

A leur rassemblement annuel, les opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes croient en la victoire

mardi 11 juillet 2017, par [BARROUX Rémi](#) (Date de rédaction antérieure : 9 juillet 2017).

Quelque 10 000 personnes ont participé samedi et dimanche au rassemblement annuel des opposants au transfert de l'actuel aéroport nantais à NDDL.

Sommaire

- [Nouveau test pour les opposant](#)
- [Notre-Dame-des-Landes : \(...\)](#)
- [Notre-Dame-des-Landes : \(...\)](#)

Les opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique) affichaient des mines réjouies, samedi 8 et dimanche 9 juillet, lors de la 17^e édition de leur rassemblement annuel, à 5 kilomètres du petit bourg paisible. Bien qu'ils s'en défendent, ils nourrissent l'espoir d'une issue heureuse à leur combat historique contre ce projet, vieux de plus de cinquante ans.

Sous un soleil vif et dans une chaleur intense, ils étaient plus de 10 000 à être venus de la France entière pour affirmer leur opposition à la construction d'un aéroport jugé « inutile », ici, dans les prairies où paissent les vaches et dans le bocage occupé par des centaines de militants écologistes et anticapitalistes, les zadistes, habitants de la zone d'aménagement différé (ZAD) devenue depuis huit ans une « zone à défendre ».

Lors de l'édition 2016, les opposants étaient venus deux fois plus nombreux au rassemblement. Un succès qui s'explique, selon les responsables, par l'effet de la consultation départementale sur le projet de transfert de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique dans le bocage, à une vingtaine de kilomètres au nord de l'agglomération. Le 26 juin 2016, trois semaines avant leur rassemblement annuel, les opposants avaient essuyé une défaite électorale, le « oui » l'emportant avec 55,17 % des voix. Ils avaient alors voulu mettre en avant leur mobilisation.

Mission de conciliation

Depuis, les élections présidentielle et législatives ont toutefois modifié la donne de ce feuilleton aéroportuaire. La décision de nommer une nouvelle mission de conciliation - la énième du genre - « pour envisager les solutions permettant de répondre aux impératifs d'engagement, dans un dialogue apaisé avec les acteurs et dans le respect de l'ordre public », selon les mots du premier ministre, Edouard Philippe, le 1^{er} juin, a rasséréiné les opposants, plus habitués aux déclarations volontaristes de l'ancien premier ministre Manuel Valls sur une évacuation prochaine de la ZAD et le démarrage des travaux.

« Jusqu'ici, on avait affaire à deux partis politiques, le PS et Les Républicains, qui étaient porteurs

du projet, l'aéroport était leur bébé. Mais il n'appartient pas à l'histoire du mouvement En marche !, tout jeune, il y a même des députés de ce mouvement qui, à un moment donné, ont affiché leur opposition au projet, notamment en Pays de la Loire et en Bretagne », affirme Julien Durand, ancien agriculteur et opposant historique, porte-parole de l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport (Acipa).

Il espère une écoute plus grande et, surtout, que la décision de l'abandon du projet sera plus facile pour cette nouvelle équipe gouvernementale. « Il existe une tendance à croire que le projet est en voie d'abandon, mais il faut rester mobilisé », précise-t-il.

« Que faire après la victoire ? »

La présence de Nicolas Hulot à la tête du ministère de la transition écologique et solidaire est aussi perçue comme un signe favorable, auquel certains veulent croire, même si la prudence reste de mise. « Nous espérons que ce gouvernement va comprendre qu'il faut arrêter le projet. Il est bien plus facile à stopper que le nucléaire avec les enjeux économiques, Flamanville... Mais j'attends de voir. Je pensais que Nicolas Hulot allait imposer des avancées avant de craquer, mais avec les reculs sur les néonicotinoïdes, un plan climat très vague, je suis inquiète », note la secrétaire nationale à l'écologie du Parti de gauche, Martine Billard.

L'ex-députée de Paris, ancienne des luttes écologiques, guide dans les travées, entre les nombreux stands installés sur la prairie desséchée, les jeunes députées de La France insoumise venues rencontrer ce mouvement emblématique, dont Mathilde Panot, 28 ans, députée du Val-de-Marne et nouvelle membre de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale.

Au chêne des Perrières, dans l'immense prairie entre le bourg de Notre-Dame-des-Landes et le Temple-de-Bretagne, une dizaine de chapiteaux ont accueilli tout le week-end de nombreux débats sur des thèmes aussi variés que les projets agricoles sur la ZAD, les violences policières, la justice climatique et, signe d'optimisme, « que faire après la victoire à NDDL ? ».

Cette question taraude les agriculteurs, opposants historiques, mais aussi les occupants plus récents qui se sont engagés dans des projets agricoles, de maraîchage, d'élevage, de brasserie de bière, de conserverie ou encore de boulangeries artisanales. La problématique de l'évacuation de la zone, en cas d'abandon du projet, préoccupe les trois médiateurs nommés par le gouvernement, Anne Boquet, Michel Badré et Gérard Feldzer. Ils rendront leur rapport d'ici au 1^{er} décembre.

Point d'étape des médiateurs en septembre

Pour l'heure, ces derniers multiplient les auditions. Les opposants, regroupés dans les associations, ont tous été reçus et le seront encore dans les prochaines semaines. « On a toujours dit que l'on voulait une étude dans la transparence et la loyauté, pour poursuivre ce dialogue. Nous allons nous revoir fin juillet et ils se sont engagés à un point d'étape en septembre », commente Julien Durand.

Pour Sylvain Fresneau, autre opposant historique et éleveur installé sur la zone, cette mission est positive. « Les médiateurs demandent la participation de beaucoup de monde, ils posent des questions, nous laissent développer nos arguments, ils sont rigoureux et connaissent bien la question », explique-t-il. Quand à l'évacuation de la zone, pour Sylvain Fresneau, ce n'est pas un problème. « Ils savent qu'ici, c'est une poudrière, mais nous, on leur dit que s'il n'y a plus besoin de ZAD, il n'y aura plus de zadistes. Il faut juste nous laisser un peu de temps, deux ans de moratoire après l'arrêt du projet, pour que l'on travaille avec les jeunes à construire de nouveaux modèles pour une agriculture différente », insiste-t-il.

Dans la ZAD, les opposants et leurs soutiens découvrent aussi d'autres mouvements, comme la lutte contre le projet de zone commerciale au nord de Paris, EuropaCity, ou celui du centre d'enfouissement de déchets nucléaires à Bure (Meuse). Notre-Dame-des-Landes, mère de toutes les batailles ?

Rémi Barroux (Notre-Dame-des-Landes, envoyé spécial)

* LE MONDE | 09.07.2017 à 18h29 • Mis à jour le 10.07.2017 à 10h15 :

http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/07/09/les-opposants-au-projet-d-aeroport-de-notre-dame-des-landes-croient-en-leur-victoire_5158191_3244.html

Nouveau test pour les opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Alors qu'une mission de médiation a été nommée par le gouvernement, agriculteurs, militants écologistes et anticapitalistes ont rendez-vous samedi dans le bocage au nord de Nantes.

Agriculteurs, militants écologistes et anticapitalistes ont rendez-vous pour protester contre le projet de nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes, les 8 et 9 juillet. Ici une manifestation d'opposants en novembre 2016.

Quelques semaines après les élections présidentielle et législatives et le chambardement politique qui s'en est ensuivi, le grand rassemblement national rituel des opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique), se déroule, samedi 8 et dimanche 9 juillet, sous le signe d'une grande incertitude.

Que feront le nouveau président, Emmanuel Macron, et le gouvernement d'Edouard Philippe ? L'annonce de la nomination de trois médiateurs par le premier ministre, le 1^{er} juin, pour « envisager les solutions permettant de répondre aux impératifs d'aménagement, dans un dialogue apaisé avec les acteurs et dans le respect de l'ordre public », donne un peu de marge aux opposants. Ceux-ci espèrent que l'étude d'autres solutions que le transfert de l'actuelle plate-forme aéroportuaire de Nantes-Atlantique vers le bocage, à une vingtaine de kilomètres au nord de l'agglomération nantaise, permettra de poser la question du réaménagement du site actuel. Les partisans du nouvel aéroport craignent, eux, un nouvel enterrement de première classe, un report sine die de ce projet déjà ancien de plus d'une cinquantaine d'années.

Les trois médiateurs, Anne Boquet, Michel Badré et Gérard Feldzer, ont déjà commencé, à un rythme soutenu, les consultations. Des ailes pour l'Ouest, l'association référente qui milite pour le transfert à Notre-Dame-des-Landes, s'est félicitée le 13 juin dans un communiqué d'avoir pu développer auprès de la mission de médiation ses arguments en faveur du nouvel aéroport. Elle a aussi rappelé aux trois envoyés « gouvernementaux » l'importance, pour eux, du résultat de la consultation départementale voulue par le chef de l'Etat d'alors, François Hollande, qui avait donné, le 26 juin 2016, une victoire aux partisans du nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes (55,17 % de oui).

Le temps de la médiation

C'était il y a un an, et cette défaite électorale des opposants, si elle n'avait pas entamé leur détermination, avait un peu modifié la donne. Le gouvernement socialiste d'alors n'avait d'autre solution que de lancer le démarrage du chantier et, à tout le moins, d'évacuer la ZAD, la zone d'aménagement différé, devenue « zone à défendre » et occupée par quelques centaines d'agriculteurs, militants écologistes et anticapitalistes. D'autant que les recours juridiques, nationaux comme européens, tombaient les uns après les autres. Certaines procédures restent en cours, notamment en appel, mais ce n'est pas sur le terrain juridique que les opposants gagneront.

Ils espèrent que l'arrivée d'un nouveau gouvernement et, surtout, la nomination de l'icône écologiste Nicolas Hulot à la tête justement du ministère de la transition écologique et solidaire signifieront l'abandon de ce projet qu'ils jugent inutile, coûteux et contraire à l'esprit de l'accord de Paris sur le climat, car encourageant le transport aérien notamment. Nicolas Hulot, qui a de tout temps exprimé son opposition à ce projet de nouvel aéroport nantais, avait toutefois, au lendemain de la consultation départementale de l'an dernier, laissé entendre qu'il fallait prendre en compte ce résultat électoral. Que diront les trois médiateurs dans leur rapport, qu'ils doivent rendre au premier ministre à la fin de l'année ?

Pour l'heure, le temps est donc à la médiation, une de plus après les nombreuses missions de dialogue ou de concertation tentées depuis cinq ans. Rien qui ne soit de nature à émouvoir les milliers d'opposants qui ont rendez-vous, samedi et dimanche, au chêne des Perrières, entre le petit village de Notre-Dame-des-Landes et Le Temple-de-Bretagne. La coordination, qui regroupe une soixantaine d'organisations, de syndicats et d'associations, y propose moult débats, consacrés aux « chantiers imposés et inutiles », aux questions agricoles ou encore aux « violences policières ». L'invité de l'année, après les opposants au projet d'enfouissement de déchets nucléaires à Bures, en 2016, est le Collectif pour le triangle de Gonesse. Ce dernier dénonce le projet d'Auchan, à travers sa filiale Immochan, de construire, sur 700 hectares, un vaste centre commercial et de loisirs, artificialisant ainsi des terres agricoles au nord de Paris. Un autre dossier sensible pour le ministre Hulot...

Rémi Barroux

* LE MONDE | 08.07.2017 à 12h48 • Mis à jour le 08.07.2017 à 18h34 :

http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/07/08/nouveau-test-pour-les-opposants-au-projet-d-aeropot-de-notre-dame-des-landes_5157873_3244.html

Notre-Dame-des-Landes : le retour des médiateurs

Nommés par le premier ministre, trois médiateurs ont six mois pour trouver une solution au casse-tête du projet de nouvel aéroport nantais.

Les noms des trois médiateurs pour la mission relative au projet de transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes sont connus : Anne Boquet, Michel Badré et Gérard Feldzer. Voulu par le chef de l'Etat, Emmanuel Macron, cette mission doit permettre « d'envisager les solutions permettant de répondre aux impératifs d'aménagement, dans un dialogue apaisé avec les acteurs et dans le respect de l'ordre public », selon les termes du communiqué du premier ministre, Edouard Philippe, jeudi 1^{er} juin.

Une femme et deux hommes vont donc avoir la délicate tâche de déminer un dossier ancien d'une cinquantaine d'années et encalminé dans l'indécision politique et l'inaction, dans l'affrontement aussi, parfois violent, sur le terrain. La mission est annoncée de six mois, ce qui signifie qu'un avis doit être rendu au 1^{er} décembre.

On sera alors à quelques mois d'une échéance capitale et guettée par les opposants au projet de transfert de l'aéroport dans le bocage à une vingtaine de kilomètres au nord de Nantes : la déclaration d'utilité publique (DUP) qui arrive à son terme le 9 février 2018. Le gouvernement précédent a d'ailleurs pris les devants, en lançant une procédure de saisine du Conseil d'Etat pour qu'il prenne un arrêté de prolongation de la DUP.

Un proche de Nicolas Hulot dans l'équipe

Anne Bocquet est une énarque de 65 ans, rompue au fonctionnement de l'Etat, successivement préfète de plusieurs départements (Indre, Yvelines, Côte d'Or) et d'une région, la Bourgogne, en 2010. Elle a déjà affronté des situations tendues, lorsqu'elle occupait le poste de haut-commissaire du gouvernement en Polynésie française, en 2005, entre les indépendantistes d'Oscar Temaru et le proche de Jacques Chirac, Gaston Flosse. En avril 2015, Anne Bocquet a rejoint l'inspection générale des finances.

Michel Badré, 69 ans, est membre du Conseil économique, social et environnemental (CESE), au titre de la protection de la nature et de l'environnement, mandaté par l'association Humanité et biodiversité, dont le président d'honneur est Hubert Reeves. Cet ingénieur du Génie rural des eaux et des forêts, polytechnicien, a travaillé près de trente ans à l'Office national des forêts (ONF), puis à l'inspection générale du ministère de l'environnement entre 2003 et 2008. Il préside aussi la commission des espèces protégées de l'Union internationale de la conservation de la nature (UICN) France.

Gérard Feldzer, 73 ans, est un proche de Nicolas Hulot, dont il fut directeur de campagne de en 2006-2007, et le plus médiatisé de l'équipe : spécialiste de l'aéronautique, dix ans président de l'Aéroclub de France (1995-2005), vulgarisateur et consultant, chroniqueur sur l'antenne de France info, membre depuis 2000 de l'Académie de l'air et de l'espace. En 2015, il fonde la société CARWATT, chargée de transformer des véhicules diesel en électrique. Il a été conseiller régional Europe Ecologie-Les Verts en Ile-de-France, entre 2005 et 2010.

« Mascarade », « mauvaise farce »

Deux issues sont possibles : la construction du nouvel aéroport dans le bocage nantais, dans la ZAD, la « zone à défendre » occupée par quelque deux cents agriculteurs historiques et militants écologistes, altermondialistes et antisystème ; ou l'abandon du projet et le réaménagement de l'actuelle plate-forme aéroportuaire à Bouguenais, au sud-ouest de Nantes, au grand dam des collectivités locales (région, département, agglomération de Nantes) et d'Aéroport du Grand Ouest (filiale de Vinci) qui gère Nantes-Atlantique et s'est vu confier la construction et la gestion du futur aéroport.

Les partisans du projet ne cessent de rappeler sa légitimité, les nombreuses batailles judiciaires gagnées contre les opposants et le résultat du scrutin départemental, en juin 2016, marqué par la victoire du « oui » au transfert.

Dès la présentation, jeudi soir, des trois médiateurs, Bruno Retailleau, président Les Républicains du conseil régional des Pays de la Loire, a exprimé sa « stupéfaction ». « L'expert aéronautique nommé par le gouvernement pour la médiation n'est autre que Gérard Feldzer, opposant notoire à l'aéroport

du Grand Ouest (...), s'offusque-t-il. Le minimum que l'on était en droit d'attendre dans cette médiation, c'est que les médiateurs soient neutres et objectifs. » Bruno Retailleau dénonce une « mascarade » et déclare que, « sans garanties sérieuses sur la neutralité de cette médiation », il ne se prêtera pas « à une parodie de concertation ».

Sans surprise, d'autres soutiens au projet ont critiqué les choix du premier ministre. L'association Des Ailes pour l'Ouest parle d'une « mauvaise farce », craignant que les conclusions ne soient « déjà écrites ». Quant au Syndicat mixte aéroportuaire (SMA), il demande « la mise en retrait de Gérard Feldzer ».

Un « dialogue apaisé » mal engagé

Le « dialogue apaisé » voulu par le gouvernement ne sera pas aisé à rétablir. De nombreuses missions du dialogue, d'expertise ont déjà vu le jour, voulues par Jean-Marc Ayrault, alors premier ministre fin 2012 pour sortir des violents affrontements, lors de l'opération César d'évacuation de la ZAD, ou par Ségolène Royal, ministre de l'environnement, en avril 2016. Les experts avaient alors envisagé la possibilité d'alternative à la construction du futur aéroport, tout en proposant aussi le maintien sur le site de Notre-Dame-des-Landes, mais avec une seule piste au lieu des deux prévues.

Anne Boquet, Michel Badré et Gérard Feldzer auront aussi dans leur cahier des charges l'étude d'alternatives possibles. Si le terme n'est pas clairement indiqué dans le communiqué du premier ministre, ce dernier précise que la mission doit permettre « d'identifier la mesure la mieux apte à satisfaire les besoins de transport à long terme et de préservation de l'environnement, dans une vision cohérente de l'aménagement durable de la métropole nantaise, au service du plus grand nombre, tout en assurant le respect de l'Etat de droit ».

France nature environnement (FNE) a réagi favorablement à l'annonce de cette médiation. Pour l'association, « il est primordial que l'option de la modernisation de l'aéroport existant soit méticuleusement étudiée, notamment en menant les expertises demandées par le ministère de l'écologie en avril 2016 ».

« Pour que cette médiation réussisse, il faut que la méthode et le contenu puissent être discutés, a réagi Françoise Verchère, responsable du Collectif des élus doutant de la pertinence de l'aéroport (CéDpa). On l'espère et si c'est le cas, on participera aux travaux, en ayant retrouvé un peu de la confiance ruinée par les épisodes précédents, commission du dialogue, Commission nationale du débat public... » Pour les opposants, tous les dossiers doivent être rouverts, celui de l'exposition au bruit sur les deux sites, Nantes-Atlantique et Notre-Dame-des-Landes, celui de la nature des sols, etc.

« Quelle méthode vont prendre ces médiateurs ? Comment vont-ils sortir de la confrontation d'expertises totalement opposées, selon qu'elles ont été faites par la DGAC [Direction générale de l'aviation civile] ou par un cabinet indépendant ? Vont-ils mener de nouvelles études et qui en sera chargé ? Les questions sont nombreuses », insiste Françoise Verchère. Les trois médiateurs ont six mois pour répondre.

Rémi Barroux

* LE MONDE | 02.06.2017 à 09h04 • Mis à jour le 02.06.2017 à 09h15 :

http://www.lemonde.fr/societe/article/2017/06/02/notre-dame-des-landes-le-retour-des-mediateurs_5137541_3224.html

Notre-Dame-des-Landes : l'impossible compensation écologique de l'aéroport

Les sénateurs ont analysé, dans un rapport rendu public le 11 mai, l'impact environnemental de quatre grands projets d'infrastructure.

Peut-on compenser les atteintes faites à la nature lors d'un grand chantier en protégeant ou en réparant ailleurs ce qui y est détruit ? La question anime sans fin les experts de l'écologie. Cette fois, ce sont les sénateurs qui s'en mêlent. Ils ont formé une commission qui a examiné quatre cas concrets : l'autoroute A65 reliant Pau à Langon (Gironde), la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, la réserve d'actifs naturels de Cossure dans la plaine de la Crau (Bouches-du-Rhône) et... le projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique).

Ce dernier dossier n'en finit pas de semer le trouble, jusque dans le rapport que le Sénat a rendu public jeudi 11 mai. Une commission d'enquête de la Chambre haute, mise en place le 29 novembre 2016, s'est penchée sur « la réalité des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité engagées sur des grands projets d'infrastructure ». Ce travail établit de fait la quasi-impossibilité de compenser les pertes de terres agricoles et de zones humides là où doit être construit le futur aéroport, au nord de Nantes.

Les membres de cette commission se gardent bien de commenter le bien-fondé de la construction de cette infrastructure ni d'ailleurs d'aucun des autres cas étudiés. « Donner un avis a tout simplement été impossible à cause des divisions sur le sujet de Notre-Dame-des-Landes, mais notre but était d'abord de définir des mesures compensatoires plus claires et de préciser le cadre d'application de la loi biodiversité [adoptée le 20 juillet 2016] », explique Ronan Dantec, sénateur écologiste de Loire-Atlantique et rapporteur de la commission.

Coûts sous-évalués

Pour aboutir à un compromis que M. Dantec juge finalement « ambitieux », les membres de la commission ont dû éviter les questions sensibles. Ils avancent trente-cinq propositions, sans s'accorder sur le cas du futur aéroport. Mais pour l'élu, aucun doute n'est permis. La conduite du projet actuel ne répond pas au principe « éviter-réduire-compenser » (ERC), introduit en droit français par la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature.

Ce concept a, depuis, notamment été renforcé par la législation européenne sur la question de l'obligation de résultats. Mais, ainsi que le suggère le rapport, il reste à préciser comment l'appliquer et comment encadrer sur le plan juridique le contenu des mesures à prendre.

Ronan Dantec explique que le projet de Notre-Dame-des-Landes et le choix de sa future implantation, arrêté dans les années 1960, ont été décidés « sans prise en compte de la biodiversité ». La phase dite d'évitement - autrement dit l'étude d'alternatives - n'a pas été menée, comme en ont témoigné les représentants des agriculteurs ainsi que les associations d'opposants auditionnés par la commission. L'étape de la réduction des atteintes à la biodiversité n'a pas été mieux respectée.

Propositions innovantes

Enfin, s'agissant de la compensation, elle serait de fait quasi impossible. Les mesures envisagées par l'Etat et le porteur du projet, Aéroport du Grand Ouest, filiale de Vinci, ont été « surévaluées », avance-t-il, et les surfaces nécessaires à la compensation tout autant sous-évaluées. De même que le coût, qui pourrait s'élever « en moyenne de 1 à 2 millions d'euros par an, alors que les maîtres d'ouvrage annoncent 300 000 euros ». Enfin, la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Ouest-Bretagne - Pays de la Loire, destinée à améliorer la desserte entre le futur aéroport et les deux régions n'a pas été prise en compte dans la compensation.

Au-delà de ce cas d'espèce, les sénateurs, après plus de soixante-quatre heures d'auditions et des visites sur les sites des quatre projets étudiés, ont retenu plusieurs propositions innovantes. Parmi les plus marquantes, on relève la nécessité de définir dans le code de l'environnement les principes applicables à la mise en œuvre de l'évitement et de la réduction, comme cela existe pour la compensation.

Sont également avancées la prise en compte des atteintes à la biodiversité « ordinaire », comme les oiseaux communs ou les pollinisateurs, dans les processus d'autorisation ; la nécessité d'appliquer aux travaux eux-mêmes le principe ERC, et l'association plus étroite du monde agricole à toutes les étapes de définition et de mise en œuvre de ces mesures. Les sénateurs soulignent, par ailleurs, la nécessité de davantage de transparence dans les coûts. Ceux-ci sont en effet très rarement déterminés avant la réalisation d'un projet lors de la phase d'étude.

Rémi Barroux

* LE MONDE | 11.05.2017 à 11h20 :

http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/05/11/notre-dame-des-landes-l-impossible-compensation-ecologique-de-l-aeroport_5126046_3244.html#vsg3IkcibCB8KIhR.99
