



pousseur.jean@numericable.fr

## Contribution de Jean-Marie POUSSEUR

### Convergences

"*Oser la densité*", rapport d'un colloque tenu aux Herbiers en 2015 à l'initiative des Établissements fonciers de Vendée et de Loire Atlantique notamment (merci Benoit Juret de nous l'avoir référencé), touche à un sujet qui est au cœur de tous les PLUi de nos départements de l'ouest, l'aménagement à venir de nos territoires.

Au cœur de ce même sujet pour notre PLUM métropolitain, bien évidemment, le projet de *transfert de l'aéroport*, à propos duquel vient d'être publié le rapport des trois experts commandé par la Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie<sup>1</sup>.

Aménagement, le thème est vaste et autorise bien des rapprochements, mais, au delà de la généralité, se découvrent de véritables convergences des deux rapports dans les données et les problématiques que celles-ci appellent inévitablement : convergences des chiffres, des externalités collectives qu'ils engagent, du type d'aménagement qui doit y répondre.

### Chiffres

Ils sont impressionnants : entre 40 000 et 90 000 hectares de terres agricoles et naturelles sont consommées chaque année en France. À quoi ? Entre 1968 et 2010, à peine 10 % des populations nouvelles se sont installées en milieu urbain dense. L'imaginaire de la maison individuelle avec jardin sévit, mais aussi cette cause simplement économique : emprunter pour acheter un terrain hors milieu urbain (mais de plus en plus loin) et se construire une maison, revient moins cher mensuellement au jeune ménage avec enfants qu'un loyer en centre ville. Les zones d'activités font le reste.

Pour la Vendée, le chiffre est de plus de 1 600 hectares grignotés annuellement, plus de 2 000 pour la Loire Atlantique. Comme le dit si bien Laurent Devisme dans sa conclusion : "À l'injonction, ça ne peut plus durer, se joint l'évidence que ça dure !" Et pour cause : à l'horizon 2040, ce sont 240 000 habitants supplémentaires qu'accueillera la Vendée, 340 000 pour la Loire Atlantique, grosso modo 170 000 pour notre Métropole. Comment y répondre ?

Mêmes contraintes bien relevées dans le rapport sur le transfert de l'Aéroport, au point que l'on peut dire que là réside la considération "stratégique" première à prendre en compte, à savoir, directement liée à dynamique démographique de l'Ouest, l'augmentation annuelle du nombre de passagers, au rythme de 6,7 % depuis dix ans,

<sup>1</sup> Rapport CGEDD (Conseil Général de l'Écologie et du Développement Durable), mars 2016

bousculant les prévisions les plus "optimistes", celle des opposants bien évidemment (l'ACIPA tablait sur 3 millions de passagers maximum et pas avant 2020), mais également des organismes "indépendants" convoqués dans les instances de débat. On connaît le résultat : 4 millions 400 mille passagers en 2015.

Au rythme actuel maintenu de croissance démographique des régions impactées (Pays de la Loire et Bretagne) et de développement des échanges, cela donnerait plus de 6 millions de passagers en 2020 et plus de 8 millions en 2025. Mais ici les rapporteurs estiment, pour des raisons techniques qu'il m'est difficile d'apprécier<sup>2</sup>, qu'il est plus raisonnable de tabler sur un rythme de croissance à terme deux fois moindre (respectivement 5 et 6 millions en 2020 et 2025).

À six comme à huit millions, une réponse est attendue, d'autant que, confirmant l'exposé de la direction de l'Aéroport devant notre Conseil, les rapporteurs soulignent que le nombre de jours où la sécurité n'est plus assurée devient problématique et rappellent que Nantes Atlantique a dû refuser aux Compagnies pas moins de 250 vols en 2015.

### **Externalités collectives**

Ce terme retenu par le colloque des Herbiers sonne juste. Le cumul des choix individuels en faveur de la maison individuelle ne va pas sans conséquences collectives, à la fois sociales, économiques et écologiques, qui en retour dégradent l'environnement de chacun. Dégradation de la vie sociale de ménages qui entourent leur terrain de claustra et d'un portail électrique, sans liens avec les voisins et le bourg avoisinant, coût économique et dégradation promise du climat avec le déplacement quotidien des deux voitures pour rejoindre à trente, cinquante kilomètres, les lieux de travail, sans oublier les enfants à déposer et à reprendre à l'école chaque jour. Oui, il faut évoquer ici la COP 21 et son injonction de diminuer impérativement les émissions de gaz à effet de serre. Et, bien entendu, puisque autant d'installations individuelles, ce sont autant d'espaces naturels qui disparaissent, la capacité résiliente de l'environnement en est d'autant amoindrie.

Avec l'évidence que ça dure, et que ça va s'aggraver ? Il y a vingt ans, telle portion de route, 15 km pas davantage, menant à Plessé (situé à 50 km de Nantes et 30 de Saint-Nazaire), faisait croiser à l'heure de pointe du matin ou du soir un maximum d'une cinquantaine de véhicules à moteurs. Ce même chiffre, c'est aujourd'hui le minimum sur cette route à toute heure de la journée, et il monte à plus de 200 aux heures de pointe. Si correction progressive il doit y avoir, oser la densité s'impose, et c'est à l'urbain, en y incluant évidemment le périurbain, que la question est renvoyée.

Ces mêmes externalités sont présentes dans le problème posé par le transfert, ou le non transfert, de notre aéroport.

La consommation d'espaces agricoles d'abord. Le rapport confirme le chiffre de la direction, 538 hectares d'emprise directe, mais, c'est ce qui a marqué les Medias, préconise l'économie de 200 hectares<sup>3</sup>. Comment ? Principalement en supprimant l'une des deux pistes, et en en diminuant l'emprise en longueur comme en largeur. Mais que pèsent deux cents hectares, pour une installation appelée à durer plusieurs décennies, devant la consommation chaque année de milliers d'hectares (plus de 2 000 annuels pour notre seul département) ? Bien entendu toute économie de fonds publics est bonne à prendre. Mais elle aura un prix : perte du bénéfice de deux pistes en matière de gestion des flux et exclusion des vols intercontinentaux par gros-porteurs<sup>4</sup>. Un choix. Quoi qu'il en soit, il y a bien conscience du problème, puisque le projet de transfert s'accompagne d'un Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels périurbains de 19 000 hectares entre le nord de l'Agglomération et le futur aéroport.

---

<sup>2</sup> Notamment la taxation sur le CO2 qui devrait affecter le transport aérien

<sup>3</sup> Ça n'a échappé à personne, il fallait refaire le coup réussi de Sivens (ZOR-ROYAL est arrivée !)

<sup>4</sup> Ainsi que des vols supersoniques dont le retour est annoncé pour 2030 ?

Quant à l'autre aspect, il est également présent. Il est vrai que le rapport ne l'aborde pas directement, mais rappelle néanmoins que moins de 20 % de la chalandise de l'aéroport vient du sud<sup>5</sup>, plus de 20 % de la seule Bretagne, avec une forte dominante globale nord/sud. Outre l'économie de déplacement<sup>6</sup>, est évoquée la question, soulevée par le comité "citoyen", du franchissement Mais s'il y a question de franchissement, c'est évidemment dans le sens nord/sud qu'il se poserait, dès lors que l'aéroport serait maintenu au sud de Nantes.

Outre les déplacements pour accéder à l'aéroport, le rapport ne manque pas d'évoquer le problème environnemental d'exposition au bruit et son aggravation si devait être ouverte une deuxième piste à Nantes Atlantique. En revanche, le bénéfice certain du transfert est de libérer directement 6 000 logements constructibles, et à terme d'accueillir 15 000 habitants supplémentaires dans l'aire métropolitaine, desservie, faut-il le rappeler, par les transports en commun. C'est autant de retiré à l'étalement urbain et à ses émissions de CO2. Est-ce l'une des raisons qui fit approuver le transfert par le Grenelle de l'Environnement, je ne sais, mais affirmer aujourd'hui que le transfert contredit les engagements de la COP21 est une stupidité.

### **Fabriquer du local**

Un des grands mérites du travail entrepris par les Établissements Fonciers, de Vendée en premier, est d'aborder positivement la question de la densité. Comment ? En prenant appui sur une enquête interrogeant les attentes des habitants. Bonne surprise, l'attente de centralité (centre-bourg ou centre-ville), avec ses services et ses "aménités" est affirmée. Priorité est donnée à la qualité énergétique et intérieure de l'habitation, ensuite à la proximité des commerces, équipements, transports collectifs. Moins de 20 % insistent sur la taille du terrain. Mieux, ils ne sont que 40 % à prioriser la maison individuelle, et plus de 40 % à accepter que le stationnement ne soit pas directement relié au logement. Enfin, la mobilité dans le temps, professionnelle et générationnelle, est largement envisagée de manière positive.

Dès lors, la réponse appelée n'est plus seulement dans l'injonction (par des mesures administratives des PLUi dans le cadre d'un SCOT raisonné), mais dans la réponse apportée aux attentes en matière de qualité de vie, en y incluant les activités commerciales et productives, autrement dit substituer à l'aménagement horizontal du zonage, un aménagement plus vertical pensant "l'intensité et l'épaisseur des territoires", associant les économies résidentielles, présentes et productives. Et pour cela, je reprends la formule de Laurent Devisme, fabriquer du local, voir comment, en chaque territoire donné, fabriquer du commun par association renouvelée entre "habitants, experts, élus".

Or cette conclusion est aussi celle du rapport sur le transfert. On sait que ce rapport y est, quoique sous condition, favorable. Mais alors, recommande-t-il, s'impose de réussir l'insertion locale de la future activité aéroportuaire auprès non seulement du bourg appelé à l'accueillir, mais également en relation avec les communes proches : quelles habitations, quels emplois, quels services d'accompagnement, quelles activités, sont appelés et comment seront-ils intégrés à l'existant ? Ces questions appellent un travail avec les services, les élus, mais également avec les habitants, pour trouver les voies répondant au mieux aux impératifs locaux. Ici aussi, un urbanisme de zonage est à dépasser au profit d'un urbanisme intégré.

Nous sommes bien au cœur des problèmes d'aménagement auxquels SCOT et PLUM nous invitent à travailler. Nous y sommes conviés par les habitants eux-mêmes, les Vendéens en tout cas, qui à 58 % estiment que État, pouvoirs publics et élus locaux sont les plus à même d'assurer le développement et la qualité de l'offre de logements.

Seulement de logements ?

---

<sup>5</sup> Vendée 13 %, Charente Maritime 2 %, Deux Sèvres 1 %

<sup>6</sup> Un tiers des déplacements (1,5 million par an) le sont pour voyage d'affaires