



Par ailleurs, la métropole de Nantes doit gérer ses populations. Deux principaux mouvements sont organisés.

- Le premier est la migration d'une partie de la population nantaise vers les bourgs de la métropole. Cette migration est mise en œuvre grâce à la construction de nouveaux quartiers d'habitations et à l'aide d'événements poussant les nantais·es à s'y rendre. Ainsi, le projet artistique *nantes-estuaire*, où des œuvres d'art ont été posées un peu partout le long de la Loire. Les instances de création de ce projet assument parfaitement leur but : faire découvrir aux nantais·es les villages environnant pour leur donner envie de les investir (cf conférence « nantes/st-nazaire petite planète » ou dans l'édito du guide *estuaire* dans lequel il est dit que ceci permet la création de cette métropole).

- Le deuxième mouvement consiste à faire venir des populations extérieures vers la métropole. Près de 15000 personnes arrivent par an, et 80 % viennent d'en-dehors du département ! (INSSE).

Ces mouvements ne sont pas anodins pour les territoires, ils entraînent des changements de culture, de paysage et de perception de l'espace. Et c'est très important, car si la métropole nantes-st-nazaire existe bien sur le papier, au sens où toutes les communes qui se trouvent entre ces deux villes

ont signé leur intégration à ce projet ; pour exister vraiment elle a besoin d'être palpable, réelle, et d'être présente dans la tête de tout le monde.

Enfin, pour que tout cela soit fonctionnel, il est nécessaire de créer un maillage de moyens de déplacement divers : routes, autoroutes, trains, tgv, trams, bus, ports, aéroports, etc. toutes ces infrastructures doivent permettre le déplacement rapide, facile, fluide et rentable de flux ; c'est à dire des mouvements d'humains, d'objets, d'informations, de capitaux, de véhicules, de compétences, de données... ■



# nantes-st-nazaire de la métropole à l'aéroport

Une interrogation suscite souvent débat : est-ce l'aéroport qui accentuera la métropolisation, ou est-ce au contraire la métropole qui a besoin d'un aéroport pour se développer ? Pour y voir plus clair, il faut regarder les projets de construction d'infrastructures entre Nantes et St-Nazaire (cf carte ci-jointe). Il y a trois niveaux différents à prendre en compte, qui n'ont pas toujours les mêmes buts, ni les mêmes conséquences.

Tout d'abord, les projets d'un intérêt interne à la métropole, qui permettent le déplacement au sein de la métropole : une nouvelle autoroute 2X3 voies entre Nantes et St-Nazaire, des trams/trains (genre de RER) qui desservent différentes zones de la métropole ou du département, des nouveaux bus/chronobus et trams pour desservir aires urbaines et bourgs environnants, et d'autres bus pour les zones plus éloignées. L'ensemble permet une fluidité des mouvements et, surtout, une augmentation de ces flux sans saturation.

Ensuite, viennent les infrastructures qui permettent l'accessibilité à la métropole : un nouvel aéroport placé en son cœur avec un barreau routier en-dessous qui reliait l'autoroute de Rennes à celle de St-Nazaire, le nouveau périph' autour de Nantes (à environ 30 km, tout en restant en Loire-Atlantique), des accès en TGV, le développement

de la fibre optique, etc. Ces projets ont pour but de rendre l'espace accessible pour l'extérieur, et donc attirant pour des entrepreneurs. On le voit déjà aux abords des autoroutes Nantes/Rennes et Nantes/St-Nazaire, où des zones d'activités ont poussé à chaque sortie, voire même des sorties ont été créées pour implanter de nouvelles zones.

Pour finir, il y a les projets d'infrastructures ayant pour objectif d'aspirer des flux qui, sinon, ne passeraient pas par là. Bon, bien sûr, il y a l'aéroport qui veut voler les avions à Paris (une saturation ça ne se fait pas tout seul, hein...). Il y a aussi ce qui est appelé l'autoroute des mers. L'idée est de faire voyager les camions sur bateau plutôt que sur autoroute. Il s'agit ici de détourner le trafic qui emprunte l'A10 pour l'Espagne et de les faire passer par St-Nazaire puis la mer. Ce projet justifie le besoin d'un nouveau périph'.

Toutes ces infrastructures engendrent une même chose : la création de structures parallèles, ce qui n'est jamais mentionné au moment de la présentation d'un projet. Quand on nous parle d'un aéroport sur 2000 ha, on omet de nous dire qu'il ne vient pas seul, qu'il y a des constructions inhérentes à ce genre d'équipement : les hôtels, les entrepôts, les entreprises attirées par l'infrastructure, les parkings, les loueurs de voiture, la gare de tram/train, les restos, les magasins, les zones d'habitations pour les travailleurs-euses, enfin bref, bien plus qu'un simple aéroport perdu dans un joli bocage.



Et si cet aéroport doit être au centre de la métropole, c'est parce qu'il sera plus accessible grâce aux nouveaux projets de transport, et parce que ces nouvelles structures permettront d'urbaniser la campagne entre Nantes et St-Nazaire et ainsi de rendre palpable la notion de ville unique. Comme il a été dit il y a quelques années : « *Si je ne peux faire venir la mer à Nantes, alors j'emmènerai Nantes à la mer...* » C'est chose faite. Bel enfumage qui pose question : a-t-on envie de tout ça ? Il semble évident que si l'aéroport ne se construit pas, la métropole, elle, continuera à étendre ses tentacules. Et on se demande comment des groupes peuvent encore être contre l'aéroport et pour la métropole, comme c'est le cas des Verts ici ou à Lille ? ■

## Métropole et rurbanité des effets désastreux

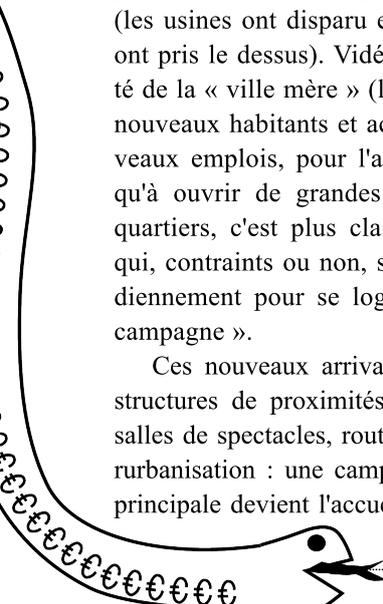
Le projet de métropolisation de Nantes-St-Nazaire a commencé par la création d'un Scot (schéma de cohérence territoriale) qui englobe tout l'estuaire de la Loire. Le long de cet axe, les différentes communautés de communes et autres collectivités ont accepté de s'inclure dans la métropole et de se plier à ses besoins. Si c'est clairement le cas pour celles directement concernées par le projet de Notre-Dame-des-Landes, il en est d'autres où les conséquences sont plus insidieuses. Les élus et acteurs du territoire sont alors contraints de suivre la marche, la création de zones dortoirs dans les villages éloignés en est un exemple.

Ces dernières années, ce sont les villes situées à plus de 30 km qui ont vu leur population augmenter. En trente ans, sous la contrainte de la croissance et du capitalisme, l'activité de ces campagnes a subi une restructuration drastique : changement de la politique agricole (disparition du maillage des petites fermes au profit de très grandes entreprises agricoles) et/ou désindustrialisation (les usines ont disparu et les entreprises liées au tertiaire ont pris le dessus). Vidées de leur activité par l'attractivité de la « ville mère » (l'espace rural rassemble 37 % des nouveaux habitants et accueille seulement 19 % des nouveaux emplois, pour l'année 2009), il ne leur reste plus qu'à ouvrir de grandes zones constructibles – en éco-quartiers, c'est plus classe – pour attirer celles et ceux qui, contraints ou non, seront prêts à faire la route quotidiennement pour se loger à moins cher et « vivre à la campagne ».

Ces nouveaux arrivants sont de facto demandeurs de structures de proximités telles que les magasins, écoles, salles de spectacles, routes, etc... Ce phénomène est dit de rurbanisation : une campagne à distance dont la vocation principale devient l'accueil des urbains et son adaptation à

leurs besoins. La liste est longue des impacts de la métropolisation sur les zones rurales. L'usage récréatif par les centres équestres des terres agricoles en périphérie en est un, les golfs en sont un autre.

Parallèlement, si les zones d'activités ne poussent pas beaucoup dans les communes éloignées, en zone périurbaine (avant les 30 km et aux abords des grands axes routiers) elles pullulent. En engloutissant des hectares de terres jusqu'alors agricoles, elles s'inscrivent difficilement dans la propagande si verte et écolo de la métropole, et font comme un barrage entre la campagne en dehors, et la nature en dedans de la ville. Entre les entrepôts et les bureaux, il a fallu adopter des stratégies pour laisser croire à cette continuité de la nature jusqu'à la ville et du coup de la ville dans la nature... Ainsi, le concept de forêt urbaine plantée dans ces zones fit à grand bruit office de compensation. Le principe étant également de « garder » des petits bouts de verdure à distance de la spéculation immobilière. Mais recréer de la nature en ville dans un espace « maîtrisé », reste le meilleur moyen de faire accepter l'engouffrement de la ville dans les espaces ruraux. ■



# Culture, démocratie participative, écologie derrière la com' de la métropole

## La culture

L'urbanisme n'est pas le seul moyen de mettre en place l'entreprise de dépossession et de perte d'autonomie au service de la rentabilité économique qu'est la métropolisation. La politique culturelle de la municipalité socialiste nantaise, particulièrement mise en avant dans sa stratégie marketing, se charge également de remplir cet objectif. Elle est bien plus qu'un effet de com' au service de leur propre gloire. Derrière l'imaginaire du monopolistique Royal de luxe et la novlangue pseudo-underground de Jean Blaise (directeur du Lieu Unique, grand manitou de la politique culturelle locale), se cachent deux intérêts :

- Empêcher toute implication ou initiative populaire en récupérant ce qui échappe au pouvoir.
- Divertir les cadres supérieurs afin de se rendre attractif pour les entreprises du tertiaire.

Il y a donc deux poids deux mesures. Les décideurs ne rejettent pas la culture, bien au contraire. Nantes est reconnue comme une grande ville culturelle, elle communique à fond sur sa politique innovante et audacieuse en la matière. C'est en fait une certaine culture qui est mise de côté. Et cette dualité partage chaque domaine artistique, d'où la difficulté de s'y retrouver. Car ce que l'on veut éliminer, c'est-à-dire le non-marchand et la participation populaire, peut, paradoxalement, être encensé. La récupération et l'hypocrisie sont les fondements de cette stratégie.

Ainsi, la métropole « attractive, ludique et festive » organise, à grands renforts de communication et de subventions, des événements de masse trois fois l'an. Ces jours-là (Rendez-vous de l'Erdre, l'éléphant, Voyage à Nantes, Les folles journées, etc.), la population est autorisée à sortir (mais pas trop tard quand même : les armadas de vigiles et de CRS vous feront vite regretter de boire une bière au bord de l'Erdre après le dernier concert). Le reste du temps, la culture est réprimée : contraintes ingérables sur les cafés concerts, expulsions des squats, élimination du graffiti, etc. Bref, tout ce qu'elle ne contrôle pas, tout ce qui est à petite échelle, non-marchand, où on peut se parler et se rencontrer, mais qui ne sert pas la com' spectaculaire de l'attractivité, tout ce qui est organisé par et pour les gens, tout cela n'a pas lieu d'être aux yeux de la mairie.

Les mêmes qui vont dépenser plus d'un million d'euros par an pour effacer tout tag en moins de 15 jours sont ceux qui organisent en grandes pompes des « jams graff » (expositions éphémères de « stars » du graffiti) lors du Voyage à Nantes. Lors de ces événements, la gratuité, le do it yourself, la remise en cause de la loi, l'autonomie, la politique, la réappropriation de l'espace public, bref, ce qui constitue l'essence même du mouvement, est passé à la trappe. De producteurs et organisateurs, nous sommes réduits au rang de consommateurs.

## Assos et démocratie participative

De même, cette manie de la subvention aux associations permet de toutes les avoir dans sa poche. Ainsi contrôlées, les nombreuses assos de promotion de l'écologie restent bien silencieuses sur le dossier de l'aéroport. À chaque fois, ce sont des pratiques populaires et des modes d'auto-organisation que les élus refusent de voir leur échapper, comme la récup', réprimée au quotidien puis gérée par l'asso Ecorev qui devient alors seule légitime (et, bien sûr, qui marchandise les objets trouvés). À chaque fois, le procédé est le même : on réprime ce qu'on ne contrôle pas, puis on crée une asso pour encadrer et gérer une activité vidée de sa substance et dépolitisée.

Le procédé est à l'œuvre pour la fameuse démocratie participative, que l'on comprend mieux par le concept d'acceptabilité sociale. Ceux qui nous dirigent disent qu'ils nous demandent aimablement notre avis, mais leur unique objectif est de faire accepter leurs décisions. Nous savons touTEs que ces simulacres de débat sont pour la forme, pour la com', et que l'opinion des « citoyens responsables » pèse peu face aux intérêts des bétonneurs et à la mégalomanie des élus aménageurs. Si l'immense majorité des participations à l'enquête d'utilité publique sur le nouvel aéroport y étaient opposées, le commissaire l'a bel et bien déclaré utile... Là où s'exercent de véritables processus démocratiques, c'est à dire lors des luttes, la répression sévit. Leur démocratie s'arrête là où commence la rentabilité des multinationales. Au bout du débat, la matraque !

## L'écologie

Ce décalage entre le discours et la pratique réelle est tout à fait éloquent en ce qui concerne l'écologie : plus on détruit, plus on met en valeur le peu qu'il reste. Toutes les métropoles sont vertes et HQE. Tous les projets d'Eiffage, de Vinci ou de Bouygues favoriseront la transition énergétique. L'écologie est désormais un des concepts marketing clé de leur propagande.

Une fois de plus, il s'agit de légitimer la perte d'autonomie et d'étendre la main mise des aménageurs sur nos vies. C'est un mode pervers de gestion des populations. C'est en effet au nom de l'écologie que l'on veut organiser et contrôler nos déplacements, nos logements, la production et la consommation. Mais dans le même temps, des idées fondamentales, qui nous permettraient de nous réapproprier nos existences, restent impensées : se libérer du salariat et faire par soi-même, consommer moins, cesser de vivre en ville, diminuer leur taille et leur population, moins se déplacer, etc.

Et leur écologie, c'est aussi une affaire rentable. Le recyclage et la dépollution attirent les requins de l'économie. Le marché carbone et désormais le marché de la compensation et des services de la nature sont l'objet de spéculations financières. Dans le même temps, gaz à effet de serre et bétonnisation des terres se développent. Cette idéologie justifie la marchandisation de la nature et la valorisation économique de tous les aspects de la vie en quantifiant et mesurant chaque parcelle du territoire et ses différentes qualités. Réduites à des chiffres, elles deviennent modifiables et interchangeable avec tout et n'importe quoi. Mais nos rapports à notre environnement, les liens, les désirs et l'histoire qui s'y créent se limitent-ils vraiment aux cases étriquées des technocrates assoiffés de pouvoir et d'argent qui nous gouvernent ? ■

