

SOCIÉTÉ

AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

Dans le bocage, la convergence des luttes

Un aéroport doit s'installer à Notre-Dame-des-Landes, à 80 kilomètres de Rennes, d'ici à 2017. Pour Vinci, son concessionnaire, le débat est révolu. Agriculteurs, élus locaux, habitants, militants écologistes, altermondialistes et d'extrême gauche sont décidés à jouer les trouble-fête.

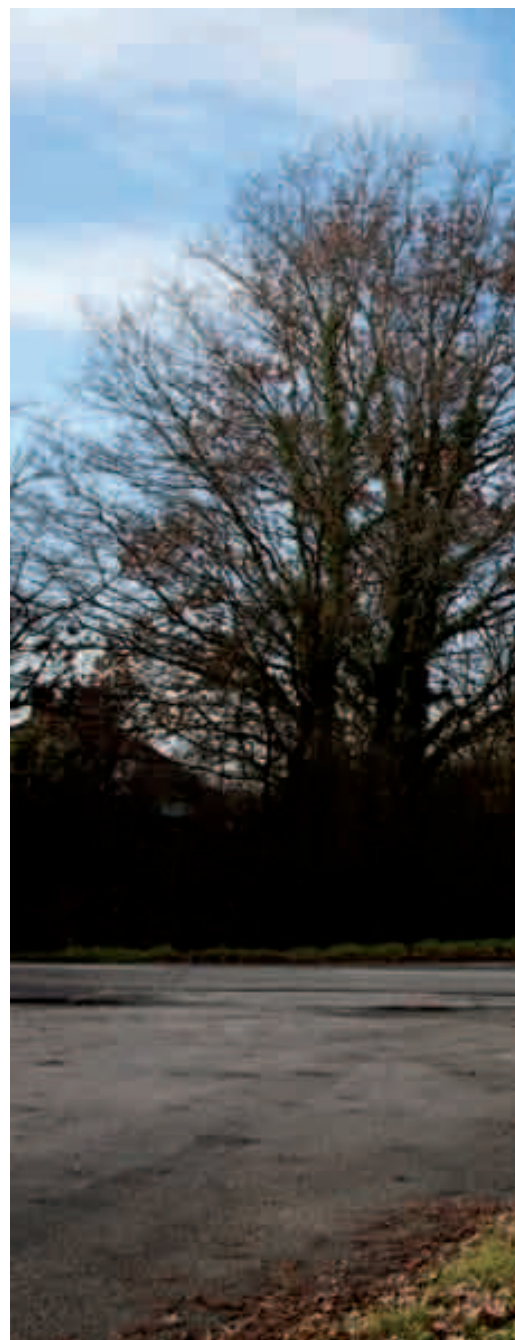
Par Xavier Thierry
xavier.thierry@lemensuel.com
Photos Jeremias Gonzalez

Rendez-vous à la Vache rit. Dans la petite commune de Notre-Dame-des-Landes, l'adresse désigne le « QG ». Voir la seconde mairie, selon certaines mauvaises langues.

A l'intérieur de ce hangar agricole sans artifice, les murs sont constellés de coupures de presse, de slogans, d'affiches, de drapeaux et de plans d'emprise du futur aéroport. Des témoignages de près de quarante années de mobilisation. L'air s'est tout juste rafraîchi depuis la dernière réunion. Julien Durand allume le chauffage. La seconde « maison » de cet ancien agriculteur de 64 ans se trouve ici. Ce retraité combat l'aéroport au quotidien et à l'énergie. La Vache rit, « c'est le lieu de la résistance », prévient-il en souriant. Des membres de l'Acipa, la plus grande association mobilisée contre le projet de plate-forme aéroportuaire, se réunissent ici au moins une fois par semaine. Dans ses rangs, des anciens hauts fonctionnaires capables de déchiffrer les contrats et les textes officiels les plus ennuyeux, un ancien général qui formait des pilotes de ligne, un cadre, retraité d'une entreprise de construction d'aéro-

ports, et une armée de sympathisants. L'association revendique environ 3 000 membres, selon ses leaders. Plus que Notre-Dame-des-Landes n'a d'habitants !

La commune, située à une trentaine de kilomètres au nord de Nantes, doit accueillir la nouvelle plate-forme à l'horizon 2017. Censée remplacer celle de la capitale ligérienne, elle permettra d'éviter le survol de la ville et de prévenir une saturation du nombre d'usagers. Fin décembre, Vinci a été désigné concessionnaire du futur équipement par l'Etat. Les collectivités locales ont déjà voté leurs parts respectives de financement. Début janvier, Nicolas Notebaert, le directeur de Vinci airports, a sonné la fin de la récré en déclarant « révolu » le temps du débat. A Notre-Dame-des-Landes, pourtant, on ne l'entend pas de cette oreille. Le projet y catalyse une opposition disparate, voire improbable, composée d'habitants, d'agriculteurs, d'élus locaux, de militants écologistes, altermondialistes ou d'extrême gauche. Difficile de les comptabiliser de façon exacte. Du 24 novembre au 10 décembre, ils ont fait parler d'eux. Durant deux semaines, entre 200 et 500 manifestants se sont frottés, chaque jour, aux gendarmes mobiles déployés autour de la petite mairie. Au plus fort du mouvement, 150 militaires protégeaient les commissaires de l'enquête parcellaire, chargés d'identi-



fier les terrains où s'implanteront les bâtiments, routes et pistes de l'aéroport. Six manifestants ont été interpellés puis relâchés. « Dans le bourg, c'était l'embouteillage de CRS, raconte un habitant. Il manquait plus que l'hélico et les blindés. » A Notre-Dame-des-Landes, le débat apparaît plus chaud que « révolu ». « Ici, on est face à un choix de société », affirme Julien Durand. Chacun avance

« Ici, on est face à un choix de société »

Julien Durand, militant, ancien agriculteur

Retrouvez la vidéo de présentation du projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes par Vinci au courant du mois de février sur

LE MENSUEL.com



ses arguments de lutte : l'extrême gauche y voit un projet « capitaliste », les écolos un équipement inutile qui va « bétonner » la campagne. Les agriculteurs partagent ces griefs mais défendent avant tout leurs terres. La contestation, pour le moment peu médiatisée, pourrait rapidement attirer micros, caméras et gratte-papier. En 2012, les associations comptent bien inscrire Notre-Dame-des-Landes au centre des débats de l'élection présidentielle.

« Poule aux œufs d'or »

A l'origine, une poignée d'agriculteurs a formé l'embryon de la mobilisation. Il faut remonter près de trente ans en arrière, en 1973. L'Etat

annonce qu'il projette d'installer un gigantesque aéroport sur la commune à l'horizon 1985. Le nouvel équipement accueillera le Concorde, fleuron de l'industrie aérienne française. Les agriculteurs créent l'Association des exploitants concernés par l'aéroport (Adeca). Objectif : sauvegarder leurs terres. De nombreux élus locaux, eux, bénissent plutôt la « poule aux œufs d'or ». Le territoire bénéficiera forcément des retombées économiques.

Quelques mois plus tard, en 1974, l'Etat décrète la création d'une Zone d'aménagement différé (Zad) sur le périmètre d'implantation de la plate-forme. Elle s'étend sur 1 200 ha et recouvre

Sur les routes qui serpentent à travers le bocage, les traces de la mobilisation citoyenne sont omniprésentes. De nombreux panneaux ont été détournés en slogans contre l'aéroport.

quatre communes : Notre-Dame-des-Landes, Vigneux, Treillères, Grand-Champ-des-Fontaines. Les pouvoirs publics y possèdent un droit de préemption. Ils peuvent s'immiscer dans les transactions pour racheter terrains, exploitations et maisons. A partir de ce jour, la Zad entre dans le vocabulaire local. Pendant près de trois décennies, plusieurs dizaines de locataires vont apprendre par courrier que le conseil généré- ■■■

SOCIÉTÉ



Ci-contre. Philippe, 33 ans, squatte depuis plusieurs mois une maison inoccupée rachetée par l'Etat. Dans la zone où doit être construit l'aéroport, plusieurs dizaines de militants-squatteurs vivent comme lui dans des maisons inoccupées ou des cabanes bâties de leurs mains.

A droite. Julien Durand, 64 ans, a toujours vécu à Notre-Dame-des-Landes. Cet ancien agriculteur à la retraite affirme que dans « son » village, se joue « un choix de société ».

A droite, en bas. Sylvain Fresneau : sa famille compte cinq générations d'agriculteurs dans la commune. Son père était à l'origine de la mobilisation contre l'aéroport en 1970.

... ral ou l'Etat est devenu leur nouveau propriétaire. Ces Landais disposent d'un « bail précaire », qui les place sous le coup d'une expulsion avec préavis de deux mois. « On a appris à vivre dans l'urgence perpétuelle », raconte un habitant menacé d'expropriation depuis les années 80. « Perpétuelle », car le projet a erré dans les limbes pendant trente ans.

Il faut attendre 2000 pour que les politiques se penchent à nouveau sur la Zad oubliée et le projet d'aéroport. Les socialistes Lionel Jospin, premier ministre, et Jean-Marc Ayrault, maire de Nantes, dirigent la manœuvre. L'acte de naissance de l'Acipa intervient au même moment. L'association compte alors neuf membres. A la surprise générale, la première réunion d'information réunit 200 personnes. « On était heureux. Les gens voulaient se mobiliser, mais ils ne savaient pas comment lutter contre ce monstre », se souvient Anne-Marie Chabod, l'une des piliers de l'asso. Huit ans plus tard, lors des élections municipales, l'Acipa s'est muée en trouble-fête. Tous les maires élus en 2008 dans les communes concernées par la Zad se sont positionnés contre l'aéroport. Pour l'Acipa, c'est une première victoire, arrachée avec de tout petits moyens.

Combien de maisons occupées ?

Les locaux de la Vache rit en témoignent. Autour de la table, on commente les derniers épisodes du projet d'« Ayrault-port ». Les déclarations de Nicolas Notebaert dans la presse figurent en bonne place dans les conversations. Outre le débat déclaré « révolu », le patron de Vinci airports a aussi balayé d'un revers de main la contes-

tation : « Ce n'est pas la première fois que notre groupe est confronté à une telle opposition. »

Le concessionnaire de Notre-Dame-des-Landes a-t-il sous-estimé le potentiel de la mobilisation ? L'effervescence militante, en tout cas, va crescendo. L'Acipa coordonne désormais une trentaine d'associations de riverains, d'écologistes, d'altermondialistes, de décroissants, mais aussi de militants plus radicaux, qui grenouillent dans la Zad.

Leur présence remonte au Camp action climat (Cac) organisé à Notre-Dame en août 2009. Chaque année, les Cac invitent une mosaïque de militants écologistes et altermondialistes à se réunir pour débattre pendant une semaine. Généralement organisés à proximité d'une installation ou d'un projet jugé nocif pour l'environnement, ces rassemblements sont autogérés et cosmopolites. En 2009, le Cac de Notre-Dame-des-Landes a accueilli un millier de militants. A la fin du rassemblement, un appel écrit a été lancé – en anglais – pour occuper les maisons abandonnées de la Zad. Sitôt dit, sitôt fait.

Aujourd'hui, dans la commune, on s'interroge sur le nombre exact de maisons squattées. Même le maire, Jean-Paul Naud, botte en touche. Julien Durand, lui, en compte cinq, ainsi que cinq cabanes et une yourte. Des caravanes sont également installées çà et là.

Pour retrouver les squatteurs, il suffit de donner quelques coups de volant à travers la campagne. Au passage, on découvre le paysage de la Zad. En bord de route défilent les maisons isolées, les panneaux de circulation détournés en slogans contre l'aéroport, et une quinzaine d'exploita-

tions agricoles. « Les politiques ont voulu faire de cette zone un désert, une friche. Ça a échoué. Aujourd'hui, les enfants d'agriculteurs ont pris la relève. Les exploitants comptent parmi les plus jeunes du département », se réjouit Julien Durand en pointant du doigt les différentes fermes. Le labyrinthe d'asphalte serpente à travers les champs et le bocage. Et débouche à Bel-Air. Le nom du lieu-dit est gravé sur le pas de porte de la modeste maison de Philippe, un « nouvel arrivant », comme certains habitants appellent pudiquement les squatteurs. Bouc brun en forme de cône au bout du menton, cheveux en pagaille et œil rieur, l'homme

Même le maire n'est pas capable de donner le nombre de maisons squattées

aux bottes et au pull en laine s'est installé depuis quelques mois dans cette bâtisse rachetée par l'aviation civile. « La porte était ouverte », confie-t-il avec un sourire malicieux. A 33 ans, Philippe est un habitué des squats. Il les fréquente depuis dix ans. Originaire de la région, il a choisi de s'installer ici après quelques années de vadrouille. Occuper les lieux durablement constitue sa façon de lutter contre l'aéroport. Derrière la maison, un terrain a été défriché pour installer un potager. Philippe s'efforce de ne pas dépendre de la « société consumériste ». Solidarité et autogestion sont devenues

À SAVOIR

Quarante ans de mobilisation

1967 L'Etat veut implanter un aéroport dans le grand Ouest. Notre-Dame-des-Landes est jugé comme l'endroit le plus adapté

1970 Création de l'association des exploitants agricoles concernés par l'aéroport.

1974 Création de la Zone d'aménagement différé. Sur un périmètre de 1 200 ha, le conseil général possède un droit de préemption.

2000 Après trois décennies entre parenthèses, le projet d'aéroport refait surface. L'association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport (Acipa) est créée.

2008 Tous les maires de la Zad élus aux municipales se sont positionnés contre le projet.

2010 Enquête parcellaire réalisée du 24 novembre au 10 décembre. Manifestations quotidiennes de 150 à 500 personnes devant la mairie de Notre-Dame-des-Landes.



Le combat contre l'aéroport relève parfois de l'histoire de famille

de la commune, « a fait percer le toit pour éviter les squats », comme l'affirment les riverains, tous se sont mobilisés pour le reconstruire. Et permettre ainsi une nouvelle occupation.

Les agriculteurs, à la tête de la quinzaine d'exploitations installées dans la Zad, apprennent la cohabitation. Le combat contre l'aéroport relève aussi, parfois, de l'histoire de famille. Les Fresneau, par exemple, font partie des agriculteurs historiques de la commune. Le père de Sylvain Fresneau est un des fondateurs de l'Adeca. Pull vert en laine, moustache qui bouffe les lèvres, cheveux gris tombant en « V » sur le front : c'est à se demander si l'homme cultive devant le miroir sa ressemblance avec José Bové. Le catogan sur la nuque en plus. « Lorsqu'on évoque les racines, je sais de quoi je parle. Mon ancêtre était un métayer qui travaillait pour un grand propriétaire terrien. Depuis 1846, je représente la cinquième génération des Fresneau à vivre ici. Mon fils va avoir 18 ans, il est à l'école d'agriculture. Il incarnera la sixième génération. » A moins que l'aéroport ne mette un terme à une lignée de paysans. Sylvain Fresneau fixe son interlocuteur : « Je n'y pense même pas. Je n'ai absolument aucun plan de secours. Absolument aucun. »

les notions centrales de son mode de vie, partagé avec des colocataires de passage. Informés de l'existence du squat, les gendarmes se montrent, semble-t-il, tolérants. « J'en ai vu un passer devant ma maison un jour. Je ne le connaissais pas, mais il m'a salué en m'appelant par mon prénom et mon nom », rigole Philippe. Les Planchettes, le Rosier, la Boissière : ces lieux-dits sont tous habités par des « nouveaux Landais ». Parmi eux existe une frange de militants radicaux, appartenant à la « mouvance anarcho-autonome », « l'ultra-gauche » comme l'appelle le ministère de l'Intérieur. Le maire s'amuse

moins de cette présence : « Je fais bien la différence entre l'opposition légaliste, que je soutiens, et l'autre », prévient-il.

« Aucun plan »

De l'avis général, l'entente entre habitants historiques et « nouveaux arrivants » demeure pourtant cordiale. « Ils n'ont pas forcément la même philosophie de vie que nous, mais on se respecte », lâche Julien Durand. Lorsque les cabanes ont été construites, certains agriculteurs ont accepté de fournir du foin pour l'isolation. Lorsque l'aviation civile, après avoir racheté une maison historique