

**Retour  
à  
Notre-  
Dame-  
des-  
Landes**

Textes Marc Le Duc et Jocelyne Rat

Photos Guillaume de Crop, Frédéric Giroud, Laëtitia Notarianni, Val K  
(et aussi François de Beaulieu, André Bocquel, Pierre Giroire, Marc Le Duc, François Nicolas, Hervé Ronné, Joëlle Ronnet-Nicole)

Remerciements à Anne-Marie Chabot et Gaspard Norrito.

### **A Michel Tarin qui a toujours cru en la justesse de ce combat**

*C'est un combat universel que nous menons,  
celui de la sauvegarde de la terre nourricière. »*

*(Sylvain Fresneau et Marcel Thébault, paysans)*

0. Un soir de juin dans un hangar de la ZAD	p 0
1. Dans les campagnes en effervescence	p 0
2. Le grand débat qui annonce les gros ennuis	p 0
3. Les CRS attendaient les manifestants à l'étage	p 0
4. De la colère dans les bols fumants	p 0
5. « Et partout dans les champs des vaches qui font pas meuh »	p 0
6. A la (re)conquête de la ZAD	p 0
7. La lutte a des racines au Larzac	p 0
8. Les pique-nique prennent de l'altitude	p 0
9. Le 22 février 2014, une bataille perdue ?	p 0
10. Trois petits tours de piste, et puis s'en va...	p 0
11. Tritons et salamandres en première ligne	p 0
12. Ceux par qui le scandale est arrivé	p 0
13. Ces manifs qui imposaient le silence	p 0
14. Le « cadeau » du juge aux paysans	p 0
15. Une nouvelle société dans la marmite de la ZAD	p 0
16. La poussière du temps sur un si vieux projet	p 0

# Un soir de juin dans un hangar de la ZAD

Il est tard. Les appels à la poursuite du combat se sont tus sous le hangar de la Vacherit, au cœur de la ZAD. Restent des résultats, tracés à la craie sur le grand tableau d'école III<sup>e</sup> République. Et puis, une centaine de militants anti-aéroport commentant la victoire du oui au projet. Compte-tenu du périmètre de la consultation et des conditions imposées, le résultat ne les a pas surpris. N'empêche...

En ce 26 juin 2016, pour le journaliste aussi la soirée a un goût étrange. Encore une fois s'assurer que le texte est bien arrivé. Ranger notes et ordinateur. Ce sera son dernier reportage, dernier article écrit depuis le terrain, dans la nuit du bocage, avant de tirer le rideau. Ils le savent. On se retrouve autour des cubitainers. « **Et maintenant, tu vas écrire livre sur Notre-Dame-des-Landes ?** » lance un militant, entre interrogation et suggestion.

Des livres, des brochures, des écrits, il y en a eu beaucoup (1) depuis l'historique Dégage on aménage,

en 1976. La liste s'est récemment enrichie de La fabrication d'un mensonge d'Etat expliquée par l'ancienne élue Françoise Verchère, ou encore du récit militant et des paroles de lutte collectées par le collectif Mauvaise Troupe. À quoi bon... « **Oui, mais, un livre de journaliste** » précise une voix, peut-être la même.

Un livre de journaliste, donc, puisque telle fut la proposition, la demande, pour ne pas dire la commande, peu avant minuit.

Rédigé par deux journalistes qui eurent à traiter de ce dossier à des moments différents, entre le début des années 2000 jusqu'à ce mois de juin 2016, depuis la relance du projet d'aéroport jusqu'à cette consultation instrumentalisée par le gouvernement.

Tant de reportages, de conférences de presse, comptes rendus d'audiences, de réunions publiques, rassemblements estivaux, controverses, communiqués, courriers anonymes, pressions d'élus et du lobby pro-aéroport, explications sur le terrain... Tant



Leg. 26 juin 2016, les résultats de la consultation arrivent à la Vacherit, quartier général du mouvement

d'années à traiter un dossier extraordinaire, au sens premier du terme, sans jamais se lasser puisque l'actualité du sujet ne fut jamais avare de rebondissements.

Peut-être fallait-il revenir sur ces années par des récits subjectifs, partisans, mais pas militants, reprendre des épisodes oubliés ou méconnus, avec des détours dans l'histoire sociale du demi-siècle passé, et puis des rencontres avec les acteurs de la résistance à un projet d'un autre temps.

Selon le calendrier des porteurs du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, celui-ci aurait dû accueillir ses premiers passagers fin 2017. Il n'en est rien. Les faiblesses

du dossier, la longueur du processus, sont, certes, pour beaucoup dans l'échec-provisoire ou définitif? - d'un projet remontant aux années 1960. Mais l'aéroport s'est surtout heurté à l'infatigable résistance de femmes et d'hommes qui ont toujours cru à la justesse de leur combat, et ont su partager leur conviction.

Pour eux, qui n'ont jamais baissé les bras, et dont il sera question ici, sans doute fallait-il revenir sur ces années de luttes. Revenir à Notre-Dame-des-Landes, son bocage, si riche de sa faune, de sa flore, mais surtout de ses paysans, et de ses habitants, anciens et nouveaux dans leur grande diversité.



*Les premières peintures anti-aéroport ont été réalisées dans les années 1970 chez Alain Gaudin  
(Laetitia Notarianni)*

## **Dans les campagnes en effervescence**

Dans les années 1970,  
le projet d'aéroport  
se heurte à des paysans  
qui ne s'en laissent  
pas compter, déjà mobilisés  
contre des propriétaires  
terriens, solidaires  
des ouvriers de Nantes  
et Saint-Nazaire,  
acteurs de la lutte  
du Larzac.

Quarante ans après, une haie a remplacé la clôture, masquant en partie le hangar de tôle. Au point que des piliers de la lutte anti-aéroport se demandent aujourd'hui où fut prise la photo de couverture du livre *Dégage on aménage*. En 1976, ce premier ouvrage démontait l'implacable machine bureaucratique qui venait de se mettre en marche, avec la décision de construire un aéroport dans un bassin laitier au nord-ouest de Nantes.

La couverture montre un hangar à foin, avec sur le toit de grandes lettres « **Non à l'aéroport** », et le logo à l'avion sur fond jaune. « **À l'époque, ça se voyait de loin, c'était un repère** », se souvient Alain Gaudin, jeune paysan de ces années 1970. Qui prit un jour ses pinceaux, et monta sur le toit du bâtiment situé à Montjean, commune de Notre-Dame-des-Landes. Sur les plans sa maison est à 300 m de l'extrémité d'une des pistes. « **On faisait souvent de la peinture** », ajoute-t-il, malicieux, en référence aux nombreuses actions menées dans des campagnes rebelles du pays nantais.

Alain Gaudin, déjà barbu, apparaît sur une autre photo en noir et blanc, prise dans le local du syndicat agricole, juste en face la mairie de Notre-Dame-des-



Avril, 1974, la pose de panneaux par les paysans pour matérialiser les premières limites de la ZAD (CHT, coll. Journal Le Paysan nantais)

Landes. Debout au fond, les mains dans les poches, le cheveu couvrant les oreilles, on reconnaît Julien Durand, aujourd'hui retraité et porte-parole du mouvement anti-aéroport. Et puis, plus âgé, Alphonse Fresneau et sa casquette, un autre pionnier du combat avec son frère Joseph.

## Les gendarmes dès 1972

L'ombre du projet qui les préoccupe est apparue en 1966 dans le ciel de Notre-Dame-des-Landes. La chambre de commerce et d'industrie de Nantes et les aménageurs de l'époque imaginent alors des méga-complexes, pétrochimique ou sidérurgique, dans l'estuaire de la Loire. Et bien sûr un grand aéroport dont la justification changera au fil des années. On est prié d'oublier l'aéroport situé à Bouguenais, au sud-ouest de Nantes. Il faut voir grand. La presse, au fil du temps, évoque une nouvelle plate-forme d'où s'envoleraient, pour des vols intercontinentaux, les avions Concorde de la France de Pompidou. Où atterriraient et décolleraient de façon continue des avions transportant des touristes et leurs voitures. L'imagination ne manque pas...

Dès 1972, des gendarmes doivent accompagner les géomètres sur le terrain.



Dans les années 1970, une des premières actions de blocage contre le projet d'aéroport avec les paysans Michel Tarin, Alphonse Fresneau, Michel Loquet, Joseph Potiron (CHT, coll. Journal Le Paysan Nantais)

Un quotidien parle de « **malaise** », la population n'ayant été ni consultée, ni informée. L'État, alors, fait preuve d'un grand mépris pour ce territoire. « **L'administration distillait l'information, c'était au compte-gouttes. Même les maires avaient du mal à obtenir des renseignements** », se souvient Julien Durand. Les élus des communes concernées n'ont été mis au parfum qu'en 1972. Deux ans plus tard, une zone d'aménagement différé, une ZAD, de 1200 ha, est créée. Plus tard elle sera agrandie. Elle englobe des terres de quatre communes, l'essentiel de l'emprise étant situé à Notre-Dame-des-Landes. Dès lors, le Département va pouvoir préempter les biens à chaque disparition ou départ en retraite d'un propriétaire.

## Prison pour 11 paysans

Gaudin, Durand, Fresneau... Cette équipe-là décide de prendre son sort en mains. À Notre-Dame-des-Landes, on n'a pas l'habitude de plier l'échine. Les paysans dont l'implantation remonte à plusieurs générations évoquent tous une commune dont l'histoire relèverait d'un état d'esprit particulier. Quand l'aéro-



Mésanger, le 12 octobre 1978, réintégration du paysan Charles Pellerin à la ferme de la Pinsonnière, d'où il avait été expulsé par le propriétaire. Bernard Lambert est au premier rang (casquette et chemise à carreaux).

port pointe son nez, « **nous avons compris qu'on allait nous virer, nous licencié. Nous avons eu un premier réflexe d'autodéfense contre une agression** ». Les paysans créent une association, l'Adéca (1), et décident d'aller regarder ailleurs. « **Avec Olivier Tric, professeur à l'école d'architecture, avec Thérèse et Alphonse Fresneau, nous sommes partis à Roissy, alors en construction. Ce qui nous intéressait, ce n'était pas le chantier, mais ce qui se passait dans les villages tout autour. Nous avions un magnétophone à bandes, et nous interrogeons les gens rencontrés. Au retour nous avons projeté le montage diapos dans les fermes, dans les hameaux.** »

Des étudiants en architecture aident à dessiner le logo « **Non à l'aéroport** », qui voit le jour chez Julien Durand, à la ferme du Bois-Aubin. Les campagnes nantaises sont en effervescence. Aux portes de Nantes, le grand chambardement de 1968 n'est pas loin, avec ses manifs, comme celle du 24 mai où quatre convois de tracteurs convergent vers Nantes, la place Royale devenant place du Peuple avant qu'éclatent les affrontements. Avec les ouvriers et les étudiants,



Le Dresny, le 16 novembre 1969, le ministre gaulliste Olivier Guichard est emmené et retenu dans une cour de ferme. Le lendemain, onze militants paysans sont arrêtés à l'aube, trois d'entre eux condamnés à deux mois ferme. Le samedi suivant, 10 000 ouvriers et paysans manifestent et obtiennent la libération des militants. (CHT, collect. Journal Le Paysan Nantais)



Alain Gaudin, plus de 40 ans après (Laetia Notarianni)

les paysans participent au comité central de grève, acteurs de ce qui fut la Commune de Nantes. **« On revenait pour la traite, et on retournait en ville »**, raconte Alain Gaudin.

L'un des leaders paysans s'appelle Bernard Lambert, venu de la JAC, ce mouvement d'action catholique si formateur et novateur à l'époque. Il a écrit **« Les paysans dans la lutte des classes »**, qui fait un carton. Une partie des paysans évolue alors du catholicisme social au socialisme, participant d'un mouvement d'où naîtront les Paysans travailleurs, puis l'actuelle Confédération paysanne.

En Loire-Atlantique, le projet d'aéroport se heurte à ces paysans actifs, engagés, ouverts aux idées neuves qui traversent la société. À l'époque, leurs actions pour installer des paysans, et défendre la terre, défraient la chronique. Le 16 novembre 1969, au Dresny (Plessé), trois cents jeunes agriculteurs retiennent

Olivier Guichard, ministre de l'Éducation nationale, grand baron du gaullisme. Onze militants arrêtés, trois condamnations à de la prison ferme. En 1974, à Mésanger, les paysans s'opposent à une expulsion demandée par le propriétaire des terres. Le pouvoir engage deux escadrons de gendarmes mobiles, une automitrailleuse, et un hélicoptère. **« C'était impressionnant, ils avaient été lâchés dans le bourg, et on les a vus arriver au pas de charge »**, raconte Alain Gaudin. En 1975, c'est l'occupation de la ferme de la Vigne-Marou, laissée en friches par le propriétaire.

### **De la viande pour les ouvriers**

Les années 70 sont celles de la guerre du lait, des luttes pour les terres, de la mobilisation contre l'extension du camp militaire du Larzac à laquelle Bernard Lambert et les paysans de Loire-Atlantique prennent une part active. **« Sur la route**

**était écrit Larzac-Notre-Dame-des-Landes, même combat »**. Alain Gaudin, Julien Durand et d'autres participent aux grands rassemblements du plateau. **« Là-bas, nous avons un stand Notre-Dame-des-Landes »**.

Grandes manifs, mais aussi opérations coups de poings plus localisées, comme le détournement du Tour de France lors de son passage au sud de Nantes, comme ce camion de viande détourné, déchargé dans le poulailler de Bernard Lambert, avant distribution aux ouvriers. **« Il en a fallu des voitures pour tout répartir ensuite »**. Ou encore actions de solidarité, avec ces marins d'un navire qui rouillait dans le port de Saint-Nazaire. Les hommes d'équipage furent répartis dans les campagnes. **« Pendant une semaine, j'ai accueilli un marin du Cap-Vert »**, raconte Alain Gaudin.

Ainsi étaient les paysans du bocage nantais, ouverts au monde et aux idées neuves, mais hostiles au projet d'aéroport. **« Nous n'étions pas contre le transport aérien, encore fallait-il nous convaincre de l'utilité de ce projet. Ce ne fut pas le cas, et ça ne l'est toujours pas »**. Un demi-siècle plus tard, Alain Gaudin n'a pas changé d'idée. C'est toujours non à l'aéroport. **« Ni ici, ni ailleurs, car il n'est pas question de l'envoyer chez les voisins »**.

### **Nouveaux voisins**

Aujourd'hui retraité, Alain Gaudin habite la maison où il est né. De nouveaux voisins sont venus s'installer un peu plus loin, à la Noë-Verte. Ils ont occupé les bâtiments, y ont créé une conserverie. Au départ, ils venaient chercher l'eau. Quand un comité de soutien y a construit un bâtiment paille-terre, le tracteur et la botteuse du pionnier de la lutte anti-aéroport ont été bien utiles.

Ainsi sont restés les paysans anti-aéroport : ouverts à de nouvelles alliances. Ils ont su intégrer dans leur combat les urbains venus se mettre au vert, chercher

le calme dans les communes voisines. Ça, c'était dans les années 2000, lors de la relance du projet après 20 ans de mise en sommeil. Et puis, plus récemment, ils ont appris à vivre, et à coopérer, à travailler avec ceux qu'on a appelé les squatteurs, puis les zadistes. Qui sont ici les nouveaux habitants, tout simplement. **« Sans eux, rappelle le paysan, la Zad aurait été évacuée »**. Les paysans de la ZAD, désormais beaucoup moins nombreux, n'auraient pas pesé lourd face aux escadrons de gendarmes mobiles et aux compagnies de CRS.

# « On ne doit de merci à personne »

Aujourd'hui paysan retraité,  
Julien Durand a participé à tous les combats  
pour défendre les terres, outil de travail.  
Dans les hameaux, il a participé aux premières  
veillées contre le projet.



Julien Durand, 26 novembre 2012, lors de la mise en place de la barrière de tracteurs en défense des cabanes de la châtaigneraie. (Frédéric Girou)

Sa détermination reste intacte. Il a perdu bon nombre de copains militants en route. L'âge ou la maladie y sont pour beaucoup, mais Julien Durand, né en 1946, tient bon. Il a l'espoir, chevillé à un corps sec, que ce foutu aéroport ne se fera jamais. Casquette sur la tête, mégaphone en main, devant les gendarmes mobiles, à la sortie d'un tribunal, ou sur la remorque d'un tracteur, il porte depuis plus de 40 ans la parole des paysans et des citoyens opposés au projet d'aéroport. Bernadette, son épouse n'est jamais loin.

En 1973, le jeune paysan envisage pourtant une vie peinarde après une installation au Bois Aubin, en 1968, sur une ferme de 17 ha en lait-polyculture élevage. Sauf que cette année là, une bombe secoue le bocage de Notre-Dame-des-Landes. **« Jacques Chirac, alors Premier ministre de Giscard, venait de signer la déclaration officielle de la ZAD. Olivier Guichard était aux manettes du Plan »**. Un jeune prof de langue allemande, Jean-Marc Ayrault, débutait son action politique au sein de la section socialiste de Saint-Herblain.

## Défendre l'outil de travail

Membre actif du centre des jeunes agriculteurs (CDJA), Julien Durand s'inscrit dans la mouvance des paysans en lutte pour conserver leurs terres. **« Ce dossier est enraciné dans une lutte syndicale foncière ancienne. Avec quatre syndicats locaux d'agriculteurs et notamment Alphonse Fresneau, nous avons monté l'Adéca, une association de défense du foncier, dont son frère, Joseph, était le premier président. L'idée c'était de s'adresser d'abord au monde paysan. Davantage qu'une question de propriété, il s'agissait de défendre notre outil de travail... »**

Rapidement, l'opposant et son complice Alphonse voient la nécessité d'élar-

gir l'audience de l'Adéca à l'ensemble du monde rural **« On organisait des veillées avec les Paysans Travailleurs, pour expliquer les raisons de la Zad et la menace qu'elle faisait peser sur nos terres... »**. C'est par cette porte que Julien Durand entre en militantisme. Il ira jusqu'au Larzac soutenir les 103 paysans en lutte contre l'extension du camp militaire. **« Là-bas, Michel Tarin aidait à monter des bergeries »**, précise-t-il, d'une voix qui se brise à l'évocation du vieux camarade de combat aujourd'hui disparu.

Le paysan raconte avec fierté les petites victoires remportées ici et là pour faire obstacle au projet d'aéroport et à la captation des terres. Ainsi contre le Crédit Agricole qui refusait de financer les installations de jeunes agriculteurs sur la zone. **« Nous avons toujours veillé à**

**maintenir en exploitation les terres de Notre-Dame-des-Landes »**

À partir de 1985, Julien Durand pensait se consacrer enfin totalement à sa ferme. **« On avait réglé le problème de l'installation des paysans, le projet d'aéroport était en sommeil, on n'y pensait pratiquement plus... »** Sauf les milieux économiques et les élus nantais.

En 1998, le projet est inscrit dans la Directive territoriale d'aménagement. C'est la relance. Le paysan, aujourd'hui retraité, est donc reparti au combat. Avec une détermination intacte. **« Nous, on se plaît à dire : les gens de Notre-Dame-des-Landes sont ingérables car ils n'ont jamais connu ni notaires, ni propriétaires. On est maîtres et compagnons, on s'est faits tous seuls »**.

# « Le préfet faisait pression sur les élus »

Très tôt Claude Colas a rejoint le combat des paysans. Plus tard, il sera parmi les premiers adhérents de l'Acipa, dont sa carte porte le numéro 6.



Claude Colas, février 2008, lors d'une manifestation à Nantes. (Frédéric Girou)

Dans sa maison neuve à l'entrée du bourg de Notre-Dame, Claude Colas s'est réservé une pièce où les archives de l'aéroport sont en bonne place. Au détour d'une manipulation hâtive, un autocollant « Non à l'aéroport » datant des pre-

mières années de lutte, s'échappe d'un classeur. « **Collector** » sourit Claude.

Le septuagénaire au collier de barbe bien taillé revendique d'être « un enfant de Notre-Dame-des-Landes ». N'a-t-il pas épousé Louissette, « une fille du bourg » comme il dit.

Ce fils de petit paysan a beau avoir rallié la ville pour y exercer le métier de dessinateur industriel-projeteur, puis chargé de l'ingénierie des projets, il n'a jamais vraiment quitté Notre-Dame. Il se définit comme « un gars qui a passé sa vie à cheval (son loisir préféré) entre le monde agricole et celui de l'industrie ».

Son engagement contre le projet d'aéroport est ancré dans cette terre humide, bâti sur de solides amitiés, comme celle de Julien Durand, son complice depuis 45 ans.

**« Je venais juste de déposer mon permis de construire à Notre-Dame, quand j'ai appris l'existence du projet. J'ai décidé d'entrer, dans l'opposition, au conseil municipal, mais nous étions assez mal informés. En 1974, quand il a fallu se prononcer sur la question de la ZAD, j'ai voté blanc ».**

Comme salarié, Claude Colas milite à la CFDT. « **La question des créations d'emplois était importante pour moi.** » Il cherche à en savoir davantage sur cet aéroport, et estime rapidement qu'on se moque des élus. « **Le préfet**

**faisait pression pour qu'on valide le projet. Les paysans étaient en train de créer l'Adéca, je les ai rejoints, commençant par rédiger les tracts avec Joseph Fresneau, le père de Sylvain (actuel président de l'Adéca) ».** Il signe ainsi un pacte avec le mouvement anti-aéroport auquel il se sent plus que jamais lié, même si les turbulences n'ont pas manqué de secouer les militants. S'est même installée l'idée que l'aéroport ne verrait jamais le jour. « **À partir de 1975, et pendant une vingtaine d'années, le projet a été mis en sommeil et, nous aussi, on a fait une pause** ».

En 2000, c'est le réveil, le retour du projet. Il participe à la création de l'Acipa,

l'association citoyenne anti-aéroport qu'il a co-présidée pendant cinq ans « **Ma carte d'adhérent à l'Acipa porte le numéro 6. Nous sommes passés progressivement de quelques centaines d'adhérents à plus de 5000 aujourd'hui** ». Le nombre de sympathisants a crû lui aussi de manière exponentielle. Un grand motif de fierté pour ce militant de la première heure qui s'est mis un peu en retrait pour laisser la place à du sang neuf. Il est aujourd'hui trésorier adjoint chargé, entre autres, de répartir le courrier de l'association. Claude Colas a aussi rejoint un groupe de travail qui a dessiné des chemins de randonnée dans le bocage de Notre-Dame-des-Landes, l'idée étant de faire découvrir le territoire.

## Les landes ont disparu

*Entre Nantes et Rennes, les landes sont nées de défrichements des forêts. Exploitées collectivement, elles étaient les « communs », « au cœur d'une agriculture inventive, généreuse, particulièrement durable », rappelle l'ethnologue François de Beaulieu, auteur d'un ouvrage de référence sur les landes bretonnes. Les principaux usages en étaient le pâturage et la coupe de la végétation. Les ajoncs étaient utilisés pour l'alimentation et la litière du bétail. Des parcelles accueillait des cultures de seigle ou de blé noir, pendant trois à cinq ans, puis retournaient à la lande.*

*Au XIX<sup>e</sup> siècle, une révolution agricole bouleverse le paysage. Des engrais comme le « noir animal », puis les nitrates du Chili permettent de transformer les landes. Celles-ci sont partagées. On plante des haies, donnant naissance à un bocage sur zone humide. A la création de la paroisse, en 1847, les landes, encore bien présentes participent du nom de la commune qui voit le jour en 1871. Mais la transformation s'accélère. Des landes d'antan ne restent aujourd'hui que deux hectares sur le site, désormais à haute valeur patrimoniale, derniers témoins du paysage qui dominait il y a deux siècles.*

# « Comme les ouvriers qui occupent leurs usines »

Cyril Bouligand appartient à cette nouvelle génération de paysans en lutte contre l'aéroport. Il participe au collectif COPAIN d'organisations paysannes, très présent dans la ZAD.



Cyril Bouligand, 10 novembre 2016, lors du déploiement des tracteurs en protection de l'exploitation de Sylvain Fresneau. (Marc Le Duc)

On le croise le samedi sur le marché de Talensac à Nantes. Sur les 90 ha de la ferme en bio qu'il exploite avec sa sœur, à Fay-de-Bretagne, Cyril Bouligand, 37 ans, fabrique du fromage avec le lait des 45 vaches, cultive lentilles et chanvre. Les produits de la ferme partent en vente directe, le reste du lait allant à la laiterie. On le croise aussi à Bellevue, la ferme à l'occupation de laquelle participent les paysans.

L'aéroport, il commence à s'y intéresser en 2006. Alors responsable cantonal à la Confédération paysanne, le jeune paysan suit le dossier de Sylvie Thébault, dont l'exploitation était impactée, et participe à quelques actions. Et puis c'est « le déclic » de la tracto-vélo vers Paris, en novembre 2011. « Avec les gens de l'Acipa j'ai vraiment pris toute la mesure de ce projet aberrant ». Aux manettes pour l'expédition des tracteurs

vers la capitale, il est aussi en première ligne lors de la logistique de la grève de la faim, quelques mois plus tard, dormant sur place dans son camion. Il appartient au groupe chargé de négocier avec les pouvoirs publics, s'occupant au passage de la venue sur place, d'Eva Joly, alors candidate EELV à l'élection présidentielle.

Le paysan dit être resté marqué par les 400 tracteurs de la manifestation de réoccupation de la ZAD, le 17 novembre 2012. Puis, quelques jours plus tard, par la mise en place d'une barrière défensive autour des cabanes : 40 tracteurs enchaînés dans la châtaigneraie. C'est à cette époque qu'il rencontre les occupants de la ZAD, ceux qu'on appelait alors les squatteurs.

Cyril Bouligand appartient à COPAIN 44. Depuis 2011, le Collectif des Organisations Professionnelles Agricoles INdignées rassemble des composantes<sup>(1)</sup> qui luttent chacune dans son coin. Fonctionnement horizontal. Pas de bureau mais une assemblée générale mensuelle d'une quarantaine de paysans à chaque fois. COPAIN est monté en puissance au moment de la grève de la faim.

## Occupant dans la ZAD

Le collectif défend et soutient les paysans impactés par le projet. Pilier des manifestations, il est aussi un pivot entre associations, paysans et habitants de la ZAD. C'est COPAIN qui a lancé l'occupation de la ferme de Bellevue, en janvier 2013. Cyril Bouligand fait partie de la dizaine de paysans à s'être déclaré officiellement occupants. « C'est à Bellevue que se sont noués les liens avec la ZAD, nous avons les mêmes modes d'action, nous faisons beaucoup de choses ensemble ».

Se sent-il héritier du combat des pionniers de Notre-Dame-des-Landes ? « Je ne ressens pas les choses de cette manière. Ce projet d'aéroport est simplement irrationnel. Si encore les 1600 ha de la ZAD servaient aux besoins des gens de la région. Mais ce que veulent en faire

les politiques : pas question ! L'argument de l'emploi ne tient pas. Et les paysans dont on supprime les terres, ils ne représentent pas de l'emploi peut-être ? Nous, on squatte nos terres comme les ouvriers occupent leurs usines qui vont fermer. »

(1) Confédération paysanne ; Groupement des agriculteurs bio ; le Civam ; Terroir 44 (vente directe), Accueil paysan à la ferme ; Manger bio 44 et des paysans à titre individuel.



## **Le grand débat qui annonce les gros ennuis**

Le débat public, en 2003, a marqué le coup d'envoi du projet. Un débat pour rien. Les jeux étaient déjà faits. Et puis, treize ans après, la Commission nationale du débat public est à nouveau mobilisée pour donner un vernis démocratique au projet.

Ce soir-là, il est tentant, pour le journaliste, de décrire une ambiance d'aéroport. Des avions en papier volent bas, rasant les têtes. Il y a des hôtes, pour recueillir les questions, et des pancartes comme celles brandies à l'attention des voyageurs dans la zone des arrivées. Mais ici, au parc nantais des expositions, les pancartes indiquent les noms des communes menacées par le projet. Le 9 janvier 2003, près de 1500 passagers embarquent pour le vol inaugural du Grand Débat Public consacré au projet d'aéroport.

Des élus du Département et de Nantes ont pris place au premier rang, satisfaits. À leurs yeux, cette réunion marque enfin le décollage d'un aéroport censé ouvrir en 2010. Derrière, des sifflets ponctuent les interventions d'Alain Mustière, président du conseil économique et social régional, et celles des représentants de l'État. En charge de ce débat, Jean Bergougnoux, plutôt bien perçu par les opposants, tente de déminer. **« Il est légitime que l'État, maître d'ouvrage, exprime des arguments favorables au projet. Mais je vous assure qu'il s'agit là d'un vrai débat (...) Tout ce que vous direz sera enregistré, et présenté au décideur »**. Ce qui vaudra aux opposants de recevoir une caisse entière de CD. Quel cadeau !

L'ancien président de la SNCF, ancien directeur général d'EDF, tente de rassurer une salle dont une partie est persuadée, à juste titre, que la messe est déjà dite. **« En fait, il y avait déjà des trucs pas clairs. Ainsi on a vu débarquer une nouvelle association<sup>(1)</sup>, favorable à l'aéroport. En creusant un peu, nous aurions pu découvrir plus tôt qu'il s'agissait d'une initiative de cadres de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI), où elle avait son bureau »**, raconte Anne-Marie Chabod, laquelle, des années après, garde en mémoire **« l'attitude condescendante »** des représentants de la CCI.

## De gros trous d'air

Le marathon s'achève en mai 2003 par une dernière, et épuisante réunion.

Il est 2h30 du matin quand on éteint les lumières. En cinq mois, plus de 9000 personnes ont assisté à seize débats. Houleux comme à Nantes et surtout Notre-Dame-des-Landes, où il faut annuler une des deux réunions. Peu suivies comme à Brest, 30 participants. Il y a eu de gros trous d'air, car les opposants ont arraché une expertise, sommaire, des études déjà réalisées. Un cabinet indépendant a corrigé le calendrier de la saturation supposée de l'aéroport de Nantes Atlantique. Il a pointé l'absence d'étude de marché sérieuse. Fait état d'erreurs de calculs, de raisonnements incomplets, d'absence d'informations fiables sur des sujets importants. Souligné les qualités d'un autre site, Guémené-Penfao, plus proche de Rennes.

Plus tard, deux des experts regretteront publiquement de n'avoir pu mener plus loin leur travail, faute de moyens. **« La somme allouée pour cette mission est dérisoire face à des études et des comparaisons où tout le monde se copie depuis des années sans rien remettre en question »**, dénonce un ingénieur. Joseph Caillaud, à l'époque président de l'Acipa<sup>(2)</sup>, la jeune association anti-aéroport, préfère ironiser. Avec une enveloppe aussi mince, fait-il remarquer, **« on aurait juste de quoi s'acheter un bon tracteur d'occasion »**.

Des études complémentaires seraient nécessaires, mais il y aurait **« danger »** à attendre encore, alerte le préfet. Imposée par la loi, la grande thérapie collective a eu lieu. On a donné largement la parole aux opposants. On en restera là. Dès octobre, Gilles de Robien, le ministre des Transports, retient le seul scénario qui prévoit la poursuite du projet à Notre-Dame-des-Landes.

## Des questions en plan

Mission accomplie. La commission du débat s'envole vers d'autres horizons, les questions demeurent. **« On ne peut pas faire un investissement de cette na-**

**ture (...) parce qu'on a acheté les terrains nécessaires il y a 30 ans, c'est d'une incroyable stupidité, avec des conséquences incalculables. Il faut une véritable étude sérieuse et comparative entre plusieurs sites, avec des paramètres d'aujourd'hui... »**, grince un des experts.

Le président national de la commission reconnaît qu'un tel débat aurait dû venir plus tôt, en amont de la procédure. **« Pour le projet d'aéroport nantais, c'est trop tard : les participants ont eu à choisir entre Notre-Dame-des-Landes... et Notre-Dame-des-Landes, site décidé il y a plus de trente ans, dans l'euphorie de l'avènement du Concorde, pour un aéroport intercontinental ! Et c'est bien cela qui pose problème aujourd'hui »**, écrit alors Camille Guillemois dans les colonnes d'Ouest-France, pronostiquant aussi un gros paquet de difficultés à venir.

Le débat a laissé en plan nombre de questions qui reviendront pendant des années. Quid d'une véritable réflexion sur la desserte aérienne de l'Ouest et le devenir des autres aéroports ? Quid de la modernisation et de l'optimisation de la plate-forme en service. Quid de l'impact de l'éloignement du nouvel outil pour la clientèle locale. Un aéroport à dix minutes ou à cinquante minutes du centre-ville de Nantes, ce n'est pas la même chose. Quid aussi de cette fameuse **« saturation »** de l'aéroport nantais que les porteurs du projet prévoient pour 2010/2015. Parle-t-on de l'aérogare et des flux de passagers, ou des mouvements d'avions sur la piste ? L'ambiguïté sera, pendant longtemps, entretenue.

Quid encore d'études environnementales pourtant demandées par l'expertise complémentaire. À Notre-Dame-des-Landes, **« l'environnement naturel est peu contraignant »** peut se permettre

d'écrire la direction de l'Aviation Civile au début des années 2000, évoquant alors des **« enjeux écologiques et paysagers limités »**. Dans le calendrier, la question environnementale viendra plus tard, une fois signée la déclaration d'utilité publique de 2008. Beaucoup trop tard pour la zone humide. En France, la notion d'utilité publique d'un projet d'État l'emporte sur le droit de l'Environnement, diront à deux reprises les juges nantais. L'aménagement et l'économie passent avant l'environnement. Quinze ans après la relance de la procédure, la justice administrative est amenée à se prononcer sur les arrêtés préfectoraux autorisant les atteintes aux milieux. Elle balaie tous les arguments environnementaux et les avis émis par les plus hautes instances scientifiques. C'est un rude coup au droit de l'Environnement, un feu vert au bétonnage des espaces naturels, et d'une certaine manière la validation des propos initiaux de la DGAC, quand celle-ci minorait les enjeux environnementaux.



(1) Acipran : association citoyenne pour la réalisation d'un aéroport international sur le site de NDDL.

(2) Acipa : association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport à NDDL.

# Juin 2016, « on invente un peu les règles »

Les opposants du début des années 2000 ne pouvaient imaginer qu'ils n'en avaient pas fini avec la Commission nationale du débat public.

Celle-ci revient en 2016, pour déposer une touche de vernis démocratique sur une consultation bricolée.



26 juin, 2016, malgré la victoire du oui à l'aéroport, la soirée n'est pas à la résignation à la Vacherit, point de rendez-vous du mouvement. (ValK)

Coucou, la revoilà, la commission du débat public. En 2016, le Président François Hollande annonce une consultation, pour ou contre le transfert de l'aéroport nantais dans le bocage. Curieux questionnement, qui porte sur un projet acté depuis longtemps, et oblige à un gros bricolage juridique. Le gouvernement doit

s'y prendre à deux fois avant de trouver une formule. Ce sera une consultation « pour avis », précise le préfet, limitée au seul département de la Loire-Atlantique. Elle n'a pas valeur de référendum. Elle est juste là pour éclairer le débat, mais le chef du gouvernement annonce qu'il se conformera au résultat. Pourquoi choisir un seul département quand tout l'Ouest est censé attendre le projet ? Le gouvernement a retenu ce périmètre sur la base d'un sondage favorable au oui.

**Un texte contesté.** Voilà la consultation programmée le 26 juin 2016, sans garantie du droit à l'information, sans envoi de documents contradictoires aux électeurs, sans affichage sur les panneaux électoraux officiels. En revanche le discours pro-transfert accède aux bulletins de collectivités dont les élus font campagne pour le oui. La Commission nationale du débat public est chargée de rédiger un unique texte d'information mis en ligne sur son site deux semaines avant le scrutin. Tant pis pour ceux qui ne sont pas familiarisés avec internet.

Comme dit si bien le préfet, « on invente un peu les règles ». Les partisans du projet jugent « équilibrée » la synthèse. Les opposants pointent sa « partialité », un « manque de neutralité », une présentation « déséquilibrée ». Dénonçant « une mascarade », ils n'ont pourtant pas le choix. Leurs recours contre la consultation ont été rejetés.

On agite l'épouvantail du zadiste comme, en d'autres temps, celui du communiste le couteau entre les dents, et comme prévu, le oui l'emporte<sup>(1)</sup>. En particulier dans les secteurs géographiques les plus éloignés, et dans les bureaux de vote les plus à droite, montrera le géographe nantais Jean Rivière. Les résultats révèlent d'importantes surprises. Ils sont très serrés dans l'agglomération nantaise où des communes comme Rezé, Saint-Sébastien-sur-Loire, ou la Chapelle-sur-Erdre disent non au départ de l'aéroport. Dans la ville de Nantes, cent voix seule-

ment séparent le oui (gagnant) du non. Les quartiers survolés par les avions en phase d'atterrissage ont voté contre le départ de l'aéroport actuel. L'hypothèse du départ est loin de déclencher l'enthousiasme dans quartiers et communes censés subir les nuisances.

**La porte de sortie refermée.** Mais l'essentiel est ailleurs. Le résultat atomise tout autre débat. Dans nombre de médias, chez les partisans du projet, la consultation pour avis se transforme en référendum, mot traduisant méconnaissance du sujet et volonté de donner au scrutin un caractère qu'il n'a pas. Balayées les procédures judiciaires en cours, les avis négatifs<sup>(2)</sup> des scientifiques et des instances environnementales au plus haut niveau, les risques considérables d'une opération d'évacuation qui mobiliserait des milliers de gendarmes et de CRS. Le résultat envoie au fond du tiroir le rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable commandé par la ministre de l'Environnement, Ségolène Royal.

La consultation vient à point nommé pour évacuer le travail des trois ingénieurs généraux de ponts, des eaux et des forêts qui proposaient des portes de sortie. Mettant en cause le modèle à deux pistes, périmé, trop consommateur d'espaces agricoles, ils offraient le choix entre un projet réduit à une seule piste et une modernisation de l'actuel aéroport. On oublie !

En y regardant de plus près, 27,84 % des inscrits ont dit oui. C'est moins de trois électeurs sur dix. Les autres, sept électeurs sur dix, ne se sont pas prononcés, ou sont contre. À Nantes, seulement deux électeurs sur dix ont validé le projet. Qu'importe. « Le peuple a voté, maintenant, il faut évacuer la ZAD et lancer les travaux », vont aller répétant les partisans d'un nouvel aéroport, et même des candidats à l'élection présidentielle de 2017, là encore entre méconnaissance du sujet, instrumentalisation du vote, et

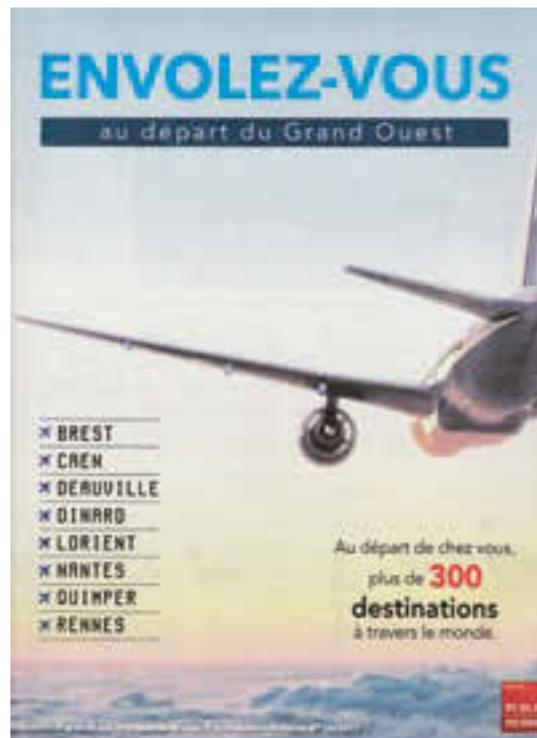
discours populiste. Accessoirement, on comprend que la consultation permettrait de justifier l'usage d'une violence d'État dont l'exercice, chacun le sait, n'irait pas sans importants dégâts physiques et politiques.

Quant à la commission nationale du débat public, elle a joué un peu le même rôle que 13 ans plus tôt. Elle a servi de caution en donnant à la consultation un vernis démocratique. Mais c'est juste du vernis.

(1) Les résultats. Inscrits 967 457. Votants 493 481 (51,08%). Oui 268 977 (55,17%). Non 218 534 (44,83%)

(2) La consultation de juin fut précédée d'autres avis, dont le gouvernement n'a jamais tenu compte. Si la commission d'enquête loi sur l'eau a ainsi donné son feu vert, c'était sous réserve de l'approbation par les scientifiques, mais ceux-ci ont émis un avis négatif. En avril 2013, la commission scientifique, nommée par le gouvernement, a invalidé la méthode de compensation des dégâts environnementaux. Le Conseil national de Protection de l'Environnement a donné aussi un avis défavorable en avril 2013, suivi d'un autre, également négatif, dans le dossier de destruction du campagnol amphibie.

## Nantes Atlantique, vraiment saturé ?



Quatorze ans après, on peut vérifier ce qu'il en est réellement de la saturation. Tirée par les compagnies à bas coût, la fréquentation de Nantes-Atlantique file vers les 5 millions de passagers. Début 2017, l'actuel aéroport nantais met en avant ses 74 liaisons régulières et 47 destinations vacances. Cette offre met à mal le discours du lobby pro-aéroport quand celui-ci évoque « l'enclavement aérien » de la Bretagne et des Pays de la Loire. Dix-neuf nouvelles lignes ont été ouvertes en 2016 à Nantes, et cinq nouvelles compagnies régulières sont arrivées, dont British Airways et Lufthansa. Aucune ne se plaint. Le gestionnaire de l'aéroport lui-même n'utilise pas le terme saturation, préférant parler de journées à « forte densité » pour l'aérogare. Certains jours de pointe, oui c'est un peu chaud côté accueil passagers, et pour cause. L'aérogare n'a pas bénéficié des travaux qui lui permettraient de mieux gérer l'affluence quand elle dépasse les 14 000 passagers par jour.

## Les pionniers

# Elu sur une liste anti-aéroport

Le maire de Notre Dame des Landes soutient les opposants « historiques » et a participé à la création du CeDpa, l'association des élus qui doutent de la pertinence de l'aéroport.

La mairie de Notre-Dame-des-Landes sous surveillance en décembre 2010 lors d'une enquête publique sur le foncier. (photo Frédéric Girou)



Notre-Dame-des-Landes, tranquille bourgade de 2200 habitants, pourrait imaginer une autre histoire que d'être au cœur d'un conflit sans fin. Fils d'agriculteur, salarié de la Caisse d'Épargne, son maire, Jean-Paul Naud, l'administre depuis 2008 avec parfois, le sentiment d'avancer dans le brouillard.

« Quand j'ai fait construire ma maison à Notre-Dame en 1995, je connaissais le projet. Je me suis juste renseigné sur la position des pistes... Je suis entré au conseil municipal en 2001, mais dans cet intervalle, on n'avait plus entendu parler du projet... » Le répit ne va pas durer plus longtemps. « Quelques mois plus tard, Jospin signait un décret relançant le dossier, malgré la présence de Dominique Voynet au ministère de l'Écologie. »

Le débat public de 2003 et surtout la déclaration d'utilité publique signée en 2008 par le Premier ministre François Fillon, vont le pousser à s'engager. « On était en pleine campagne des municipales. Fin 2007

j'ai constitué une liste anti-aéroport en demandant à tous ceux qui la rejoindraient de se positionner sur le sujet... »

Élu, le voilà en première ligne. « Avec Françoise Verchère et Bertrand Vrain (un élu nantais), nous avons lancé le CeDpa en 2009. Ce collectif fédère des élus de toute la France, surtout de l'Ouest. » Le collectif devient un moteur actif de la résistance à une administration sourde. La mobilisation, assure Jean-Paul Naud, a « surpris » les services de l'État.

« Que faire de l'étalement urbain qui résulterait de l'aéroport ? » C'est une des questions posées par le maire de Notre-Dame-des-Landes. « Aujourd'hui, toutes les communes se développent dans le secteur. Avec l'aéroport, on estime à plus de 6000 les personnes qui viendraient s'installer à Notre-Dame-des-Landes et dans les communes voisines... » Alors que la commune de Jean-Paul Naud connaît déjà une belle expansion. En 2017, elle comptait 600 enfants de moins de 12 ans.

Des nouveaux habitants, il y en a aussi, pas très loin, dans la ZAD où ils sont venus expérimenter d'autres modes de vie, de travail, et de prise de décision. Jean-Paul Naud ne s'en est jamais caché : ce n'est pas sa tasse de thé. Si d'autres élus opposants à l'aéroport regardent avec intérêt l'expérience, lui se contente de soutenir les opposants historiques. Avec les occupants du site, « on garde ses distances, c'est chacun chez soi ».



Anne-Marie Chabod en route vers Paris en novembre 2011. (Guillaume de Crop)

## Les pionniers

# L'informaticienne militante 2.0

Anne-Marie Chabod fait partie du groupe qui a lancé l'association citoyenne Acipa. Informaticienne, elle en a créé le site internet.

En ce début des années 2000, son bureau est situé dans la zone d'activité de l'aéroport. Depuis la fenêtre, Anne-Marie Chabod voit les avions décoller, et elle se demande ce qui peut bien justifier le discours sur la saturation de l'aéroport. La jeune ingénieure en informatique n'était pas encore animée d'un esprit militant, mais certaines déclarations à l'emporte-pièce lui semblent relever du mensonge. **« Je m'interrogeais, j'ai cherché à m'informer... »**

Installée depuis 1989 à Grandchamp-des-Fontaines, avec son compagnon (également ingénieur) et leurs deux enfants, le sujet de l'aéroport commence à lui être familier. **« J'ai rencontré d'autres personnes qui se posaient les mêmes questions. On a formé un petit groupe et créé l'Acipa en novembre 2000... »**

Le premier réflexe de l'informaticienne va être l'ouverture d'un site internet : **« J'ai passé des heures devant mon écran, jusque tard la nuit, pour engranger le maximum de données sur ce projet d'aéroport. Mon idée était de les mettre à disposition du plus grand nombre... »**

Durant ces années intenses, elle partage sa vie militante entre les actions de terrain et l'interface de son ordinateur. **« Je me suis investie dans l'organisation de toutes les manifestations, comme le pique-nique sur le site de l'aéroport en 2001 et la fresque citoyenne, un autre moment fort. À la constitution de l'Acipa, sous la présidence d'Hervé Hubert, j'ai été nommée secrétaire. Ce poste m'a permis d'acquérir un regard critique sur le fonctionnement de la décision publique et des élus... »** Comme son inspiratrice, l'ancienne élue Françoise Verchère, elle en déduit très vite que **« le pouvoir ne se partage pas »**.

Aujourd'hui, comme hier, Anne-Marie Chabod demeure focalisée sur l'information du public. Le grand débat de 2003, réclamé par les associations elles-mêmes, s'est traduit aux yeux de beaucoup de militants par **« une confiscation de la parole citoyenne »**. La webmaster de l'Acipa a mis les bouchées doubles, avec un leitmotiv : **« Quand on va au fond du dossier de l'aéroport, il est impossible d'accepter sa construction. »**

Aujourd'hui, elle conjugue un temps partiel en entreprise avec la gestion de la communication de l'Acipa et diverses tâches administratives dont les adhésions et le bulletin de l'association qui paraît trois fois par an. Branchée en permanence sur Internet et les réseaux sociaux, elle se bat à sa manière contre l'aéroport. Militante 2.0.

## Les pionniers

# La plume des dossiers complexes

**Geneviève Lebouteux, la statisticienne, a rédigé beaucoup des dossiers et argumentaires utilisés dans les grands débats, et mis à la disposition du grand public.**

Geneviève Lebouteux découvre le dossier aéroport au début des années 2000, au sein de l'association de gauche Solidarités Écologie. L'association a créé un groupe de travail sur la question aé-

roportuaire. Afin de contribuer au débat public, il cherche quelqu'un pour rédiger et mettre en forme son important travail. **« Mes compétences professionnelles me désignaient »**. La statisticienne, au-

jourd'hui retraitée, se retrouve donc chargée de la rédaction. **« Je suis tombée dans la marmite ! »**. Au point de se retrouver, quelques années plus tard, élue Europe-Écologie-Les Verts au conseil régional (2010 à 2015).

En professionnelle elle engrange rapidement des données indispensables. **« Je devais rédiger des dossiers parfois complexes afin d'aller débattre avec les autorités, tout en rendant les questions accessibles au plus grand nombre. »** Les rendez-vous qui suivent montrent l'importance de ce travail : c'est le débat public en 2003, puis l'enquête publique de 2007, et de nombreuses réunions locales.

Membre du CeDpa, le collectif des élus, Geneviève Lebouteux gère aujourd'hui leur site internet. Elle est restée militante

de Solidarités Écologie, et continue à rédiger dossiers et fiches argumentaires. « Les dernières en date ont traité du sol de Notre-Dame-de-Landes, inadapté à la construction des pistes, et de la consultation de juin 2016, ce faux-semblant de démocratie. »

Elle veut toujours qu'une étude indépendante soit enfin menée. Qu'alors chaque partie (pro et anti) **« nomme son expert et travaille en commun sur la base d'un cahier des charges identique, avec un suivi des étapes »**. Cela n'a jamais été fait. **« Depuis 2000, on n'a fait que nous balader »**.



*En 2008, Geneviève Lebouteux en tête de la manifestation à Nantes, trois semaines après la signature de la déclaration d'utilité publique par le Premier ministre François Fillon (Frédéric Girou)*

## Les pionniers

# Le jour où l'Acipa disparaîtra

Secrétaire de l'Acipa, Agnès Belaud assure le lien entre collectifs citoyens, pilotes, architectes, élus...

Et rêve de la fin de son association sous sa forme actuelle.

Car cela signifierait l'abandon du projet.

La maison de pierre d'Agnès Belaud se fond dans la verte campagne de Vigneux-de-Bretagne, commune dont 300 ha sont concernés par la construction de l'aéroport.

**« Fille et petite-fille d'agriculteurs vendéens, huitième enfant d'une fratrie de douze »,** cette prof d'anglais retraitée est une cheville ouvrière de l'Acipa depuis la Toussaint 2001.

**« Je ne suis pas contre les avions. Ma réflexion porte simplement sur l'état du monde et l'écologie politique. Penser global, lutter local ».** Et le projet d'aéroport, dit-elle, est emblématique d'une croissance débridée et néfaste à l'intérêt collectif.

**« Ma lutte au sein de l'Acipa est une éthique de vie. Et une formidable aventure humaine ».** Le souvenir d'un compagnon de route comme Michel Tarin flotte dans l'atmosphère. L'homme incarnait à ses yeux cet esprit de résistance qui la fait tenir. Co-présidente de l'association de 2004 à 2010, secrétaire depuis lors, elle assure le lien entre architectes, pilotes, collectifs de citoyens, élus...

Elle admet avoir traversé **« des moments difficiles »**. Mère, il lui fallait veiller à l'harmonie familiale quand la lutte militante lui en laissait le temps. Et le débat n'a pas été de tout repos dans l'association. Mais l'époque est déjà lointaine et **« ce n'est pas le moment de lâcher. »** Reposant sur trois piliers, **« le politique, le juridique et les manifestations sur le terrain »**, la lutte collective pour l'abrogation de la déclaration d'utilité publique reste sa priorité..

Redoutant des affrontements sur le terrain, elle continue à rêver d'un abandon du projet. **« Alors la mobilisation citoyenne prendra un autre tour, avec la fin de l'Acipa dans sa forme actuelle et un grand débat collectif, déjà amorcé, sur l'usage et le devenir de la Zad. »**



*Agnès Belaud au cours de la tracto-vélo vers Paris en novembre 2011  
(Guillaume de Crop)*



*L'action à l'aéroport avait commencé par un joyeux bazar au milieu des passagers (photo Frédéric Girou)*

## **Les CRS attendaient les manifestants à l'étage**

La période précédant la grève  
de la faim de 2012,  
puis les affrontements  
de l'automne,  
ont vu se multiplier actions,  
manifestations et initiatives,  
qui ont, peu à peu,  
donné une dimension nationale  
au dossier.



Et un premier contrôle, par les gendarmes. Qui prennent vraiment leur temps avant de rendre la carte de presse. Puis un second contrôle, par la police cette fois, sur le parking de l'aéroport, tandis que d'autres policiers, dotés d'un téléobjectif, tirent le portrait du journaliste à travers les baies vitrées. À se demander si c'était vraiment une bonne idée que d'être ainsi en avance à l'aéroport, dans l'attente de l'arrivée des manifestants.

En cette belle après-midi de juillet 2011, les opposants au projet d'aéroport ont décidé de faire entrer un peu de nature, un peu de bocage de Notre-Dame-des-Landes dans le hall de l'actuel aéroport, à Bouguenais. Les 200 manifestants ont libre accès au hall de l'aérogare. **« C'était ça ou risquer un envahissement de la piste »**, expliquera un policier. Le groupe est un mélange d'opposants traditionnels, riverains, politiques ou associatifs et d'anti-capitalistes qui, ne se retrouvant plus dans les contre-sommets mondiaux, ont préféré venir expérimenter un autre mode de résistance et se sont installés dans la ZAD.

Les plus remuants arborent des nez rouges, agitent des ailes en carton, déversent un peu de terre de Notre-Dame-des-Landes sous les panneaux d'horaires, y plantent végétaux et légumes, jouent du pinceau et de la peinture verte.

### Un escalier non gardé

C'est un joyeux bazar au milieu des passagers qui n'y comprennent pas grand-chose. Comme une kermesse. Mais on se dit qu'il ne faudrait pas grand-chose pour que le plan de vol parte en vrille.

De fait, si l'accès aux pistes leur est rigoureusement interdit par les gendarmes mobiles, les manifestants ne tardent pas à découvrir l'escalier permettant d'accéder à l'étage des bureaux. Il n'est pas gardé. Lacune du dispositif policier ou piège tendu aux manifestants ? Une poignée s'engouffre dans l'escalier, puis dans le couloir, tombe alors sur des CRS qui les attendaient à l'étage. Les policiers chargent, repoussent les manifestants. Une femme de 42 ans est gravement blessée, hospita-

*Les CRS étaient positionnés à l'étage où les manifestants purent accéder. (Frédéric Girou)*

lisée avec une perforation pulmonaire et quatre côtes cassées.

Les élus pro-aéroport s'engouffrent dans la brèche, et comme le socialiste Jacques Auxiette, président de la région administrative Pays de la Loire, dénoncent ce qu'ils appellent **« une attaque »** de l'aéroport. L'élu va avoir d'autres occasions de s'énerver. En octobre de la même année Ségolène Royal, en débat à Nantes, balance un beau caillou sur la pelouse du député-maire, Jean-Marc Ayrault. L'ancienne candidate à la présidentielle 2007 est la première, au sein du PS, à rompre le consensus autour du projet. Elle demande une nouvelle enquête publique. Dans la foulée, le futur ministre Arnaud Montebourg, lui-aussi en campagne dans le cadre de la primaire socialiste, réclame un réexamen approfondi du projet.

Ces mois précédant la grève de la faim du printemps 2012, et l'opération César de l'automne, voient se multiplier actions, manifestations, et prises de position. Publication d'une étude indépendante dynamitant les affirmations sur l'impossibilité de maintenir l'aéroport de Nantes Atlantique. Entartrage de Jean-Marc Ayrault, défrichage de parcelles au lieu-dit Le Sabot par un millier de manifestants. Occupation d'arbres, square Mercœur, à Nantes, dont les acteurs sont délogés sans ménagement. Lisier répandu à Couëron dans les locaux de Vinci, le groupe désormais retenu pour construire le nouvel aéroport, etc.

### Les clandestins du potager

En marge de ces manifestations spectaculaires, arrive un jour une curieuse invitation à une conférence de presse censée se dérouler à Nantes, dans le secteur Talensac-Préfecture. On est en octobre 2011. Ce qui va suivre peut relever de l'anecdote, mais traduit bien ce qu'est en train de devenir le territoire dévolu à l'aéroport : une zone de créativité libertaire.

L'invitation manque de clarté et il faut tourner en rond avant de découvrir une mise en scène parodiant les conférences de presse de mouvements clandestins. Devant la préfecture de Nantes, avec des feuilles de choux percés en guise de masques, et de vraies feuilles de papier pour accueillir la démonstration, des guérilleros comme Radis noir ou Rutabaga expliquent en quoi, selon eux, les jugements d'expulsion les concernant ne pourront s'appliquer avant le printemps de l'année qui suit.

Détail important, les squatteurs de la zad ne sont pas venus les mains dans les poches. Le constat permet de faire le lien avec des propos tenus quelques années plus tard. Après la manifestation de février 2014, le préfet évoquera un mouvement **« armé »**. Alain Mustière, vibrant président de l'association Des Ailes pour l'Ouest, dénonce à maintes reprises la **« militarisation »** de la ZAD. **« On se croirait à Mossoul ou à Damas »**, martèle plus tard le sénateur vendéen (LR) Bruno Retailleau, bien dans les pas de son prédécesseur socialiste. Lequel avait déjà fait une étonnante référence à l'intervention de l'armée française au Mali.

Donc, et c'est cela l'information inédite, lors de la surréaliste conférence de presse végétarienne, les squatteurs masqués sont bel et bien armés... de panais, carottes, concombres, et autres légumes brandis...



*En octobre 2011, armés de légumes sous les fenêtres de la préfecture (Marc Leduc)*



*Ce jour-là, en février 2010 François Bayrou fut convaincu par les arguments des opposants. (D.R.)*

## François Bayrou, élu anti-aéroport 531

L'homme politique a été adhérent du collectif des élus opposés au projet d'aéroport, dont il avait souligné « la justesse des arguments ».

Dong, dong, dong ! Il est exactement 15h à l'horloge comtoise des Fresneau. « **Cette horloge, c'est le temps qui passe, c'est votre histoire** », observe François Bayrou, qui décide de s'installer à la table de la salle à manger, plaçant le couple de paysans à ses côtés « **C'est bien, ainsi, à la table familiale** ». Le 9 février 2010, l'ancien ministre de l'Éducation, et futur Garde des sceaux, est en campagne pour les élections régionales. Les militants locaux du Mouvement Démocrate, opposés au projet d'aéroport, l'ont emmené au cœur de la zone dévolue à sa construction.

Bayrou est d'abord passé par le sous-sol enfiler des bottes avant de visiter, en connaisseur, l'exploitation. Le paysan Sylvain Fresneau lui montre où passeront les pistes, et l'emplacement de la tour de contrôle. L'exploitation est condamnée. « **Tout cela va disparaître pour du béton, encore du béton. On va supprimer un poumon vert, une zone protégée, des milliers d'hectares de terres agricoles, alors que l'actuel aéroport est loin d'être saturé et que l'argument sécurité ne tient pas. C'est extraordinairement choquant pour l'avenir de nos enfants. C'est du gâchis** », charge le patron du MoDem, qui a parfaitement intégré les arguments développés par les élus locaux de sa formation. « **La vraie raison de ce projet, c'est une opération de promotion immobilière.** » Le député se dit « **frappé par la justesse des arguments** » des élus anti-aéroport. Avant de partir, il n'hésite pas un instant à remplir un bulletin d'adhésion au Cédpa, le collectif d'élus opposés à l'aéroport. François Bayrou, Carte 531.

## Les pionniers

# Des vigies venues du combat anti-nucléaire

Paysan, conteur, pionnier de l'agriculture biologique et du combat anti nucléaire, Paul Roullaud a beaucoup contribué à de nouvelles formes de luttes dans le combat anti-aéroport



Paul Roullaud et sa compagne Thérèse Raitière, pionniers du combat anti-nucléaire (Marc Le Duc)

Même s'il a l'âge (il est né en 1948), Paul Roullaud n'appartient pas à l'équipe historique des paysans anti-aéroport. Ses années 1970, à lui, sont d'abord celles de l'installation en agriculture biologique, sur quelques hectares, à Guenrouët, commune située à 30 km de Notre-Dame-des-Landes. À l'époque, une telle aventure n'a rien d'évident. Il s'intéresse aux débuts de l'écologie politique, aux réflexions sur la décroissance de René Dumont, le premier candidat écologiste à l'élection présidentielle. Cela n'a pas de rapport direct avec ses combats, mais Paul Roullaud aime également jouer avec les mots, jouer devant le public. Le voilà co-fondateur d'un petit cirque que rejoindra Pierrot Bidon, futur créateur du cirque Archaos. Aujourd'hui retraité, le paysan donne encore quelques spectacles, écrit toujours des chansons, des sketches, des contes, comme celui sur la pluie destiné aux écoliers.

Quand la lutte anti-aéroport repart, au début des années 2000, le paysan et sa compagne, Thérèse Raitière, sont très impliqués dans le combat anti-nucléaire. Ainsi le couple a eu l'idée de la grande chaîne humaine le long de l'estuaire, contre la centrale du Carnet. Le 1er juin 1997, entre 30 000 et 40 000 manifestants se donnaient la main, dernier coup de boutoir avant l'abandon du projet. L'expérience profitera au combat anti-aéroport qui ceinturera ainsi la ZAD.

### Pendant 4 ans

En 2007, nouvelle aventure et cap sur Genève pour dénoncer le silence de l'OMS, l'organisation centrale de la santé, accusée de ne pas porter assistance aux victimes du nucléaire, celles de Tchernobyl ou des essais nucléaires. Chaque jour ouvrable un collectif organise une vigie devant le siège de l'OMS. Les volontaires, 500 en dix ans, s'y relaient. **« L'année suivante on a eu l'idée de faire de même à Nantes contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. À l'époque, on parlait peu du sujet. Le but était de**

**montrer notre détermination en installant des vigies devant l'Hôtel du Département, car le conseil général était très impliqué dans le dossier ».**

Les vigies débutent à l'automne 2008. En quatre ans, elles seront 310 à se relayer. **« Six jours par semaine, il fallait arriver avant 8h le matin, afin de se positionner de chaque côté du garage par lequel entraient les élus. Quand ils repartaient, les vigies étaient toujours là. Ainsi les élus étaient obligés de nous voir chaque jour. »**

Les vigies vont bouger, se montrer devant la mairie de Nantes, devant le siège de la fédération socialiste, ou encore le monument aux 50 Otages... **« Tout ça rendait la lutte visible ».** Les vigies citoyennes ont ainsi tenu quatre ans, par tous les temps, jusqu'à l'arrivée des gendarmes mobiles et des CRS dans le bocage, et les affrontements de 2012. L'aéroport est devenu un sujet national, bénéficiant dès lors d'une large couverture médiatique. Il n'était plus nécessaire d'attirer la lumière sur le sujet. Les vigies nantaises pouvaient remiser carriole et panneaux.

## Les pionniers

# Quand ils allaient sur les chemins à bicyclette

Les caravanes de tracteurs et vélos ont popularisé la lutte bien au-delà de Notre-Dame-des-Landes. Organisateur, Jean-Yves Arnaud a participé au premier périple régional, puis au suivant vers le Sénat.



Les cortèges de tracteurs et de vélo ont tracé leur route sans le moindre incident (Guillaume de Crop)

**Sécurité.** « Lors de la première tracto-vélo régionale, du 1er au 6 mars 2010, nous n'avons rencontré aucun problème pour traverser les villes. Sauf à La Roche-sur-Yon, la ville de Jacques Au-  
xiette, où les tracteurs et les véhicules ne

furent pas autorisés. À Rennes, les moutards de la police nous ouvraient la route avec les sirènes. Derrière suivait le bus où Michel Tarin, avec un haut-parleur expliquait notre combat. Sur les trottoirs, les gens applaudissaient. C'était génial. Pour

Paris, du 6 au 11 novembre 2011, les préfectures de la région des Pays de la Loire nous ont ignorés. Alors que nous leur avons envoyé notre itinéraire détaillé, elles n'ont mis en place aucun dispositif de sécurité. Dès la sortie de cette région, nous avons été systématiquement pris en charge par gendarmerie et police qui ont assuré notre sécurité sur la route ».

**Fatigue.** « 50 à 60 km par jour, c'est jouable. La fatigue, on ne s'en rendait pas compte, tellement nous étions pris par l'ambiance. Les nuits en sac de couchage dans les salles des fêtes, toutes ces rencontres avec la population, ces discussions, le café qui nous attendait au bord de la route, les débats le soir... Il y avait un côté euphorisant. Dans la région de Chartres, un maire a attendu notre passage, et il a fait un discours en présence des enfants de l'école ».

**120 personnes.** « Une caravane, c'est une cinquantaine de cyclistes, quatre à cinq tracteurs, un bus et une bétailière pouvant recevoir des vélos. Une quarantaine d'entre nous ont accompli toutes les étapes, mais certains cyclistes étaient

remplacés. Il y avait une rotation chez les conducteurs de tracteurs. Des gens nous rejoignaient en cours de route. Au final, on peut dire que chaque tracto-vélo a mobilisé autour de 120 personnes ».

**Préparation.** « Compter l'équivalent d'un mois de travail à temps complet pour mettre en synergie tous les mouvements qui s'occupent à chaque fois du couchage, des repas, des réunions et des débats le soir. Sur la route, nous n'avons rencontré aucun problème, pas un accrochage. Le seul incident, c'est quand le tracteur de Sylvain Fresneau a perdu une roue dans un rond-point à Laval ».

**Retombées.** « Les tracto vélo nous ont soudés. Et elles ont fait connaître notre lutte bien au-delà de la région nantaise. Notre accueil dans les communes a amorcé la création des comités de soutien, comme à Rennes ou à Angers. D'ailleurs c'est au cours d'une soirée partagée avec les militants d'autres luttes, à Arcueil, qu'ont été posées les bases d'une réflexion et d'une action commune contre les Grands Projets Inutiles et Imposés (GPII) ».



Chaque tracto vélo a mobilisé 120 personnes (Guillaume de Crop)



*8 mai 2012, le bol de soupe de la victoire et de la colère. Sur la photo : Robert Chiron, Michel Tarin et Gilles Denigot (Laetitia Notarianni)*

## **De la colère dans les bols fumants**

Dans le contexte de l'élection présidentielle, les grévistes de la faim du printemps 2012 ont réussi à repousser les expulsions des paysans, qui étaient attendues à la fin de l'année

Prendre soin des grévistes de la faim, les installer au premier rang, devant les manifestants, un bon millier, afin qu'ils profitent du défilé des tracteurs. Square Daviais, près de la médiathèque de Nantes, la sono diffuse en boucle **« Notre-Dame des oiseaux de fer »**, la plus belle des chansons écrites contre le projet d'aéroport. Jeudi 3 mai 2012, il est 13 h quand les premiers engins investissent le centre de Nantes, après plusieurs heures de route pour ceux qui arrivent des départements voisins. La Confédération Paysanne en compte 200. La réussite de la mobilisation paysanne est évidente à une époque où, pourtant, le travail ne manque pas dans les fermes.

Affaibli, amaigri, Michel Tarin, 64 ans, le paysan retraité entame sa quatrième semaine sans nourriture. Si les idées restent claires, l'esprit aiguisé, le souffle est désormais plus court, et le pas hésitant. À ses côtés, Robert Chiron, 71 ans, apparaît tout aussi fragile, malgré le sourire qui illumine sa longue silhouette amaigrie. Ami de Jean-Marc Ayrault, il est déjà allé porter une lettre au député nantais, lui expliquant son opposition au projet. Chevalier de l'ordre national du mérite, l'ancien universitaire vient de rejoindre les grévistes de la faim pour un jeûne à haute valeur symbolique.

Figure de longue date de l'écologie et de la solidarité nord-sud, le chimiste a créé Bolivia Inti-Sud, une association qui forme les populations d'Amérique du sud et d'Afrique à la cuisson solaire. **« C'est peut-être mon dernier combat »**, explique, lucide, celui qui puise dans ses maigres ressources physiques pour **« défendre la terre nourricière contre un projet d'aéroport qui n'a pas de sens. »** Grave-ment malade, Robert Chiron est le seul à ne pas dormir dans une caravane. Les autres grévistes de la faim lui demandent de rentrer chez lui, la nuit, reprendre des forces.

## Un square en pleine ville

Pour Michel Tarin, la grève de la faim a commencé le 11 avril. Ce matin-là, ils sont deux, lui et Marcel Thébault, producteur de lait au Liminbout, un des villages

de la ZAD. Leur action pacifique a été soigneusement réfléchi. Les deux hommes se sont préparés à affronter l'épreuve qu'impose la détermination du camp d'en face. Les manifestations, comme celle du mois précédent, qui a rassemblé plus de 6000 personnes, ne suffisent pas à enrayer l'avancée du rouleau compresseur. Pas plus que les contre-expertises produites par les élus opposés au projet. Rien n'y fait. L'ordonnance d'expropriation désormais délivrée, l'expulsion des paysans et des habitants en situation légale plus qu'une question de mois, peut-être d'ici la fin de l'année 2012.

Alors les deux paysans s'installent au cœur de Nantes, sous un barnum implanté près du monument édifié en hommage aux 50 Otages, fusillés par l'occupant allemand en octobre 1941. Autant dire que les grévistes et leurs soutiens campent sous les fenêtres de la préfecture et de l'Hôtel du Département, situés à quelques dizaines de mètres de là. Ce n'est pas du goût des autorités. Elles leur demandent de partir dans un endroit plus discret. Et pour bien se faire comprendre envoient rapidement la police verbaliser les véhicules des militants, garés autour de la tente.

## Du bruit jour et nuit

Tentes et caravanes migrent square Daviais, espace bruyant situé près de la médiathèque et de la place du Commerce, entre tram, circulation automobile et échos nocturnes de proches établissements de nuit. Là, les militants anti-aéroport auront tout le loisir de mesurer, avec leurs seuls appareils auditifs, l'impact de la circulation automobile, principale source de pollution sonore de l'agglomération nantaise. Le campement s'organise : une tente principale, avec des caravanes tout autour, et un enclos grillagé pour les petits moutons d'Ouessant de Marcel Thébault. Les jours suivants, des riverains, solidaires, ouvrent leurs salles de bain à des grévistes qui profiteront régulièrement d'un bain ou d'une douche bienvenue.

Son état de santé se dégradant, Marcel Thébault doit arrêter au 16<sup>e</sup> jour. D'autres grévistes de la faim arrivent. Ainsi Françoise Verchère, ancienne maire de Bouguenais, et conseillère générale, qui bascule brutalement d'un séjour sous des latitudes ensoleillées à la grande fraîcheur du printemps nantais. Mal préparée à l'épreuve, elle n'ira pas au bout. Le printemps frisquet ne fait pas de cadeaux aux organismes affaiblis par le manque de nourriture. L'élue passe le relais à l'ancien élu et syndicaliste docker nazairien, Gilles Denigot. Les renforts, ce sont aussi Marie Chiron, une finistérienne, retraitée de la Poste ; et deux paysannes aussi discrètes que déterminées : Séverine Durand, de Bouvron en Loire-Atlantique ; Sandrine Lelouel, venue de Gourin, dans le centre Bretagne.

## Moins 18 kg sur la balance

La grande tente accueille les conférences de presse quotidiennes. Elle est aussi le point de passage des soutiens, celui des rencontres avec les grévistes. L'eurodéputé José Bové y restera toute une nuit. Dès le début du mouvement, François Bayrou, dont le mouvement compte encore dans le paysage politique, a envoyé son porte-parole. On croise l'écologiste Eva Joly, la députée Martine Billard, les élus écologistes locaux. Mais la visite la plus émouvante est celle des opposants historiques à l'extension du camp militaire du Larzac. Ils n'ont pas oublié la participation des paysans de Loire-Atlantique à leur combat près de 40 ans plus tôt. L'amitié forgée dans la lutte a résisté au temps. **« Tout le Larzac est derrière vous », vient témoigner Pierre Bruguère, l'un des « historiques »** de ce combat.

Le même jour, les grévistes ont reçu une autre visite, celle de la commission agricole du PS de Loire-Atlantique. La grève de la faim a fait voler en éclat le silence dans une fédération où ce débat est verrouillé. Pour la première fois, les pay-

sans socialistes affichent publiquement leur opposition au projet et demandent, au minimum, une remise à plat. **« En interne, nous avons déjà exprimé notre désaccord, intervenant au plus haut niveau, attirant l'attention sur les risques du dossier, dont celui de se couper de la gauche paysanne. La grève de la faim se prolongeant, nous avons décidé d'exprimer publiquement ce désaccord. Ce fut d'abord et avant tout un geste d'humanité »**, raconte Jacques Carroget, un vigneron, délégué à l'agriculture au PS. Eux non plus ne seront pas entendus.

Début mai, Michel Tarin a perdu 18 kg, ses muscles ont fondu de façon inquiétante. La locomotion devient difficile. Un médecin passe matin et soir. Personne ne bouge du côté des porteurs du projet et des responsables politiques, lesquels, de façon un peu dérisoire, publient un communiqué où ils demandent aux grévistes de ne pas mettre leur vie en danger.

Il y a eu des contacts, à Paris, avec l'équipe de François Hollande, candidat à l'élection présidentielle du 22 avril et du 6 mai. Le nouveau Président de la République envisage de faire de Jean-Marc Ayrault, député maire de Nantes, son Premier ministre. Les médias nationaux commencent à s'intéresser au sujet, et la grève de la faim à franchir le mur de l'indifférence médiatique nationale.

## Un accord, enfin !

Conseiller régional, responsable de la fédération socialiste, Alain Gralépois prend contact. Les échanges débutent sous la tente où le responsable socialiste pénètre, passant devant une haie silencieuse de militants anti-aéroport. Puis il y aura des navettes entre la fédération du PS et le square Daviais, jusqu'à l'accord qui met fin à 28 jours de grève de la faim pour Michel Tarin. Le texte, signé par les responsables des grandes collectivités, affirme qu'il n'y aura pas d'expulsion des habitants en situation légale tant que les procédures judiciaires en cours ne seront

pas terminées. Plus tard, d'autres propos tant de François Hollande, que de Jean-Marc Ayrault, seront interprétés comme une extension du moratoire aux procédures judiciaires à suivre.

Paysans, propriétaires et familles qui louent des maisons dans la ZAD voient s'éloigner la menace de l'expulsion. Le résultat est perçu comme une victoire des opposants. À juste titre montrera la suite des événements, même si dès le mois d'octobre le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, va lancer l'opération visant à déloger ceux que l'accord ne protège pas, les zadistes, et à raser leurs habitations.

Ce 8 mai 2012, l'heure est venue de se séparer. Les grévistes naviguent entre le soulagement et la tristesse de rompre les liens très forts tissés au fil des jours. Mais avant le départ, ils partagent un bouillon de légumes. Robert Chiron pousse un dernier coup de gueule contre les collectivités **« qui ont laissé les grévistes un mois dans le froid et la pluie »**. Qui ont laissé aussi Michel Tarin entrer en zone de danger. Que se serait-il passé sans l'enjeu politique national, sans l'hypothèse du départ du maire de Nantes à Matignon, sans l'initiative personnelle d'un élu socialiste ? La question laisse comme un goût de co-<sup>lère</sup> dans les bols fumants.

## Témoins

# « Nous formions une sorte de famille »

**Gilles Denigot, 19 jours de grève de la faim, ancien syndicaliste docker, ancien élu écologiste.**

« À mesure que les grévistes de la faim quittaient le campement, des applaudissements saluaient les départs. Certes nous étions contents de rentrer chez nous. Certes nous avons obtenu un accord. Mais quelque chose de très fort était en train d'arrêter. Nous avons appris à nous connaître, finissant par former une sorte de famille. Au moment de nous quitter, nous étions tous émus. Michel Tarin avait les larmes aux yeux. »

## Témoins

# « Jean-Marc Ayrault avait interdit tout débat »



*Jean-Marc Ayrault, ici avec Jacques Auxiette (président de la Région) et Patrick Mareschal (président du Département) avait mis son veto à tout débat (Frédéric Girou)*

Alain Gralepois, négociateur, qui était secrétaire fédéral du PS et président du groupe socialiste à la Région, est allé à la rencontre des grévistes de la faim.

« La prise de contact avec les grévistes de la faim fut une initiative personnelle. J'ai proposé d'être intermédiaire. Sans cette démarche, je ne sais pas s'il y aurait eu négociation. Au début de la grève de la faim, Jean-Marc Ayrault était d'avis de ne pas bouger, et dans les conversations, j'avais entendu évoquer l'hypothèse d'une expulsion des grévistes. La situation devenait dangereuse pour la santé de certains. Il n'était pas possible de rester sans agir. J'ai proposé d'aller à leur rencontre ».

« À la fédération socialiste, et du côté des collectivités, l'initiative n'a pas suscité un grand enthousiasme, mais il n'y a pas eu non plus d'opposition ou d'interdiction. Avec Eric Thouzeau, un des rares élus socialistes encore en lien avec le mouvement social, nous avons été bien accueillis par les anti-aéroport, sans aucune agressivité. Ensuite les négociations se sont poursuivies au siège de la fédération. Jean-Marc Ayrault, qui devait avoir une pression au niveau national, a fini par dire oui à la proposition d'accord. Peut-être lui a-t-on fait savoir, en haut lieu, que ça ne pouvait plus durer. C'est probable. »

« Le dossier de l'aéroport, Jean-Marc Ayrault ne voulait pas qu'on en parle.

Au PS, il avait mis son veto. C'était verrouillé. Aucun débat ! Il ne fallait pas évoquer le sujet. Sa ligne de conduite était : ne rien dire, ne rien faire, de toute façon l'aéroport finira par se construire. »

« Ce dossier a contribué à élargir le fossé entre le PS et le mouvement social. Au PS, ceux qui doutaient du projet ont manqué de fermeté, de courage. C'est vrai aussi des partenaires écologistes, pour lesquels c'était un point de désaccord mais pas de rupture. Ces critiques valent pour moi. À titre personnel, je n'étais pas pour l'aéroport, mais je n'ai pas voulu en faire un sujet de clivage. À l'époque, je n'ai pas forcément saisi l'importance, l'enjeu pour la gauche en Loire-Atlantique ».



**Les pionniers**

**« Nous gagnerons  
car notre cause est juste »**

Âme du combat anti-aéroport,  
pendant 40 ans Michel Tarin  
a été de toutes les luttes pour préserver  
la terre nourricière,  
de toutes les solidarités paysannes.  
Toujours dans la non-violence.