et voyageurs). Genève et Turin viendraient se greffer sur un axe Lyon-Limoges bifurquant en deux branches, l'une en direction de l'Espagne *via* Bordeaux, l'autre de Cherbourg *via* Poitiers, Nantes et... Notre-Dame-des-Landes.

À la recherche de pôles compétitifs dans les périphéries européennes, la Conférence des régions périphériques maritimes (CRPM) identifie un système urbain multipolaire où Nantes-Saint-Nazaire, situé au cœur de ce système, est associé à Rennes et à Angers. Outre des relations intercités insuffisantes, les problèmes d'infrastructure de communication valent au système dit « Loire-Bretagne » d'être classé au nombre des « systèmes au futur incertain », malgré les développements prometteurs de leur économie et la perspective d'un dynamisme démographique nourri de prévisibles migrations vers les littoraux. Une promesse d'avenir que la métropole nantaise voudrait plus optimiste.

Conclusion

Soucieuse d'accroître sa notoriété sur la scène européenne, Nantes joue la carte culturelle et réussit sa rentrée médiatique dans un style novateur de spectacles populaires, théâtre de rue, concerts ouverts à tous. *La Folle Journée* de Nantes consacrée à la musique classique s'exporte à Bilbao, Lisbonne ou Tokyo. La troupe *Royal de Luxe* tourne en Chine et ailleurs. De plus ancienne renommée, le stade de la Beaujoire accueille des événements sportifs internationaux (Coupe du monde de football 1998). De son histoire, Nantes retient dans sa nouvelle image son passé lointain, celui d'un port négrier repent, plus volontiers que les luttes de sa population ouvrière, si ce n'est en référence au film de Jacques Demy *Une chambre en ville*. Sans doute le réveil de la « Belle endormie » — expression consacrée comme à Bordeaux et autres villes en pleine mutation — est-il trop récent. Des architectes de renom international interviennent pour façonner la ville moderne : Italo Rota, Jean Nouvel, Alexandre Chemetoff. En 2003, Nantes reçoit le prix Gubbio, prix européen d'urbanisme.

Changer l'image, changer la ville, changer le nom. Les milieux d'affaires en quête de reconnaissance internationale déclinent le mot *atlantique* sous toutes ses formes : aéroportuaire, portuaire, etc. L'usage s'en multiplie, devient mode et symbole d'ouverture sur de nouveaux horizons. Certes, la reconversion économique, la dynamique d'un solide développement de l'université, de la recherche et des emplois de haut niveau sont bien engagées. Mais des sujets préoccupants subsistent. Leur maîtrise totale échappe aux milieux locaux : ainsi la grande sensibilité des industries navales et aéronautiques aux aléas de la conjoncture internationale et des stratégies de groupes. En 2003, les Chantiers de l'Atlantique partagent le sort délicat du groupe Alstom. Par ailleurs, grande est la dépendance vis-à-vis des instances nationales et européennes pour le financement et la réalisation d'aménagements essentiels du territoire. Le handicap géographique d'une situation périphérique, non compensé par des liaisons transversales rapides avec les foyers économiques de la dorsale européenne, devient crucial dans un contexte de compétitivité accrue.

Face aux problèmes majeurs, Nantes fait preuve d'une belle pugnacité, d'imagination aussi, à la hauteur de la renommée d'une ville chère aux surréalistes. Déjà au milieu du siècle dernier,

Jules Grandjouan, dessinateur engagé et visionnaire, écrivait « Aménagez donc immédiatement l'estuaire de votre Loire. D'abord une seule ville ! Un seul port de la bouche océane au premier gué » et pour faire de « Nant'Naz » la « nouvelle porte de l'Europe », « créez un grand canal de la Loire au Rhin, le Nant-Bâle ». En 2002, germe dans la tête d'un architecte naval l'idée d'une île flottante inspirée de l'île à hélice de Jules Verne. L'île AZ — pour Alstom et Zoppini — projet immobilier de croisière géant propre à assurer l'avenir des chantiers de l'Atlantique. Alors, Nantes, cité des rêves et des techniques ?

Référence

- CHAUVET A. (1987). *Porte nantaise et isolat choletais*. Maulévrier : Hérault.
- FLOCH J. (1996). *L'Agglomération nantaise, récits d'acteurs*. La Tour d'Aigues : Auran/Éd. de l'Aube.
- GRACQ J. (1985). *La Forme d'une ville*. Paris : J. Corti.
- JOUSSEAUME V. (1998). *L'Ombre d'une métropole. Les bourgs-centre de Loire-Atlantique*. Rennes : Presses universitaires de Rennes
- LUNEAU D. (2003). *Nantes, l'avenir d'une ville*. La Tour d'Aigues : Éd. de l'Aube.
- NANTES-HISTOIRE (1996). *Nantes et la Bretagne*. Morlaix : Skol Vreizh.
- PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O. *et al.* (2003). *Nantes*. Plomelin : Éd. Palantines.
- RAPETTI D. (1985). *Vote et société dans la région nantaise (1945-1983)*. Paris : Éd. du CNRS.
- RAPETTI D. (1997). « Richesse et pauvreté dans la ville », *Référence*, n° 18. Nantes : INSEE Pays de la Loire.
- RENARD J. (dir.) (1990). *Nantes et son agglomération*, Nantes : Ouest éditions, « Cahiers Nantais » n° 33-34.
- RENARD J. (2000). « Nantes, métropole inachevée ? ». *L'Information géographique*, n° 2.

Mémoires, rapports, études spécifiques

- APEEL (1996). *Estuaire de la Loire*. Rapports de synthèse de 1984 à 1994. Nantes : Éd. APEEL (Association pour la protection de l'environnement de l'estuaire de la Loire), 5 volumes.
- AURAN (1998). *Atlas Rives de Loire, territoires stratégiques et de projets*. Nantes : Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise.
- AURAN (2003). *Charte de développement et d'aménagement*. Nantes : Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise.
- CCI NANTES et SAINT-NAZAIRE (2003). *Nantes Atlantique 2002*.
- DDE-PRÉFECTURE DE LOIRE-ATLANTIQUE (1999). *L'Agglomération nantaise, diagnostic d'agglomération*.
- DISTRICT DE L'AGGLOMÉRATION NANTAISE (1996). *Projet 2005*.
- INSEE/PRÉFECTURE DE RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE/UE (2002). *Atlas des territoires des Pays de la Loire*. Nantes : INSEE Pays de la Loire.
- INSEE (2002). *Les Fonctions métropolitaines supérieures dans les villes de l'Ouest*. Rennes : INSEE Bretagne.
- MIIAT GRAND OUEST et SGAR PAYS DE LA LOIRE (2003). *L'Armature urbaine du Grand Ouest en débat*.
- TETRA (1996). *Programme concerté d'aménagement, de développement et de protection de l'estuaire de la Loire*. Nantes : DRE Pays de la Loire.

Sur l'île de Nantes

CHEMETOFF A. et BERTHOMIEU J.-L. (1999). *L'Île de Nantes, le plan guide en projet*. Nantes : Éd. MeMo.

Diagonal (2000). « Nantes, ambition et précaution », n° 141.

Diagonal (2001). « Nantes, un spécimen d'île très remarqué », n° 151.

PEYON J.-P. (1991). « L'Île Sainte-Anne à Nantes : friche industrielle, projets d'aménagement et jeu des acteurs ». *La Lettre d'ODILE*, n° 5. Montpellier : Reclus.

Revues

Cahiers Nantais, revue de l'Igarun. Nantes : Institut de géographie et d'aménagement régional de l'Université de Nantes (e-mail : igarun-bs@humana.univ-nantes.fr). Articles sur le port et la ville, notamment n° 20, 33-34, 39, 40, 44-45, 47-48, 50, 53, 58.

Cahiers de l'Institut Kervégan (www.institut-kervegan.com).

La Lettre API, Nantes : Atlantique Presse Information (www.api-publications.fr). L'actualité économique de l'Ouest.

Plein-Ouest, actualité économique Nantes Atlantique. Nantes/Saint-Nazaire : Chambre de Commerce et d'Industrie

Référence, revue économique et sociale. Nantes : INSEE Pays de la Loire.

Travaux universitaires

FRAPPART V. (1999). *La Mise en mots de la ville contemporaine. Représentation et images de Nantes*. Nantes : Igarun, Cestan, thèse Université de Nantes.

FRITSCH B. (2002). « Grands aménagements routiers, zones d'activité et recomposition de l'espace économique dans l'aire urbaine de Nantes ». Colloque *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse 2002.

VEIL R. (2003). *La Coopération Nantes-Rennes : pour la mise en place d'une métropole en réseau*. Nantes : Igarun, Mémoire MST Aménagement.

La presse : articles des quotidiens *Le Monde*, *Ouest-France*, *Presse-Océan*.

Articles des magazines *Nantes passion* (Ville de Nantes) et *Loire-Atlantique* (Conseil général).

Remerciements

L'auteur remercie Nicole Croix, Andrée Dubois, Bernard Fritsch à l'Igarun et Sandrine Stervinou à Audencia, de lui avoir apporté aide et conseils.

Adresse de l'auteur

danielle.rapetti@wanadoo.fr.