

NOTRE-DAME-DES-LANDES UNE LUTTE SOCIALE TERRITORIALISÉE

La lutte autour du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, au nord-ouest de Nantes, a focalisé l'attention pendant des années. Symbole des « grands projets inutiles imposés¹ » aux yeux de ses opposants, il était devenu un enjeu de lutte et de revendications pour les écologistes et altermondialistes de France, voire d'Europe, jusqu'à l'abandon du projet en janvier 2018. Derrière la radicalité des arguments et de certaines méthodes de lutte, dimension particulièrement présente dans les médias, se cachait un conflit né dans les années 1960 et porté longtemps essentiellement par des agriculteurs et les riverains. Derrière un discours écologiste voire anarchiste se cachait une problématique relevant avant tout de l'aménagement du territoire. L'objectif de cet article est donc d'ancrer le conflit de Notre-Dame-des-Landes dans le temps long d'un projet né au cœur des Trente Glorieuses en l'analysant comme un conflit de territoire². La lutte de Notre-Dame-des-Landes s'est jouée en effet

¹ Expression militante diffusée dans les années 2010 : CAMILLE, *Le Petit Livre noir des grands projets inutiles*, Neuvy-en-Champagne, éditions Le passager clandestin, 2014 ; ARIÈS P. et les Z'indignés, *Anti-extractivisme et lutte contre les Grands projets inutiles*, Villeurbanne, éditions Golias, 2012. Parmi les autres projets considérés comme « inutiles », dont les opposants sont en lien, mentionnons le projet de barrage de Sivens, le Center Parcs de Roybon ou encore la ligne à grande vitesse entre Lyon et Turin.

² MELÉ P., LARRUE C. et ROSEMBERG M. (dir.), *Conflits et territoires*, Tours : Presses universitaires François-Rabelais, 2004 ; PROST B., « Du rural au péri-urbain : conflit de territoire et requalification de l'espace », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 66, n°2, 1991, pp. 96-102.

« dans la rue et dans les champs, dans les arbres et dans les prétoires, dans les conseils municipaux et régionaux, à Nantes et à Paris³ » et même au niveau des institutions européennes.

Un conflit de territoire est une lutte sociale qui porte avant tout sur la définition, le rôle à donner à un espace. Il se produit quand des acteurs et groupes sociaux (qui peuvent se constituer dans le processus même du conflit) ont des visions divergentes voire antagonistes sur le devenir et l'utilisation (ou pas) d'un espace géographique⁴, et se mobilisent dans l'espace public pour faire prévaloir leur vision. C'est donc un conflit de légitimité et de légalité pour savoir qui a autorité et capacité à donner un sens et une fonction au territoire au cœur du conflit. Les conflits de territoire les plus courants sont les conflits d'aménagement⁵. Le conflit de territoire symbolique de l'histoire de la Bretagne est la lutte antinucléaire de Plogoff⁶.

Conflit multiscalaire, la question de Notre-Dame-des-Landes est riche de ses territorialités. Du local de la zone d'implantation prévue de l'aéroport à la planète, des arguments écologistes contre le développement du transport aérien en passant par le département et le Grand-Ouest, échelle d'action et de justification du discours autour de ce projet infrastructurel majeur, les échelles de ce conflit aéroportuaire sont également riches d'une densité historique. Après avoir inscrit ce conflit dans le temps long d'un projet qui a duré cinquante ans, nous interrogerons la diversité des oppositions avant de nous attarder sur les arguments du débat.

³ DELÉAGE E., GARROUSTE L., « Inventer une autre politique dans un monde défait », *Écologie & Politique* n°46, 2013, p. 8.

⁴ Qui devient un territoire (c'est-à-dire un espace socialement construit) au cours du conflit (s'il ne l'était pas déjà avant).

⁵ LECOURT A., *Les conflits d'aménagement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton*, thèse de doctorat en géographie, Université Rennes 2, 2003.

⁶ SIMON, G., *Plogoff. L'apprentissage de la mobilisation sociale*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010.

Le temps long d'un conflit actuel

Un projet né dans les années 1960

L'idée d'un nouvel aéroport dans la région nantaise germe dans les années 1960, en plein cœur des Trente Glorieuses, période de croissance économique, époque aussi où se développent les idées d'aménagement du territoire, où la Datar définit des « métropoles d'équilibre » — dont Nantes-Saint-Nazaire — qui viendraient contrebalancer l'hypercentralisation parisienne. La basse Loire est alors rêvée par certaines élites locales comme « la Ruhr du ^{xxi}^e siècle » (expression utilisée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes, en 1966), qui doit se doter d'un aéroport d'envergure pour devenir le « Rotterdam aérien de l'Europe » (selon le sénateur gaulliste Michel Chauty, en 1970)⁷. Le dossier d'origine est « très marqué par le gigantisme et porté essentiellement par des acteurs économiques et des planificateurs d'État⁸ ».

En 1965, le préfet de Loire-Atlantique se lance donc dans la recherche d'un nouveau site aéronautique pour remplacer l'aéroport de Château-Bougon — rebaptisé Nantes-Atlantique depuis. En 1967, une zone comprise entre Vigneux-de-Bretagne et Notre-Dame-des-Landes est choisie par le service technique des bases aériennes. Le projet est approuvé en 1970 par le gouvernement. L'idée est alors que le futur aéroport accueille des avions Concorde pour effectuer la liaison avec l'Amérique du Nord.

Ce n'est pourtant qu'en 1972 que la population locale est informée du projet, suscitant les premières réactions. Dès décembre de la même année est créée l'Association de défense des exploitants concernés par l'aéroport (ADECA), à l'initiative notamment des Paysans-Travailleurs — l'ancêtre de la Confédération paysanne⁹. « On ne voyait pas pourquoi

⁷ Citations in COCHAIS J.-Y., « L'aéroport dans l'œil de la presse locale », *Place Publique* n°21, 2010.

⁸ *Ibid.*

⁹ DE LEGGE J. et LE GUEN R., *Dégage, on aménage...*, Les Sables d'Olonne,

faire un aéroport. On le refusait en tant que tel, mais aussi parce qu'il s'imposait à nous sans que notre avis n'ait jamais été sollicité, et qu'il menaçait notre outil de travail : la terre¹⁰ », assure Michel Tarin, paysan retraité, l'une des figures historiques de la lutte.

Le 11 janvier 1974, un arrêté préfectoral donne naissance à une zone d'aménagement différé (ZAD) de 1 225 hectares, essentiellement sur le territoire de la commune de Notre-Dame-des-Landes. Le Conseil général y bénéficie d'un droit de préemption des terres agricoles. Les chocs pétroliers de 1973 et 1979 affaiblissent toutefois fortement l'enthousiasme pour le projet, qui est progressivement mis en sommeil à la fin des années 1970.

Les socialistes remettent l'aéroport sur les rails dans les années 1990

Le projet n'est jamais complètement abandonné pour autant. Discrètement, le conseil général fait jouer son droit de préemption. Il est déjà propriétaire de 850 hectares en 1994, au moment où le projet commence à revenir de manière plus insistante dans l'espace public, sous l'impulsion notamment de Jean-Marc Ayrault, maire socialiste de Nantes, dans le contexte du débat autour de la question du troisième aéroport parisien¹¹. Alors que les trois piliers du projet au cours des trois premières décennies sont le conseil général de Loire-Atlantique, le Conseil général d'Ille-et-Vilaine et les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) de Nantes et de Saint-Nazaire, un nouvel acteur monte en puissance, au point de devenir le chef de fil du projet : la métropole nantaise. Jean-Marc Ayrault et son premier adjoint, Patrick Mareschal, sont alors convaincus que la métropole nantaise a impérativement besoin

éditions Le Cercle d'Or, 1976.

¹⁰ *Revue Z* n°4, automne 2010.

¹¹ RENARD J., RIALLAND-JUIN C., «Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : les rebonds d'un aménagement conflictuel», *Géoconfluences*, 4 février 2013. En ligne : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/territ/FranceMut/FranceMutDoc17.htm> (consulté le 18 octobre 2014)

de ce nouvel aéroport pour pouvoir se développer et devenir le centre de rayonnement de l'ouest de la France.

Ce n'est qu'en 2000 toutefois que le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes est réellement ressorti des cartons par le gouvernement. Le 26 octobre, Lionel Jospin donne un avis favorable, relançant les études et les procédures administratives. Un Syndicat mixte d'études de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, regroupant quinze collectivités concernées par le projet d'aéroport (dont les régions Pays de la Loire et Bretagne et les départements d'Ille-et-Vilaine, de Loire-Atlantique et du Morbihan), est constitué en janvier 2002 pour participer avec l'État au pilotage du projet. Un débat public a lieu de décembre 2002 à mai 2003, qui conclut que la création d'un nouvel aéroport est une nécessité. En octobre 2003, le gouvernement donne son accord de principe au projet qui est donc lancé officiellement.

L'enquête d'utilité publique a lieu en 2006. La commission d'enquête publique donne un avis favorable quelques mois plus tard, le 13 avril 2007, mais avec des réserves et des recommandations, les commissaires-enquêteurs s'inquiétant d'un « lourd tribut pour l'environnement et l'agriculture ». La Déclaration d'utilité publique est publiée au *Journal officiel* le 10 février 2008. Le 28 décembre 2010, la concession du futur aéroport est attribuée au groupe Vinci, pour une durée de cinquante-cinq ans. La mise en service du nouvel aéroport est alors prévue en 2017...

La diversité des oppositions

La validation des différentes étapes scientifiques, administratives et politiques s'est faite sur un rythme déterminé sinon rapide. Parallèlement à la concrétisation du projet, toutefois, s'est mise en place une opposition de plus en plus résolue et protéiforme, de l'extrême gauche aux associations de défense de l'environnement, telle que France nature environnement (FNE) ou la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO), en passant par le Modem, Europe écologie – Les Verts, le Parti de gauche ou encore les indépendantistes bretons de Breizhistance et divers syndicats (la CGT

régionale, la FSU, Solidaires, la Confédération paysanne...). À gauche, seuls le Parti socialiste, le Parti communiste français et, pour partie, l'Union démocratique bretonne, défendaient le projet. Si l'UMP puis Les Républicains soutenaient le projet également, les centristes avaient un avis plus sceptique voire hostile, à l'instar de l'Union des démocrates et indépendants (UDI) qui estimait en 2012 qu'«à l'évidence, le projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est intenable sur le plan économique et injustifiable sur le plan écologique¹²», et appelait à une suspension du processus.

Une résistance « citoyenne »

Dès 2000 est réactivée l'ADECA, après vingt ans de sommeil. Cette association paysanne ne suffit toutefois plus pour mener la résistance. Les paysans qui étaient jusqu'alors seuls en première ligne pour lutter contre le projet d'aéroport, sont rejoints dans les années 2000 par des rurbains installés dans les communes environnantes. L'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA) est donc créée le 16 novembre 2000 et devient le fer-de-lance de la contestation au projet d'aéroport.

L'ACIPA travaille à informer la population et à organiser la contestation. Misant sur le dialogue, le respect de la loi et les règles démocratiques et citoyennes, l'ACIPA sollicite un débat public, qu'elle obtient. Une bonne partie des habitants et des associations y participent, de même qu'à l'enquête d'utilité publique qui suit. La déception est grande dès lors quand ces deux événements ne font que confirmer le projet et débouchent sur une déclaration d'utilité publique, malgré une opposition majoritaire parmi les avis exprimés.

Les procédures juridiques ont une place de choix dans le « répertoire d'action collective »¹³ de la résistance « citoyenne »¹⁴, et participent efficacement à freiner le projet. Le droit en matière d'aménagement n'est plus

¹² Communiqué cité notamment in *Libération*, 25 novembre 2012.

¹³ TILLY Ch., *La France conteste, de 1600 à nos jours*, Paris, Fayard, 1986.

¹⁴ C'est-à-dire jouant le jeu du système politico-légal en place.

seulement un instrument entre les mains des institutions publiques, mais se révèle aussi une arme entre les mains de ceux qui contestent les décisions du pouvoir politique légal. Dès la relance du projet, les recours administratifs et juridiques se multiplient : contre la déclaration d'utilité publique, contre le décret de concession à Vinci, etc. la plupart du temps à l'initiative de l'ACIPA.

Le débat et les procédures juridiques ne suffisant pas, l'ACIPA met en place dès sa création une opposition plus directe, pour occuper le terrain et se rendre visible dans l'espace public. Dès le 24 juin 2001, un premier pique-nique festif et contestataire réunit environ 1 500 personnes. Le 25 juin 2006, près de 4 000 personnes participent à une gigantesque fresque humaine clamant «Aéroport non!». En avril 2008, l'éléphant blanc de l'île de Nantes est occupé et choisi comme support du slogan «Un "Ayraulport" ça trompe énormément». Tout un symbole d'un aéroport considéré comme gigantesque, ruineux et inutile par ses opposants dans la ville du principal porteur du projet.

Au fil des années, d'autres acteurs rejoignent cette résistance, porteurs d'une opposition légaliste et pacifiste. Le 25 juin 2009 est créé le Cédpa (Collectif d'élus doutant de la pertinence du projet d'aéroport), qui regroupe en quelques mois plus de 1 000 élus, plus de la moitié d'entre eux dans le département de Loire Atlantique. En 2011 est créé le Collectif des organisations professionnelles agricoles indignées par le projet d'aéroport (Copain). Le 20 décembre 2012 est lancé un appel aux naturalistes, à l'initiative tout particulièrement de Bretagne Vivante, qui donne naissance au collectif Naturalistes en lutte. L'objectif du collectif est notamment de faire un inventaire exhaustif des espèces animales et végétales présentes sur le site — et notamment des espèces protégées à l'instar du crossope aquatique et du triton de Blasius — pour valoriser la richesse naturelle du site menacé, mais aussi alimenter les dossiers juridiques¹⁵.

Parallèlement, face à l'affirmation progressive des opposants dans

¹⁵ *Penn ar Bed* n°213, «Spécial Notre-Dame-des-Landes», avril 2013.

l'espace public et sur le terrain, qui freinent considérablement la réalisation du projet, les promoteurs du nouvel aéroport se structurent également, notamment dans le cadre de l'association Des Ailes pour l'Ouest, créé en 2002. Animé par Alain Mustière, ancien président du CESER des Pays de la Loire, l'association revendique 2 000 adhérents en 2016.

Les zadistes, nouvel acteur

Le début des forages, en 2005, ouvre une nouvelle étape, celle des affrontements directs, et provoque une radicalisation et un élargissement géographique du conflit, jusqu'alors très local. En juin, une centaine d'opposants rassemblés par l'ADECA bloquent les machines. Forages et tentatives de blocage, parfois réussies, se poursuivent dès lors au fil des années. Le déploiement militaire pour les encadrer va en augmentant au fil des mois. En face, des chaînes téléphoniques sont mises en place, permettant de rameuter les opposants dès que la foreuse arrive sur un terrain.

L'avis favorable donné par les commissaires à l'issue de l'enquête d'utilité publique (avril 2007), alors que 67 % des avis s'étaient exprimés défavorablement à l'installation, fragilise aussi la stratégie legaliste¹⁶. Une frange plus radicale de la contestation crée alors le groupe des Habitants qui résistent, constitué sur la base d'un désaccord avec l'opposition legaliste, qu'ils qualifient de « citoyenniste », et notamment avec l'ACIPA. Ils ont la volonté de refuser tout compromis et d'exprimer une critique globale du système qui permet la mise en œuvre de nouveaux aéroports. Ils revendiquent de nouveaux moyens d'action, et tout particulièrement l'occupation illégale des terres et des maisons de la ZAD. Mais l'ACIPA aussi évolue. Le 15 août 2007 est ouverte, avec son soutien, le Rosier, première maison squattée sur la ZAD. La Coordination des associations opposées à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, créée en 2003 et qui rassemble en 2017 une soixantaine d'organisations, ouvre de son côté, le

¹⁶ KEMPF H., *Notre-Dame-des-Landes*, Paris, Seuil, 2014.

8 décembre, le lieu d'accueil La Vache Rit, un bâtiment mis à disposition par Sylvain Fresneau, un des piliers historiques de la lutte contre le projet d'aéroport, président de l'ADECA.

Avec la parution du décret d'utilité publique en 2008, la mobilisation se durcit. L'ACIPA, s'écartant des méthodes classiques de protestation, lance un appel à occuper les maisons. La ZAD est rebaptisée Zone à défendre. Bien que l'information circule, les nouveaux arrivants sont peu nombreux. Il faut attendre la Semaine de la résistance et le Camp action climat du 1^{er} au 9 août 2009 pour que l'occupation de la ZAD s'intensifie. Moment fort de la mobilisation, les deux rassemblements parallèles d'août 2009 suscitent l'installation de nombreux nouveaux habitants, qui commencent à occuper les maisons abandonnées depuis la préemption du conseil général, voire à construire des cabanes, jusque dans les arbres et même sur les étangs. Il s'agit d'y vivre, mais aussi d'y lutter. L'hiver venu, ils sont déjà une soixantaine de nouveaux habitants, que l'on va commencer à appeler zadistes¹⁷.

Des bouts de terrains commencent à être défrichés et transformés en potagers. Une micro-société contestataire et solidaire se met en place autour des mots d'ordre d'autogestion et d'autosubsistance. La ZAD devient le lieu de convergence des militantismes radicaux. Des répertoires d'action plus radicaux en découlent, des entartages — notamment de Jean-Marc Ayrault le 26 mars 2011 — aux violences contre les permanences du PS et les occupations des chantiers de Vinci.

L'élargissement de la lutte reste malgré tout lent et limité au-delà des milieux écologistes et alternatifs. Avec l'arrivée de Vinci comme concessionnaire (décembre 2010), puis la nomination de Jean-Marc Ayrault à Matignon (mai 2012), la contestation prend toutefois une tout autre dimension. En février 2011, une structure nationale de coordination de la lutte est mise en place. Enfin, à l'automne 2012, avec l'opération César, Notre-Dame-des-Landes intègre de manière durable et marquante la une de l'actualité française.

¹⁷ *Ibid.*

Le tournant de l'automne 2012

Au cours de l'automne 2012, le conflit de Notre-Dame-des-Landes prend en effet une toute autre dimension. Souhaitant commencer les travaux préparatoires à la construction de l'aéroport avant la fin de l'année, l'État décide de lancer une opération d'expulsion des lieux d'occupation illégale sur la ZAD. C'est l'«opération César». Le 16 octobre, gendarmes et CRS investissent les lieux, évacuant cent cinquante zadistes de onze sites. L'objectif est de détruire les cabanes et maisons squattées, et ainsi faire place nette pour les travaux. Une résistance acharnée des zadistes se met en place immédiatement, avec le soutien de l'ensemble du mouvement d'opposition au projet d'aéroport, ressoudé face à ce qui est vécu comme une agression. Les images télévisées de l'expulsion de la zone par la force, les photos de pelleteuses démolissant les bâtiments, secouant les arbres de la forêt de Rohanne pour en faire chuter les cabanes, incarnent aux yeux du grand public la violence de l'État contre des militants imaginés comme pacifiques et utopistes.

Face à l'opération César se met en place l'opération baptisée avec ironie «Astérix». Les jeux de mots sont faciles: «Veni, vidi, Vinci», «Veni, vidi, reparti», etc.¹⁸ La résistance est réelle, se concrétisant par l'érection de nombreuses barricades défendues jour et nuit, murs de défense, palissades en bois, fosses traversant certaines routes, etc. Le tout prend la forme d'une guérilla bocagère entre champs, bois et sentiers.

Le 17 novembre, entre 13 500 et 40 000 opposants participent à une manifestation de réoccupation du site. «Gardarem Notre-Dame-des-Landes» peut-on lire sur une pancarte. Le point d'orgue de ce rassemblement est la construction de cabanes sur un nouveau site, La Châtaigneraie, rebaptisée La Chateigne ou La Chat-Teigne. Une semaine plus tard, le 23 novembre, la réponse est violente. Cinq cents gendarmes participent à une nouvelle opération d'évacuation, où les tirs de grenades lacrymogènes et de flash-ball blessent une centaine d'opposants. Par sa démonstration de force, l'État a perdu la bataille médiatique, et donc de

¹⁸ *Le Monde*, 8 novembre 2012.

l'opinion. Les comités de soutien se multiplient dans toute la France, dépassant la centaine en un mois. Le nombre de deux cents aurait même été atteint au cours de l'année 2013 selon l'ACIPA¹⁹.

Le lendemain, le Premier ministre annonce la mise en place d'une commission de dialogue entre les deux camps, laissant entendre qu'il n'y aurait pas d'opération de police avant la remise du rapport de cette commission. L'opération César est *de facto* terminée. Elle a notamment eu pour résultat de faire affluer de nombreux nouveaux habitants sur la ZAD, qui passe de cent cinquante à trois cents habitants en un mois, et s'activent à reconstruire ce qui a été détruit, à ouvrir de nouveaux lieux d'habitation.

Les années suivantes, la lutte est ponctuée de rassemblements pour maintenir la dynamique et reconstruire la ZAD. Mentionnons une opération «sème ta ZAD» (13 avril 2013), projet agricole destiné à remettre en culture des champs, et donc à valoriser l'autonomie alimentaire de la ZAD, une chaîne humaine encerclant les 25 kilomètres du site rassemblant entre 12 000 et 40 000 personnes (11 mai 2013), plusieurs week-ends festifs et militants, plusieurs manifestations à Nantes (22 février 2014, avec 20-40 000 personnes ; 9 janvier 2016, avec 7-20 000 personnes), etc.

Une micro-société zadiste

Plus important, une micro-société zadiste se met en place de manière continue et durable, occupant le territoire prévu pour l'aéroport.

Celle-ci se concrétise par l'occupation de plus d'une trentaine de lieux, de la petite cabane en pleine forêt à la maison abandonnée réoccupée, en passant par de vieux camping-cars ou des hameaux de petites maisons en bois. Chaque lieu a sa particularité, son identité, sa propre vie. Comme le précisaient quelques zadistes, «il n'y a jamais eu et il n'y aura pas d'entité "zadiste", "occupant-e-s" ou "squatters", soudée et homogène²⁰». Ainsi, en 2013, les plus radicaux sont réputés se regrouper

¹⁹ <https://www.acipa-ndl.fr>. Beaucoup entreront ensuite en sommeil.

²⁰ COLLECTIF, *ZAD partout, zone à défendre à Notre-Dame-des-Landes*, Montreuil,

au Far West, strictement interdit aux journalistes. Aux Fosses noires on fait le pain le mardi et le jeudi. Au Sabot se met en place un grand jardin maraîcher collectif. À la Sécherie naît Radio Klaxon en février 2012, sur 107.7 FM, la même fréquence que la radio autoroutière de Vinci. Deux lieux ont eu une importance particulière toutefois, La Vache Rit et La Chateigne.

Investie au cours de l'opération Astérix, La Chateigne était surtout dédiée à l'accueil collectif, avec sa maison-dortoir, sa salle de réunion, son atelier, sa No-Taverne et sa cuisine collective. C'était un lieu crucial de ressources et d'organisation de la ZAD. Des assemblées régulières des occupants de la ZAD y avaient lieu, même si l'assistance n'était pas toujours très nombreuse. « Les réunions du jeudi ne sont pas le parlement de la ZAD, ni un comité central de gestion. Elles ne veulent pas prendre de décisions pour ceux qui ne s'y trouvent pas. Elles n'aspirent pas à — et ne pourraient de toute façon pas — “prendre en charge” la vie de la zone²¹ », précisent les zadistes. L'objectif était de permettre aux habitants de penser le commun, d'échanger sur ce qui les réunit, de dépasser les individualismes et les spécificités de chaque lieu et de chaque groupe.

Il y avait un rejet absolu de toute forme d'organisation hiérarchisée ou centralisée, dans ce mouvement qui prônait l'autogestion, la liberté de chacun et l'échange de compétences. Venus pour prendre part à la lutte contre l'aéroport, les zadistes y voyaient avant tout un moyen de « s'opposer au mythe de la croissance et du progrès, au productivisme et au salariat²² ». Un autre monde est possible, estimaient-ils, et celui-ci surgira non de réformes venant d'en haut, mais d'une multitude d'espaces d'autonomie comme la ZAD. Ils prônaient une révolution par en bas et se vivaient comme une sécession du système.

À La Vache Rit, un bâtiment agricole prêté par un agriculteur, se retrouvait régulièrement l'ensemble du mouvement d'opposition au projet d'aéroport. C'était donc un lieu privilégié d'échange entre les

éditions L'Insomniaque, 2013.

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*

zadistes et les militants de l'«extérieur» (ACIPA, etc.). C'était aussi un lieu de stockage et d'échange: friperie, caisses de médicaments, dons divers venant des comités de soutien, etc.

En janvier 2018, le projet d'aéroport est abandonné, mais le président Macron décide également de mettre fin à la ZAD. En avril-mai 2018, la ZAD est largement évacuée par la force, une majorité des lieux symboliques détruits, dont la Chateigne. Nombre de zadistes décident toutefois de rester à Notre-Dame-des-Landes en légalisant progressivement leur installation, notamment sous la forme de conventions d'occupation précaire.

Un référendum pour rien ?

Le 11 février 2016, François Hollande annonce la tenue d'un référendum local sur la question de l'aéroport. Le 26 juin suivant, en Loire-Atlantique, les citoyens devaient répondre à la question suivante: «Êtes-vous favorable au projet de transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur la commune de Notre-Dame-des-Landes?». Les opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sont très critiques vis-à-vis de cette initiative (l'ACIPA, EELV...) voire décident de boycotter complètement le référendum (c'est le cas des zadistes).

Le périmètre du référendum est rejeté par les opposants au projet d'aéroport, non sans raison. Un sondage IFOP réalisé entre le 29 mars et le 1^{er} avril 2016 révèle en effet que le périmètre choisi (la Loire-Atlantique) est le seul assurant une victoire du «oui», avec 57 % des habitants consultés favorables au projet. À l'échelle des Pays de la Loire, le résultat serait incertain, avec seulement 45 % de «oui» (42 % de «non» et 13 % qui ne se prononcent pas), et à l'échelle de la Bretagne et des Pays de la Loire (périmètre de chalandise prévu), il serait négatif. Seuls 38 % des Bretons (région administrative) se prononcent en effet pour et 50 % contre (12 % ne se prononçant pas). Et si le référendum avait été organisé à l'échelle de la France, le résultat aurait été encore plus tranché à en croire les indications du sondage, avec 24 % de «oui», 46 % de «non» et 30 % ne se prononçant pas.

La question posée aussi était contestée par les opposants à l'aéroport, dès lors qu'elle était floue, ne précisant pas le scénario auquel elle se référait. Pour ces raisons, ils organisent un recours contre l'organisation du référendum. Le 20 juin 2016, le Conseil d'État rejette le recours déposé par les opposants au projet d'aéroport.

Le résultat du référendum, sans surprise, est favorable à la construction de l'aéroport : le « oui » obtient 55,2 % des suffrages exprimés, contre 44,8 % pour le « non » et un taux de participation de 51,1 %. L'analyse des résultats est toutefois riche d'enseignement. Selon une analyse du géographe Jean Rivière, la carte du oui correspond à l'électorat des droites aux élections régionales. Le vote non, quant à lui, est plus le fait de l'électorat de gauche, mais aussi des territoires autour de Notre-Dame-des-Landes²³.

La multiplication des répertoires d'action, portés par des acteurs très différents, quoique liés les uns aux autres, crée une résistance protéiforme. Deux répertoires dominent toutefois. Le premier est un répertoire d'action juridique et politique, véhiculé tout particulièrement par l'ACIPA ou encore les naturalistes de Bretagne Vivante, qui se révèle efficace pour freiner, mais non stopper, le projet d'aéroport. Le deuxième est le répertoire d'action directe des zadistes, dans toute leur diversité, où résistance et vie quotidienne s'entremêlent. C'est cette deuxième forme de répertoire, véhiculée largement par les médias, qui frappe les imaginaires, pour le meilleur et pour le pire.

Les arguments du débat

Temps long d'un projet et d'une lutte oblige, les arguments de part et d'autre ont changé au fil du temps, ont changé au fil des acteurs, et ceci dans les deux camps. À la base, il s'agissait d'accueillir le Concorde, puis de délester les aéroports parisiens, ou un aéroport de Nantes-Atlantique saturé, et enfin de préserver la sécurité des Nantais. De l'autre côté, les

²³ HUET D., LINDGAARD J., « Notre-Dame-des-Landes : un non de gauche », *Médiapart*, 29 juin 2016.

raisons idéologiques de s'opposer à un aéroport à Notre-Dame-des-Landes sont aussi fondamentalement diverses. Pour autant, au fil des presque cinquante années de débat, les arguments se sont structurés autour de thématiques limitées et relativement stables, ingrédients du conflit de territoire qu'il s'agit désormais d'explicitier. Trois arguments principaux ont motivé la réalisation d'un nouvel aéroport : la saturation de Nantes-Atlantique, le développement du Grand Ouest et enfin l'amélioration de l'environnement des Nantais. En face, la motivation principale était de préserver les terres agricoles et un territoire bocager et humide écologiquement riche et fragile et de s'opposer à la gabegie financière de ce « grand projet inutile ».

L'hypothétique saturation de Nantes-Atlantique

La saturation de Nantes-Atlantique est l'argument qui est revenu de manière la plus insistante. Nantes-Atlantique serait le grand aéroport régional français dont la croissance du nombre de passagers a été la plus rapide, avec une croissance moyenne de 7 % au début des années 2010, et 4,4 millions de voyageurs en 2015. Or, avec une seule piste, insuffisamment longue en outre pour accueillir des gros porteurs en liaisons régulières, les perspectives de développement seraient limitées. D'où le besoin d'un nouvel aéroport avec deux pistes capables d'accueillir même des A380.

Les opposants restèrent sceptiques concernant l'accueil des avions gros porteurs alors que, assuraient-ils, la longueur de la plus longue piste prévue à Notre-Dame-des-Landes était la même que celle de la piste existante à Nantes-Atlantique (2 900 mètres). Plus globalement, l'argument de la saturation de Nantes-Atlantique a été très vigoureusement combattu, et ceci bien au-delà des franges contestataires. La comparaison avec les aéroports de Genève, en Suisse, et de San Diego, en Californie, était récurrente. En effet, malgré son unique piste, Genève a su accueillir treize millions de voyageurs et 200 000 mouvements d'avion en 2011, San Diego même, avec une piste également, a vu passer dix-huit millions de passagers la même année, soit cinq fois plus que Nantes-Atlantique. Et

les perspectives de développement à Nantes n'étaient pas encourageantes. Le trafic passager cumulé de Dinard, Brest, Quimper, Rennes, Lorient, Vannes, Saint-Nazaire, Laval et Angers ne dépassait même pas les deux millions en 2011.

Un enjeu d'aménagement du territoire

Le deuxième argument des promoteurs de l'aéroport est que la création d'un nouvel aéroport moderne provoquerait un vrai appel d'air pour le développement de l'ensemble du Grand Ouest, échelle territoriale à laquelle les promoteurs voyaient l'aéroport. Ainsi, pour Jacques Auxiette, président de la région Pays de la Loire en 2012, «Cet aéroport sera (...) l'un des leviers essentiels du développement économique, de l'emploi, de l'attractivité et du rayonnement international des régions Pays de la Loire et Bretagne²⁴». Il s'agit, et ceci depuis les origines du projet, de renforcer le rééquilibrage des infrastructures de transport en faveur de la basse Loire pour y créer un pôle économique de niveau européen. C'est cette dimension régionaliste du projet qui a attiré pendant longtemps l'Union démocratique bretonne. Ainsi, pour Alain Cedelle, conseiller municipal UDB à Bruz en 2005, «refuser un grand aéroport international en Bretagne, c'est persister dans un modèle centraliste bien dépassé, c'est s'enfermer dans le sous-développement économique²⁵».

Cette rhétorique a laissé sceptique, voire inquiété de nombreux acteurs économiques et politiques. Thierry Masson par exemple, pilote de la compagnie Régional-CAE, filiale d'Air-France, porte-parole du Collectif des pilotes de ligne doutant de la pertinence du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, estimait qu'il n'a jamais été constaté qu'un aéroport allait générer une économie nouvelle, a fortiori lorsque l'outil

²⁴ *Pays de la Loire*, Magazine bimestriel du Conseil régional n°46, novembre-décembre 2012.

²⁵ www.udbbzh.net/archives/article.php3?id_article=131&lang=fr (consulté le 19 octobre 2014).

correspondant existe déjà²⁶. En outre, dans le Finistère, le futur aéroport avait de quoi inquiéter ; il serait venu encore amputer l'aire commerciale des aéroports de Brest et Quimper et risquait de renforcer le déséquilibre breton en faveur de l'axe Rennes-Nantes²⁷. Plus gênant encore pour les promoteurs, dans une étude économique consacrée à la France et parue en mars 2013, l'OCDE estimait que l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes risquait de représenter « une charge pour les générations futures²⁸ » dès lors qu'il ne serait pas rentabilisable.

Un environnement préservé et menacé

Enfin, et paradoxalement, l'argument le plus mis en avant au début des années 2010 était d'ordre environnemental. Le transfert aurait été rendu nécessaire par l'orientation de la piste, dans l'axe du centre-ville, qui oblige les avions à survoler l'agglomération nantaise. En plus de générer des nuisances sonores, ce serait un véritable danger pour la population. De fait, alors qu'environ 41 000 personnes seraient exposées aux nuisances sonores générées par l'aéroport de Nantes-Atlantique, seules 900 l'auraient été dans l'hypothèse d'un transfert à Notre-Dame-des-Landes.

Si les opposants reconnaissaient la réalité de ce problème, ils le minimisaient en soulignant que le périphérique, à lui seul, fait plus de bruit que l'aéroport. Le Collectif des pilotes de ligne doutant de la pertinence du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes ajoutait que des trajectoires alternatives de décollage et l'arrêt des vols de nuit étaient possibles. Depuis 2003 enfin, des opposants au projet de transfert ont défendu l'idée d'une deuxième piste à Nantes-Atlantique, dans un axe qui permettrait d'éviter le survol de Nantes.

Pour les opposants c'est au contraire le transfert de l'aéroport qui aurait posé un problème environnemental grave. Ils estimaient ainsi que

²⁶ Lettre ouverte à François Hollande, 3 janvier 2013.

²⁷ *Le Télégramme*, 24 novembre 2012.

²⁸ OCDE, *Études économiques de l'OCDE : France 2013*, Paris, OECD Publishing, 2013.

la construction de l'aéroport et des infrastructures associées aurait pris la place de 2000 ha de terres agricoles et d'environ quatre-vingts fermes. Une agriculture dynamique et un des derniers paysages bocagers du département aurait disparu. En effet, tout le paradoxe de la mise en place de la ZAD est qu'elle a sanctuarisé l'endroit pendant quarante ans, qui n'a pas dès lors subi le remembrement ni le mitage, contrairement à la plupart des campagnes bretonnes, ce qui en fait aujourd'hui un réservoir de biodiversité.

C'est d'ailleurs cette question environnementale qui a longtemps été la menace la plus sérieuse concernant la possibilité de construire l'aéroport, et notamment la loi sur l'eau. Celle-ci exige notamment que toutes les mesures de compensation pour l'eau soient effectuées dans le bassin versant où les travaux se font, pour que la rivière touchée soit le mieux conservée possible. Or les destructions auraient été si importantes, expliquait le naturaliste Jean-Marie Dréan, que les pouvoirs publics avaient depuis longtemps annoncé qu'ils ne respecteraient pas ces réglementations, et avaient le projet d'appliquer leurs compensations dans les bassins versants d'autres rivières²⁹. L'enquête publique au titre de la loi sur l'eau avait malgré tout émis un avis favorable en 2012, sous réserve que des experts indépendants apportent leur caution scientifique. Or, en avril 2012 les experts indépendants nommés ont émis un avis défavorable au projet. « Le rapport dit très clairement qu'on ne peut pas faire l'aéroport à cet endroit³⁰ » concluait en avril 2013 le juriste Raphaël Romi.

Les différentes associations et collectifs déposaient alors dix-sept requêtes demandant l'annulation des arrêtés préfectoraux autorisant les travaux. Mais le 17 juillet 2015, c'était la douche froide. Le tribunal administratif de Nantes rejetait l'ensemble de ces recours. Le 14 septembre 2016, finalement, le préfet de Loire-Atlantique publiait les deux derniers arrêtés préalables au lancement des travaux : il autorisait le transfert et la destruction du campagnol amphibie, pourtant une espèce

²⁹ <https://naturalistesenlutte.wordpress.com/> (consulté le 19 octobre 2014).

³⁰ *Le Télégramme*, 18 avril 2013.

protégée classée. L'opposition ne désarme pour autant pas, et les travaux ne démarrent pas. La nomination de trois médiateurs par le nouveau président Emmanuel Macron le 1^{er} juin 2017 pour trouver une solution rouvre dès lors le débat. Suite à cette ultime consultation, qui clarifie les options, le Premier ministre Édouard Philippe annonce le 17 janvier 2018 l'abandon du projet.

Conclusion

Comme tout mouvement social de grande ampleur, Notre-Dame-des-Landes révèle un conflit entre deux visions du monde, deux conceptions de l'avenir qui dépassent le cas précis de l'aéroport. Imaginé dans les années 1960, relancé dans les années 2000, le projet d'aéroport reposait sur l'idée que la croissance économique reviendrait et que la région devait disposer d'un équipement aéroportuaire susceptible de participer à l'élan économique espéré, que cet équipement aéroportuaire, même, pourrait lui servir de locomotive. De l'autre côté, les opposants estimaient que nous vivons en ce début de XXI^e siècle non une crise, mais une métamorphose de notre société, provoquée notamment par la raréfaction des ressources non renouvelables telles que le pétrole. La croissance ne reviendra pas et construire un nouvel aéroport serait donc inutile. C'est un monde totalement nouveau qu'il faut inventer.

Ces visions opposées du monde se cristallisent dans des rapports différenciés au territoire, sources et expression du conflit de territoire. Chaque camp — mais pas forcément chaque acteur — se caractérise par l'articulation de plusieurs niveaux de territorialités, relativement harmonieusement complémentaires. Le niveau territorial le plus important pour les opposants au projet d'aéroport est le niveau local, celui de la ZAD, celui des communes impactées par le projet, lieu de vie, lieu du quotidien pour ses habitants, biotope ayant une valeur intrinsèque. Le lieu existe en soi, est légitime en soi, et appartient à ceux qui y habitent et y travaillent. Le lieu a une essence. Le local est celui de la rhétorique environnementale, dans sa dimension naturaliste, mais aussi

dans sa dimension rurale et agricole. Pour les promoteurs de l'aéroport, par contre, le local est un non-lieu, c'est une ruralité peu habitée au service du développement de la métropole nantaise. L'importance du lieu est sa fonction, sa capacité à accueillir un nouvel aéroport pour permettre le développement métropolitain, lui permettre d'accomplir sa fonction à elle de métropole d'équilibre. C'est cet imaginaire du lieu radicalement antagoniste — essentialiste contre fonctionnaliste, pourrions-nous dire — qui explique que la lutte se soit cristallisée autour de la ZAD et qu'un compromis ait été difficilement imaginable.

Le deuxième niveau important de territorialité est régional. Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes s'inscrivait avant tout dans une vision de l'aménagement du territoire, au service d'une métropole (Nantes) et à l'échelle de ce qui était conçu comme devant être sa région naturelle, région qualifiée de Grand-Ouest, et composée, pour les promoteurs du projet, des Pays de la Loire et de la Bretagne. Cette non-région, sans nom, serait l'échelle affirmée de la zone de chalandise de l'aéroport, comme en témoigne le nom d'aéroport du Grand Ouest ou le nom de l'association promouvant l'aéroport, Des Ailes pour l'Ouest. C'est une région qui se caractérise non par une identité géographique, culturelle ou historique, mais par sa fonction. Toutefois, dans la réalité, les principaux promoteurs du projet d'aéroport appartiennent au département de Loire-Atlantique, et c'est à cette unique échelle que s'est réalisé le référendum du 26 juin 2016. La dimension régionale est moins importante chez les opposants au projet d'aéroport, si ce n'est qu'ils se rejoignaient globalement dans l'opposition à un espace politisé et hiérarchisé. Certains, à l'instar d'Yves Lebahy³¹ ou du collectif régionaliste Oui la Bretagne (animé par Christian Troadec), opposaient à un développement polarisé de l'ouest de la France un aménagement équilibré et harmonieux de la Bretagne, et mettaient en garde notamment contre un déséquilibre territorial au détriment de l'ouest breton.

Le troisième niveau, enfin, est mondial. Pour les promoteurs du

³¹ LEBAHY (Y.), BRIAND (G.), *Réunifier la Bretagne ? Région contre métropoles ?*, Morlaix, Skol Vreizh, 2015.

projet, il s'agissait de relier l'ouest de la France plus facilement au reste du monde, que ce soit en matière de transport de passagers ou de développement économique. Le monde auquel il s'agit de se relier n'est toutefois pas un monde global, mais un monde de pôles, un monde de territoires similaires ou partenaires de la métropole nantaise. Le niveau mondial également était essentiel aux yeux des opposants au projet. Ils étaient acteurs d'un conflit qui s'inscrivait dans un cadre mondial de lutte contre les «grands projets inutiles» (de la vallée de Suse à la troisième piste de l'aéroport de Londres-Heathrow). Il s'agissait de s'opposer à la logique politique même qui promeut ces grandes infrastructures. Ce dont témoignait par exemple le slogan «Non à l'aéroport et à son monde». Ce monde combattu peut l'être pour des raisons socio-économiques (contre le capitalisme et le libéralisme) et/ou environnementaux (contre le productivisme, contre les énergies fossiles et leur influence sur le réchauffement climatique).

Au-delà de l'infinie diversité des nuances, que ce soit en matière idéologique ou stratégique, ce sont deux visions inconciliables du monde qui se sont opposées à Notre-Dame-des-Landes. D'où la difficulté pendant longtemps à concrétiser (ou abandonner) ce résistible projet qu'était l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Références bibliographiques

- BARBE, F., «La "zone à défendre" de Notre-Dame-des-Landes, ou l'habiter comme politique», *Noroi*, n°238-239, 2016, p. 109-130.
- CARRARD, M., *L'impact de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sur le devenir des relations entre Nantes et Rennes. Étude prospective à l'aide de la théorie des jeux*, thèse de doctorat (directeur G. Baudelle), Rennes 2, 2009.
- Collectif, *ZAD partout, zone à défendre à Notre-Dame-des-Landes*, Montreuil, éditions L'Insomniaque, 2013.
- Collectif, *Détachez vos ceintures. Un aller simple pour Notre Dame des Luttés*, Rennes, éditions du Kyste, 2013.
- Collectif SUDAV, *C'est quoi c'tarmac. Profits, mensonges et résistances*, Paris, éditions No Pasaran, 2011.

- DUVAL, E., « Vol retour sur la consultation relative au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes », *La Revue des droits de l'homme* [En ligne], 2016.
- HAYES, G., « Negotiating Proximity: Expert Testimony and Collective Memory in the Trials of Environmental Activists in France and the United Kingdom », *Law & Policy*, vol. 35, n°3, juillet 2013, p. 208-235.
- KEMPF, H., *Notre-Dame-des-Landes*, Paris, éditions du Seuil, 2014.
- KERNALEGENN, T., *Histoire de l'écologie en Bretagne*, Rennes, éditions Goater, 2014.
- LECOURT, A., FABUREL, G., « Comprendre la place des territoires dans les conflits d'aménagement. Une application aux espaces ruraux », *Revue ESO*, n°23, 2005, p. 77-91.
- DE LEGGE, J. et LE GUEN, R., *Dégage, on aménage...*, Les Sables d'Olonne, éditions Le Cercle d'Or, 1976.
- PAILLOUX, A.-L., « Zone d'aménagement différé contre "zone à défendre". Analyse d'une lutte pour l'autonomie dans/de l'espace rural », *Justice spatiale | Spatial justice*, n°7, janvier 2015.
- PAOLETTI, M., « L'invention d'un nouveau référendum pour "résoudre la crise" à Notre-Dame-des-Landes », *Revue Française de Droit Constitutionnel* n°109, 2017, p. 173-196.
- PETTIT, J., *La bataille de Notre-Dame-des-Landes – Éléments de langage*, Paris, L'Harmattan, 2015.
- PRUVOST, G., « Critique en acte de la vie quotidienne à la ZAD de Notre-Dame-des-Landes (2013-2014) », *Politix* n°117, 2017, p. 35-62.
- RENARD, J., RIALLAND-JUIN, C., « Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes: les rebonds d'un aménagement conflictuel », *Géoconfluences*, 4 février 2013.
- RIALLAND-JUIN, C., « Le conflit de "Notre-Dame-des-Landes": les terres agricoles entre réalités agraires et utopies foncières », *Noréis*, n°238-239, 2016, p. 133-145.
- RIVIÈRE, J., « Clore un conflit d'aménagement par le vote? Note sur la géographie électorale de la consultation sur l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes », *Noréis*, n°238-239, 2016, p. 147-159.
- SUBRA, Ph., « De Notre-Dame-des-Landes à Bure, la folle décennie des "zones à défendre" (2008-2017) », *Hérodote* n°165, 2017, p. 11-30.