

Notre-Dame-des-Landes

Chronique d'un crash annoncé

AYRAU PORT
22 FEVRIER NON 29
MERCi 14

AVEC



Dossier réalisé par David Prochasson et Eric Lecluyse
Rédacteur en chef : Jacques Trentesaux



MOBILISATION Marche de protestation
contre l'aéroport,
le 22 février 2014, à Nantes.



Personne n'envisage plus le démarrage du chantier de Notre-Dame-des-Landes avant plusieurs années. Les importantes échéances judiciaires de 2015 pourraient même marquer l'arrêt définitif du projet.

Q

uel Manuel Valls faut-il croire ? Celui qui martèle sa volonté de démarrer coûte que coûte le chantier de l'aéroport ? Ou celui qui, en coulisses, se montre prêt à tout abandonner ? Le 18 décembre 2014, il l'assure dans *Ouest-France* : « Après la décision du tribunal administratif [NDLR : qui doit intervenir au premier semestre 2015], il faudra s'engager dans la construction de Notre-Dame-des-Landes. » Logique : le 28 octobre dernier, deux jours après la mort de Rémi Fraisse, le jeune opposant au barrage de Sivens tué par une grenade offensive des gendarmes, le Premier ministre affichait déjà sa détermination dans un courrier à l'association pro-aéroport des Ailes pour l'Ouest. Avant de récidiver en « off » devant la presse locale, lors d'un déplacement à Nantes, début décembre 2014.

C'est pourtant un tout autre discours qu'a tenu Manuel Valls le 1^{er} avril 2014, place Beauvau. Au lendemain de la débâcle des municipales, le futur Premier ministre reçoit quatre représentants d'EELV en vue de former son gouvernement. Jean-Marc Ayrault n'a pas encore quitté Matignon que, déjà, son successeur envisage de marchander ce projet qui lui est si cher. Au moment de clore l'entretien, Manuel Valls aborde de sa propre initiative ce délicat sujet : « On aurait aussi pu parler de Notre-Dame-des-Landes », lâche-t-il tout en proposant d'y revenir lors d'un prochain échange.

L'Etat tergiverse, les milieux économiques s'impatientent

Cinq mois plus tard, nouveau remaniement, nouvelle entrevue, cette fois avec le seul Jean-Vincent Placé, sénateur EELV de l'Essonne. Sur les ondes d'Europe 1, l'ancien député européen Daniel Cohn-Bendit rapporte les propos tenus par Manuel Valls : « Cet aéroport, on ne le fera pas, il est trop cher, il est d'un autre temps, mais on ne peut pas le dire publiquement parce que je ne veux pas froisser mon prédécesseur Jean-Marc Ayrault. » Jean-Vincent Placé ne confirme pas ces échanges, mais ne dément pas non ●●●

S. MAHÉ/REUTERS

CHRONOLOGIE

QUARANTE- CINQ ANS D'UN PROJET CHAOTIQUE

1968 Le site de Notre-Dame-des-Landes est choisi pour la construction du nouvel aéroport. **2000** Sous l'impulsion de Jean-Marc Ayrault, le gouvernement Jospin relance le projet, en sommeil depuis les années 1970. **2008** Parution du décret d'utilité publique. Les premiers militants s'installent à Notre-Dame-des-Landes et rebaptisent la zone d'aménagement différé (ZAD) en « zone à défendre ». **2010** Signature du contrat de concession entre l'Etat et la société Aéroports du Grand Ouest (AGO, filiale de Vinci). **2012 8 mai.** Les grévistes de la faim cessent leur action après avoir obtenu l'assurance qu'aucune expulsion n'aura lieu avant l'épuisement des recours judiciaires déposés. **16 octobre.** Début de l'opération César, marquée

... plus. Ronan Dantec, sénateur écologiste de Loire-Atlantique, confirme, lui, que le dossier a bien été à nouveau abordé. Depuis le départ de Jean-Marc Ayrault, Notre-Dame-des-Landes a perdu son principal allié au sommet de l'Etat. Et les ténors socialistes se font discrets lorsqu'ils n'ont pas, comme la ministre de l'Ecologie Ségolène Royal, déjà fait part de leur hostilité.

Les dés semblent jetés. « Il n'y aura jamais d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, tranche Goulven Boudic, maître de conférences en sciences politiques à Nantes. Tout a été fait pour en arriver là : le temps de gestion du dossier, qui a favorisé une succession de mobilisations depuis les années 1970 ; les conditions de production des grands projets, marquées par des procédures technocratiques dont la sincérité est systématiquement mise en cause. »

Souhaité par la grande majorité des élus locaux de gauche comme de droite, l'aéroport devait être mis en service en 2017. Il est aujourd'hui au point mort. Gel, en juin, des appels de fonds aux différentes collectivités censées assurer la part de financement public du projet... Suspension, quatre mois plus tard, de l'instruction du permis de construire. L'Etat tergiverse et les milieux économiques s'impatientent. « Ce gouvernement n'aura pas le courage de lancer la construction », déplore Jean-François Gendron, le président de la chambre de commerce et d'industrie de Nantes-Saint-Nazaire (voir son interview page XX). « Des entreprises vont crever », prévient Christophe Desarthe, le président du syndicat patronal CGPME.

Le casse-tête du volet environnemental et du principe de la compensation écologique

L'avenir du projet se joue avant tout sur le terrain judiciaire. Si elle ne présente guère d'intérêt touristique, la zone humide de Notre-Dame-des-Landes abrite des espèces rares, tel le triton de blasius, un amphibien. L'emprise de l'aéroport est en outre située sur un ensemble de têtes de bassins versants, dont dépendent la quantité et la qualité de l'eau en aval. Au printemps, les juges du tribunal administratif de Nantes devront dire si le projet respecte les lois sur l'eau et sur les espèces protégées. Jamais cette question n'avait été abordée sur le fond jusqu'alors.

En 2007, tout en soulignant « le lourd tribut pour l'environnement », la commission d'enquête avait émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique. Sans surprise, le Conseil d'Etat l'avait suivi. Cette fois, la donne paraît, pour la première fois, favorable aux opposants, particulièrement optimistes, quand bien même ils ont déjà perdu des dizaines de recours. « Le tribunal administratif de Nantes peut prendre des décisions très audacieuses, souligne Agathe Van Lang, professeur en droit de l'environnement,

parce qu'il y a une sensibilité des juridictions locales à la qualité de l'eau. »

Le collège d'experts scientifiques et le Conseil national de protection de la nature (CNP), un organe consultatif du ministère de l'Ecologie, se sont montrés très critiques sur le volet environnemental du projet. « Pour nous, ces rapports sont centraux, explique Thomas Dubreuil, avocat des anti-aéroport. Toute la question est de savoir quelle valeur juridique le tribunal leur donnera. »

Depuis plusieurs mois, les opposants jouent une partie de ping-pong avec l'Etat et le concessionnaire AGO (filiale de Vinci), se renvoyant des mémoires argumentés, jusqu'à la clôture de l'instruction, probablement en mars ou avril. « Pour le moment, les réponses de l'Etat ne sont pas claires, estime l'avocat. Il y a une réserve majeure : le CNPN préconisait une nouvelle étude de la biodiversité sur une période de deux ans. Or, ce laps de temps n'a pas pu être respecté. » Autre épine de taille : le principe de la compensation écologique. Selon la loi, le concessionnaire doit recréer l'écosystème, ses mares et ses ruisseaux, sur une surface



J.-S. EVRARD/AFAP

par de violents affrontements entre forces de l'ordre et militants anti-aéroport. **24 novembre.** Matignon annonce l'installation d'une commission de dialogue. **2013 Avril.** Le collège d'experts scientifiques, nommé par le gouvernement, émet douze réserves sur le volet environnemental du projet. **21 décembre.** La préfecture de Loire-Atlantique publie quatre arrêtés préfectoraux relatifs aux lois sur l'eau et sur la biodiversité, préalables au début des travaux. **2014 22 février.** Violents affrontements entre forces de l'ordre et militants anti-aéroport. **28 février.** Jean-Marc Ayrault apaise les esprits : « Il faut laisser la justice examiner les recours. » **Avril.** Bruxelles met en demeure la France de s'expliquer sur la faiblesse des études d'impact environnemental. **Novembre.** Après la mort de Rémi Fraisse, qui militait contre le barrage de Sivens, plusieurs manifestations non autorisées dégénèrent à Nantes.

égale au double de celle détruite. Un casse-tête. Faute d'espaces disponibles suffisants, Vinci a proposé de contractualiser avec des propriétaires. Mais, là encore, les opposants veillent au grain. « On a déposé auprès du tribunal l'engagement de près de 85 exploitants ou propriétaires à ne pas signer avec Vinci », prévient Julien Durand, porte-parole de l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par l'aéroport (Acipa).

Dans le bocage, personne n'a oublié qu'en 2009 ce même principe avait abouti à l'annulation du projet d'extension du port à Donges-Est. Surtout, avant de déterminer si une compensation est possible, le tribunal devra dire si des alternatives à la destruction de la zone existent. « Toute la question de l'optimisation de l'actuel aéroport Nantes-Atlantique sera remise au centre du débat, à la lumière des nouvelles études des opposants », explique Thomas Dubreuil.

Plus de dix ans après les premiers recours, le projet est attaqué sur tous les fronts. La Commission européenne, elle-même, a ouvert une « procédure d'infraction » contre

la France. Comme pour le projet de barrage à Sivens, elle lui reproche la faiblesse des études d'impact environnemental. « Cette action devrait aboutir à la saisine de la Cour de justice européenne, pense Raphaël Romi, professeur de droit et élu écologiste à Clisson. Sur le plan juridique, il faudrait recommencer toute l'étude du projet à zéro. » Non suspensif, un tel recours n'impose pas à la France de stopper le projet. Il l'expose toutefois à une amende importante et à un revers diplomatique.

Evacuer la ZAD nécessiterait l'intervention de l'armée, ce qui renverrait une image désastreuse

Sur le terrain, l'opposition ne faiblit pas. Une centaine de personnes sont présentes en permanence sur le site. Près de 200 comités de soutien sont nés en France depuis deux ans. Et l'opinion paraît avoir basculé. Selon un sondage Ifop, publié en février 2014, une majorité des personnes interrogées (56 %) n'étaient pas favorables au projet et 24 % seulement souhaitaient sa réalisation. Le tournant ? L'opération César, en octobre 2012. En décidant l'expulsion des occupants illégaux de la zone, Ayrault a renforcé, malgré lui, le bataillon des opposants. Ce qui n'était qu'une problématique locale allait devenir, sous l'œil des caméras de télévision, un enjeu national.

Pis ! En quelques semaines d'une lutte acharnée, Ayrault démontrait l'extrême difficulté à mener une opération policière dans le bocage. « On a fait face à une véritable guerre de tranchées, dans les champs, les forêts. La topographie est telle qu'il est très difficile d'intervenir, constate Thierry Boutier, secrétaire national CRS du syndicat Unité SGP Police FO. Comment réoccuper le terrain, sachant qu'à la première alerte tous les opposants reviennent ? »

« Aujourd'hui, on est plus vigilants qu'en 2012, estime Dominique Fresneau, président de l'Acipa. Notre expérience nous renforce. » Evacuer la ZAD – zone d'aménagement différé, rebaptisée par ses occupants « zone à défendre » – nécessiterait probablement l'intervention de l'armée, ce qui renverrait une image désastreuse. Et il faudrait ensuite sécuriser le chantier pendant trois à cinq longues années...

Comment sortir de ce bourbier ? Les écologistes en appellent au courage politique. « Beaucoup, à Paris, pensent que ce projet n'est plus une priorité. L'urgence aujourd'hui, c'est de réaménager [l'aéroport] Nantes-Atlantique, estime Jean-Philippe Magnen, vice-président (EELV) de la région. Mais personne ne prend son courage à deux mains pour dire stop. » L'écologiste Ronan Dantec sourit : « Je pense que le gouvernement met des cierges pour que les recours des opposants aboutissent. » Après quarante ans de lutte, les « anti-aéroport » sont plus que jamais convaincus de la victoire. ● **David Prochasson, avec Eric Lecluyse**



HOMMAGE Marche pacifique dans la ZAD, le 8 novembre 2014, après la mort de Rémi Fraisse, jeune écologiste tué le 26 octobre sur le site du projet de barrage de Sivens, dans le Tarn.

ÉTUDE Projet d'extension de l'aérogare de Nantes-Atlantique imaginé par les architectes mandatés par le Cédpa.



ATELIER BAN/IMAGE ZOE FONTAINE

Et tous les regards se tournent vers... Nantes-Atlantique

L'infrastructure aéroportuaire actuelle, qu'on disait dépassée, retrouve grâce aux yeux de nombreux protagonistes. Et si son réaménagement était la solution ?

Agrandir l'actuel aéroport ? Officiellement, la question n'est pas à l'ordre du jour. « Le concessionnaire a l'obligation de s'organiser pour accueillir les voyageurs dans les meilleures conditions, d'autant que le trafic atteint désormais 4,1 millions de passagers par an, assure Mikaël Doré, sous-préfet de la région Pays de la Loire. Mais il ne peut s'agir que de points de détail, avec l'objectif d'un transfert à terme. »

C'est pourtant une question clef. En cas d'abandon du projet de nouvel aéroport, Nantes-Atlantique devra s'adapter en profondeur pour éviter la saturation. La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) évalue la facture à 825 millions d'euros TTC pour passer à une capacité annuelle de 9 millions de passagers. Soit un surcoût de quelque 150 millions d'euros par rapport à la construction d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes (668 millions TTC selon le concessionnaire AGO). Il n'y aurait donc pas à tergiverser : pour moins cher, autant choisir du neuf. Sauf que...

En juin dernier, le Cédpa, collectif des élus qui doutent de la pertinence d'un nouvel équipement aéroportuaire,

a chargé des architectes de décortiquer le calcul de la DGAC. Conclusion : selon eux, 350 millions d'euros pourraient être économisés ! Dans un rapport détaillé, ils assurent qu'une piste de 2 900 mètres est suffisante. Et pointent d'étonnantes surestimations des besoins. Un soupçon renforcé par les révélations du *Canard enchaîné* en octobre dernier : « La quasi-totalité des salles, des espaces et des équipements de l'aérogare » prévus dans le permis de construire de Notre-Dame-des-Landes sont de capacité inférieure à ce que la DGAC préconise dans l'étude concernant Nantes-Atlantique.

Les architectes rappellent aussi que 324 millions d'euros TTC supplémentaires seraient nécessaires pour que le nouvel aéroport atteigne une capacité de 9 millions de voyageurs. La DGAC n'a pas souhaité réagir. La guerre des chiffres devrait donc durer encore longtemps... Autre inconnue de taille : même si le nouvel aéroport était construit, la piste de Nantes-Atlantique serait conservée pour les besoins de l'usine Airbus voisine. Mais nul ne peut dire aujourd'hui qui paierait pour son entretien... ● **E. Le.**



PÉNALISÉS Pour symboliser la perte possible de leurs emplois, des partisans de la construction de l'aéroport ont déposé des casques de chantier devant la préfecture de Nantes, le 14 novembre.

Les élus locaux tétanisés

Désorientés, de nombreux responsables ne croient plus au nouvel aéroport. Mais refusent encore de l'admettre publiquement.

C'était le sujet qui fâche. C'est devenu le sujet qui lasse... Un boulet traîné par des élus désemparés quand des habitants les interrogent sur l'avancement du projet. Il y a deux ans, lors de la précédente enquête consacrée par L'Express à Notre-Dame-des-Landes, Jacques Auxiette, président (PS) de la région, exprimait encore un optimisme relatif. Cette fois, il a répondu par la négative à notre demande d'entretien. Jean-Marc Ayrault et Johanna Rolland, la maire (PS) de Nantes, présidente de Nantes Métropole, ont fait de même. Tous trois se retranchent derrière le

même argument : « Il faut attendre la fin des recours entrepris par les opposants. »

En coulisse, les responsables socialistes locaux enragent. « En acceptant ce moratoire sous la pression des écologistes, on s'est piégé, lâche l'un deux, sous couvert d'anonymat. La situation est devenue inextricable car EELV a mis le dossier en haut de la pile pour la présidentielle de 2017. Le doute s'est installé chez les militants et chez les élus : beaucoup sont convaincus que cela ne se fera pas. Et avec la mort de Rémi Fraisse à Sivens, tout le monde

est paralysé. » Dans ces conditions, comment s'étonner que la plupart des maires de l'agglomération nantaise refusent de s'exprimer ? « Ceux qui pensent que l'aéroport ne se fera pas attendent qu'on passe à autre chose. Ceux qui continuent d'y croire ne parlent pas davantage parce qu'ils se sentent impuissants », analyse un responsable socialiste.

Y a-t-il encore un pilote pour NDDL ?

Maire (PS) de Rezé et vice-président de Nantes Métropole chargé du déve-

loppement économique des territoires, le pro-aéroport Gérard Allard a, lui, accepté d'évoquer cette impasse. « Le prochain plan d'urbanisme métropolitain est prévu pour 2017. La question doit donc être réglée avant. Soit on attend indéfiniment et le projet sera malheureusement abandonné ; soit on considère que c'est important pour le Grand Ouest et on accélère ; soit on profite des recours pour négocier ce qui est négociable. Mais il faut nous donner de la visibilité, sinon on va perdre toute crédibilité ! »

Y a-t-il encore un pilote pour Notre-Dame-des-Landes ? Joseph Parpaillon, maire (centre droit) d'Orvault et conseiller général de Loire-Atlantique, se le demande : « J'ai interrogé en session le président socialiste du conseil général, Philippe Grosvalet. Je n'ai pas eu de réponse. Avec ce genre d'attitude, on finit par semer le doute, au-delà des clivages. » L'élu, qui n'hésite pas à se présenter comme écologiste, met les pieds dans le plat : « 35 % de la surface d'Orvault ont été sanctuarisés en terres agricoles, la commune a établi un Agenda 21... Mais moi, je n'admets pas la prise d'otage du PS par un groupuscule. Je me demande d'ailleurs comment EELV et PS vont faire pour occulter leurs divergences lors des cantonales de mars prochain. »

« Le sujet est tabou, on ne l'évoque que dans son camp »

Faire comme si de rien n'était... Telle est la règle à l'hôtel de ville ou à Nantes Métropole. « Le sujet est tabou, on ne l'évoque qu'avec ceux de son camp », confirme un élu de la majorité nantaise. Le tabou est d'autant plus grand qu'il s'agit du « bébé » de Jean-Marc Ayrault. De l'avis général, l'ancien Premier ministre n'est pas près de lâcher le morceau, même s'il n'exerce plus aucun mandat local.

Lorsqu'il était à Matignon, son équipe suivait le dossier non sans une certaine fébrilité. Dans son livre *Insoumise* (1), l'ex-ministre de l'Environnement Delphine Batho relate un épisode éclairant. En mars 2013, lors d'une réunion interministérielle, un conseiller en communication de Matignon distribue une note intitulée « Positions des journalistes sur NDDL » avec une

« Il faut attendre la fin des recours entrepris par les opposants au projet »

liste de noms et « leurs supposées positions personnelles ». « Je ne sais pas si cette liste doit être mise sur le compte de l'excès de zèle, de la bêtise, ou d'un syndrome plus préoccupant », écrit l'ex-ministre.

Parmi les « neutres » figurent *Presse Océan* et *Ouest-France*. *Le Télégramme de Brest* est au nombre de « ceux qui sont contre ou manifestent des sympathies pour les zadistes ». France 3 Pays de la Loire serait, en revanche, « favorable au projet ». En introduction de la note, une phrase sonne comme un aveu de faiblesse : « Il n'existe aucun argument ultime pour justifier la faisabilité du projet. » L'ancienne ministre assène : « Je pense qu'il aurait été possible

de sortir la tête haute de cette crise en avril 2013, lorsque la commission scientifique d'évaluation du système de compensation environnementale a démontré que le problème lié à la biodiversité est insoutenable. » Est-il définitivement trop tard ? Les élus locaux sont tous dans l'expectative et attendent officiellement le résultat des recours. La solution pourrait-elle venir d'en haut ? Il suffirait que le président de la République décide, une fois pour toutes, de stopper le projet. « C'est très improbable, estime un élu socialiste. On le connaît, il ne voudra pas tuer Jean-Marc une deuxième fois. » ● E. Le.

(1) *Insoumise*, de Delphine Batho, Grasset, 262 p., 18 €.

UNE « PATATE CHAUDE » À GAUCHE COMME À DROITE

A chaque élection, le même scénario. L'année 2015, marquée par deux scrutins, départemental en mars, régional en décembre, n'échappera pas à la règle : Notre-Dame-des-Landes s'immiscera dans les négociations entre écologistes et socialistes. « Et les socialistes feront campagne en nous accusant d'être responsables des désordres en marge du projet », pronostique François de Rugy, député EELV et ancien conseiller municipal à Nantes. Paroxysme de ces tensions : la manifestation du 22 février 2014. Une pluie de critiques s'était abattue sur les écologistes après les heurts qui avaient émaillé le cortège. Jean-Marc Ayrault, lui-même, leur demandait de « sortir de l'ambiguïté », provoquant pendant quelques heures un début de crise. L'épisode n'a pas empêché les écologistes, un mois plus tard, de négocier un accord très favorable pour le second tour des municipales. « Avec le projet d'aéroport, les élus EELV locaux parviennent à se distinguer du PS », estime Goulven Boudic, maître de conférences en sciences politiques à Nantes. Ce qui explique aussi

pourquoi ils ne lâcheront jamais. L'UMP n'est guère plus bavarde que ses adversaires socialistes sur le sujet. Tout aussi embarrassée, même. « Notre-Dame-des-Landes est un sujet local, demandez aux élus locaux, plus à même de répondre », évacue-t-on au siège du parti. En cas d'alternance à la présidentielle de 2017, la droite récupérerait ce cadeau empoisonné. Seul François Fillon, président de la région Pays de la Loire de 1998 à 2002 et Premier ministre lors de la signature du contrat de concession en 2010, réaffirme clairement à L'Express son soutien au transfert de l'aéroport : « C'est un très bon projet et une vraie chance pour le Grand Ouest. Je soutiens le gouvernement. Mais j'aimerais qu'il fasse preuve de plus de fermeté dans la gestion du dossier. » Sollicité, Nicolas Sarkozy n'a pas souhaité prendre position. Alain Juppé non plus. Le maire de Bordeaux s'est toutefois rapproché de François Bayrou (MoDem) qui, dès 2010, se déclarait opposé à ce projet « contre la logique des temps ». Une ombre de plus sur sa plausibilité.

BARRICADES Le face-à-face entre les CRS et des opposants au projet, lors de la manifestation du 22 février 2014, à Nantes.



Les forces en présence

Tour d'horizon des « pro » et « anti » les plus influents.

S. MAHÉ/REUTERS

DANS LE CAMP DES « ANTI »

> LES PAYSANS

La contestation est portée depuis les années 1970 par des habitants du site choisi pour le futur aéroport, souvent issus du monde agricole. **Dominique Fresneau** et **Julien Durand** sont les représentants de l'**Acipa**, Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Créée en 2000, elle compte environ 4 900 membres. **Sylvain Fresneau**, cousin de Dominique, est président de l'**Adeca**, Association de défense des exploitants concernés par l'aéroport, créée dès 1972 et réactivée en 2000. Né en 2011, **Copain 44**, Collectif des organisations agricoles

indignées par le projet d'aéroport, rassemble des agriculteurs des environs, tel **Cyril Bouligand**.

> LES « ZADISTES »

Ils sont plus de 300 aux beaux jours, réunis par petits groupes installés dans d'anciennes fermes, des cabanes ou des camping-cars. Ces activistes de la

ZAD – ou « zadistes », un terme qui irrite certains d'entre eux – se retrouvent sous la bannière anticapitaliste. Ils ont créé le collectif **Sème ta ZAD** en 2013 pour développer une alternative d'autonomie alimentaire.

> LES SYMPATHISANTS

La Coordination des opposants est un ensemble hétéroclite d'une cinquantaine d'organisations comme la **Confédération paysanne**, **Debout la République**, de Nicolas Dupont-Aignan, la **Ligue protectrice des oiseaux**, le **NPA** ou le **Parti de gauche**. Les architectes **Ivan Fouquet** et **Franco Fedele** ont lancé le 12 décembre un « atelier citoyen pour l'optimisation de l'aéroport de Nantes-Atlantique ». Leur illustre confrère **Patrick Bouchain**, à l'origine du Lieu unique à Nantes, s'est joint à leur

ASSOCIATION Dominique Fresneau et Julien Durand, représentants de l'Acipa.



S. MAHÉ POUR L'EXPRESSION

démarche, « parce que le premier acte du développement durable est de faire avec ce qui existe ».

D'autres soutiens sont plus inattendus. **René Leblanc**, auteur du livre *Vol sur Notre-Dame-des-Landes* (publié à compte d'auteur), a déposé plusieurs marques comme « ZAD » ou « Zadiste de Notre-Dame-des-Landes », pour éviter qu'elles ne soient exploitées par des entreprises. La brasserie finistérienne **Coreff** a produit une bière, la ZAD, dont les bénéfices sont reversés à l'Acipa.

> LES POLITIQUES

Conseillère générale de Loire-Atlantique (elle ne se représentera pas en mars) et ex-maire de Bouguenais, **Françoise Verchère** (Parti de gauche) est omniprésente. Avec **Jean-Paul Naud** (sans étiquette), maire de Notre-Dame-des-Landes, elle copréside le Cédpa, « Collectif d'élus doutant de la pertinence de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes », fondé en 2009. Le sénateur EELV **Ronan Dantec** en est membre.

D'autres élus locaux EELV sont en première ligne, notamment **Jean-Philippe Magnen**, vice-président du conseil régional (il ne se représentera pas en 2015).

José Bové est venu plusieurs fois à Notre-Dame-des-Landes pour soutenir les opposants. **Nicolas Hulot** ne cesse de répéter que le projet d'aéroport est un « investissement archaïque ».

DANS LE CAMP DES « PRO »

> LES ASSOCIATIFS

Les partisans de l'aéroport sont représentés par l'association **Des ailes pour l'Ouest**, qui revendique 4000 adhérents. Elle est présidée par **Alain Mustière**, ex-président de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) Nantes Saint-Nazaire, qui héberge les bureaux de l'association.

> LES ENTREPRISES

Actuel président de la CCI, **Jean-François Gendron** incite les élus à plus de fermeté, tout comme la **Confédération générale du patronat des**

petites et moyennes entreprises (CGPME) de Loire-Atlantique, présidée par **Christophe Desarthe**.

> **LES POLITIQUES**
Nantes Métropole, la Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (**Carène**), le **conseil général de Loire-Atlantique**, le **conseil régional des Pays de la Loire**, les communautés de communes... Toutes les instances locales sont favorables à la construction du nouvel aéroport.

Discret, l'ancien Premier ministre **Jean-Marc Ayrault** peut compter sur **Johanna Rolland** pour suivre la même ligne que lui. La députée de Nantes



« NO COMMENT » Johanna Rolland, maire (PS) de Nantes et présidente de Nantes Métropole.

Marie-Françoise Clergeau n'hésite jamais à mettre la pression sur le gouvernement. Son point de vue est partagé par son fils, **Christophe Clergeau**, qui pourrait devenir le nouveau président de région à la fin de 2015. Ce ne sera pas facile de succéder à **Jacques Auxiette**, qui – tous les « pro » le soulignent – a toujours mouillé la chemise. ● **E. Le.**

L'EFFET DE CONTAGION

« Si on ne fait pas Notre-Dame-des-Landes, on ne fera plus aucun projet d'infrastructure en France. »
Tel est l'argument massue utilisé par les partisans de l'aéroport. Il est vrai que la ZAD nantaise et ses méthodes de « désobéissance civile » ont fait école. Ce fut le cas à Sivens (Tarn) et des foyers de contestation semblables émergent, autour du tunnel Lyon-Turin, du centre d'enfouissement de déchets radioactifs à Bure (Meuse) ou du projet de Center Parcs à Roybon (Isère).
Bref de ce que les militants appellent des grands projets inutiles imposés (GP2I). L'enquête publique, jugée dévoyée par les opposants, est dans la ligne de mire. « Consultation de la population défailante, impacts environnementaux jamais abordés, conflits d'intérêts : tous ces éléments conduisent aux contestations que l'on connaît », martèle le député et maire (EELV) de Bègles, Noël Mamère. Avec l'eurodéputé José Bové

et l'élu de Midi-Pyrénées Gérard Onesta, il est à l'initiative d'une réflexion sur la nécessaire réforme des procédures d'enquête publique. Ils devraient déposer une proposition de loi dans les six mois à venir. Au Parlement européen, le groupe Verts/ALE mène le même combat. « En France, comme dans d'autres pays d'Europe, ces projets souffrent souvent des mêmes manquements au droit communautaire, explique l'eurodéputé Yannick Jadot (EELV). Notre objectif est de renforcer la capacité de l'Europe à mieux faire appliquer ces directives. »
En avril et novembre 2014, Bruxelles a ouvert deux « procédures d'infraction » contre la France. A chaque fois, à Notre-Dame-des-Landes comme à Sivens, le non-respect des règles environnementales est mis en cause. De quoi instiller le doute sur la capacité de la France à mener à bien ses grands projets d'infrastructure...



D. MEYER/AFP

OCCUPATION L'appel aux forces de l'ordre s'inscrit dans la durée.

Une facture très salée

Notre-Dame-des-Landes est aussi une affaire de (gros) sous. Tour d'horizon des dépenses engagées... ou à venir en cas d'abandon du projet.

Plus de 100 millions d'euros déjà pris en compte

103 millions d'euros. C'est la somme exacte déjà engagée pour le projet. Ces dépenses se répartissent entre l'Etat et les collectivités locales (61 millions) et le concessionnaire Vinci (42 millions). Elles couvrent les études, les analyses et les travaux environnementaux ou encore l'indemnisation des propriétaires et exploitants expropriés. Ceci équivaut à près du cinquième du coût total du futur équipement (556,5 millions d'euros hors taxes, dont 246 millions de contribution publique). La plateforme aéroportuaire s'élève à elle seule à 480 millions d'euros et la desserte routière à 81 millions d'euros.

Un maintien de l'ordre onéreux

« Dès 1972, les CRS étaient présents et

ont mis des géomètres à la porte. » Michel Tarin, opposant historique à l'aéroport, rappelle cette présence policière dans le livre *Notre-Dame-des-Landes*, d'Hervé Kempf. Son coût ? Difficile de l'évaluer sur l'ensemble de la durée. Le point culminant de l'intervention des forces de l'ordre est sans nul doute l'opération César, l'une des plus grandes jamais menées en France. Du 16 octobre 2012 au 28 février 2013, le ministère de l'Intérieur a dépêché 3 à 4 compagnies de CRS en moyenne chaque jour, soit 270 hommes, avec des pics à plus de 900 CRS. « Même pendant les émeutes de banlieue en 1995, on n'est pas resté mobilisé aussi longtemps, témoigne Thierry Boutier, du syndicat Unité SGP Police. Les gendarmes mobiles étaient au moins aussi nombreux que nous. » Sur cette période, la seule mobilisation

des CRS a coûté, selon le syndicaliste, près de 6 millions d'euros, salaires inclus. A ce montant s'ajoute celui des dégradations commises en marge de certaines manifestations (plus de 1 million d'euros après celle du 22 février 1014).

Les frais de lobbying des partisans du projet...

L'association Des ailes pour l'Ouest – dont le bureau est composé de membres ou d'anciens membres de la chambre de commerce – affiche un budget de 44 000 €. De quoi financer le salaire d'un employé, les frais de déplacements et sa communication. Sa plus grosse opération fut le déploiement d'une banderole tractée par un ULM, « Oui à l'aéroport, oui à l'emploi », sur les plages du département en août 2014. Elle n'aurait coûté que 5 000 €, selon

son président Alain Mustière. En février 2013, la région des Pays de la Loire avait été beaucoup moins raisonnable en lançant un « plan média » largement décrié pour son coût : 300 000 €.

... et ceux des opposants

Frais de justice, études, communication... Pour défendre leurs idées, les anti-aéroport déploient des moyens non négligeables. A titre d'exemple, le Collectif d'élus doutant de la pertinence de l'aéroport (CéDpa) a déboursé 54 000 € pour deux analyses (sur les effets économiques du projet et sur le plan d'exposition au bruit). Outre les cotisations de ses membres, elle a bénéficié, en 2012 et 2014, de deux versements de 10 000 € au titre de la réserve parlementaire du sénateur écologiste Ronan Dantec. La coordination des opposants, qui rassemble une cinquantaine de structures, a consacré près de 50 000 € aux recours juridiques l'année dernière. Des dépenses essentiellement portées par l'Acipa, principale association d'opposants qui déclare un budget annuel de 65 000 €. L'Acipa a terminé l'année 2014 sur un déficit de 17 000 €, dû à un rassemblement estival plombé par la pluie. Mais elle sait qu'elle peut compter sur des bataillons de sympathisants. L'appel aux dons lancé en octobre 2014 lui a rapporté près de 20 000 € en un mois. Après l'opération policière

César, l'association avait reçu des dons de toute la France et récolté près de 100 000 € sur l'année 2013.

Le coût de l'indemnisation de Vinci

Plus de 2 milliards d'euros ! En cas d'abandon du projet, l'Etat pourrait verser une indemnité astronomique au concessionnaire. En théorie, du moins. D'après le contrat, signé en 2010 avec la société AGO (Aéroport du Grand Ouest), filiale de Vinci, il devra rembourser les dépenses engagées (42 millions d'euros à ce jour) et surtout, le manque à gagner des actionnaires – Vinci Concession (85 %), la CCI Nantes – Saint-Nazaire (10 %) et l'entreprise ETPO (5 %) – sur les 55 ans que dure la concession.

« Si l'on se réfère au plan d'affaires, chiffré par Vinci et qui figure en annexe, la rémunération prévue pour les actionnaires jusqu'en 2066 s'élève à 2,19 milliards d'euros », observe Dorian

Piette, professeur d'économie et de gestion à l'IUT de Nantes et militant écologiste. Soit une indemnité quatre fois plus importante que le coût de construction de l'aéroport (556,5 millions d'euros hors taxes). « C'est un contrat extrêmement favorable à Vinci : il est très rare d'indemniser le manque à gagner, explique l'universitaire. A en juger par sa complexité, il a certainement été rédigé par leurs experts plus que par des hauts fonctionnaires. »

L'Etat devra-t-il déboursé cette somme faramineuse ? Non. « Il y aura une longue négociation. » L'Etat a des arguments à faire valoir : il figure parmi les clients les plus importants de Vinci et il lui a concédé, dans le cadre du contrat, l'exploitation des aéroports de Nantes Atlantique et de Saint-Nazaire Montoir. Une affaire juteuse : en 2012, le concessionnaire déclarait 17,8 millions de bénéfices pour le seul aéroport de Nantes. ● D. Pr.



CCPME DES PAYS DE LOIRE

DE BIEN MAUVAISES AFFAIRES...

Ils ont tenu parole : le 14 novembre dernier, des entrepreneurs du bâtiment ont aligné les tractopelles devant la préfecture de Nantes pour manifester leur ras-le-bol, à l'appel d'organisations professionnelles et de l'association pro-aéroport Des ailes pour l'Ouest. Le blocage de NDDL est source de vives frictions entre élus locaux et responsables de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) Nantes Saint-Nazaire. « Des sociétés ont remporté des appels d'offres mais ne peuvent pas exécuter

leurs contrats », s'émeut Jean-Christophe Louvet, président de la Fédération régionale des travaux publics (FRTP). C'est le cas de Vinci et du nantais Entreprises de travaux publics de l'Ouest, (ETPO) qui détiennent respectivement 85 % et 5 % d'Aéroports du Grand Ouest (la CCI possède le solde), mais aussi d'entreprises lauréates des premiers lots pour la réalisation de barreaux routiers. Cette situation pénalise également la vente et la location de locaux et de terrains à proximité de l'hypothétique

futur aéroport. Sur l'axe Nantes-Rennes, les parcs d'activités Erette, à Héric, et Grand'Haie, à Grandchamp-des-Fontaines, doivent revoir leurs ambitions à la baisse, comme les enseignes qui y sont déjà installées (concessionnaire d'engins de chantiers, centrale béton, etc.). « NDDL bloque l'urbanisation dans l'agglomération, poursuit Jean-Christophe Louvet. Je préférerais que le projet se réalise, mais si ce n'est pas le cas, il faut le dire vite et transférer les financements ailleurs. »

Zone à désirs... et désordres

Les « zadistes » imaginent déjà leur vie d'après. Mais continuent de susciter la méfiance chez les riverains.

Ils sont une petite centaine à passer l'hiver dans les landes. Et espèrent bien en connaître beaucoup d'autres. Elèveront-ils des chevaux de trait ? Des escargots ? Planteront-ils du blé panifiable ? « Il faut y réfléchir dès maintenant. On sait qu'on va gagner, alors on ne voudrait pas être pris de court », explique Sylvain Fresneau, qui met à disposition des « zadistes » sa grange rebaptisée la Vache-Rit. Les 15 et 16 novembre, les activistes de la « Zone à défendre » (ZAD) de Notre-Dame-des-Landes ont donc organisé une sorte de séminaire prospectif dans l'ancienne ferme de la Wardine, soutenus par des camarades de lutte du Larzac, du Tarn, d'autres régions de France et même d'Espagne.

Quand la bataille sera gagnée, ils comptent répartir à leur manière les 1 200 hectares de surface agricole utile, propriété d'AGO (filiale de Vinci). Les paysans amis pourraient rester (sur 400 hectares), tout comme les zadistes et les membres du collectif Copain 44 qui s'investissent sur le terrain (200 hectares). « Pour le reste, ce serait au cas par cas, explique Sylvain Fresneau. Certains agriculteurs ont profité du système : ils ont pris l'argent pour s'étendre ailleurs tout en passant un accord avec AGO pour continuer à exploiter la parcelle vendue. Ceux-là devront laisser le champ libre. » Il n'est pas certain que cette logique cadastrale originale connaisse un grand succès...

Si elles attirent des activistes de toute l'Europe, les idées qui germent dans la ZAD peinent à atteindre le bourg même de Notre-Dame-des-Landes. En revanche, l'insécurité – réelle ou fantasmée – est sur toutes les lèvres des habitants. « Quitte à faire un détour de plusieurs kilomètres, les gens évitent



TERRAIN Le site attire des activistes de toute l'Europe.

S. MAHE/REUTERS

la D 281 qui traverse la « zone à délinquance » ; témoigne l'un d'eux. Ils n'ont pas envie de se faire savater la voiture. » La préfecture dénombre une douzaine de plaintes au cours des deux dernières années : vigile bloqué dans une voiture aspergée d'essence, occupation illégale de terrains, destruction de forages et d'une mare pour les batraciens, cambriolage des locaux d'un prestataire, tentative de squat dans une ferme, agressions d'équipes procédant à des études, blocage de la D 281, agriculteur empêché d'accéder à sa parcelle, incendie d'un pylône-relais SFR...

« Ici, au moins, on discute de tout malgré nos différences »

L'une des dernières en date concerne un e-mail de menaces envoyé à plusieurs sociétés postulant à un appel d'offres. « Si nous vous faisons parvenir ce courrier, c'est dans la louable intention de vous mettre en garde des risques encourus par l'entreprise qui décrochera ce marché », peut-on y lire. Les

zadistes ont encore fait parler d'eux le 21 novembre, à Sautron, où « une quarantaine d'individus encagoulés », selon le ministère de l'Intérieur, sont venus vandaliser la gendarmerie. Une action « bon enfant » pour « recolorer ce triste bâtiment », assurait après coup un texte posté sur le site Web des zadistes (Zad.nadir.org).

Président de l'Acipa, Dominique Fresneau, cousin de Sylvain, ne nie pas les débordements mais tient à les relativiser : « Contrairement à nous, quelques « zadistes » n'hésitent pas à prôner des actions violentes. Mais certains ont l'âme paysanne et mènent leurs projets jusqu'au bout. Je les respecte pour cela. Ici, au moins, on discute de tout, malgré nos différences. » Pour peu, il inviterait les habitants du bourg à venir prendre un verre avec les occupants de la ZAD, anarchistes, vegans et autres antispécistes, ces militants engagés dans un mouvement de libération des animaux. Pas sûr qu'il rencontrerait un franc succès. ● E. Le.

« Couler du béton ne sert que les grandes entreprises »

Hervé Kempf, rédacteur en chef du site Reporterre et auteur de *Notre-Dame-des-Landes* (Seuil).

Comment le gouvernement peut-il sortir de ce projet controversé ?

→ En laissant filer les choses. Autant abandonner ce projet que de s'enfermer dans un imbroglio juridique qui n'en finira pas et dans une lutte contre une résistance qui ne se relâchera pas.

Les pro-aéroport épinglent chez les opposants une philosophie de la décroissance...

→ Ceux qui sont guidés par l'intérêt financier sont animés d'une culture



Hervé Kempf.

P. LE MASSON/PHOTOPOR/LA VOIX DU NORD

productiviste. Elle avait peut-être un sens dans les années 1960, mais elle ne correspond plus aux enjeux d'aujourd'hui. La France a plus qu'assez d'infrastructures. Couler du béton ne sert que les grandes entreprises qui placent leurs profits dans des paradis fiscaux, pendant que le chômage s'accroît. Il est temps d'adopter une politique écologiste, qui consiste à réduire les inégalités, à reprendre la maîtrise du système financier et à créer des emplois. C'est possible en luttant contre le

gaspillage énergétique et en choisissant une nouvelle agriculture et une nouvelle politique urbaine.

Que se joue-t-il derrière ce dossier controversé ?

→ Les grands décideurs publics et les grandes entreprises sont en collusion d'intérêts. L'exemple de l'ex-préfet Bernard Hagelsteen est symptomatique : il a établi le dossier d'appel d'offres de l'aéroport, remporté par Vinci, et s'est ensuite retrouvé conseiller du président de Vinci Autoroutes. Ce mélange des genres n'est pas l'apanage de Notre-Dame-des-Landes. La démocratie est malade de la corruption. ●

Propos recueillis par David Prochasson

« Ce gouvernement n'aura pas le courage »

Jean-François Gendron, président de la chambre de commerce et d'industrie Nantes-Saint-Nazaire.

Y. MARTIN-LA-LEANDRE



Jean-François Gendron.

Le projet est à l'arrêt. Etes-vous inquiet ?

→ Plus que de l'inquiétude, c'est de l'exaspération. Tout est dans les mains du Premier ministre et du président de la République. On ne peut plus rien faire, sauf maintenir la pression pour qu'on n'oublie pas ce beau projet.

Est-il raisonnable de lancer ce projet en temps de crise ?

→ Là, on est dans l'irrationnel ! La ligne LGV Rennes-Le Mans va coûter 3,4 milliards d'euros pour gagner quelques minutes entre la Bretagne et

Paris et personne ne dit rien. Le déménagement de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes va créer des milliers d'emplois pendant cinq ans et coûter environ 250 millions d'euros d'argent public et on crie au problème financier ?

Avez-vous encore des soutiens au gouvernement ?

→ Aucune idée. Je suis malheureusement convaincu que ce gouvernement n'aura pas le courage de lancer la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. C'est vraiment lamentable qu'un projet si important

pour le Grand Ouest soit otage de décisions politiques nationales et de transactions secrètes avec les écologistes.

Qu'attendez-vous des élus locaux dans les prochains mois ?

→ J'espère qu'on pourra à nouveau montrer notre détermination à tous, à la fin des recours. Je ferai tout à mon humble niveau pour qu'on ait cette prise de parole commune. C'est un des atouts de ce territoire, notre capacité à travailler ensemble. ●

Propos recueillis par Eric Lecluyse