

Florent Ploquin

# Le Fantôme de l'Aéroport





## **Introduction**

### **Les origines du problème**

Le projet d'aéroport sur la commune de Notre-Dame-des-Landes est très ancien. Il trouve son origine en 1963 : à cette époque une administration, la DATAR, dont le rôle est de développer et d'aménager le territoire, cherche à créer des métropoles d'équilibre en province, pour faire contrepoids à l'hypercentralisation parisienne. Le but est de décentraliser l'activité industrielle de notre pays, en réalisant des infrastructures permettant de faciliter les échanges commerciaux et la circulation des personnes. Il est aussi question de créer des laboratoires de recherche et des universités. Plusieurs métropoles d'équilibre sont ainsi retenues pour les années à venir, dont l'ensemble Nantes/Saint-Nazaire. Cette zone géographique, située en marge des grands axes routiers européens, a besoin de se désenclaver pour se développer et se moderniser. D'autre part, elle a l'avantage de regrouper deux villes possédant chacune un port de commerce. La préfecture de Loire Atlantique a donc l'idée, en 1965, de donner une nouvelle dimension à ces 2 villes en construisant un

grand aéroport international à proximité. En 1968, la commune de Notre-Dame-des-Landes, restée à l'état rural et constituée d'une surface bocagère, est choisie comme site préférentiel pour l'aménagement de cette nouvelle structure aéroportuaire.

A l'époque, on projette d'y faire atterrir les nouveaux avions supersoniques Concorde, ce qui va nécessiter des pistes de grande longueur. Voilà pourquoi l'endroit en question, situé au nord de l'agglomération nantaise, près de l'axe Rennes/Nantes, et de la route Nantes/Brest, a la préférence des bureaucrates et des hommes politiques qui travaillent sur le dossier. En 1970, une mission parlementaire confirme l'utilité du projet, qui est de créer une sorte de Rotterdam aérien pour le transport de fret au nord de la Loire. Mais c'était sans compter sur les paysans exploitant les terres concernées par cet aménagement : en 1972, ils se regroupent dans une première association, l'ADECA. Et bien entendu, ils militent aussitôt contre ce projet pharaonique, qui leur semble être une agression du monde rural et de ses valeurs. C'est que ces exploitants agricoles ont toujours vécu là : leurs ancêtres y sont enterrés, et eux-mêmes y sont nés et y ont grandi. Dans la perspective de prendre un jour la succession de leurs parents, ou de leurs oncles et tantes. C'est en fait tout un patrimoine héréditaire, qui incite les riverains à s'attacher aux terres qu'ils exploitent, comme à un trésor familial. Construire un gigantesque aéroport là où ils ont toujours travaillé, en les expropriant, ce serait détruire leur identité, ainsi que nier le rôle de jardinier de la nature que les paysans ont toujours eu à toutes les époques. Le projet d'implantation du nouvel aéroport suscite donc une forte opposition au

niveau local, dès qu'il est annoncé officiellement. Car, il faut le savoir, la ville de Nantes a déjà son aéroport depuis 1960 : c'est l'aéroport de Château Bougon, appelé aéroport de Nantes Atlantique à partir de 1988, et installé au sud-ouest de la ville.

En 1973, le premier choc pétrolier provoque une crise économique de grande ampleur, les prix des carburants s'envolant littéralement. On rationne même pendant un certain temps la consommation de fioul des particuliers. Et, comme les avions sont eux-mêmes très gourmands en kérosène, les initiateurs du projet se rendent vite compte que la construction de l'aéroport et son exploitation coûteraient une somme astronomique : on ne va pas tenter un coup de poker financier si les entreprises se mettent à licencier. Le mythique projet du nouvel aéroport de Notre-Dames-des-Landes est donc mis dans les tiroirs, provisoirement, en attendant que la situation mondiale s'améliore. Mais les années 70, et notamment la période où Valéry Giscard d'Estain est président de la République, sont marquées par des licenciements et des fermetures d'usine à grande échelle. Les domaines du textile, de la chaussure et de la sidérurgie subissent de plein fouet la concurrence des pays européens et asiatiques. Tandis que le gouvernement de l'époque est obligé de prendre des mesures impopulaires pour réformer le système économique hexagonal, générant ainsi des manifestations virulentes et mémorables. Même le monde paysan est frappé par la crise, et les agriculteurs comprennent de moins en moins les décisions parfois absurdes prises par Bruxelles. Naturellement, tout cela n'incite guère les décideurs à remettre le projet d'aéroport au goût du jour. Par la

suite, les années 80 et 90 connaissent elles aussi un contexte de crise économique et financière. Le projet est ainsi mis en sommeil pendant 25 ans environ.

Il faudra attendre l'an 2000 pour que cette idée, qui a marqué l'inconscient collectif, soit relancée par le gouvernement de Lionel Jospin. Il s'agit, là encore, de valoriser la dimension internationale et européenne des échanges commerciaux de l'Ouest Atlantique. Et, deuxième pomme de discorde, il s'agit de remplacer l'actuel aéroport de Nantes. Ce que certains opposants au projet vont considérer comme un prétexte injustifié ; alors que selon eux l'aéroport déjà existant est tout à fait rentable et susceptible d'être modernisé, pour faire face à l'accroissement du trafic. En 2002, un syndicat mixte d'études de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est créé. Il regroupe plusieurs collectivités locales et régionales du Grand Ouest. Et en avril 2007, il est remis au préfet de la région Pays de Loire un rapport reconnaissant l'utilité publique du projet.

Mais, parallèlement à cela, l'opposition à celui-ci s'organise. Ainsi, dès que le sujet redevient d'actualité en 2000, une nouvelle association de riverains, l'ACIPA, voit le jour. Son but est de prouver l'inutilité du futur site aéroportuaire, son coût pharaonique, et ses effets désastreux sur l'écosystème local. Ce saccage programmé de la biodiversité, de la faune et de la flore n'est en effet pas compatible avec les objectifs environnementaux fixés par les partis politiques. Et sur le plan économique, le préjudice sera important, puisque 50 exploitations agricoles sont situées dans le périmètre du futur chantier de l'aérogare, et de ses dessertes routières et ferroviaires.

Ce sera donc autant de terres à acheter ou de fermiers à exproprier. N'oublions pas non plus que la vente de ces terres agricoles au profit du chantier est ressentie comme une trahison par rapport aux parents, grands-parents et ancêtres de ces mêmes paysans. Chose peut-être difficile à comprendre pour les technocrates parisiens, mais qui n'en demeure pas moins une réalité au niveau local : c'est la mentalité paysanne qui veut cela. On ne peut pas être le dernier maillon d'une chaîne séculaire et partir du jour au lendemain sans demander son reste, parce que le pouvoir politique l'a décidé dans un bureau. Tout cela au nom d'un projet dont la rentabilité n'est pas prouvée à long terme. Bref, les idées ne manquent pas pour les opposants. Tandis que les défenseurs du concept promettent un développement fulgurant de la région Grand Ouest et une compétitivité accrue au niveau européen.

Maintenant que ces éléments de base ont été présentés, il reste à examiner dans le détail les arguments des uns et des autres, et d'en tirer une conclusion. Ce sera le but de cet ouvrage.



## **Première Partie**

### **Les Arguments des Défenseurs du Projet**

Conçu à l'origine par les élites parisiennes proches du Général de Gaulle, le projet de Notre-Dame-des-Landes est avant tout politique. Mais ce qui marque le plus les esprits est la quasi-unanimité des grands partis pour le défendre, que les gens soient de droite ou de gauche. Puisque c'est le gouvernement de Lionel Jospin qui le remet au goût du jour à l'époque de la troisième cohabitation. Avant que l'actuel premier ministre et ancien maire de Nantes en fasse l'une des mesures-phare de son mandat. Ce projet d'aéroport controversé se distingue donc de l'ancien conflit du plateau du Larzac, auquel il a parfois été comparé. Dans le sens où le projet d'extension d'un camp militaire sur le plateau du Larzac correspondait à une volonté parisienne, centralisée, s'opposant aux intérêts locaux des paysans. Pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, la situation est plus nuancée, parce que des acteurs économiques de la région concernée et certains responsables politiques travaillant à proximité croient en son utilité, et en défendent le

concept devant les médias. Globalement, les principaux partis politiques de la majorité et de l'opposition sont pour, ainsi que les médias parisiens. Pour la presse régionale et les radios locales, le jugement est plus mesuré : on cherche avant tout à être pragmatique et à considérer tous les éléments qui entrent en ligne de compte.

Outre l'exiguïté de l'aéroport déjà existant, qui limite les projets d'extension de celui-ci, la dangerosité potentielle de l'actuelle structure aéroportuaire a été mise en évidence par le principal syndicat des contrôleurs aériens, réuni en congrès national en mars 2009 à Pornichet. C'est que l'aéroport de Nantes Atlantique est situé en zone urbaine, et que les avions qui en décollent ou qui y atterrissent sont amenés à survoler à basse altitude un grand nombre d'habitations et de routes. Voilà pourquoi un transfert vers Notre-Dame-des-Landes apparaît justifié pour ces professionnels de l'aéronautique. D'autant qu'une éventuelle modernisation de l'actuel aéroport semble difficilement réalisable, dans des conditions de sécurité suffisantes pour tout le monde ; compte tenu du fait que l'urbanisation des communes environnantes n'a pas toujours été faite en tenant compte de cette éventuelle extension.

Mais le principal argument des défenseurs du projet est bien sûr le développement économique fulgurant de la région concernée. Certains chefs d'entreprise locaux considèrent en effet que ce nouvel aéroport permettrait à leur clientèle internationale de se rendre directement dans leurs usines, depuis l'étranger. Alors qu'actuellement celle-ci doit transiter par l'un des deux aéroports parisiens, ou