



pousseur.jean@numericable.fr

Contribution de Jean-Marie POUSSEUR

Cinq millions : une question pour le territoire et la démocratie

La Presse n'a pas manqué de l'annoncer : l'aéroport de Nantes-Atlantique vient de franchir le seuil de cinq millions de passagers annuels.

Pour ceux qui suivent l'actualité démographique, sociale et économique de l'Ouest (rappelons que l'aéroport est un enjeu pour la Vendée, mais plus encore la Bretagne, Rennes seule assurant 20 % de sa chalandise), rien de bien surprenant à cette évolution. Les derniers chiffres publiés par l'AURAN confirment pour la seule Loire Atlantique un dynamisme qui n'est pas prêt de faiblir, si des décisions extérieures ne viennent pas y faire barrage.

Que ce seuil de cinq millions, "symbolique" à en croire la presse locale, soit atteint dès 2017, bien loin des "trois millions pas avant 2020", comme l'affirmait l'ACIPA (mais on sait ce que peuvent valoir les affirmations des associations de défense), cela signifie que le taux de croissance annuelle, qui était autour de 7 % en 2015, a continué de progresser : de 8 % entre 2015 et 2016, il a bondi cette année à 14 %, avec 600 000 passagers annuels supplémentaires.

Une question de territoire

Ce constat appelle deux remarques et la première concerne notre territoire. Qu'on ne vienne pas nous dire que l'enjeu premier du transfert tient aux terres agricoles, pour ses 538 hectares d'emprises au sol (hors surfaces de pleine terre) prévues par la DUP de 2008, alors que la Loire Atlantique dispose, pour qui veut les cultiver, de dizaines de milliers d'hectares en jachère dues aux cessations d'activité agricole chaque année plus nombreuses. Ni même qu'il tient à l'importance des zones humides affectées, dans un département dont on se demande, avec ses 4 900 hectares du lac de Grand Lieu, ses bassins de l'Erdre, de la Sèvre Nantaise et du Pays des Trois Rivières, avec son Marais Breton-Vendéen au sud et ses Marais de Guérande au nord, ses 50 000 hectares de la Brière et son Estuaire de la Loire qui en compte plus de 20 000 où, sur sa partie ouest, se situent des zones non humides.

Non l'enjeu premier, c'est bien l'Ouest et son développement à l'échelle du territoire national et européen. J'ai vécu à Grenoble mes premières années d'enseignement : l'évidence de l'inventivité et du développement s'imposait. Une dominance économique et culturelle que l'on sait partir de Londres, Anvers, Rotterdam et Hambourg, descendre par Bruxelles, Lille et Strasbourg sur Paris et son Ile de France, et poursuivre via l'aire de Lyon (à laquelle appartient Grenoble) vers Turin, Marseille ou Barcelone.

On se rappelle ce mot d'un ministre du Redressement Productif originaire de Saône et Loire s'adressant au Premier d'entre eux : "tu nous emm... avec ton aéroport". Au mieux : fiche nous la paix avec l'Ouest, il ne compte pas. Au pire : et c'est très bien comme ça, ne venez pas marcher sur nos plates-bandes.

Le Grand Ouest ne peut compter que sur lui-même pour offrir un avenir à son territoire et à ses habitants, actuels et futurs. Mais, à défaut d'une égalité à laquelle il serait illusoire et déplacé de vouloir prétendre, ne peut-il être permis à ces grandes régions que nous formons à l'Ouest de nous doter des instruments nécessaires à un développement respectueux de ce qui fait leur première qualité, la proximité maritime qui ouvre les frontières sur l'Atlantique et en font une porte d'entrée importante de l'Europe ?

Est-il prétentieux, à défaut de la proximité avec l'axe majeur Européen de développement, de voir notre Ouest compensé par des infrastructures de liaison à la hauteur de son développement ? Est-il illégitime de permettre une meilleure prise en compte de ses conditions humaines (la sécurité mise à mal par le survol à basse altitude d'une grande agglomération, la santé avec l'exposition au bruit) et démographiques (la constructibilité en cœur de métropole dégagée grâce au transfert) ? Est-il exorbitant pour l'Ouest d'espérer pouvoir librement décider de ce qu'il juge très majoritairement bon pour lui, dans le strict respect des conditions réglementaires et environnementales ?

Et une question de démocratie

Non, on ne pense pas ici aux décisions de justice, délibérations institutionnelles et autre referendum en faveur du transfert, mais, en relation toujours avec nos cinq millions de passagers, au rôle du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et plus généralement à celui des Agences et autres Autorités Administratives Indépendantes (A.I.A.) intervenant dans le débat public pour peser sur les décisions politiques. On se souvient que le premier avait, à la demande de la Ministre de l'Écologie, présenté un rapport sur le devenir de notre aéroport et son transfert envisagé, réclamant non le rejet du transfert, mais une réduction notoire de l'envergure du projet, réduction à une piste, elle-même raccourcie, avec pour argument principal une prévision de croissance jugée surdimensionnée, les rapporteurs prédisant une diminution inéluctable de son rythme, réduction qui leur faisait rejeter la prévision de cinq millions de passagers au mieux pour 2020 et de six millions pas avant 2025.

Il est vrai que le Conseil Général de l'Environnement n'est pas une Autorité Administrative. Ses rapports se veulent donc seulement des instruments pour éclairer les décisions de l'autorité politique, qui reste maître de ses choix et de leur procédure. Or, dans notre cas, de deux choses l'une : ou le rapport était téléguidé (refaire le coup de Sivens), ou il servait à l'autorité politique à légitimer la décision d'enterrer provisoirement le projet. Dans les deux cas, une décision qui échappait au débat démocratique. Une vraie question pour la démocratie, car autant l'apport indispensable des services techniques consiste à éclairer les conditions matérielles et réglementaires de réalisation d'un projet, autant un rapport confié à un organisme dit indépendant contredit à l'esprit démocratique, lequel confie au seul débat des représentants élus de la souveraineté du peuple la tâche difficile de choisir et de faire.

Des questions déjà évoquées

Ces deux questions n'avaient pas échappé à notre Conseil de développement dans son document consacré à la citoyenneté métropolitaine. D'une part y est soulignée à plusieurs occasions la nécessité, par souci démocratique, de trianguler élus, citoyens et services techniques, sans mentionner toutefois les bureaux d'études qui auraient peut-être mérité une mention spécifique, eu égard à l'intention du Document, clairement engagé en faveur du débat démocratique ouvert aux citoyens.

Quant à la dimension territoriale, le dernier chapitre du document soulignait très bien qu'il était illusoire de vouloir enfermer le dynamisme de notre Métropole dans les limites géographiques de sa stricte frontière administrative. Nul doute que si le problème du transfert s'est posé, c'est bien à l'échelle non seulement de la "Grande Métropole", mais de tout l'Ouest, que la décision qui sera prise pèsera.