

## Notre-Dame-des-Landes: des milliers de personnes attendues sur la ZAD

PAR JADE LINDGAARD

ARTICLE PUBLIÉ LE VENDREDI 7 OCTOBRE 2016



Manifestation contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sur une autoroute à 4 voies, 27 février 2016 (Isabelle Rimbert)

Les opposants à la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes maintiennent le bras-de-fer avec le gouvernement. Un rassemblement de grande ampleur est prévu samedi sur la ZAD. La CGT de Vinci, concessionnaire du projet, y participe et appelle ses syndiqués à exercer leur droit de retrait pour empêcher le chantier. Le mouvement se développe en rupture avec les partis politiques.

Des milliers de personnes, voire des dizaines de milliers, sont attendues sur la ZAD de Notre-Dame-des-Landes **ce week-end** pour « empêcher l'aéroport » et protéger la zone contre l'intervention des gendarmes mobiles. Pourtant, la préfecture de Loire-Atlantique n'envisage pas d'interdire la manifestation. Alors que l'état d'urgence est toujours déclaré, cette décision illustre le rapport de force que le mouvement contre le projet d'aéroport du Grand Ouest réussit à maintenir avec les pouvoirs publics.

Malgré le vote à 55 % en faveur de la nouvelle aérogare, les opposants n'ont pas baissé la garde et s'organisent pour résister en cas d'évacuation de la zone de 1 650 hectares, dans le bocage de la périphérie nantaise, où vivent 200 à 300 occupants. À plusieurs reprises, Manuel Valls a fait savoir qu'il souhaitait vider la ZAD de ses habitants en octobre. Mais avec l'imminence de l'évacuation des campements de réfugiés à Calais et aux alentours, le respect de cette échéance semble improbable. Le 1<sup>er</sup> novembre, le début de la trêve hivernale rend délicate la perspective

d'une évacuation des paysans historiques, de leurs familles et de leur cheptel. En l'absence d'information et dans une défiance maximale envers les institutions, un réseau de veille s'est mis en place pour flairer la moindre amorce de travaux ou l'envoi de troupes. Des tracteurs sont prêts à partir en action de protestation au premier coup de pioche. « *La consultation ne change rien au fond du dossier*, explique Vincent Delabougliose, porte-parole de COPAINS, un collectif de paysans anti-aéroport : « *La déclaration d'utilité publique de 2008 s'est faite sur des données fausses. Notre rôle de paysan est d'agir en lanceurs d'alerte.* »



Manifestation contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sur une autoroute à 4 voies, 27 février 2016 (Isabelle Rimbert)

En appelant leurs soutiens à converger sur la ZAD dès 10 heures du matin samedi 8 octobre pour un « *manifestival* » mêlant prises de parole, ateliers de construction et concerts, « *nous voulons placer la zone sous la protection de la population* », explique Geneviève Coiffard, une militante locale. « *Que résonne le chant de nos bâtons. Être audibles pour créer une hésitation avant qu'ils ne lancent une agression contre la ZAD.* » Chaque participant est appelé à venir muni d'un bâton, « *outil d'accompagnement de toute notre vie d'homme. Le bâton du voyageur, du colporteur, du pèlerin, qui sert à la protection des troupeaux et des dunes* », ajoute la militante. C'est aussi une référence à la lutte pour le plateau du Larzac, référence historique précieuse aux yeux d'une partie du mouvement puisque la lutte des années 1970 s'est achevée par une victoire. Ce week-end, un hangar – et peut-être plusieurs – devrait être construit pour servir d'abri en cas d'expulsion. Le rassemblement affiche un objectif opérationnel qui dit la détermination de ses organisateurs. « *Plus le temps avance, plus les gens se mobilisent* », déclare Camille, un habitant de la ZAD. Pour Attac, Annick

Coupé explique : « *Le gouvernement doit mesurer que s'il veut expulser la ZAD, il prend le risque de focaliser sur une question qui pourrait voir beaucoup de convergence après la mobilisation sociale du printemps contre la loi sur le travail et son monde. Des liens se sont tissés avec Notre-Dame-des-Landes.* »

Ce n'est pas qu'un vœu pieux. Le collectif national des syndicats CGT du groupe Vinci, première organisation syndicale au sein du groupe de BTP, appelle les salariés à faire valoir leur droit de retrait s'ils sont affectés à des travaux en lien avec l'aéroport – et donne le même conseil concernant le mur de Calais et la destruction de « *la jungle* », ou encore le grand contournement routier ouest de Strasbourg, jugé inutile. Raison invoquée : danger grave et imminent lié aux risques d'affrontement avec les opposants. Mais c'est aussi un message politique, l'affirmation du rejet de ces projets. **En mars, le syndicat expliquait dans un communiqué** : « *Nous ne sommes ni des mercenaires, ni des esclaves : nous ne voulons pas travailler dans un climat de guerre civile, mais dans les meilleures conditions, avec des droits et des garanties collectives* », conclut la CGT Vinci, qui ajoute souhaiter œuvrer à des « *projets dont nous puissions être fiers pour leur utilité sociale et sociétale* ». À l'inverse, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes provient de « *rêves mégalomaniaques périmés* ».



Conférence de presse d'opposants à l'aéroport, Paris, 5 octobre 2016 (JL).

La CGT Vinci doit participer au rassemblement du 8 octobre sur la ZAD et réclame dans son journal trimestriel, *L'Écho des salariés* de Vinci, « *qu'il ne soit procédé à aucune expulsion ni expropriation sur le site* » et « *qu'il soit mis un terme à toutes les opérations d'intimidation et de stigmatisation des habitants de la ZAD, auxquels nous réaffirmons notre*

*solidarité* ». Pour Francis Lemasson, délégué CGT de Vinci, « *ce genre de projet ne peut que dégrader les conditions d'emploi et de salaire* ». Une procédure de discussion collective sur le sujet de Notre-Dame-des-Landes a été lancée au niveau confédéral du syndicat et « *les lignes commencent à bouger* », ajoute-t-il.

Sur la plateforme de l'actuel aéroport nantais, la CGT AGO milite elle aussi contre le projet de Notre-Dame-des-Landes qui va délocaliser les emplois au nord de la Loire alors que la plupart des salariés habitent au sud. Ses militants ont organisé plusieurs actions de blocage contre la loi sur le travail avec des habitants de la ZAD. Aucun employé du site, exploité par Vinci dans le cadre du contrat de concession de Notre-Dame-des-Landes, qu'il dépende directement du groupe ou de l'un de ses prestataires, n'a été consulté sur le projet de nouvelle aérogare. « *Le temps qui dure avant l'expulsion est mobilisateur* », décrit Vincent Delabougliose, de COPAINS, qui raconte être contacté par de « *nouveaux militants* » : « *Ce sont des personnes qui se sont intéressées au sujet à cause de la consultation. Elles ont voté non et demandent comment continuer à militer. Le temps qui nous est donné avant l'intervention est mobilisateur.* » Près de 400 personnes ont réservé une place en bus au départ de Paris vendredi soir. Des dizaines de points de départ de covoiturage s'organisent dans des départements parfois très éloignés de la ZAD. **Une pétition lancée par les naturalistes en lutte** pour exiger du préfet le respect de la loi pour les quatre espèces protégées qu'ils ont découvertes sur la ZAD avait recueilli près de 4 000 signatures le 6 octobre au matin – dont celle de Nicolas Hulot, qui continue ainsi à discrètement soutenir le mouvement.

## « Face à une classe politique infantile »



Sénateur EELV de Loire-Atlantique, Ronan Dantec est l'un de ceux qui ont soufflé à François Hollande l'idée d'une consultation citoyenne sur le projet d'aéroport. « *Ils ont raté la consultation, regrette-t-il, mais en aucun cas la consultation ne les affranchit de respecter la loi.* » Deux échéances juridiques sont couvées du regard par les opposants : le précontentieux avec l'Europe, qui a demandé à la France une nouvelle étude d'impact et prévenu que si les travaux démarraient avant, l'infraction avec le droit européen serait constituée (**voir plus de détails ici**). Et les recours devant la cour d'appel contre les arrêtés au titre de la loi sur l'eau et les espèces protégées, autorisant la destruction de la zone humide de la ZAD (**voir ici**). « *Évacuer la ZAD de NDDL sans attendre l'issue des recours serait une faute politique, puisque Hollande s'était engagé là-dessus* », affirme Ronan Dantec. « *Attendre ces deux recours ne coûte rien. Respecter la demande de l'Europe ne fait pas se déjuger le gouvernement. Le trafic de l'actuel aéroport n'a pas explosé, il n'y a aucune urgence.* » À trois semaines du deuxième anniversaire de la mort de Rémi Fraisse, ce jeune écologiste tué par un gendarme lors d'un rassemblement contre le barrage de Sivens, il ajoute : « *C'est difficile de refaire Sivens, où l'on a aujourd'hui un terrain à moitié démoli, alors que le tribunal a statué que le projet de barrage n'était*

*juridiquement pas conforme. Revenir dans une même situation à Notre-Dame-des-Landes serait terrible. Le coût politique serait extrêmement important.* »

En pleine campagne primaire à gauche, le silence de la classe politique sur le sujet est frappant. Pour un Nicolas Sarkozy qui appelle à « libérer » la ZAD de ses occupants, impossible d'obtenir une réaction d'Arnaud Montebourg ou de Benoît Hamon (« *Je ne suis pas sûr qu'il ait une position sur l'évacuation de la ZAD* », se contente de nous répondre son directeur de campagne). Présent à Nantes fin septembre pour le congrès des HLM, Manuel Valls n'en a pas dit un mot. Seule Ségolène Royal, hors course pour la présidentielle, continue de critiquer le projet d'aéroport. Autre ministre du gouvernement opposée au chantier, Emmanuelle Cosse fait savoir son opposition, mais sans l'exprimer publiquement.

Au-delà de la discipline gouvernementale, ce désintéret manifeste l'incompréhension de la gauche partiditaire, à l'exception d'EELV et du PG, pour le mouvement contre l'aéroport – le comité national exécutif du PCF est quant à lui favorable à la construction d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Cette mobilisation échappe aux repères traditionnels du débat politique en France : un sujet local et technique au départ, un mouvement désobéissant qui conteste le légalisme de la définition de l'intérêt général, un imaginaire libertaire et rural autant inspiré par la Commune de 1871 que de la défense des « communs », née dans les années 2000. Et des alliances politiques inédites : des habitants de la ZAD, marqués par les idées anarchistes, opposés aux technologies et critiques du salariat, montent des actions avec des militants de la CGT en colère contre l'inutilité sociale des chantiers où leur employeur les affecte. Des écologistes pur jus, naturalistes amateurs ou figures de la défense des espèces contre les chasseurs comme Allain Bougrain-Dubourg, défilent au côté de paysans conventionnels, utilisateurs d'engrais et de pesticides, dont certains sont encartés à la FNSEA. Des anticapitalistes et des révolutionnaires « *appellistes* » côtoient des chrétiens contre l'aéroport. Des décroissants s'unissent avec des réfugiés venus d'Afrique.

Cet assemblage hétéroclite mobilise un nombre considérable de personnes, beaucoup plus que bien des manifestations à Paris (hors loi sur le travail) : 20 000 en janvier à Nantes selon les organisateurs, 50 ou 60 000 en février sur la quatre voies entre Nantes et la ZAD, jusqu'à 40 000 en juillet sur un champ proche de la ZAD. La préfecture a donné des chiffres chaque fois bien inférieurs (7 500 en janvier, 20 000 en février), néanmoins ils reflètent une mobilisation de masse. Cette énergie militante ne s'exprime pas seulement contre une logique d'État – celle de construire un aéroport sur une zone naturelle à protéger devenue un havre d'utopies –, mais aussi par adhésion aux valeurs de solidarité célébrées par un mouvement qui a appris au fil des années à apprécier sa diversité : entre urbains et ruraux, retraités et jeunes en galère, intellectuels précaires et payants frugaux. « *Contre l'aéroport et son monde* », slogan qui a inspiré ceux des manifestants contre la loi sur le travail « *et son monde* », on marche, on chante, on danse, on pique-nique, on dort à la belle étoile, on se lie d'amitié, on s'embrasse. On ne se contente pas d'ériger des barricades. « *On est face à une classe politique infantile, qui ne comprend rien au dossier de l'aéroport de Notre Dame-des-Landes, ni à la ZAD et qui veut tout détruire* », résume Camille, habitant de la ZAD : « *La droite et la gauche ont une attitude extrêmement similaire sur cette question. Le tout-répressif voulu par Hollande a été catastrophique. On n'oublie pas Sivens : c'est sous le PS qu'il y a eu un mort à cause d'un projet inutile.* »



Tag à Paris, 5 octobre 2016 (JL).

Rares sont les élus socialistes qui expriment la volonté d'un compromis sur le sujet devenu si clivant de l'aéroport. Députée socialiste dans le Doubs, de l'autre

côté de l'Hexagone, Barbara Romagnan s'y risque pourtant et dit trouver « *intéressant et respectable le choix de personnes qui consacrent leur temps de vie et engagent leur corps contre l'aéroport, alors que l'on parle beaucoup de désamour des politiques* », « *même si on n'est pas d'accord sur tout* ». Elle constate que « *les questions écologiques ne font pas partie de la culture fondamentale des socialistes, qui est marquée par la croissance, le productivisme et la maîtrise de la nature plus que son écoute* ». Mais elle considère aussi qu'il faut prendre en compte le résultat de la consultation citoyenne.

Parce que la ZAD s'est créée avec les premières occupations de fermes abandonnées en 2008 et 2009, le mouvement contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes a touché l'esprit et le cœur de dizaines de milliers de personnes. C'est de ce point de vue une expérience politique et sociale similaire à celle du plateau du Larzac pour la génération soixante-huitarde. Mais il existe des milliers d'autres territoires menacés de prédation par des projets plus absurdes les uns que les autres : extension d'un golf, d'un parking de supermarché, chaufferie à gaz disproportionnée, cimenterie sur une plage insulaire, autoroutes inutiles, zone d'activité commerciale sans nécessité, carrières de calcaire et mines à l'extraction polluante, centre commercial et de loisir sur des terres agricoles. Des luttes s'y mènent avec courage et très peu de moyens. Elles nourrissent la mobilisation de Notre-Dame-des-Landes, puisque leurs militants s'y rendent, mais ils s'y alimentent aussi en idées et en rencontres. Le mouvement contre l'aéroport se diffuse ainsi peu à peu et contribue à l'émergence de nouvelles formes de politique.

**Directeur de la publication** : Edwy Plenel

**Directeur éditorial** : François Bonnet

**Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).**

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 28 501,20€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

**Courriel** : contact@mediapart.fr

**Téléphone** : + 33 (0) 1 44 68 99 08

**Télécopie** : + 33 (0) 1 44 68 01 90

**Propriétaire, éditeur, imprimeur** : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 28 501,20€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.