



tout destinés à empêcher la pensée critique – il serait donc indispensable que Nantes dispose d'un nouvel aéroport.

Il est habituellement désigné comme l'aéroport de Notre Dame des Landes, mais il s'agit bien de l'aéroport de Nantes, pièce maîtresse d'un fantasme de métropole Grand Ouest, plaçant Nantes en position dominante dans un triangle englobant Rennes et Saint Nazaire.

Puisque nous habitons Nantes et ses environs c'est en notre nom que ce projet, et l'urbanisation croissante de nos espaces de vie, sont imaginés et promus.

Que nous dit-on, depuis quarante ans, pour nous faire croire que c'est à nos besoins qu'ils sont censés répondre ?

Premiers arguments avancés : la sécurité des habitants survolés, suivie de près par la promotion de l'emploi et du développement local. Vieille rhétorique de la peur, de l'angoisse que le ciel nous tombe sur la tête sous la forme d'un avion ou d'un passage par la case chômage. Permanente injonction au développement à tout prix et menace sous-jacente de la relégation économique. Ces incantations, qui ne résistent pas à l'examen, ne visent encore qu'à tétaniser toute réflexion sur le modèle de société qu'elles supposent.

On nous dit aussi sans rire, puisque tout aujourd'hui doit être éco-quelquechose, que cet aéroport serait affublé du label « haute qualité environnementale ». Que signifie cette écologie de façade qui ne recule pas devant la bétonnisa-

tion de milliers d'hectares de terres agricoles et l'extension infinie de zones suburbaines ? Opportuniste, la peinture verte du bâtiment de l'aérogare exploite un concept mis à toutes les sauces, qui culpabilise autant qu'il enrégimente.

Enfin, on nous vend une Métropole. Verte, puisque c'est l'argument du moment. Et Grand-Ouest, puisqu'il faut exister dans l'Europe de la marchandise. En voie de configuration tant mentale que spatiale, ce territoire recouvre des enjeux politiques et économiques dont ce projet d'aéroport est l'une des expressions les plus manifestes.

Les fausses évidences cachent des intérêts plus réels. Pour sortir de la passivité dans laquelle essaient de nous plonger les discours politiques et médiatiques, nous avons besoin de regarder de près les arguments déployés pour justifier un tel projet.

En interrogeant les notions de métropole ou d'écologie, matrices indissociables de l'urbanisation à la mode du temps, nous avons essayé de mettre au jour les représentations qu'elles cherchent à façonner et les enjeux qui les sous-tendent. Accroître notre compréhension des décisions prises à notre place, c'est nous donner les moyens d'affirmer nos choix et nos refus.

C'est aussi ce que font celles et ceux qui, pour s'opposer résolument à ce projet délirant, ont décidé d'aller vivre sur place et de se réapproprier un bout du territoire qu'il prétend accaparer.

---

<sup>1</sup> 2,4 millions d'exemplaires en cumulant le magazine régional, ceux du département, de la communauté urbaine et Nantes Passion.



# Arguments tocs pour aéroport béton

*Depuis 40 ans que le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes existe, les pro-aéroports auront raclé jusqu'au fond les soit disantes raisons de le construire. Dans la presse, les articles s'enchaînent, avec sans cesse les mêmes arguments pour le moins démagogiques, qui seraient censés convaincre de l'inévitabilité de la construction de cet aéroport. C'est qu'en démocratie représentative (même « participative »), quand les politiques décident de faire passer un projet, il est désormais d'usage de concocter avec « leurs communicants » une propagande bien ficelée pour le bon peuple qui, forcément, saura se laisser convaincre du bien-fondé de l'initiative : il s'agit pour cela de pondre quelques lieux communs passe-partout qui seront martelés dans les publications officielles et repris en cœur par toute la presse locale peu encline à la rébellion.*

Les vrais enjeux, eux, seront évidemment réservés à la connaissance des gens plus raisonnables : ceux et celles qui nous dirigent bien sûr, et tous les complices qui leur tournent autour, avides des profits qu'ils pourraient en tirer... Pour autant, il suffit de se poser deux secondes et de les soupeser pour se rendre compte de la mauvaise foi de ces « arguments ». Rappelons les plus récurrents :

## La sécurité

Il semblerait que la meilleure raison pour « transférer » l'aéroport de Nantes soit la « sécurité » des habitant-e-s de la ville de Nantes.

Outre le caractère fourre-tout et réactionnaire (mais qu'on est de moins en moins étonné de voire employé dans la bouche du Parti Socialiste, depuis le temps) de l'argument de la sécurité, qui sert depuis des dizaines d'années à justifier toutes les mesures de réduction de nos droits et libertés, cet argument est finalement le plus surprenant. D'abord parce qu'il signifie au fond que les avions seraient des moyens de transports dangereux. Dans ce cas, pourquoi continuer de les faire voler ? Les mêmes personnes qui dénoncent ce danger sont probablement les premières à prendre la défense de ce mode de transport comme l'un des plus sûrs selon les statistiques, pour combattre la peur de la population de voyager au dessus du vide. Ensuite parce que jamais aucun accident du genre de celui qu'on nous agite comme un épouvantail n'a jamais eu lieu. Même dans d'autres aéroports comme à Genève, ou celui-ci est vraiment situé en pleine zone urbaine, et où l'on voit décoller les avions à quelques mètres au dessus de sa tête lorsqu'on roule sur le périphérique. Mais sans

doute l'objectif réel de cet argument est-il le même qu'habituellement lorsque les décideurs l'emploient, à savoir jouer sur la peur pour nous faire accepter leur décisions.

## Le bruit

Cet argument aussi semble complètement ridicule si on y réfléchit ne serait-ce qu'une seconde. Il semble supposer qu'une Métropole en plein développement comme celle de Nantes serait un lieu calme et silencieux s'il n'était pas survolé par des avions. Quiconque pourtant passe un peu de temps dans cette ville sait bien qu'entre les sirènes de police (qui se multiplient chaque année) ou d'autres véhicules, le tramway dont le bruit traverse allègrement toutes les cinq minutes le double-vitrage des personnes qui habitent à ses abords, le trafic incessant des voitures, une ville par définition est un espace bruyant. Alors si les élites souhaitaient réellement en faire un espace silencieux (si tant est que ce soit possible), si le fond du problème était réellement celui-ci, il semble que le déplacement de l'aéroport ne soit qu'une réponse secondaire, et qu'il y aurait bien d'autres remèdes à mettre en place en premier lieu.

D'autant que cette prétendue solution, présentée en disant construire cette structure aéroportuaire dans un espace peu habité, oublie de préciser que le simple fait de le faire va enclencher un processus d'urbanisation de la zone, qui finira par être aussi densément habitée que les autres. Voilà donc qui ne résoud rien en fin de compte, mais se contente de déplacer le problème comme on cache la misère en reléguant les populations pauvres à l'extérieur du centre-ville. On notera



également que les avions semblent raser de beaucoup plus bas la ville depuis que le projet d'aéroport a été remis en route. Un hasard vous croyez ?

## L'augmentation du trafic aérien

Dans une guerre des chiffres et de conjectures sans fin, les opposant-e-s et les pros se battent autour du fait que le trafic aérien seraient ou non en augmentation. Mais tout cela ne reste finalement que conjectures. Dans les années 70, les pro-aéroport étaient très forts pour faire des conjectures arrangeantes qui se sont révélées aujourd'hui complètement fantasques. Le fait est que l'on ne peut prévoir avec justesse ce que sera le trafic aérien dans quelques années, surtout quand on apprend comme récemment que la production de pétrole a atteint son pic et ne fera que décroître dans l'avenir, dicit l'Agence Internationale de l'Energie et un rapport de l'armée américaine...

## L'écologie

C'est l'argument à la mode à Nantes, ou tout devient éco-quelque chose (à quand les élus recyclables ? Peut-être les Besson et Kouchner sont-ils à la pointe du progrès ?) et aussi sans doute l'argument le plus cynique des pro-aéroport. Ainsi ce nouvel aéroport porterait donc la marque déposée « HQE », ce qui ferait de lui un espace « écologique ». Cela doit sans doute signifier que les avions qui en décolleraient seront des planeurs, n'utilisant que très peu d'énergie. Autrement, vu la pollution que dégage ce mode de transport, à quoi bon construire un aéroport avec des toits en gazon et filtrage de l'eau, le tout en matériaux polluants..?

On relèvera quand même ici l'escroquerie que représente la marque « HQE » en tant que façon de construire toujours les mêmes saletés en béton qu'hier, en toujours plus grand nombre, mais dédouanées symboliquement de leur aspect polluant par un label sans beaucoup de sens ni réelles

contraintes. Pour preuve le nombre grandissant d'architectes, pourtant habituellement plutôt dociles, rejetant ce label, allant jusqu'à voire le Conseil National de l'Ordre des architectes claquer officiellement la porte de « l'association » HQE en 2005.

## L'emploi et le développement économique

Voilà le dernier argument de la série. Le développement, qui serait durable dans un monde de matières premières en quantité limitée, la croissance, dont on voit bien à qui elle profite vraiment en ces temps de crise, permettrait de développer les

emplois dans la région. Toujours ce bon vieux mythe que nous rabâchent sans arrêts les élus PS comme UMP... Peu importe au fond si ces emplois sont pénibles (travailler dans une usine ou un aéroport est bien différent que de travailler dans un cabinet de la mairie), si une population entière de travailleurs sera déplacée du Sud au Nord, si les employeurs dont on parle (les compagnies low-cost) sont connus pour s'asseoir allègrement sur le droit du travail. Ne parlons même pas du petit jeu auquel jouent les décideurs avec les salariés d'airbus, en changeant continuellement d'avis sur le maintien ou non de la piste de Bouguenais. 1600

emplois directs et des centaines d'autres conditionnés par cette décision, et on se doute déjà du résultat vu le climat incertain entretenu autour de cet enjeu.

Au final, lorsqu'on examine toutes ces raisons avancées par ses promoteurs, on ne peut être convaincu que d'une chose, c'est qu'on ne nous dit pas tout sur les réelles motivations, tant tout cela n'est finalement pas très crédible. Mais on se doute qu'il y a un argument qui est moins mis en avant publiquement, c'est la quantité d'argent que ces décideurs se mettront dans la poche avec ce projet, pendant que les impôts locaux continueront de s'envoler...





# L'éco-logis : un développement de façade.

*La crise écologique et le réchauffement climatique sont devenus des grands maux de notre siècle. Depuis le Grenelle de l'Environnement en 2010, l'Etat affirme être dans une démarche écologiste et en prise avec ce problème. La réduction de l'émission carbone, le développement durable et la basse consommation d'énergie sont présents dans plein de discours et dans les projets qui sont actuellement mis en place. Mais derrière ces beaux discours se cachent de bien beaux mensonges. Tous les partis politiques nous avaient promis de prendre la problématique environnementale à bras le corps, de changer les choses, d'en faire une priorité nationale. Mais on est loin de la réflexion qui a été portée par différentes tendances militantes il y a 30 ans. L'écologie a l'air de se développer comme une nouvelle structure du capitalisme qui viendrait toucher à différents niveaux de la structure sociale : dans la perception qu'a l'individu d'une part, et sur l'échiquier économique d'une autre. L'écologie a pour certains perdu de son sens, d'autres la sacralisent ; certains y investissent, d'autres en font une arme. Mais qu'est-ce que ce concept ? A qui profite-t-il ? Que recouvre-t-il et que cache-t-il ?*

## **L'écologie un concept à double sens.**

Comme bien des mots à notre époque, l'écologie a subi un déplacement sémantique, c'est-à-dire un changement de sens. Étymologiquement la particule « logos », qu'on retrouve dans le mot écologie, a deux sens: c'est d'une part la raison et l'étude, donc la science, et d'une autre la parole, donc le discours. Il s'agit donc d'une étude du vivant au sein de son écosystème, c'est-à-dire dans son milieu, et d'un discours sur les manières dont on devrait agir dans cet écosystème. Aujourd'hui l'écologie est devenue une politique de gestion des écosystèmes. Nous regardons notre impact sur quelque chose d'extérieur et de précieux qui serait la nature. La nature, dans ce regard, serait quelque chose de bon qu'il faudrait protéger et dont nous, pas plus que ce que nous créons, ne ferions partie. Nous nous plaçons ainsi dans une position de destructeur pur, dans la position du mal. Cette vision engendre forcément un sentiment de culpabilité, qui nous force à « agir ».

Depuis 30 ans, on nous place dans des dynamiques de crises (pétrolières, du logement, économique, de l'emploi...), c'est-à-dire dans une dynamique de peur. Cela a pour but de nous forcer à « agir », à nous serrer la ceinture; nous forcer à accepter, à être conforme à ce que le système a besoin que nous soyons pour son bon développement. Aujourd'hui la crise écologique

est aux premières loges et promet de durer longtemps.

## **La crise comme moyen de développement économique**

Actuellement, on nous dit que l'émission de carbone est dangereuse pour la planète car elle entraîne un réchauffement climatique. Il est donc important d'avoir une voiture qui consomme moins de carburant. Les firmes automobiles se sont lancées dans un grand concours de fabrication de voitures qui consomment moins. Mais des moyens de faire des voitures qui consomment très peu sont connus depuis longtemps et si celles-ci ne sont pas sur le marché, c'est aussi parce que ce système a besoin de vendre de l'essence. Et pour preuve : un moteur diesel peut rouler avec des huiles végétales comme carburant, mais ceci est interdit car cela échappe aux taxes sur les produits pétroliers (sic). On nous parle aujourd'hui de bio-carburants élaborés à partir de végétaux, mais ces produits sont raffinés alors qu'il n'en ont pas besoin. Cela permet un marquage pour éviter les fraudes (rouler à l'huile) et une élévation de la manufacture, donc une valorisation économique. Mais ce n'est en rien une avancée du point de vue énergétique. On voit là de quelle manière il est encouragé de limiter sa consommation de pétrole, mais uniquement à l'intérieur de la marge de manœuvre que nous laisse l'Etat et les règles qu'il établit. On nous pousse à changer de voiture avec

la prime à la casse et à en racheter une neuve qui consomme moins. Il faut détruire une voiture qui marche encore et qui aurait pu continuer à rouler, au profit d'une voiture neuve, qui demande énormément d'énergie à la production. Ceci entraîne une diminution du marché de l'occasion, qui est un moyen de donner une deuxième vie au matériel.

Le but du capitalisme n'est en rien écologique. Celui-ci utilise seulement l'écologie comme moyen de relance économique. Le problème n'est ni le carburant, ni la voiture qui le consomme mais bien comment on roule avec des voitures et comment on se déplace. Nous nous retrouvons devant un gaspillage énergétique et la voiture n'est là qu'un exemple. Les ampoules basse consommation, qui seront bientôt les seules vendues en magasin, demandent beaucoup plus d'énergie à la fabrication que les vieilles ampoules, ainsi qu'un retraitement difficile des produits dangereux contenus. C'est encore un moyen de relance de l'économie puisque ces nouvelles ampoules coûtent bien plus cher. Voilà quelques exemples tirés d'une longue liste de produits qui ne sont que des leurres écologiques et qui permettent au consommateur de se sentir acteur, qui donnent le sentiment d'agir et de faire pour la planète. L'écologie devient petit à petit un moyen de lutter en consommant. Plus besoin de vous battre dans la rue, plus besoin de lutter puisqu'on vous offre la révolution dans les magasins et les produits de consommation.

### **L'écologie tout azimut et la bonne conscience occidentale**

L'écologie est érigée comme une lutte planétaire où le monde entier devrait être acteur au même niveau. Les sommets sur le climat, comme celui de Copenhague, voudraient taxer les pays sur leur émission de carbone, primer ceux qui lutteraient contre la déforestation, et prendre d'autres mesures pour soit-disant sauver la planète. Mais ce serait oublier que nous ne produisons plus, en occident, que des services, puisque toutes les industries et les productions de biens matériels ont été délocalisées dans des pays dits « en développement ». Oublier aussi le fait que cette production est en grande majorité destinée aux pays développés, et que ces produits sont exportés

*Extrait de l'avant-projet de concession de l'aéroport de NDDL entre l'État et Vinci*



#### **6.13.4.1 Création d'une AMAP**

En cohérence avec la charte développement durable de la chambre d'agriculture 44, le Concessionnaire souhaite encourager l'agriculture durable en initiant la vente de paniers bio aux salariés de la plateforme. L'aéroport peut être un lieu de collecte des paniers pour tous les salariés.

Pour se faire, le Concessionnaire envisage de créer une AMAP - Associations pour le maintien d'une agriculture paysanne. Ces associations sont destinées à favoriser l'agriculture paysanne et biologique qui a du mal à subsister face à l'agro-industrie.

Parce que la durabilité c'est aussi d'obtenir le revenu qui permet d'assurer la pérennité de l'exploitation, le Concessionnaire souhaite donner tous les moyens nécessaires aux agriculteurs autour de la plateforme pour diversifier leurs sources de revenus.



après manufacture. Or c'est cette production qui est fortement polluante. Il est facile ensuite de jeter la pierre à la Chine dont les pratiques manqueraient de transparence. Il est facile aussi pour les pays riches de se vanter de lutter contre la déforestation en plantant des milliers d'hectares de palmiers en Afrique, alors que ces palmiers sont destinés à produire l'huile végétale qui sera ensuite raffinée pour être utilisée dans nos moteurs.

L'écologie et l'environnement sont là des moyens de rasseoir l'hégémonie occidentale, bien plus que de lutter contre un quelconque problème de réchauffement climatique. Les entreprises de services qui s'implantent sur nos territoires, quant à elles, peuvent se vanter d'être écologiques, à basse consommation, et à énergie positive, alors que leurs productions ne sont qu'immatérielles. L'écologie permet une nouvelle forme de colonialisme en autorisant les pays occidentaux à s'immiscer dans la gestion politique et économique d'autres pays. Elle permet aussi de se pré-

senter comme détenant la raison, la bonne vision, et au final de servir des notes de bonne conduite. Mais en plus d'asseoir un pouvoir, l'écologie rapporte.

## Un jack pot financier pour des entreprises

L'écologie ouvre un nouveau marché aux entreprises et leur permet de se constituer une belle image. EDF, avec son service bleu ciel, se tire la bourre avec GDF, qui procure une énergie sans nucléaire, pendant que - et alors que - toutes deux génèrent une forte pollution. Les parcs photovoltaïques, nouvelle trouvaille en terme de création d'énergie, viennent manger des dizaines d'hectares de terres agricoles et polluer l'environnement visuel des régions du sud. L'apothéose est atteinte lorsque l'idée est lancée de produire de l'énergie solaire dans le Sahara et de la transporter en Europe. On sait pourtant que plus de 30% de l'énergie sera perdue dans le transport. Voilà des entreprises qui se développent sur un terrain vierge et juteux, car les prix de l'énergie n'ont jamais été aussi hauts, et parce que les subventions tombent à flot.



Et pour que cela soit possible, des centaines de laboratoires et centres de recherche développent de nouvelles technologies qui seraient plus écologiques et plus rentables. Mais la technologie nécessaire à leur mise en œuvre et leur création, est très gourmande en énergie et très polluante à la fabrication. La décontamination et le recyclage ne sont pas toujours possibles et sont également très polluants. Mais ce n'est pas un problème puisque ce n'est pas en occident que ce sera construit. Nous n'en porterons pas les inconvénients, seulement les bénéfices économiques et sociaux. Que penser encore de toutes les entreprises qui ne vivent que du nettoyage de la pollution que leurs semblables ont créée ? N'oublions pas non plus que ce sont les entreprises et les industries qui créent le plus de « pollution » et pas les personnes qui vivent dans ce système. Et pourtant, il semble que le citoyen soit toujours le plus sollicité sur ce sujet.

Les déchets sont, d'un côté, un jack pot financier pour des entreprises, et d'un autre, une multitude de contraintes pour le consommateur. Il faut en effet payer une taxe de décontamination à l'achat d'un nombre grandissant de produits. Il faut aussi trier ses déchets de façon gratuite, ce qui permet de licencier dans les usines de retraitement. Et puis, ils commencent (grâce à des puces RFID) à faire payer l'enlèvement des ordures proportionnellement au poids des poubelles tout venant. Il faut encore payer pour faire détruire certains objets. Et pour finir, grâce à la revalorisation des dé-



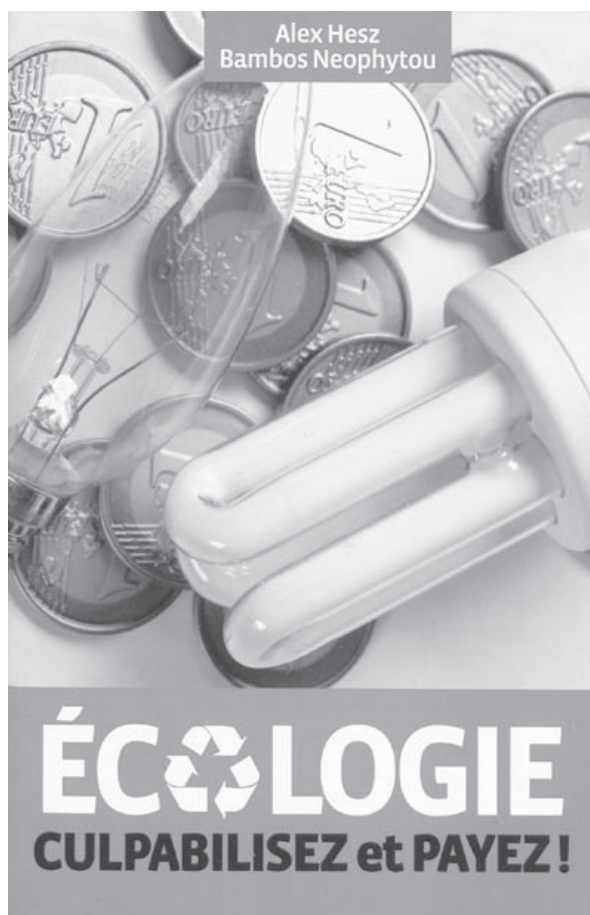
chets, ceux ci sont ensuite revendus à prix fort. L'obtention de cette matière première n'a pourtant presque rien coûté puisque c'est l'action citoyenne qui a fait le travail gratuitement. Ces produits, qui ont traversé le monde sous emballage pour être consommés en occident, sont transformés en matière première à faible coup. Celle-ci est réexportée vers les pays industrialisés pour être une fois de plus transformée et réimportée.

## Une responsabilité individuelle

Alors que le consommateur n'a que peu de maîtrise des déchets qu'il produit, il est sur-responsabilisé de l'impact qu'ont ses gestes. Il est pris entre de multiples feux le contraignant à faire ce qui sera bon pour l'économie, tout en lui permettant d'avoir la conscience tranquille. Nous sommes perpétuellement placés dans des injonctions contradictoires. D'un côté, il faut toujours consommer plus, tout avoir individuellement et être à la pointe de la technologie ; et d'un autre ne pas produire de déchet et avoir une démarche écologique. Ces injonctions ont pour conséquence de créer chez les personnes une dynamique d'auto-contrôle, et de contrôle des personnes qui les entourent, de leurs gestes, de leurs pratiques. Une nouvelle morale est née : celle de l'éco-citoyennisme.

On nous pousse de plus en plus dans des logiques d'utilisation de technologies, soit-disant pour une écologie, qu'elle soit sociale ou environnementale, ou encore pour la gestion du quotidien. On voit l'ampleur de l'arnaque puisque la technologie est très gourmande en énergie. On nous place là encore dans des rapports de dépendance, puisque nous ne pouvons plus maîtriser à petite échelle la production des outils, leur réparation et leur entretien. L'exemple qui paraît le plus flagrant est celui des ordinateurs de bord dans les voitures, qui nécessitent le branchement à un ordinateur pour tout diagnostic de panne. Ce système atteint une sorte d'apothéose lorsqu'il est obligatoire de connecter sa voiture à un ordinateur pour lui expliquer qu'on a bien remis de l'huile après vidange, faute de quoi elle refuse de redémarrer.

D'autre part, les notions de naturel, de sain, de bon à la santé poussent le consommateur à



consommer vert. L'écologie est présentée dans la pub comme une révolution et les médias de masse poussent à l'éco-consommation. Les grandes surfaces ont créé leur propre marque bio pour que le bio soit le plus accessible possible. Puis c'est au tour des magasins discount de faire de même, pour que le bio soit accessible aux plus pauvres. Le but est que tout le monde puisse « agir ». Mais le bio ne représente pas un gage de qualité si évidente, et c'est loin d'être un label de respect des travailleurs et des producteurs. Les traitements que subissent certaines plantations bio, ainsi que les surfaces géantissimes qui y sont cultivées n'ont rien à envier à la culture intensive. L'agriculture bio prospère elle aussi sur la culpabilité du consommateur. Celui-ci investit dans son capital santé d'une part, et pense d'autre part réaliser son désir d'agir pour le « bien être » de la planète. Voilà comment des produits issus de l'agriculture biologique se retrouvent sur des bateaux qui traversent le monde pour venir prendre une place de choix dans les étals de supermarché. Ils ont la même présentation que leurs consorts, le

même emballage, la même origine géographique, si ce n'est un label « AB ». Et voilà comment on fait payer plus cher un produit qui ne coûte pas beaucoup plus à la production, en jouant sur les notions de santé et d'écologie. (lire sur ce sujet l'article du monde diplomatique de février 2009 : « Florissante industrie de l'agriculture biologique » pages 20-21)

### **L'écologie comme moyen de contrôle social.**

Le système actuel trouve d'autres profits dans les démarches écologiques qu'il met en place : l'alibi écologique devient aussi un moyen de contrôle. Les puces RFID installées sur les poubelles permettent ainsi de connaître l'évolution de consommation dans chaque maison au cours de la semaine. On peut donc déterminer la variation d'habitants dans le foyer. Les nouveaux compteurs d'électricité permettent d'évaluer la consom-

mation exacte d'électricité heure par heure. Présentés comme un moyen d'éviter la surproduction, ils permettent surtout de connaître ou d'extrapoler ce qui est branché à tout moment dans une maison. Il en va de même dans les éco-quartiers que l'on voit pousser un peu partout. Ces quartiers droits et carrés assurent un contrôle optimisé de l'espace, dans un environnement où chaque activité à sa place géographique déterminée. Cela permet de savoir toujours ce qui se passe et de maîtriser au maximum les espaces. La gestion des activités dans des zones géographiques ainsi déterminées rend visible tout ce qui ne se passerait pas comme voulu ou à l'emplacement prévu.

Le consensus social qui s'effectue autour de l'écologie permet de mettre en place des systèmes de contrôle direct des individus. C'est le cas quand les poubelles mal triées ne sont pas ramassées. Ça l'est aussi lors de la mise en place d'une « police verte » dans certaines villes, dont la fonction est

*Extrait de l'avant-projet de concession de l'aéroport de NDDL entre l'État et Vinci*



#### **6.13.4.4.3. FERME DE DÉMONSTRATION**

Le Concessionnaire souhaite mettre en avant le patrimoine historique et culturel de la région nantaise pour que les passagers qui arrivent ou partent de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes comprennent qu'ils sont en pays nantais. C'est dans cet esprit que le Concessionnaire envisage d'installer de manière permanente, une ferme de démonstration, en face des parkings. Cette ferme fera la promotion des techniques agricoles traditionnelles et à venir, toujours dans le respect de l'environnement.

Un parcours « découverte » pédagogique est imaginé par le Concessionnaire. Grâce à celui-ci, les visiteurs pourraient découvrir la culture des productions végétales locales (un espace d'un mètre carré pour chacune des plantations de type blé orge, maïs, etc.), la production du lait, la production de viande bovine, porcine, ovines, ... Toutes ces étapes du parcours permettraient de faire comprendre au voyageur qu'il se trouve en pays nantais par les odeurs, les couleurs les bruits et les saveurs.

Cette vitrine de l'agriculture d'aujourd'hui et de demain, valorisant les agriculteurs de la région, permettra aussi de mettre en avant les enjeux du XXI-ième siècle auxquels doit faire face le monde agricole : rupture démographique, changement climatique et quelles sont les réponses pour y faire face : nouvelles techniques agricoles, nouvelles cultures, ...

La volonté première du Concessionnaire est que tous les emplois liés à la création de la ferme de démonstration soient occupés par des agriculteurs locaux.



de fouiller et contrôler les poubelles des citoyens, ainsi que leurs comportements dans la rue. Elles ont même la possibilité de les verbaliser en cas d'incivilité. L'unification citoyenne, appuyé par une propagande large et un fort battage médiatique, crée une nouvelle morale qui plonge ses racines dans la culpabilité. Le citoyen sera donc prêt à juger et à fliquer son voisin puisqu'il en va de notre survie à tous, de celle de nos enfants et de notre Planète. L'enfant est utilisé pour contrôler et éduquer les parents. Il est formé, dès le plus jeune âge, à devenir un éco-citoyen et à agir dans la droite ligne des besoins du système. Il est inculqué aux enfants qu'il en va de leur survie, pour les rendre acteurs le plus tôt possible. Des journées de nettoyage de certaines zones péri-urbaines, de plantation de forêt urbaine, de stage d'éco-citoyennisme sont organisées. L'ironie totale, c'est que ce sont des grandes marques type Leclerc ou Carrefour qui subventionnent ces journées pour redorer leur image dans la société et pour distribuer des tee-shirts de pub.

La responsabilisation individuelle qui découle de cette sensibilisation à l'écologie par l'Etat et les entreprises, rend les individus à la fois victimes et bourreaux. Victimes car toute déviance écolo-



gique pourra être signifiée et sanctionnée par ses proches, et bourreaux car ces mêmes individus pourront eux aussi dénoncer une infraction. La volonté de contrôle social par l'intermédiaire de l'écologie repose sur la soumission à une autorité et l'abandon de tout critère de jugement, de toute critique. Bien que la responsabilisation du plus grand nombre puisse apparaître comme avancée, le dispositif mis en place ne permet pas de faire exister une solidarité entre les personnes. Ce n'est rien d'autre qu'une modélisation des individus et une évacuation de toute responsabilisation collective, à laquelle se substitue la stigmatisation d'une responsabilité individuelle.

Le capitalisme a repris à son compte et pour son développement ce qui a d'abord été une lutte. Cette action a été rendue possible par un déplacement sémantique et par la demande de personnes et groupes en lutte, depuis 30 ans, pour que l'état prenne en compte les problèmes environnementaux liés à l'activité humaine. La façon dont le système s'est fait porte-parole de ces problèmes grâce à la dynamique de crise, crée, en plus de la peur, une unification sociale autour de l'écologie. Voilà enfin l'espoir de voir une grande majorité de la population se regrouper autour d'un problème social et être unie pour aller dans le même sens en courbant pareillement l'échine.

L'écologie capitaliste se retrouve un peu à tous les niveaux de nos vies, que ce soit dans comment on consomme, où et comment on vit, ainsi que dans le tri de nos déchets et la qualité de nos produits d'usage courant. L'écologie est donc un concept qui s'est fait reprendre complètement par le système. Ce mot a perdu son sens pour devenir un moyen de contrôle, un moyen de pousser à la consommation, un moyen de responsabiliser et de culpabiliser les citoyens. Dans le monde capitaliste, il ne s'agit pas de consommer responsable, mais bien de consommer tel que le capitalisme le veut. L'écologie du XXIème siècle c'est le capitalisme à façade verte, la pelouse sur les toits et le développement à outrance, sans plus de réflexion mais avec des obligations strictes.



# Vive la métropole du « Grand Ouest » ?

*Lorsqu'on cherche à réfléchir sur le projet de métropole nantaise, un lieu commun s'étale en long et en large tout au long des publications et discours des élus locaux : ce projet ne serait que le prolongement naturel, nécessaire et bienvenu de l'agglomération nantaise. Finie Nantes la belle endormie des années 70-80, voici la métropole moderne, dynamique et durable. Naturel, puisque que toute chose a vocation à croître ; nécessaire, du fait de la concurrence caractérisant le contexte économique mondial et bienvenu puisqu'il va de soi que plus une ville se développe, plus adviennent confort de vie, richesse des échanges et modernité. Comme ce genre de lieu commun a généralement pour tâche d'empêcher de penser, l'idée est ici de s'en éloigner et de chercher à questionner une série d'enjeux politiques, économiques et sociaux sous-jacents au projet politique qu'est cette métropole du « Grand Ouest » qu'on cherche à nous imposer à grands coups de campagnes de communication.*

## Métropole et capitalisme mondialisé

Pour définir ce qu'est une métropole, partons de la définition dominante telle qu'on la trouve à foison dans les publications locales institutionnelles. Dans un article du Journal de Nantes Métropole du printemps 2010<sup>(1)</sup> portant sur sa dimension internationale, la métropole nantaise est représentée au centre d'une série de flux qui y convergent et qui en partent : flux de marchandises avec les entreprises de pointe qui exportent dans le monde entier, flux intellectuels (accueil et formation de chercheurs et d'étudiants), flux de compétences techniques (PME de pointe en biotechnologie, génie civil, aéronautique etc.), ou encore flux culturels et sociaux (entreprises culturelles, flux de touristes et d'artistes...).

Cet article reprend une métaphore de l'espace urbain assez répandue qui est celle du « Hub ». Ce terme technique, provenant à la fois de l'univers des aéroports et du monde informatique en réseau, se définit comme une sorte de concentrateur, de noyau par où vont circuler, converger et repartir les différents flux en circulation. Si certain-e-s pensaient encore que la ville était l'espace où ils vivaient et se logeaient, un lieu de travail et d'échanges, voire de culture, ils doivent revoir leur copie : la métropole se présente désormais sous le jour d'une sorte de nœud au travers duquel circulent différents flux.

Le propre des métaphores techniques étant de présenter la réalité sous un jour neutre en cachant généralement les enjeux sociaux et politiques, la présentation de la métropole comme un « hub » reprend cette fonction mystificatrice. Derrière cette rhétorique technique se cache en réalité le contexte précis au sein duquel émergent ces métropoles : celui de la transformation de l'économie capitaliste qui, au travers de l'offensive néo-libérale, s'est mondialisée. C'est donc dans cette perspective qu'il convient de placer l'analyse de la métropole si on veut saisir véritablement de quoi il retourne.

Avec la libéralisation des échanges qui met en concurrence entre eux les travailleurs de la planète sur la base du moins bien payé, les économies nationales ont cédé le pas à une économie mondialisée. Le capitalisme industriel né au XIX<sup>ème</sup> siècle s'était structuré au sein d'espaces et de marchés avant tout nationaux, dont les États cherchaient à contrôler et à organiser les flux (marchandises, main-d'œuvre). Désormais, les flux du capitalisme mondialisé dominent les anciennes frontières nationales et imposent leur propre logique aux États.

L'économie mondialisée n'est pourtant en rien synonyme de marché mondial unifié. Avec la déréglementation néo-libérale, les flux du capitalisme s'organisent et se structurent désormais selon un double schéma : par le haut au sein d'entités éco-

---

<sup>1</sup> Journal de Nantes Métropole n°27, p.14.

nomiques plus larges comme l'Europe structurée et dominée par la logique propre des marchés; et par le bas autour de nouvelles entités territoriales aux caractéristiques économiques, sociales, culturelles singulières. Ces nouvelles entités - d'ailleurs plus en devenir que véritablement existantes - sont précisément ce qu'on appelle les métropoles.

### **Mobilisation générale pour la métropole !**

Pourquoi métropole et non plus ville, ni même agglomération ? Les contours de la ville d'hier ou même de l'agglomération ne suffisent plus aux nécessités de la circulation de flux économiques mondialisés. Là aussi, la circulation des flux s'est imposée à la logique centre/périphérie qui structurerait les villes d'hier. Ce sont des territoires beaucoup plus grands qu'il faut organiser pour les soumettre aux besoins de la logique du capitalisme mondialisé. Car c'est bien de cela qu'il s'agit lorsqu'on nous parle de « construire la métropole du Grand Ouest » : construire, ré-organiser et configurer un vaste territoire - et par conséquent la vie de ceux et celles qui y vivent, travaillent et consomment - de manière à produire une sorte d'interface capable de capter ces flux mondialisés sous ses différentes formes : flux de marchandises matérielles et immatérielles, bien sûr, mais également flux de compétences techniques, sociales, intellectuelles ou culturelles etc.

Bien évidemment, et comme souvent, ces exigences rencontrent et satisfont pleinement la vanité et les désirs de pouvoirs des élus locaux. Ainsi, toujours le Maire de Nantes qui se pense déjà Grand Timonier de tout le « Grand Ouest » l'affirme sans ambages : « On raisonne à l'échelle d'une métropole qui rayonne sur l'ouest et d'un projet qui concerne deux régions »<sup>(2)</sup> sans que les habitant-e-s de l'autre région concernée aient à donner le moindre avis sur cette volonté d'englober leur espace de vie dans ses ambitions politiques personnelles.

Parce que « l'attractivité d'une ville se mesure au nombre de connexions qu'elle établit avec le reste du monde »<sup>(3)</sup>, comme nous l'explique doctement Karine Daniel, élue municipale nantaise, se mêlent ici toutes les dimensions de la vie. Celles-ci deviennent autant de flux structurables et exploitables selon une logique capitaliste : économiques bien sûr, mais aussi sociales, intellectuelles, culturelles, historiques. Ainsi, l'histoire de Nantes (restauration du château, muséification du centre-ville) devient un atout majeur pour capter les flux de touristes comme le confirme la récente fusion entre les structures culturelles et touristiques de Nantes sous la houlette de Jean Blaise qui affirme clairement sa conception de la culture; de même, tout autant que les compétences techniques ou sociales de ses habitants, la qualité de la vie nantaise est esti-



<sup>2</sup> *Ouest-France* du 27/07/08

<sup>3</sup> *Journal de Nantes Métropole* n°27, p.14.





mable par le seul fait qu'elle va favoriser l'implantation d'entreprises de pointe dont les cadres recherchent un environnement de qualité.

Ainsi, comme nous le rappelle à l'envie le maire de Nantes : « la qualité de vie, un environnement préservé, une activité économique dynamique (...) et bien entendu des services publics efficaces »<sup>(4)</sup> permettent de développer l'attractivité de la métropole. Ainsi, loin de satisfaire un quelconque bien commun non marchandisable, les services publics relèvent désormais d'une même logique : offrir des infrastructures publiques aux entreprises qui pourront s'implanter dans la métropole nantaise. Destin identique pour les activités artistiques : un artiste n'a plus pour vocation de créer mais seulement d'augmenter l'attractivité de la Métropole auprès des chefs d'entreprises et touristes du monde entier, puisque comme l'affirme toujours Karine Daniel, « le rayonnement de Nantes ne dépend pas seulement de l'institution. Les entreprises qui exportent, l'Université de Nantes, les grandes écoles, les artistes, tous portent aussi notre image en dehors de nos frontières »<sup>(5)</sup>.

On rejoint ici le propre de la logique de l'économie capitaliste : étendre et contraindre toujours plus toutes les dimensions humaines à fonction-

ner sous le règne du profit et de la marchandise. Tout devient mobilisable pour entrer dans une logique économique de manière à améliorer l'attractivité de la métropole. Cette mobilisation totale de l'ensemble de la vie urbaine et de sa sphère d'influence explique aussi le consensus autour de ce projet de construction de Métropole : droite et gauche, mais aussi les Verts - qui préfèrent les strapontins confortables du Conseil Régional plutôt qu'un engagement véritable dans la lutte contre le projet d'aéroport -, la Chambre du Commerce et de l'Industrie, Conseil Général et Régional, toutes et tous sont engagées pleinement dans l'avènement de ce projet métropolitain. Au point qu'il devient bien difficile de trouver un ou une responsable ou élu-e- locale qui remette en cause ce projet de métropole.

## Des métropoles en concurrence

Bien sûr, la logique d'extension du capitalisme n'est pas nouvelle. Seulement, sous couvert d'un développement présenté non seulement comme inévitable mais bienvenu, le projet de métropole intensifie et développe cette emprise. Et l'enjeu de cette mobilisation totale est essentiel, car contrairement aux discours officiels débordant d'idées de « coopérations et partenariat entre cités », de « mise en réseau » et de « connexions

<sup>4</sup> *Journal de Nantes Métropole n°27, p.11.*

<sup>5</sup> *Journal de Nantes Métropole n°27, p.14.*





avec les autres » villes , ou encore de « collaboration à des projets communs »<sup>(6)</sup>, l'émergence des métropoles reprend là-aussi une autre logique au fondement du capitalisme : la concurrence exacerbée de tous contre tous.

Derrière les discours de façade, se joue ainsi une guerre à peine feutrée où chaque ville doit étendre sa domination sur un vaste territoire et sur les villes plus petites pour assurer sa survie. Ainsi, si la presse régionale se complait à évoquer la nouvelle coopération entre Nantes et Rennes, c'est une lutte sans merci qui se joue en réalité, où Rennes a bien peu de chances de devenir autre chose qu'un satellite de plus de Nantes, tout comme Angers, Saint-Nazaire ou Cholet. Mais cette concurrence exacerbée n'est pas d'abord locale : elle est d'autant plus intense et agressive avec les autres métropoles - françaises, européennes ou mondiales- que, comme on nous le dit si facilement « les villes du monde, les métropoles, les régions sont en concurrence entre elles à l'échelle mondiale »<sup>(7)</sup>.

### **Construire une image de la métropole attractive**

Dans cette guerre entre métropoles qui ne fait que

commencer, chacune développe des stratégies pour se différencier des autres : « Il faut des points forts, des spécificités, une identité économique qui donnent une bonne visibilité »<sup>(8)</sup> nous dit-on. Et c'est bien là, l'opération principale dans laquelle excelle l'équipe municipale et métropolitaine : transformer l'image de la ville de Nantes en une marchandise désirable. Trois axes se dégagent assez fortement dans cette stratégie de la métropole nantaise pour se différencier des autres et « améliorer son attractivité »<sup>(9)</sup>:

### **Nantes et la culture.**

C'est la plus ancienne. Elle est passée par la caporalisation de la culture municipale au seul service d'une opération de marketing faisant de Nantes une « ville culturelle », opération ponctuée par une série d'évènements, depuis les Allumées en passant par Royal de Luxe, les Folles journées, l'éléphant et les Machines de l'Ile, jusqu'à l'opération Estuaire dont la finalité consiste selon Jean Blaise « à réunir des œuvres d'art, des expositions, des événements, pour vendre l'image de la ville au plan national »<sup>(10)</sup>. On est en droit de se demander si la transformation de l'activité et de la création culturelle en marketing est une avancée intéressante du point de vue de l'émancipation hu-

<sup>6</sup> *Journal de Nantes Métropole* n°27, p.14.

<sup>7</sup> Jean-Marc Ayrault dans le *Journal de Nantes Métropole* n°27, p.11

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> *Ibid.*, p.2

<sup>10</sup> Jean-Marc Ayrault dans le *Journal de Nantes Métropole* n°27, p.11



maine. Peu importe, les discours officiels de gauche sont là pour nous rassurer et continuent d'affirmer sans ambages qu'elle « défend la culture comme moyen de renforcer la cohésion sociale »<sup>(11)</sup>. A croire que c'est le charme qui émane de l'éléphant qui doit assurer à lui tout seul et comme par magie cette cohésion sociale malmenée par le contexte de concurrence acharnée qu'on nous construit...

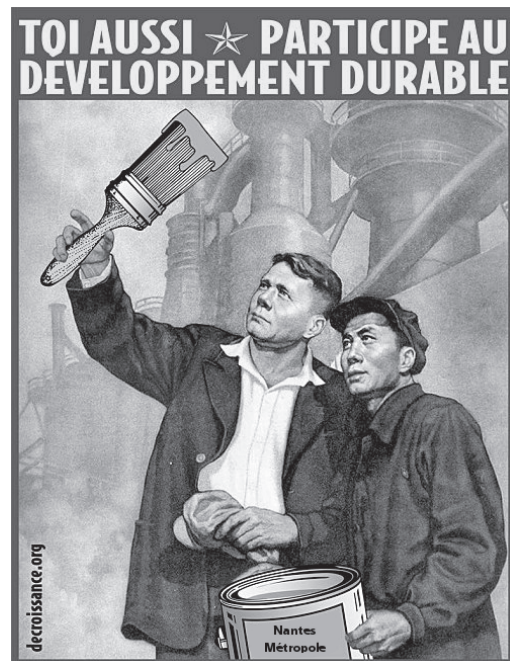
### Nantes et la démocratie participative.

C'est la plus creuse. A la fin des années 90, certains courants alter-mondialistes revenant d'Amérique du Sud en avaient fait un sujet de discussion et de changements prometteurs : pour palier les manques de la démocratie représentative toujours un peu plus vide, il s'agissait de redonner la possibilité aux populations locales de décider elles-mêmes de portions de l'action municipale qui les concernaient directement (aménagement du quartier, déchets) par une sorte de délégation de pouvoir local. La magie de la municipalité nantaise est de reprendre les idées à la mode en en neutralisant les aspects les plus intéressants : la démocratie participative à la mode nantaise se réduit à des débats participatifs ou autres conseils consultatifs où l'on recueille des avis de la population dans le but de la convaincre qu'elle participe à une décision prise ailleurs et toujours par les mêmes personnes<sup>(12)</sup>; tout ceci afin de redonner une légitimité factice à un système représentatif de moins en moins opérant. Bien évidemment, il n'a pas fallu longtemps aux gens de bonne volonté de se lasser de cette supercherie. Peu importe,

se succède depuis toute une série de « conseils de quartiers », de « dialogue citoyen », l'important étant bien sûr d'occuper le terrain et les articles d'une presse locale bien peu tatillonne sur le sujet.

### Nantes et le développement durable.

C'est assurément la plus indécente. « le développement durable est le fil rouge de toutes nos politiques publiques »<sup>(13)</sup> nous dit sans rougir Ronan Dantec, caution « développement durable » de Nantes Métropole. Depuis que la crise écologique s'est imposée dans l'espace politique, notamment dans le sillage du sommet de Copenhague, le développement durable devient le discours obligé de l'institution métropolitaine. Bien pratique, il permet surtout de dépolitiser la crise écologique en soumettant les individus à l'injonction écologique tout en continuant à soutenir la logique productiviste du système dans lequel il fonctionne pour ne pas « ne pas rater l'avion du développement »<sup>(14)</sup>, selon la propagande du Conseil Général ou au choix celle de la Mairie de Nantes<sup>(15)</sup>. On trouve ainsi, dans l'éventail des initiatives de Nantes Métropole, un « Atelier Climat » « qui se veut un outil pour mieux comprendre les compor-



<sup>11</sup> Journal de Nantes Métropole n°27, p. 14.

<sup>12</sup> « Impasse des Citoyens. Piège à consultatifs » La Lettre à Lulu n°47, décembre 2004 ainsi que La démocratie participative. Le cas nantais, Mathias Le Galic, éd. l'Harmattan.

<sup>13</sup> Journal de Nantes Métropole n°27, p.19.

<sup>14</sup> Journal du Conseil Général de Loire-Atlantique de Novembre 2010, p. 14.

<sup>15</sup> Nantes Passion de Janvier 2011, p. 30



**FNAUT : Carton rouge pour l'aéroport Notre-dame des landes.**

*Jean-Marc Ayrault et Ronan Dantec recevant le ticket rouge que leur a décernée la Fédération Nationale des Usagers des Transports en Commun (FNAUT) comme « promoteur acharné de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, un investissement irrationnel, contraire au bon sens élémentaire, surdimensionné car basé sur des prévisions de trafic fantaisistes, gaspilleur d'espace périurbain précieux et d'argent public. »*

tements individuels aux regards des enjeux climatiques »<sup>(16)</sup> et qui cherche à « mobiliser l'ensemble de la population de l'agglomération » sur ces questions d'ordre purement individuel. Il est peu probable que ces « ateliers climat » se penchent en effet sur la pertinence du projet d'aéroport, qualifié sans honte de « Haute Qualité Environnementale » et dont Nantes Métropole, rappelons-le, est un des acteurs majeurs.

On atteint assurément une apogée avec le prix de la « Capitale verte 2013 » que Nantes s'est vu attribuer récemment pour s'être engagée, selon le jury qui là encore n'a pas dû faire le déplacement jusqu'à Notre-Dame des landes, « de manière exemplaire dans un développement urbain respectueux de l'environnement ». Là aussi qu'importe les incohérences et hypocrisies de cette politique, seule compte la construction de l'image attractive d'une « éco-métropole », marque déposée tout de même par Nantes Métropole sûrement dans un souci de coopération et de partenariat entre métropoles ...

## Projet d'aéroport et métropole, bonnet blanc et blanc bonnet.

« Une ville qui compte, c'est une ville qui est au cœur des réseaux »<sup>(17)</sup> nous dit toujours aussi fièrement Karine Daniel adjointe au maire de Nantes reprenant, elle aussi la métaphore du réseau et du hub. Si la Métropole doit être « au cœur des réseaux », il lui faut des « ports » à l'image d'un ordinateur connecté à Internet et des « ports » multimodaux afin de capter les flux eux aussi différents : un port maritime, bien sûr, d'où l'intégration nécessaire de Saint-Nazaire dans le projet de métropole nantaise mais aussi un port ferroviaire - la nouvelle gare internationale que l'on nous promet - les ports routiers avec là aussi un projet de nouvelle voie rapide entre Nantes et Rennes et surtout un port aérien international qu'est le projet d'aéroport de Notre-dame des Landes.

### Nantes capitalise sur le greenwashing

Pour être choisie « capitale verte » pour 2013 par la commission européenne, Nantes a réussi un exploit. Nier le projet d'aéroport, évoquant au contraire la « conservation de la nature aux abords de la ville ».

Toutes les cartes fournies au dossier de candidature s'arrêtent à la limite de l'agglomération, sauf une, titrée sans vergogne « Valoriser l'environnement et le cadre de vie pour tous ». Convergeant vers l'emplacement du projet d'aéroport, de grosses flèches vertes, légendées « Préserver la biodiversité: assurer la continuité écologique » pour l'entretien de quelques rivières. Le label capitale verte a donc été obtenu en bluffant sur le maintien d'espaces naturels, alors qu'on va voler 2000 ha d'agriculture en bétonnant pistes, accès, autoroutes et ponts de franchissement. Moralité : les Tartuffes prennent les gens pour des truffes.

On pourra en lire plus dans un livre collectif en cours de réalisation « Aéroport Notre Dame des landes : Fais ta valise, on capitalise! », paraître dans les prochains mois.

<sup>16</sup> Journal de Nantes Métropole n°27, p. 19

<sup>17</sup> Journal de Nantes Métropole n°27, p.14.



Comme le souligne un de ses fervents partisans, il s'agit de « se doter de l'infrastructure lui permettant d'être reliée directement, rapidement et régulièrement aux quatre autres hubs continentaux et au-delà aux grandes cités européennes et du monde »<sup>(18)</sup>. Il n'est d'ailleurs guère utile de rappeler ici la ferveur des responsables locaux pour ce projet d'aéroport puisque, toujours selon Patrick Mareschal, grand visionnaire du XXème siècle et théoricien lucide du pic pétrolier « au XXIème siècle, l'aérien est le mode de transport à l'échelle de notre monde<sup>(19)</sup> ».

La prépondérance accordée au projet d'aéroport dans le projet de construction de la métropole nantaise n'est pas anodine. En effet, ce projet d'aéroport et celui de la construction de la métropole sont intimement liés, au point que l'un est la condition de l'autre. C'est la construction de ce gigantesque et délirant projet d'aéroport qui, selon les discours dominants, donnera à Nantes son statut de métropole internationale et installera sa domination sur tout le Grand Ouest. Cette position stratégique du projet d'aéroport dans la construction de la métropole nantaise explique d'ailleurs l'absence de dialogue sur le projet ainsi que le mépris et la répression qui s'abat sur celles et ceux qui s'y opposent. Pourtant le projet de Métropole nantaise est à l'image de celui de l'aéroport : bé-

tonnage, endettements, poudre au yeux environnementale, mythe du développement infini, rapport sociaux d'exploitation et inégalitaires, marchandisation de l'ensemble des activités humaines et du bien commun aux seuls profits des firmes multinationales (comme à Nantes : Vinci, Véolia, Decaux...), sans parler de l'aveuglement face à l'avènement de la crise globale (écologique, sociale, financière, économique...). La lutte contre le projet de l'aéroport Notre Dame des Landes et sa répression nous racontent d'ores et déjà cette histoire moins scintillante que les parades de l'éléphant ou les projets d'éco-habitats.

Rappelons ici pour conclure une évidence qu'on oublie parfois quelque peu : le projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes est avant tout celui de la métropole nantaise. Remettre en cause le projet d'aéroport implique de fait de remettre en cause celui de la « Métropole Grand Ouest ». C'est aussi pour cela que c'est à nous, habitant-e-s de Nantes et de sa région, d'investir et de remettre en cause conjointement ce projet d'aéroport et celui de la métropole nantaise pour construire une ville plus égalitaire et émancipatrice... Même emballée dans du papier cadeau culturel ou durable, c'est ce projet politique imposé par la propagande et la force qu'il faut questionner et mettre enfin sur la place publique.

<sup>18</sup> Patrick Maréchal, *Place Publique*, n° 21, p. 44.

<sup>19</sup> *Ibid.*



# AEROPORT NOTRE DAME DES LANDES

## A propos de la résistance sur le terrain...



### Bref historique

Le projet de construire un nouvel aéroport à proximité de Nantes, à Notre-Dame-des-Landes, a été conçu dans les années 70. Pendant 20 ans, le Conseil Général a acquis des terres sur la zone concernée. En léthargie depuis les années 80, il réapparaît en 2000, à la suite d'un « débat public ». Le compte-rendu de la commission conclut à la saturation de l'aéroport de Nantes-Atlantique à moyen terme et à la nécessité d'y substituer un nouvel aéroport pour Nantes et le Grand-Ouest sur le site de Notre-Dame-des-Landes.

Alors que la Coordination est présente sur le terrain de la lutte contre l'aéroport NDDL, depuis le débat public, on peut penser que cette structure est suffisamment large pour que tout le monde y trouve sa place. La Coordination qui est composée de 32 associations et de mouvements politiques devrait permettre la lutte sous forme d'actions communes contre l'aéroport. Pourtant d'autres personnes investies elles aussi dans l'opposition au projet de la construction de cet aéroport ont instauré de nouvelles formes d'organisations et de pratiques.

### Du CAC à l'occupation de la ZAD

En août 2009, différentes personnes ont bataillé

pour que le projet du Camp Action Climat (CAC) puisse voir le jour. Il s'agissait d'un espace autogéré et organisé par des individuEs dont l'objectif principal était de permettre la convergence d'éco-activistes afin d'organiser un bloc commun. La coordination qui avait parfaitement compris l'intérêt de cette visibilité a accepté la présence du CAC et l'a inscrit dans le cadre d'une semaine de résistance.

Cette semaine de résistance a mis en évidence des pratiques d'organisation différentes entre opposantEs. Pratiques qui n'ont pas permis l'expression plurielle des modalités d'action. Mais à l'issue du CAC et à la demande des « habitantEs qui résistent », des personnes ont décidé de s'installer sur des terrains et dans des maisons laissées vides sur la ZAD (Zone d'Aménagement Différé). Elles considéraient, en effet, que laisser cet espace se désertifier revenait à laisser le champ libre aux travaux sur le site.

### Sur les formes de résistance

Dès le printemps 2009, les premiers travaux de forage sur le site ont eu lieu. Il s'agissait de sondages de terrains par des laboratoires. Deux types de difficultés se sont développées rendant difficile et complexe la présence des militantEs sur le terrain.

D'une part, la présence massive de gendarmes et CRS sur les lieux de forages n'ont pas permis de s'opposer concrètement aux études. De plus, la provocation policière et son bras judiciaire ont malheureusement eu comme conséquences l'arrestation et la condamnation de deux militants pour « vol de terre », « bris de matériel » et « refus de prélèvement ADN » à 2 mois de prison avec sursis pour les faits et pour refus d'ADN.

D'autre part, la fréquence des forages, n'a pas permis une mobilisation identique pour chaque opposition. Que se soit pour des raisons professionnelles, par peur de la violence ou plus prosaïquement par ignorance du lieu de forage, il n'a pas été possible de mobiliser suffisamment et

### **COORDINATION :**

#### **L'ADECA,**

(Association de Défense des Exploitants Concernés par l'Aéroport). créée en 1973, a réussi avec l'aide des syndicats agricoles à maintenir et développer l'activité agricole dans la zone de déclaration d'utilité publique (1 650 hectares), officialisée le 9 février 2008.

#### **L'ACIPA,**

(Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre Dame des Landes) se crée en novembre 2000. Ses actions s'inscrivent dans la durée et la légalité.

Elle a effectué et épuisé tous les recours juridiques pour tenter de contrecarrer le projet. Elle propose des réunions régulières avec informations et fabrication de matériel au lieu-dit « La Vache rit », bâtiment qui a été mis à la disposition de l'association par un paysan de NDDL. Elle propose également la « Vigie » qui consiste à interpeller les Conseillers généraux et les habitants de Nantes.

#### **Organisations politiques :**

Les Verts 44,  
Les Alternatifs 44, etc..

#### **Egalement présent :**

##### **Le CEDPA,**

Le collectif d'élus doutant de la pertinence de l'aéroport Notre Dame des Landes (426 adhérents en Loire Atlantique).»

efficacement à chaque fois.

Cette insuffisance de personnes mobilisables s'est ressentie jusqu'au soutien à apporter aux familles qui vivaient déjà sur la ZAD.

Après le Camp Action Climat d'Août 2009, les nouveaux et nouvelles occupantEs de la ZAD refusaient de voir les décideurs locaux mettre un terme aux baux précaires des paysannEs et habitantEs et expulser les locataires récalcitrantEs. En s'installant sur la ZAD, illes se montraient solidaire du collectif existant « Les habitantEs qui résistent », groupement principalement constitué autour de la défense des maisons. Le Département étant propriétaire de 27 maisons louées à des personnes qui les avaient entretenues à leurs frais et étaient devenues expulsables.

Ainsi F. et M-P. louaient au Conseil Général une maison insalubre et étaient expulsables en décembre 2009. La défense du lieu et de la maison des Planchettes est devenue publique dans toute la région et s'est structurée en « Collectif des Planchettes ». Ce collectif s'est organisé en solidarité à F. et M. P. et, en parallèle, a construit des cabanes et une vie collective aux Planchettes afin de renforcer la présence de militantEs sur la ZAD. Depuis F. et M.P. ont obtenu un relogement dans un lieu salubre et conforme à leurs exigences. Les occupations quand à elles n'ont cessées de se multiplier.

Face à leur montée en puissance, en juillet dernier le Conseil Général de Loire-Atlantique, un des principaux décideurs de l'aéroport, a menacé de poursuites judiciaires cinq lieux squattés si les occupantEs ne les vidaient pas avant le 30 juillet. Ceci a entraîné sur place un mouvement d'organisation. Cependant, le Conseil Général n'a toujours pas donné suite à ces menaces, ce qui soulève l'hypothèse que le but de ces démarches étaient seulement de rassurer les futurs investisseurs potentiels, dont le choix restait à faire.

### **Sur les difficultés de la mobilisation**

Mais comme il est particulièrement difficile de mobiliser pour s'opposer aux expulsions, il est apparu indispensable pour tout le monde de multiplier les alliances. On a alors vu des pratiques de résistance telles qu'assemblées générales populaires, occupations (comme celle de la Diro, ou du Conseil Général), perturbations de conférences se mettent en place. Dernièrement





c'est celle de « l'Atelier urbain » qui l'a été, avec cris, sirènes, banderole, tracts, lâché de purin et de ballons : « dégagez, on ne vous laissera pas nous aménager ». Ce slogan fait référence au livre « Dégage !... On aménage. » de J. De Legge et R. Leguen, publié en 1976. D'autres actions ont eu lieu telles que des feux sur les routes pour bloquer les foreuses, des guinguettes, des discussions et diffusions de tracts sur les différents marchés. A cela s'ajoutent des rencontres favorisant les échanges et les réflexions comme celles qui ont eu lieu avec l'équipe de Z, une revue itinérante de critique sociale, qui a passé plus d'un mois dans la région de Nantes pour analyser et critiquer les nouveaux héros de « l'écologie de façade ». Des débats sont organisés sur les luttes pour la terre, la réflexion portant alors sur la difficulté de trouver des terres, que ce soit pour un petit bout de jardin en ville ou pour s'installer comme paysannE, face à l'urbanisation galopante. Les occupantEs de la ZAD privilégient aussi l'échange, le partage du savoir et du savoir-faire et la sensibilisation par des actions coup de poing pour tenter de bloquer l'avancée du projet.

### Sur les différentes pratiques

Lors de la manifestation du 19/10/2010, de opposantEs n'ont pas hésité à casser des œufs et déver-

ser du purin des locaux des élus, lors de la réunion du conseil communautaire qui devait voter le financement du projet d'aéroport. Bien que cette action ait abouti car la réunion a été annulée, elle n'a pas été unanime.

Malgré tout l'Acipa, l'Adeca et les occupantEs de ZAD agissent actuellement collectivement, dans le cadre notamment du remembrement, illes se sont rassemblés devant la Mairie interdisant même l'accès certaines fois aux enquêteurs, afin de bloquer le déroulement de l'enquête publique sur l'aménagement foncier, et ce, malgré la présence massive des CRS. Même si convergence et stratégies communes entre les différents acteurs sur le terrain sont parfois délicates, la lutte perdue avec une volonté manifeste d'élargir la mobilisation. Dernièrement, les occupantEs de ZAD et d'autres opposantEs ont organisé un infotour dans différentes villes afin de faire connaître leurs pratiques et élargir le mouvement de lutte. D'autres forages ont eu lieu depuis en Novembre et en Février dernier et on a vu des tentatives de les bloquer.

### Le comité Nantais contre l'aéroport

Réunissant des personnes d'horizons divers, le comité s'est créé en réponse à l'envie de bon nombre d'entre elles de s'opposer au sein de l'agglomération nantaise au projet d'aéroport de Notre Dame des Landes, faisant suite à l'appel des opposantEs sur le terrain à la création de comité locaux.

Au cours des discussions qui ont vu s'élaborer ses objectifs, il est apparu aux participantEs que ce projet d'aéroport ne pouvait être séparé de la logique d'expansion et de bétonnage de la ville de Nantes. Prétendre préserver des enclaves d'espaces « naturels » aux abords de la ville n'est que démagogie, si la ville elle-même ne cesse de s'hypertrophier. La question de l'aéroport est intimement lié à la façon dont ses promoteurs envisagent la ville et la refondation soi-disant concertée de quartiers qui sont pourtant nos lieux de vies.

Le comité se réunit régulièrement afin de réfléchir et s'organiser contre ces projets urbanistiques reflétant les nouvelles formes du capitalisme actuel. Vous pouvez le contacter à [cnca@riseup.net](mailto:cnca@riseup.net) pour en savoir plus, ou le rejoindre.