

Pourquoi tant de violence au sujet de Notre Dame des Landes ?

Le projet de Notre-Dame-des-Landes suscite des réactions dont la violence m'étonne. Non pas la violence de quelques groupes peu nombreux, mais la violence des débats dans la population. Que ce soit avec nos voisins, nos parents, nos collègues, dans un parti ou à l'Eglise, c'est aussi difficile d'en parler. Ou alors c'est violent, comme l'exprimait ce célèbre dessin de Caran d'Ache sous l'affaire Dreyfus : « ils en ont parlé ».



Pourquoi ? Peut-être parce que ce projet concrétise des divergences de fond qui ne posent pas de gros problème tant qu'elles sont virtuelles, conversations de salon ou conférences universitaires, mais remettent profondément en cause notre vision de l'avenir dès qu'elles s'incarnent et révèlent une vision qui relève de l'anthropologie plus que de données techniques.

Trois points nous semblent déterminants : la croissance économique, la croissance urbaine, la démocratie.

La croissance économique

Les défenseurs du projet considèrent que le trafic aérien va continuer d'augmenter au rythme actuel encore pendant une dizaine d'années, qu'il va passer d'un peu plus de 3 millions de passages actuellement à 9 millions¹. Nous laissons de côté les débats techniques sur la capacité de la piste actuelle et de l'aérogare, importants mais secondaires. La croissance du trafic, de la production économique, des échanges va-t-elle continuer aussi longtemps, et est-ce souhaitable ? La réponse est positive pour les promoteurs qui considèrent que penser autrement est une régression, et que cela mettrait en cause l'emploi.

¹ Le trafic régulier national a augmenté de 20 % sur l'année 2012 par rapport à 2011, essentiellement par l'ouverture de nouvelles lignes de compagnies low cost.

Les opposants considèrent que l'arrêt de cette croissance ce serait un progrès dans la condition de l'homme et que cela serait favorable à l'emploi.

Progrès car passer d'une société du toujours plus (de biens, de stress, d'épuisement des ressources) à une société de mieux vivre, dans laquelle les liens entre nous importent plus que l'accumulation est un progrès². C'est un enjeu anthropologique et, pour les croyants, spirituel. On comprend que cela puisse remettre en cause des croyances profondes.

Emploi car nombre d'économistes ont montré que les gains de productivité diminuent depuis 50 ans, que cela va se poursuivre et que nous allons revenir durablement à un taux de croissance qui pourrait être de 0,2 % par an³. Des anthropologues contribuent utilement au débat. C'est-à-dire que la productivité va stagner, ce qui est une bonne nouvelle pour l'emploi : plus la productivité augmentait, moins on avait besoin de main d'oeuvre pour produire. L'inverse est vrai, mais à condition que la concurrence ne soit pas le seul principe d'organisation et que la solidarité soit une réelle valeur. Cette affirmation pourrait paraître spécieuse, elle ne l'est pas moins que l'affirmation souvent entendue selon laquelle la course à la productivité résout le chômage. Réparer demande plus de main d'oeuvre et de compétences que produire des objets jetables. Cela coûte plus cher, c'est le choix du lien contre le bien⁴.

Ce thème rejoint les questions éthiques de justice et de solidarité, de service du bien commun. La recherche de croissance économique est-elle favorable à la justice, ou défavorable⁵ ? L'endettement pour un tel projet se fait-il au détriment d'autres priorités ?

La croissance urbaine

Il s'agit d'un sujet connexe au précédent mais différent. La première raison pour faire renaître il y a une dizaine d'années le projet de NDL c'est de pouvoir continuer à construire dans le sud de Nantes, où la zone de bruit de l'aéroport limite la construction. Cet argument, caché au début par les promoteurs, commence à apparaître depuis le mois de novembre 2012, en l'associant à la défense de l'environnement : mieux vaut pour accueillir de nouveaux habitants, occuper 1800 ha agricoles au nord de Nantes pour libérer des hectares urbanisés au sud de Nantes et y densifier les constructions que favoriser l'étalement urbain.

La croissance urbaine a depuis longtemps été analysée par les géographes de la Nouvelle économie géographique. Il y a en gros deux tendances, celle de l'économie d'agglomération⁶ qui considère que plus un territoire, une agglomération, concentre de population et de moyens, plus elle a de chances de s'imposer dans la concurrence mondiale. C'est la théorie des avantages comparatifs de Ricardo transposée des pays aux agglomérations, des avantages naturels aux avantages organisationnels.

² Voir par exemple Ivan Illich, Œuvres complètes, Fayard, 2003 ; Patrick Viveret, Pourquoi cela ne va pas plus mal ? Fayard, 2005

³ La croissance aux USA est-elle terminée ? L'innovation chancelante face six vents contraires. Robert J. Gordon, National bureau of economics research, Cambridge, Massachusetts, USA NBER documents de travail, n° 18315, août 2012 ; Thomas Homer-Dixon, The upside of down, Island press, 2006, USA

⁴ C'est la priorité au social sur l'économie, cf. Karl Polanyi, La grande transformation

⁵ John Rawls, *La justice comme équité*, Paris, La Découverte, 2003

⁶ Michael Porter, *L'Avantage concurrentiel*, InterEditions, 1986

L'autre tendance, dite économie de proximité⁷, privilégie l'autonomie des territoires, la réduction des importations de biens et services et la synergie entre les acteurs sociaux économiques du territoire, sans pour autant fermer ce territoire aux échanges. La solidarité devient le principe d'organisation à la place de la concurrence.

L'objectif de la ville de Nantes est de rester la plus grosse agglomération de l'Ouest, donc de capter chaque année une population plus nombreuse. Ceci entraîne des coûts d'approvisionnement et d'infrastructure croissants⁸. Et dans une perspective de population dont la croissance va diminuer à terme⁹, c'est vider les campagnes pour faire grossir les villes, toujours plus. N'y aura-t-il aucune limite à ce projet ? Quand on pose la question, il n'y a pas de réponse puisque le principe est la concurrence, et que si l'on se compare aux grandes villes dominantes du continent et encore plus des pays des Amériques ou d'Asie, le chemin est encore long. Mais que signifiait par hypothèse une ville de 7 millions d'habitants (deux fois plus que la population totale de la région des Pays de la Loire) au confluent de la Loire et de la Sèvre ? N'y-a-t-il pas une limite ? Laquelle ? Comme l'exprimait très bien Henri Lefebvre¹⁰, toute centralité crée sa propre fin et meurt étouffée.

C'est là encore une question qui touche à la projection de chacun dans son avenir, son désir de puissance – être plus gros que l'autre, plus fort – jusqu'à un désir de « toute puissance » ?

C'est aussi un défi à la planète. Il est impératif aujourd'hui de ne plus artificialiser aucun hectare de terres naturelles¹¹, ni de terre agricole. Donc construire la ville sur la ville est effectivement une proposition intéressante. Mais faire grossir les villes centre au détriment des autres entraîne des coûts d'approvisionnement en alimentation croissants et un bilan carbone de plus en plus lourd. Les déplacements quotidiens sont moins importants qu'à la campagne pour ceux qui habitent en ville, mais plus importants pour ceux qui habitent dans la deuxième et troisième couronne (la « zone d'emploi » de Nantes qui représente la zone des déplacements domicile-travail s'étend désormais du nord du département jusqu'au nord de la Vendée).

La question éthique de ce thème est celle de l'impératif de responsabilité vis-à-vis de la population et des ressources de la planète.

La démocratie

Le projet de NDL a fait ressurgir la distinction ancienne entre démocratie formelle et démocratie réelle. Débat qui, pour ne pas remonter trop loin, avait été très présent dans les années 1960/70. La conduite de ce projet a en effet respecté les règles formelles des enquêtes d'utilité publique, des expropriations, des engagements des collectivités. On peut discuter des délais des enquêtes, du respect des règles d'expropriations, de la transparence ou non du partenariat public privé, des risques financiers cachés... dont une partie font l'objet de recours juridiques. Formellement ça

⁷ Pecqueur B., Zimmermann J.B. (eds.), 2004, *Économie de Proximités*, Hermès, Paris. Rallet A., Torre A. (eds), 2006, *Quelles proximités pour innover ?*, L'Harmattan, Collection Géographies en Liberté, Paris.

⁸ Le bilan carbone d'une agglomération dépend du périmètre considéré. Nantes est ville verte européenne dans un périmètre qui exclut NDDL et le coût de l'approvisionnement en alimentation et carburant.

⁹ Insee Projections de population en 2040 dans les Pays de la Loire, Vincent BONNEFOY et Nicole GICQUAUD

¹⁰ La production de l'espace, Paris, *Anthropos*, 4^e éd., 2000

¹¹ *Approaching a state shift in Earth's biosphere*, Nature, vol 486, 7 juin 2012

marche puisque les recours sont possibles. Il y a la loi sur l'eau qui pose encore question, où la loi semble avoir été détournée. Là encore un recours est déposé.

Peut-on alors, tandis que des procédures juridiques sont en cours, manifester, s'opposer par le nombre, dans la rue et dans les champs, à des décisions prises par des décideurs élus par une majorité de la population ? Peut-on, comme les paysans sans terre en Inde¹², défiler jusqu'à ce que le pouvoir cède et remette les terres à leur usage premier, celui de nourrir ? Le pouvoir n'est-il pas issu d'un vote populaire ?

La désobéissance civile et non-violente théorisée par Gandhi était justifiée par un pouvoir d'occupation coloniale. Le pouvoir en France est un pouvoir représentatif d'un processus électoral. Mais voilà... que des agriculteurs, des artisans, des jeunes, des moins jeunes, s'opposent à une décision prise par ces élus. Ce n'est pas la première fois, ni sans doute la dernière. C'est même une garantie de démocratie. Cela ne justifie pas les actions violentes, de part et d'autre, mais c'est une garantie de liberté d'expression. Si elle n'était pas, nous ne serions plus en démocratie. Il n'y a pas eu de débat de société sur ce projet, considéré par nos élus comme de nature technique, et non sociétale. L'opposition en révèle les véritables enjeux, c'est donc une richesse, dont doivent s'emparer tous les protagonistes, traiter le sujet au fond, et non en avançant des arguments sur les questions périphériques du bruit, de la capacité, la sécurité... c'est du point de vue éthique l'impératif de vérité.

Le raisonnement serait le même pour les lignes à grande vitesse ou les projets de nouvelles grandes zones commerciales, réunis dans ce que l'on appelle les « grands projets inutiles ». Ayons chacun le courage de nos propositions et débattons donc, en sérénité, de croissance économique et humaine, de croissance urbaine et de solidarité, de démocratie.

Un citoyen nantais, décembre 2012

¹² Ekta Parishad