



Contribution de Jean-Pierre BRANCHEREAU

jeanpierre.branchereau@gmail.com

Notre Dame des Landes ou la démocratie "à la nantaise"

"L'État peut consulter des électeurs d'une aire territoriale déterminée afin de recueillir leur avis sur un projet d'infrastructure ou d'équipement susceptible d'avoir une incidence sur l'environnement dont la réalisation est subordonnée à la délivrance d'une autorisation relevant de sa compétence, y compris après une déclaration d'utilité publique "

C'est au titre de cette modification du code de l'environnement, en date du 21 avril 2016, que la population de Loire-Atlantique a été consultée sur la question du "transfert" de l'aéroport de Nantes-Atlantique vers Notre-Dame-des -Landes.

La démocratie impose évidemment de s'incliner devant l'expression du suffrage citoyen et il ne s'agit pas d'en contester la légitimité même si ce texte est jugé consternant par certains juristes, selon les termes d'un récent numéro de l'hebdomadaire Marianne.

Juste quelques regrets, quelques interrogations et quelques inquiétudes :

Des regrets d'abord quant à la détermination de "l'aire territoriale", coïncidant avec des limites départementales et non avec celles des populations concernées puisqu'il s'agit d'un projet d'État à destination des populations du Grand-Ouest et non d'un projet de la seule Loire-Atlantique.

Si l'on privilégie le critère du financement, un projet d'État concerne l'ensemble des contribuables surtout lorsqu'il implique sur le long terme un partenariat public-privé dont on connaît ailleurs les dérives, y compris dans la région des Pays de la Loire (comme au Mans où l'on continue de financer un stade qui ne sert plus que ponctuellement).

Si l'on privilégie le critère des nuisances, voire celui de la sécurité, il est légitime de réduire le périmètre de la consultation sans que l'on sache très bien définir celui-ci, même selon les plans d'exposition au bruit des populations survolées.

Ainsi, au cours d'un week-end difficile (2 juillet 2016) pour les compagnies low-cost (des centaines de retard voire d'annulations de vols), l'avion venant de Séville survole d'abord les quartiers nord de Nantes, laissant la priorité, quelques centaines de mètres plus bas à un autre avion en approche sur l'île de Nantes. Il semble prendre la direction de... Notre-Dame-des -Landes avant de virer sur la Chapelle-sur-Erdre et de revenir vers Carquefou, puis les quartiers centraux de Nantes, l'île de Nantes avant un dernier virage vers l'aéroport... Configuration sans

doute la plus défavorable en termes de nuisances mais et aussi belle occasion de méditer sur les populations impactées, suivant un transect¹ dans la géographie sociale de la ville : quartiers favorisés de Nantes (auxquels certains manifestants chantaient le 22 février 2014 : "*les bourgeois au balcon, c'est eux qui prennent les avions*"...), quartiers en voie de gentrification de l'île de Nantes et sans doute, au plus fort du bruit, les populations de banlieue aux alentours de Bouguenais...

Bien difficile, ce soir-là, de dire qui est impacté en termes de bruit ou de nuisance générale à l'environnement. Certainement pas l'ensemble des habitants de Loire-Atlantique...

La délimitation de "l'aire territoriale" de la consultation interroge donc : on est consulté à Pontchâteau mais pas à Redon, à Châteaubriant mais pas à Pouancé ou à Segré. Démocratie donc à Ancenis mais pas à Liré ou à Saint-Florent-le-Vieil, à Clisson mais pas à Montaigu ou à Challans. Sans parler des communes de Vendée ou du Maine-et-Loire, intégrées à l'aire d'influence nantaise et bien plus proches de Nantes que certaines communes de la presqu'île.

Interrogations ensuite devant une décision qu'il va falloir maintenant appliquer au terme d'un demi-siècle de discrédit de la parole et de l'action politique, sur ce projet.

Que vont devenir les aéroports de Rennes et d'Angers dont les potentialités sont largement sous-exploitées et que la ministre de l'environnement envisageait, il y a peu, de mettre en réseau ? Lors d'une rencontre avec le Conseil de développement de Rennes, il nous avait été affirmé qu'il n'était pas question de fermer l'aéroport rennais... à 80 km de Notre-Dame-des-Landes... Sans parler de la Roche-sur-Yon qui envisage d'allonger sa piste pour recevoir des avions de 75 places. Une stratégie touristique pour faciliter l'accès aux grandes manifestations artistiques et sportives vendéennes sans le problème franchissement du fleuve vers un nouvel aéroport plus au nord.

Qui financera l'entretien de la piste de Bouguenais ? Lors d'une visite du Conseil à l'établissement industriel d'Airbus, la direction avait rappelé la difficulté de rejoindre l'apponement de Cheviré avec des colis lourds et donc la nécessité du maintien d'une piste proche de l'usine. Dans le cas contraire, le regroupement des activités à Saint-Nazaire aurait une certaine logique géographique.

Interrogations aussi pour les salariés de Nantes-Atlantique majoritairement opposés au transfert.

Inquiétude enfin devant les conséquences de la décision qu'il va falloir assumer dans un climat de forte tension et de banalisation de la violence. Les attitudes de certains partisans du transfert, vite campés par la presse dans des certitudes et des postures triomphantes de militants (alors que la veille du scrutin, il n'y avait pratiquement pas de campagne d'affichage dans les quartiers centraux de Nantes) peut paraître démesurée pour ce qui n'est qu'un équipement et non un projet de société. La presse annonce l'évacuation du futur site aéroportuaire pour le mois d'octobre, comme elle l'avait déjà fait... au mois de janvier dernier. Il reste à souhaiter qu'au nom de la "démocratie à la nantaise", ce soit sans victime quel qu'en soit le camp... ou la fonction.

¹ En géographie : ligne virtuelle tracée pour faciliter l'observation