



Contribution de Jean RENARD

renard.jean@numericable.fr

Port et aéroport : une inégale attention des élus ?

Notre Président, lors des vœux pour 2018, a utilisé le terme de "la métropole qui déborde" tandis que la maire de Nantes parle volontiers de l'alliance des territoires. Deux concepts qui vont dans le sens de la dynamique des territoires et du constat que les limites administratives ou politiques perdent de leur sens et qu'il faut considérer les territoires à géométrie variable, qu'il y a des espaces flous et que les limites sont désormais de plus en plus poreuses.

Cette réalité se comprend et s'accompagne d'équipements dits structurants dans le langage des aménageurs des territoires. Il en est deux qui sont considérés comme essentiels et discriminants. Ils illustrent les dynamiques et par nature leurs fonctions débordent des territoires circonscrits par les limites administratives. Il s'agit des ports maritimes et des aéroports.

Si, pour le projet du transfert de l'aéroport de Nantes, les élus et notables de tout l'Ouest se sont mobilisés, il en va différemment du port. Chacun joue sa partition. Les élus de Lorient, Brest et de La Rochelle entendent conserver leur part de marché et jouent la concurrence plus que les solidarités vis-à-vis du Grand Port maritime de Nantes Saint-Nazaire. Cette dichotomie dans l'esprit des élus et responsables interroge le géographe que je suis.

Or Nantes bénéficie, du fait de sa position en fond d'estuaire de la Loire, d'un site portuaire qui a fait la fortune des notables de la ville tout au long des siècles. La ville fut même, un temps, le premier port du royaume. Il est aujourd'hui à un rang bien inférieur et les dernières décisions de l'État ne vont pas améliorer son classement. Mais, pour bon nombre d'élus et de responsables, c'est une sorte de fatalité contre laquelle on ne peut guère. On fait avec.

À la décharge de cette faible considération, il faut bien avouer que les édiles nantais depuis la dernière guerre n'ont pas mis l'avenir du port dans leurs priorités. Seul Jean Joseph Régent, un temps président de la chambre de commerce puis du port, mais il n'a pu accéder au titre de maire, a en son temps défendu le port bec et ongle et œuvré pour le développement de ses équipements et l'association avec Donges et Saint-Nazaire. Désormais, et certes ce n'est pas rien, l'estuaire de la Loire est plus reconnu pour ses chantiers navals que pour l'essor de ses trafics, lesquels tendent à stagner.

Le temps de Nantes, grand port industriel et colonial, comme l'indiquait une affiche célèbre de l'entre-deux-guerres, n'est plus. C'est pour l'essentiel un port voué à l'énergie avec la centrale thermique de Cordemais et la raffinerie de Donges. Le maintien de ces deux activités s'expliquant par la politique de l'État à la fin des Trente Glorieuses. Jusqu'à quand ?

En revanche, on se gausse volontiers de l'explosion du nombre de passagers (+ 15 %) à l'aéroport de Nantes Atlantique, négligeant au passage la nature des trafics : un grand nombre de personnes du troisième âge ayant comme destination des sites touristiques du sud de l'Europe et des rives de la Méditerranée, ce grâce à l'utilisation de compagnies à bas coûts, constitue pour l'essentiel l'origine de cette croissance. Toutes choses qui ne bénéficient guère à l'économie locale, contrairement aux activités induites par la présence du port. Ainsi, la compagnie Volotea annonce 781 750 passagers en 2017, soit une progression de 51 % par rapport à 2016 et 6 400 vols, soit plus 32 %. À ma connaissance, cela n'a pas bouleversé l'économie de l'agglomération ! Ces mêmes touristes pourraient prendre plus près de leur domicile, que ce soit Brest, Rennes ou Angers, leur avion. Et cela ne changerait pas grand chose à notre économie, simplement quelques babioles dans le duty-free local et un revenu pour les autocaristes puisque l'aérogare n'est pas directement reliée au réseau SNCF, ni au tramway, ce qui est un double scandale compte tenu de la proximité des voies ferrées.

Cet aveuglement ou cette double vision entre aéroport et port et leur avenir respectif interroge.

Certes, le port de Nantes n'est plus dans Nantes, l'essentiel de ses équipements et trafics ont glissé vers l'aval. Mais, puisque l'on parle d'une métropole qui déborde, il faudrait au sein des élus de l'agglomération mieux prendre en considération ce fait majeur et ne pas se contenter de transformer les rives en un parc d'attraction ! Rappelons-le encore une fois, la métropole c'est à la fois l'agglomération nantaise tertiaire, mais aussi l'estuaire industriel, et le littoral touristique et de retraite. C'est sur cet ensemble indissociable qu'il faut porter attention. Ce qui suppose peut-être une autre gouvernance que l'actuelle ?

Si nos élus défendaient la croissance des trafics du port avec autant de volonté et de détermination qu'ils ont exprimées à propos du projet de Notre-Dame-des-Landes, il en irait différemment. Certes, la tâche est immense. L'échec de Donges-est et l'abandon de la centrale du Carnet ont laissé des traces. La nécessaire reconquête d'un arrière-pays est une œuvre de longue haleine. On manque de nombreuses lignes régulières. Mais surtout on ne sent pas chez nos responsables une volonté de se battre, si ce n'est des récriminations vis-à-vis de l'État.

Alors après "les Ailes pour l'Ouest" et son échec, votons et défendons "les Voiles pour Nantes" dans l'espoir d'une réussite !