

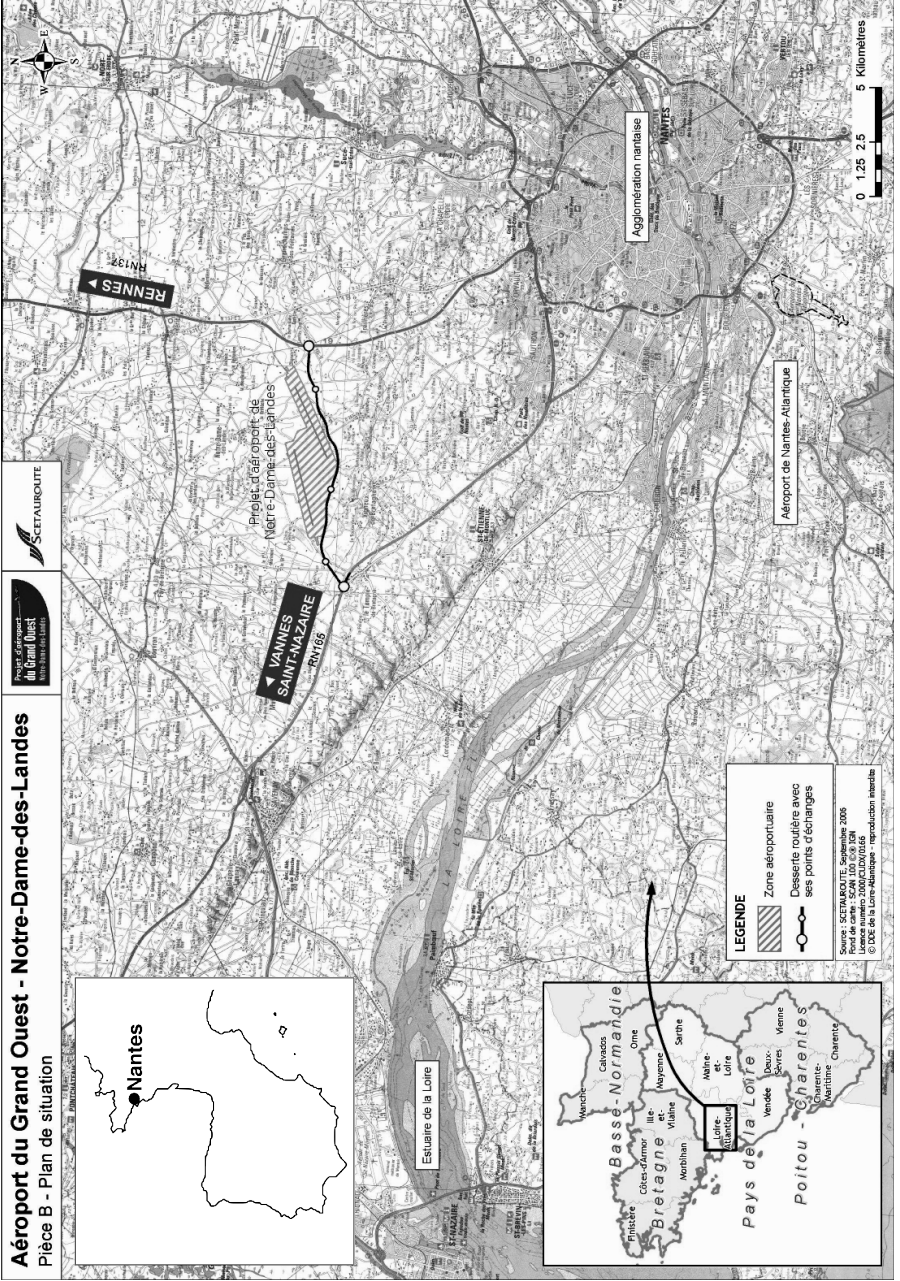
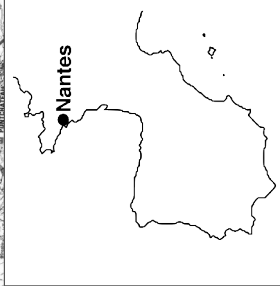


**Un petit tour de la lutte autour du
projet de nouvel aéroport
de la nécropole nantaise**

Novembre 2011

Aéroport du Grand Ouest - Notre-Dame-des-Landes

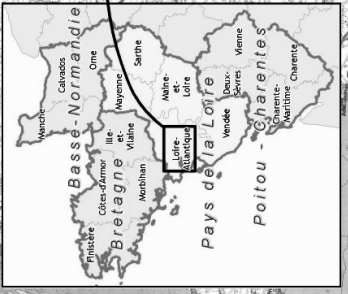
Pièce B - Plan de situation



LEGENDE

- Zone aéroportuaire
- Densités routières avec ses points d'échanges
- Aéroport de Nantes-Atlantique

Source : SCEVALROUTE, Septembre 2016
 Fond de carte : SCAN 100 000 IGN
 © DCE de la Loire-Atlantique - reproduction interdite



Introduction

Des luttes font rage autour du projet de nouvel aéroport de la métropole nantaise, à Notre-Dame-des-Landes. Nantes, c'est une ville de Bretagne, dans l'ouest de la France, qui se verrait bien capitale d'une métropole qui s'étendrait sur tout le « Grand Ouest » de Rennes à Saint-Nazaire.

Contre le projet d'aéroport, c'est une lutte locale qui dure depuis des décennies. C'est aussi des nouveaux arrivants qui squattent les maisons et les terrains dédiés au projet d'aéroport pour être présent-e-s sur le terrain et pour s'opposer physiquement aux travaux. C'est des tentatives de batailler localement, d'avoir une prise sur les choses. C'est une lutte contre l'aménagement de nos vies, contre l'urbanisme et la société de contrôle. C'est une lutte contre le mythe de la croissance et l'illusion de participation démocratique. C'est une lutte pour l'accès à la terre et une certaine autonomie vis à vis du système capitaliste. C'est l'envie de s'organiser avec d'autres luttes. C'est tout ça qui se rencontre, qui se cherche, qui se heurte ou qui s'allie.

Ça fait un bout de temps qu'on est quelques-un-e-s à ressentir le besoin d'un document qui tente une vue d'ensemble de ces luttes. Alors voilà une compilation de textes d'origines diverses, écrits par des gens de l'intérieur de la lutte ou par des visiteur-euse-s, écrits pour des journaux ou pour des discours, déjà publiés ou cachés depuis un bout de temps dans un tiroir... C'est un peu décousu et sûrement que ça se répète un peu. Mais on espère que ces différents éclairages convergeront pour donner un aperçu de quelques uns des enjeux qui se jouent avec cette lutte. Un point de vue partiel, subjectif, partisan.



Et pour un premier aperçu, quelques extraits d'un discours lu préparé par quelques occupant-e-s de la ZAD, territoire prévu pour la construction du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes, lors d'une manifestation à Paris en novembre 2011.

À Notre-Dame, ce n'est pas seulement un aéroport que l'on combat. C'est tout un monde qui va avec. [...]

Eux, ils parlent d'aménagement, de politique de la ville, de territorialisation, de développement économique (mais durable de préférence). Nous, on parle d'autodétermination, de liens de solidarité, d'organisation collective, de luttes. [...]

Solidarité avec les gens qui luttent contre ce monde de merde ici et ailleurs.

Et comme disaient des camarades en lutte il y a quelques temps « On les aura. Peut-être pas aujourd'hui, peut-être pas demain mais on les aura ! »

Bonne lecture !



Sommaire

Histoire Un aéroport, en vert et contre tout.....	7
<i>Un point de vue extérieur sur la lutte qui aborde l'histoire de la lutte contre l'aéroport, ses acteurs et quelques-uns des axes qu'elle a expérimenté.</i>	
Actions Un récit des dernières années.....	19
<i>Quelques éléments de l'histoire récente de la lutte vue par des occupant-e-s de la ZAD, le territoire que les aménageurs dédient à leur projet d'aéroport.</i>	
Métropole & capitalisme mondialisé	
Vive la métropole du « Grand Ouest » ?.....	29
<i>Un texte qui analyse les enjeux des dynamiques d'urbanisation et d'aménagement à l'œuvre dans la métropole nantaise.</i>	
Aménagement En campagne contre Vinci.....	39
<i>Appel à une campagne contre Vinci, leader mondial de la construction-concession, jamais loin quand il s'agit de bétonner pour mieux dominer, qui a été choisi pour construire le nouvel aéroport.</i>	
Accès à la terre Pour l'accès à la terre, contre le bétonnage.....	43
<i>Autour de d'une manif-occupation pour l'accès à la terre, fruit d'une rencontre avec Reclaim the fields, réseau européen de paysans sans-terres et/ou en lutte.</i>	
Tract Du purin dans la nécropole.....	45
<i>En guise de conclusion, un tract qui résume avec pêche quelques axes de lutte</i>	
Bibliographie Pour en savoir plus.....	47



Un aéroport, en vert et contre tout

Z n° 4 – Revue itinérante d'enquêtes et de critique sociale – automne 2010

Depuis 1970, Nantes et son agglomération sont traversées par un débat aussi conflictuel que persistant. Le projet d'un aéroport international à Notre-Dame-des-Landes, au nord de Nantes, doit-il voir le jour ? Loin d'être un simple problème de riverains, ce projet soulève de nombreuses questions : l'urbanisation de la région, la place de l'agriculture, le mythe de la croissance, la définition de la démocratie. Retour sur l'histoire de ce projet et actualité des tentatives de lui tenir tête.

Reportage sur 40 ans de lutte à Notre-Dame-des-Landes

«Le dossier de l'Aéroport international Ouest-Atlantique "Rotterdam aérien" projeté sur le territoire de la commune de Notre-Dame-des-Landes, mérite d'être ouvert, parce qu'à travers lui, se trouvent mis en évidence le circuit habituel des décisions qui nous aménagent, la légèreté avec laquelle on programme notre avenir, la brutalité, consciente ou inconsciente, d'une Administration qui descend "sur le tas" pour dire en substance : "Dégage, on aménage." Raconter comment naît un projet d'équipement et comment on l'impose aux populations locales, c'est voir à l'œuvre le fonctionnement de notre démocratie.»

J. De Legge et R. Le Guen, Dégage !... On aménage, Le Cercle d'Or, 1976.

A une vingtaine de kilomètres au nord de Nantes, sur la départementale qui mène au bourg de Notre-Dame-des-Landes, en bordure de route, dans les arbres et devant les maisons, des panneaux de bois affichent tous un simple et ferme « Non à l'aéroport ! ». Ce message en rappelle d'autres, aperçus ici et là, aux quatre coins de la France : « Non à la THT ¹ » dans les Pyrénées Orientales, « Stop L'EPR ² ! » aux abords de Cherbourg, « Stop ITER ³ » en Provence ou encore « Non à l'enfouissement des déchets radioactifs » à Fougères, à Bar-le-Duc, ou à Saint-Dizier. C'est à chaque fois le

même mélange de stupeur et de colère : un projet conçu dans de lointains bureaux vient bouleverser un monde, ses habitants, leur mode de vie, leurs liens et défigurer un territoire pour un développement dont on ne sait plus très bien à qui il profite.

Ici, dans ce pays de bocages encore préservé de l'urbanisation galopante de la région, c'est un projet d'aéroport international, vieux de quarante ans, qui vient chasser des dizaines d'habitants, une centaine de paysans, et offrir près de 2000 hectares de terres agricoles au tarmac. Il faut un certain effort d'imagination pour se représenter un aéroport, ses dessertes routières, ses ronds-points, ses hôtels et toutes les infrastructures qui l'accompagnent, à la place des petites parcelles de terre séparées de talus arborés, des langues de landes restées en friche et des troupeaux de vaches laitières. Le bon sens est encore davantage heurté lorsqu'on apprend que la ville de Nantes, administrée par Jean Marc Ayrault, maire et député PS, dispose déjà d'un aéroport. Comment alors justifier un tel projet ?

En fait, les arguments ont changé avec le temps : sécurité, environnement, coût, besoin face à l'affluence, standing, tourisme... Certains disparaissent, d'autres apparaissent selon la période politique ou la mode du moment. « Au début, il fallait absolument construire cet aéroport pour pouvoir accueillir le Concorde. Puis pour délester les aéroports parisiens. Puis parce que l'aéroport de Nantes était saturé. Et aujourd'hui pour d'impératives raisons de sécurité ! », explique Claude Colas de l'Acipa (Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport).

Face au travail de contre-expertise des opposants au projet, les promoteurs ont dû adapter leur discours. Aujourd'hui, deux arguments principaux sont mis en avant. Nantes-Atlantique, situé au sud de la ville, serait proche de la saturation. Une justification étonnante lorsqu'on apprend que l'aéroport de Genève, par exemple, qui dispose d'une seule piste de 340 hectares, accueille chaque année 10 millions de passagers. Alors que seulement 2,8 millions de personnes utilisent l'aéroport de Nantes-Atlantique... Autre argument : le survol de l'agglomération, en plus de générer des nuisances sonores, serait un véritable danger. À ce problème, les associations opposées au projet proposent un remède : une piste perpendiculaire à la précédente. Mais cela n'est pas assez beau, pas assez grand, pas assez puissant pour une élite locale gagnée par le

même enthousiasme bétonneur. Son rêve ? Un nouvel aéroport, garanti HQE (Haute Qualité environnementale), qui permettrait de redessiner une grande mégalopole Rennes-Nantes-Saint-Nazaire, attirer de nouveaux emplois, de nouveaux investisseurs et permettre ainsi le développement de la région.

Loin de se laisser séduire par les sirènes du développement, à Notre-Dame-des-Landes et ses alentours on se sent plutôt agressé par ce grand projet que tentent d'imposer, depuis les années 1970, quelques experts de l'aménagement. C'est en achetant le journal au café-tabac que les habitants des communes concernées, voient, un beau matin de mai 1970, un gros titre annoncer : « La métropole Nantes – Saint-Nazaire pourrait devenir le Rotterdam aérien de l'Europe par la création d'un aéroport international de fret au nord de la Loire. » Loin des petits clochers du pays nantais, au cœur d'un nouvel organisme au nom prometteur, la Datar (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale)⁴, fleurissent des spécialistes qui pensent l'avenir du territoire.

1972 : les maires votent en faveur du projet

À Notre-Dame-des-Landes, comme sur l'ensemble du territoire, chacun se voit transformer en pion à déplacer, et chaque prairie en objet à aménager ou à organiser. L'enjeu affiché, sur fond de la « politique de décentralisation », est de développer les villes de province pour endiguer les migrations vers la capitale. Des tensions sociales commencent à poindre depuis les années 1960 avec « l'accumulation des hommes et des choses⁵ » à Paris. Pour les entreprises, l'augmentation du nombre d'habitants et les tensions qui s'ensuivent se traduisent « par l'élévation des coûts de fonctionnement et des coûts de production et de commercialisation...⁶ » La nécessité de créer « des grandes métropoles d'équilibre⁷ » offrant des coûts de production plus bas et des infrastructures efficaces prend un caractère impérieux face aux attentes des entreprises. À ce titre, le transfert de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes apparaît comme un projet d'avenir. Développement industriel et commercial, création d'emploi, prestige : avec ce nouvel aéroport, Nantes a tout pour devenir une de ces grandes métropoles.

Sur place, ne présentant rien de bon dans ces plans mirifiques, les paysans s'organisent. En 1972, ils fondent l'Adeca (Association des exploitants concernés par l'aéroport). « On ne voyait pas pourquoi faire un aéroport,

rappelle Michel Tarin, paysan retraité installé à Vigneux, une des cinq communes visées par le projet. On le refusait en tant que tel, comme projet d'aménagement et de développement, mais aussi parce qu'il s'imposait à nous sans que notre avis n'ait jamais été sollicité, et qu'il menaçait notre outil de travail : la terre. On nous a traités d'arriérés, mais c'est une insulte dont on a l'habitude lorsqu'on est paysan...» Les arriérés en question ont alors une certaine idée de leur métier et, au-delà, de la société à laquelle ils aspirent.

Forts d'une tradition de lutte syndicale ouvrière et paysanne en Loire-Atlantique, les paysans de Notre-Dame-des-Landes et des autres communes ne comptent pas se laisser « aménager » si facilement. « Dès mes 14 ans, comme tous les jeunes d'ici, j'étais à la JAC (Jeunesse agricole chrétienne) du canton, puis j'ai participé à la création de "Paysans en lutte" , après avoir rencontré Bernard Lambert ⁸. Un peu plus tard, en 1967, en parallèle des réflexions qu'on menait sur le monde paysan, on est allé soutenir les ouvriers grévistes de la navale en leur apportant du lait et des patates. On était très actif en 1968, et autant dire que quand il a fallu s'organiser contre l'aéroport, on était prêt ! » N'en déplaise aux habitants bien remontés, les élus des cinq communes concernées (Notre-Dame-des-Landes, Héric, Vigneux, Grandchamps et Trellières), convaincus du bien-fondé de l'aéroport et de ses retombées pour leurs localités, votent, en septembre 1972, la poursuite du projet. « Les maires s'imaginaient ce qu'on leur disait : tout le monde allait avoir du travail, on pourrait aller à New York sans problème, de nouveaux habitants s'installeraient, et puis, à l'époque, on sortait de cette période d'après-guerre où les gens avaient besoin de rêver, se souvient avec indulgence Michel Tarin. On venait d'avoir l'eau courante dans les maisons, les gens n'avaient pas encore de frigo... L'aéroport, c'était le summum.

Mais le problème, c'était les paysans. On avait bien compris que l'aéroport signifiait notre mort, et les créateurs de ce projet n'avaient pas pensé qu'on s'opposerait. »

Des paysans en lutte contre l'aéroport

En janvier 1974, le préfet de Loire-Atlantique publie un arrêté transformant champs et maisons en zone d'aménagement différé (ZAD). Commence alors le lent grignotage du Conseil général, qui préempte dès que l'occasion se

présente. Dégagés par le mouvement Paysans-Travailleurs, une émanation de Paysans en lutte, trois objectifs mobilisent alors les syndicalistes : placer le droit d'exploiter avant le droit de propriété, installer des jeunes paysans, promouvoir le contrôle et la gestion collective des terres. À Notre-Dame-des-Landes comme ailleurs, les paysans doivent résister aux pressions croissantes de l'urbanisation, de la course à la productivité et à l'endettement. Sur la ZAD, la détermination à occuper le terrain porte ses fruits : la moyenne d'âge des exploitants est la plus jeune de tout le département et l'organisation collective se concrétise, notamment à travers la mise en place de plusieurs GAEC (Groupements agricoles d'exploitation en commun). Une première victoire.

Plus conjoncturelle, une seconde victoire se dessine : dès 1974, les répercussions du premier choc pétrolier éprouvent l'économie nationale et font battre de l'aile aux grands projets d'aménagements. Le décret de ZAD est renouvelé une fois pour sept ans, en 1981, mais, avec le second choc pétrolier de 1979, la menace se fait de plus en plus lointaine. « À l'échéance du deuxième décret de ZAD, en 1988, plus personne ne croit à cet aéroport, se souvient Julien Durand, retraité agricole, ancien Paysan-Travailleur et militant de la Confédération paysanne. On aurait dû, à ce moment-là, demander aux maires des cinq communes de retirer leur accord, mais on pensait être définitivement débarrassé de ce projet. »

Une décennie s'écoule tranquillement, sans la menace du nouvel aéroport. Mais en 2000, le Premier ministre, Lionel Jospin, invoque de nouveau la nécessité d'un troisième aéroport d'envergure internationale en France, et, tout particulièrement, d'une infrastructure permettant de relier Paris à New York.



Pas question ceci dit de l'implanter à proximité de la capitale... Jean-Marc Ayrault voit alors l'opportunité qui s'offre à lui : c'est le moment de déterrer le projet de Notre-Dame-des-Landes et de relier la Loire Atlantique au Nouveau Monde.

2000 : relance du projet

Il ne faudra pas longtemps aux habitants des communes concernées pour réagir. Mais le monde paysan des années 1970 a changé. On ne parle plus de Paysans-Travailleurs, mais d'exploitants agricoles ; on ne pense plus en termes de convergence des luttes, mais de débat citoyen. Pourtant, le refus de se laisser chasser pour un projet d'aéroport reste bien ancré. L'Adeca, seule association jusque-là, ne suffit plus : « Beaucoup de paysans sont partis en retraite sans être remplacés et des nouveaux habitants se sont installés, explique Julien Durand. La première association créée en 1972 ne regroupait que des exploitants, mais la lutte ne pouvait plus se faire seulement autour du monde agricole, elle devait aussi accueillir le débat citoyen. On a donc fondé l'Acipa. » Soucieuse de rallier les nouveaux arrivants et misant sur le dialogue, l'Acipa, appuyée par d'autres associations d'opposition, sollicite un débat public. Son vœu est exaucé en 2003.

À grand renfort d'experts, de chiffres, de graphiques et de fascicules bien ficelés, la Commission nationale du débat public (CNDP⁹) descend sur le terrain. Les invités : des représentants de la Chambre de commerce et de l'industrie, de l'Aviation civile, de la Chambre d'agriculture, et du Conseil général. Malgré ces hôtes de marque clairement favorables, pour ne pas dire moteurs du projet, une bonne partie des habitants et des associations pense pouvoir faire remonter ses contre-arguments en haut lieu et ainsi infléchir la décision de créer un nouvel aéroport. « Comme tout un chacun ici, on a participé au débat public pour faire entendre notre opposition, raconte Sylvie Thébault, élèveuse installée à Notre-Dame-des-Landes depuis 1999. J'ai fait une contribution au nom de mon syndicat agricole — je suis à la Confédération paysanne, seul syndicat agricole à s'être prononcé contre l'aéroport. Après coup, on a vécu ce débat comme une grosse entourloupe. C'était un des premiers débats publics nationaux... Maintenant, on voit que c'était une vraie mascarade. C'est honteux de laisser croire au citoyen qu'il a un droit de parole alors que tout est déjà décidé. » Effectivement, en matière d'entourloupe, la

CNDP sait y faire. À l'issue de six mois de consultation dans tout le Grand-Ouest, où de nombreuses interventions hostiles au projet n'ont pas manqué de se manifester, la conclusion publiée est sans appel : il faut un aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Après le débat public de 2003 s'ouvre une phase d'études qui conduit à une enquête publique à l'automne 2006. Les maires ne fermeront pas leurs bureaux aux commissaires comme l'avait fait quelques années auparavant celui de Plogoff, Jean-Marie Kerloc'h. 35 permanences tenues par la commission ; 16 550 observations, lettres et pétitions recueillies, dont deux tiers sont clairement défavorables. Indifférente à ces signaux et fidèle à sa fonction, la Commission d'enquête émet un avis favorable le 13 avril 2007 et le Conseil d'État reconnaît le caractère d'utilité publique du projet le 9 février 2008. Le Grenelle de l'environnement, qui avait pourtant annoncé le gel de toute nouvelle construction aéroportuaire, n'hésite pas à confirmer de son côté la compatibilité du transfert de l'aéroport de Nantes vers Notre-Dames-des-Landes avec les objectifs de développement durable puisque celui-ci sera garanti HQE !

La disparition de 2000 hectares de bocage, l'épuisement des énergies fossiles, la baisse de 4% du trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique l'an dernier, rien ne fait rougir les nouveaux chantres du développement durable. Interrogé par un journaliste de Ouest-France sur le pic de production pétrolière et la pertinence de construire de nouveaux aéroports dans ces conditions, Philippe Ayoun, sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective à la Direction générale de l'aviation civile répondait : « Je ne suis pas un spécialiste du pétrole, mais l'Agence internationale de l'énergie ne voit pas de pic pétrolier avant 2040 grâce au développement de nouveaux gisements. Les prix vont se renchérir, ce qui va forcer les compagnies à faire des économies et à recourir davantage aux carburants de substitution, ceux de la deuxième génération fabriqués à partir de biomasse. Ils pourraient représenter au moins 10 % du carburant utilisé. » Le pétrole s'épuise ? Les agrocarburants sont là pour assurer l'avenir des low-costs et autres déplacements de haute nécessité. Les défenseurs du projet n'éprouvent aucun scrupule à condamner des régions entières à la monoculture d'agrocarburants.

Pour Françoise Verchère, ancienne maire de Bouguenais et militante du Front de Gauche, à qui l'opposition au transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-

Landes a coûté sa place au Conseil général : « L'insistance des politiques à vouloir donner jour à ce projet relève de l'incantation au développement. C'est cette idée que l'organe crée la fonction : en créant une infrastructure, le développement va suivre. Les politiques sont aujourd'hui encore sur le modèle de croissance des Trente Glorieuses sans prendre en compte la finitude de la planète, la finitude des matières fossiles, à une époque où on ne paie pas les ressources premières à leur coût réel de matière non-renouvelable, sans compter qu'on les pique aux autres ! Ils sont non seulement dans le culte du progrès, mais aussi dans l'idée qu'il y aura toujours une solution technique à tout. Il n'y a plus de kérosène ? Il y aura des agro-carburants ! C'est pour ça que le capitalisme vert a de très beaux jours devant lui. Il y a beaucoup de gens qui pensent qu'en achetant des yaourts bio et en faisant du bio-carburants, on va continuer à vivre selon modèle dominant d'aujourd'hui, et qu'on s'en sortira. » À Notre-Dame-des-Landes, l'écologie de façade ne trompe personne. Ce n'est pas qu'on soit particulièrement partisan d'une écologie radicale (sur la ZAD, tous les paysans fonctionnent en agriculture conventionnelle, seul un est en bio), mais on perçoit l'escroquerie d'un discours qui ne fait que s'adapter à l'air du temps.

Élargir la résistance

Avec le coup de théâtre du Grenelle de l'environnement, un des derniers remparts institutionnels contre le projet s'effondre. Devant l'urgence de la situation, les associations montent au créneau. Si la majorité des opposants à l'aéroport, rejointe depuis peu par un « collectif d'élus qui doutent de la pertinence du projet », reste avant tout soucieuse de respecter la loi et de ne pas prendre trop de risques, elle a le mérite de rester tenace : présence pacifique aux moments des forages, réunions régulières et fabrication de matériel d'information au lieu-dit « La Vache rit », un bâtiment mis à disposition par un paysan de Notre-Dame-des-Landes ; tenue d'une « vigie » qui consiste à interpeller silencieusement les conseillers généraux et les habitants de Nantes, piquenique estival pour rassembler les différents soutiens, etc. De son côté, s'écartant des méthodes classiques de protestation, l'Acipa, qui compte parmi ses rangs quelques anciens Paysans-Travailleurs, lance un appel à occuper les maisons. Mais c'est justement dans les milieux où l'on serait susceptible de répondre à un tel appel que l'Acipa est la moins influente. « Les informations

ne circulaient pas très bien à Nantes. Pour nous, c'était surtout une lutte de riverains qui voulaient préserver leur environnement et rien de plus, se souvient Yann habitant sur la ZAD depuis plus de deux ans. Jusqu'à ce qu'on en entende un peu plus parler au jardin collectif de Couëron. On a su qu'il y avait un appel à venir occuper des maisons vides, mais qu'il n'y avait pas de candidat. On est venu au pique-nique du mois de juillet et on a rencontré des gens proches de l'Acipa qui nous ont indiqué les maisons vides et on a décidé de rester.» L'information a beau circuler, les nouveaux arrivants se font attendre.

C'est avec les premiers travaux de forage que la résistance à l'aéroport prend une nouvelle dimension. Jusque-là, les opposants étaient surtout des habitants concernés par l'aéroport. Avec les premiers forages, début 2009, la lutte s'élargit et reçoit de nouveaux soutiens. Rodolphe fait partie de ceux-là : « La manière dont ce projet est mené, en l'absence totale d'une prise en considération des premiers concernés, m'a donné envie de mener cette lutte avec les habitants directement touchés par l'aéroport, explique-t-il. Si j'ai eu envie de lutter contre ce projet, c'est aussi pour tout ce qu'il représente. Ce n'est pas juste un aéroport qui est en jeu, mais la politique du capitalisme qui est à l'œuvre, ici, avec sa façon de diviser les gens dans leurs vies, de cloisonner tout



le social que peut générer une vie dans le monde rural au profit de quelquesuns... La parole des gens est oblitérée, malgré les débats publics et les protestations. Pourtant, les gens sont capables de raisonner, de décider pour leur vie, d'avoir des projets d'avenir pour leurs territoires, et on ne peut pas décider pour eux. »

En janvier 2009, ils sont une bonne centaine à vouloir empêcher la foreuse d'effectuer les premiers sondages. Face à eux, au moins autant de gardes mobiles et de camions de l'armée protégeant la foreuse, des barrages routiers pour contrôler les automobilistes et un hélicoptère pour quadriller la zone. Marie Jarnoux, habitante de Notre-Dame-des Landes et membre du collectif des « Habitants qui résistent », n'avait jamais vu un tel déploiement de forces : « Ma maison fait partie de celles qui sont visées par le projet. On compte rester, résister le plus possible, mais on a beau s'opposer à ce projet, c'est dur de se confronter à l'armée... » D'autres, plus enclins à l'action directe, tentent de s'interposer physiquement : « On ne peut pas se contenter d'une présence symbolique, proteste une nouvelle habitante de la ZAD. Laisser les forages se faire, c'est laisser le projet d'aéroport se concrétiser ! Il ne faut pas attendre les premières coulées de béton pour s'opposer. » En avril 2009, convaincus de la nécessité d'agir, un paysan et un manifestant sont arrêtés pour « vol de terre », « bris de matériel » et « refus de prélèvement ADN ». Ils ont dispersé et mélangé les échantillons de terre prélevés par la foreuse. Deux mois de prison avec sursis pour les faits et deux mois avec sursis pour refus d'ADN... Face à la répression, le fossé aurait pu se creuser entre les partisans des différentes stratégies, mais les associations ont alors soutenu les deux inculpés, notamment en prenant en charge les frais de justice.

Pour tenter d'élargir encore la mobilisation, une « Semaine des résistances » est organisée, en août 2009, sur la commune de Notre-Damedes-Landes. Parallèlement se tient aussi le premier Camp Action Climat français. Une semaine de discussion, de fonctionnement en autogestion et d'actions à l'issue de laquelle un appel à venir occuper les terres et les maisons est lancé. Suivi par plusieurs personnes, il donnera lieu à la réouverture de maisons inhabitées depuis la préemption du Conseil général. Des bouts de terrain commencent à être défrichés et des potagers prospèrent çà et là. [...]

1. Le département des Pyrénées-Orientales a hérité d'un projet de ligne à Très haute tension (THT) reliant le réseau électrique français à l'espagnol en 2001. L'idée d'une THT franco-espagnole date de 1984. Le projet, repoussé au Pays Basque, rejeté par les Hautes-Pyrénées après avoir essuyé les refus de la vallée de Luchon et de l'Ariège, a fini par se fixer sur les Pyrénées-Orientales où la population le refuse tout aussi farouchement.
2. L'EPR est un nouveau type de réacteur nucléaire (dit de troisième génération). Il s'agit d'un réacteur à eau pressurisée (European Pressurized Reactor en anglais, d'où le sigle EPR). Actuellement, deux EPR sont en construction : à Flamanville (près de Cherbourg) et en Finlande (à Olkiluoto). Un troisième est en projet à Penly, près de Dieppe. Deux ont été vendus à la Chine. Le gouvernement français, EDF et Areva sont les principaux promoteurs de l'EPR et voient en lui le réacteur de l'avenir.
3. Le projet ITER, qui doit se réaliser à Cadarache, l'un des plus grands centres nucléaires français, vise à « maîtriser » la fusion nucléaire en vue de reproduire l'énergie du soleil. Voir Z n° 2, p. 104 à 111.
4. En 2005, la Datar a été rebaptisée « Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires » (DIACT). Aujourd'hui, cette instance s'appelle la « Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale » avec le même sigle qu'à l'origine et la volonté d'une « concurrence libre et non faussée » des régions en Europe.
5. Livre blanc de l'Agglomération nantaise, Oream, mai 1970.
6. Ibid.
7. Ibid.
8. Bernard Lambert, paysan de Loire-Atlantique, syndicaliste et ancien député de centre-gauche, fait partie de cette génération de militants qui se radicalisent politiquement à partir des années 1960. Son livre, *Les Paysans dans la lutte des classes* (Seuil, 1970, préface de Michel Rocard), est un plaidoyer pour l'unité d'action entre ouvriers et paysans.
9. Cette même organisation, toujours présidée par Jean Bergougnoux, ancien PDG d'EDF, orchestre en 2009 l'ersatz de débat national sur les nanotechnologies. Voir l'article « Débâcles et poussières », Z n° 3.



Un récit des dernières années

Quelques éléments de l'histoire récente de la lutte vue par des occupant-e-s de la ZAD, le territoire que les aménageurs dédient à leur projet d'aéroport : un texte de novembre 2010 « Quelques bribes d'histoire » écrit par quelques occupant-e-s suivi d'un petit récit de l'année qui vient de s'écouler.

Quelques bribes d'histoire

Quelques occupant-e-s de la ZAD – novembre 2010

[...] En 2007, une maison risque d'être détruite. Les associations cherchent des gens pour l'habiter et un groupe s'installe. Le Rosier est la première habitation occupée. La mairie de Vigneux, qui est alors gestionnaire tergiverse puis refuse clairement de faire un bail, les associations lâchent la partie, et les occupants restent en situation de squat.

Printemps 2009 : les premiers forages géotechniques débutent pour analyser les sols du futur barreau routier. Les opposant-e-s sont là, décidé-e-s à ne pas laisser partir les échantillons. Quelques flics aussi sont là, et vu les difficultés ils appellent vite du renfort. Quand ledit renfort apparaît à l'horizon, des personnes reprennent la terre de force au milieu d'une mêlée digne d'un match de rugby : le camion est cassé et la terre remise à sa place. Deux personnes sont arrêtées et seront jugées pour « vol de terre » et refus de don d'ADN. Les forages se poursuivent désormais sous l'œil d'une centaine de gardes mobiles, la zone est militarisée pendant plusieurs mois. Les opposant-e-s s'acharnent à montrer leur désaccord chaque matin devant la flicaille. D'autres choisissent un jour d'occuper les locaux de la DIRO : grands jeux, bouffe sur la pelouse... et visite des hangars... où sont stockées quelques dizaines de sacs de terre, immédiatement détruits.

Parallèlement, des grands rassemblements se préparent pour l'été, avec la volonté d'élargir une mobilisation jusqu'ici très locale. Alors en août plusieurs centaines de personnes débarquent sur la zone pour un « Camp Action Climat » (campement sur une base autogérée en vue d'actions directes liées aux problématiques de changement climatique) et/ou pour une « Semaine des Résistances » avec concerts et conférences, et avec les associations, orgas et

partis. Au cours de la semaine, quand les habitant-e-s du Rosier viennent parler de leur situation, quelques personnes du coin lancent un appel à venir occuper friches et maisons vides. Les discussions autour de cet appel se poursuivent chaque jour et à la fin du camp climat une équipe décide de rester : 1 semaine plus tard une nouvelle maison, La Gaieté, est ouverte.

En septembre les forages reprennent : le premier jour une foreuse est bloquée au garage par des personnes enchaînées aux grilles, en attente de négociations. Pendant ce temps, d'autres machines et flicailles sont à l'œuvre, un hélico survole la zone. Quelques opposant-e-s sont toujours là mais ne réussiront pas à perturber quoi que ce soit cet automne là.

En octobre le terrain des Planchettes commence doucement à être occupé : un premier chantier pour faire cette « Cabane des résistances » qui deviendra notre lieu d'information et de réunions, puis un autre pour une habitation. On prend 2 autres lieux au cours des mois qui suivent : une maison et un terrain. L'hiver est jalonné de chantiers : constructions, remises en état mais aussi mobilisation autour des habitant-e-s de la maison des Planchettes qui vivent dans un vrai taudis. Parce qu'avec ces baux précaires l'entretien des bâtiments est à la charge des locataires, et eux n'ont ni la tune ni la capacité physique de faire les



travaux. Illes veulent quitter les lieux et attendent du conseil général un relogement correct... qui n'arrive pas. Alors en attendant, c'est à nouveau les chantiers : réparer le toit, les vitres, ramonage, peinture, remettre l'eau chaude, faire le bois... Ces personnes n'obtiendront un relogement qu'en mai.

Mai justement, le grand mois des occupations : 6 nouveaux lieux sont repris, des maisons mais aussi des terrains occupés avec caravanes et yourtes. Le Tertre, une petite maison, est sabotée par la DGAC (aviation civile) : toit percé, cadres de portes et de fenêtres retirés. En une journée elle est remise en état et habitée. Une fois les anciens habitant-e-s parti-e-s, la maison des Planchettes est transformée en lieu d'accueil, avec une cuisine, une friperie, un dortoir. C'est aussi là que se trouve notre supermarché : l'endroit où sont déposées les récups de bouffe, les surplus des jardins ou les cadeaux pour que chacun-e-vienne se servir.

Les occupations débutent sereinement : nous n'avons de nouvelles ni des flics ni des proprios, Les voisin-e-s accueillent généralement bien notre arrivée : coup de mains, coups à boire mais aussi parfois coups de gueule. Les temps sont plutôt à la construction d'un village autogéré étendu, comme si rien ne devait troubler notre tranquillité. En plus des chantiers, c'est les jardins qui demandent maintenant de l'énergie : chaque maison a son propre potager et nous nous lançons dans une grande culture collective de patates. Comme nous sommes de plus en plus nombreuses, nous avons besoin de mieux nous coordonner : passer les infos, trouver des renseignements, partager des coups de main, des projets, du matos... cahin caha on essaye de mieux s'organiser, mais alors c'est pas d'la tarte !

Des géomètres passent faire des relevés, alors on passe chez eux leur dire tout le bien qu'on en pense.

En début d'été 2 nouvelles maisons sont occupées. Et puis le 15 juillet, mauvaise surprise, un huissier passe dans 5 habitations et donne une sommation à déguerpir avant le 30 sous peine de procédure d'expulsion. Il faut bien dire que tout était si tranquille que c'est la dernière chose à laquelle on s'attendait. C'est le branle bas de combat sur la ZAD : entre réunions d'urgence, et discussion/rediscussions de dizaines de questions, nous occupons le Conseil Général (proprio des 5 lieux) et lançons une première Assemblée Générale

dans le bourg de NDDL. L'AG rassemble 80 personnes des bourgs, de Nantes et de campagnes plus éloignées, et c'est un vrai capharnaüm – comme se doit d'être une première AG – d'où ressort l'idée de s'organiser en comités locaux et aussi de se revoir. Donc on se revoit tous les 15 jours, aux planchettes, et quand c'est pas AG, c'est guinguette et on fait la fête.

L'huissier repasse début août relever les noms des occupant-e-s... et puis plus de nouvelles (bonne nouvelle). Il n'empêche que de l'autre coté, ça avance vite : ils annoncent que le financement du projet est bouclé (chose que pas mal de gens du coin disaient impossible !), puis déclinent leur choix du concessionnaire : c'est Vinci qui remporte le gros lot.

Août, sur la ZAD l'ambiance reste fébrile : Véloration vers la ville pour faire un petit tour de nos ennemis et occupation d'un nouveau lieu. Comme on a fort en tête ces histoires d'expulsions, on construit une tour sur un toit et des cabanes dans les arbres.

L'automne voit encore arriver de nouvelles personnes et de nouveaux projets : construction d'une cabane sur une autre friche, ouverture d'une maison pour y vivre mais aussi pour y faire des cantines et une bibliothèque, et d'une autre pour y faire un gîte (gratuit hein !) dans l'idée de pouvoir accueillir des groupes : collectifs qui voudraient jeter un œil à cette lutte, qui auraient besoin d'un espace pour une réu, une rencontre, pour travailler à on ne sait quoi ou autre chose encore.

Novembre : des foreurs doivent venir ausculter la nappe phréatique sur le tracé du barreau routier. Ils sont discrets avec un petit outil et leurs dates de travail ne sont pas précises, autant dire que ce n'est pas facile de tomber sur eux dans une zone bocagère de 10 km de long. Une ronde matinale trouve cependant quelque chose : 2 vigiles accompagnent une débroussailleuse qui nettoie un terrain. On bat le rappel et une trentaine de personnes, évitant flics et vigiles par le sous bois, arrêtent le tracteur et font ce qu'il est possible de faire pour qu'il ne reparte pas trop vite au boulot. La joyeuse bande s'éclipse avant l'arrivée des flics. Les jours suivants la machine est plus facile à situer puisqu'elle est accompagnée de quelques dizaines de gendarmes que les uniformes kakis ont du mal à camoufler, mais elle est aussi plus difficile à

stopper, comme pourrait le raconter la quinzaine de personnes qui s'est retrouvée au poste.

Deux jours plus tard commence une enquête publique concernant le remembrement des terres de l'aéroport et du barreau routier. Rendez vous est pris tôt matin avec les associations opposées : 80 personnes se retrouvent devant la mairie (dont les serrures sont déjà bouchées) et repoussent flics et enquêteurs : ceux ci repartiront d'ailleurs en dépanneuse. Comme les travaux se poursuivent ce jour là sur la ZAD, on bouge sur le terrain : une nouvelle fois les flics reculent et c'est des géomètres qui déguerpissent. Après ça, une nouvelle fois les effectifs de flics se renforcent : sur le terrain, les personnes juchées sur des arbres et sur des trépieds géants ne les arrêteront pas. Les jours suivants, pour l'enquête à Notre-Dame, le déploiement est impressionnant : 10 camions de CRS, plus encore de bus de gardes mobiles, les camions kaki et les gendarmes locaux. Les opposant-e-s sont jusqu'à plusieurs centaines à se rassembler, picoler du café ou de la soupe, crier leur rage, manifester dans le bourg et sniffer de la lacrymo – c'est qu'en face, ils ont la gazeuse facile. L'enquête publique n'est pas terminée et la suite ne s'annonce pas moins bleue ! [...] Affaire à suivre !



Dernières nouvelles

Un-e occupant-e de la ZAD – novembre 2011

Samedi 27 novembre 2010, point fort de la mobilisation contre les enquêtes publiques : plus de 500 manifestants dans le bourg de Notre-Dame, on entrevoit même des barricades. Quelques jours plus tard, partout en Bretagne, actions contre Vinci en soutien aux habitants en lutte de Notre-Dame-des-Landes.

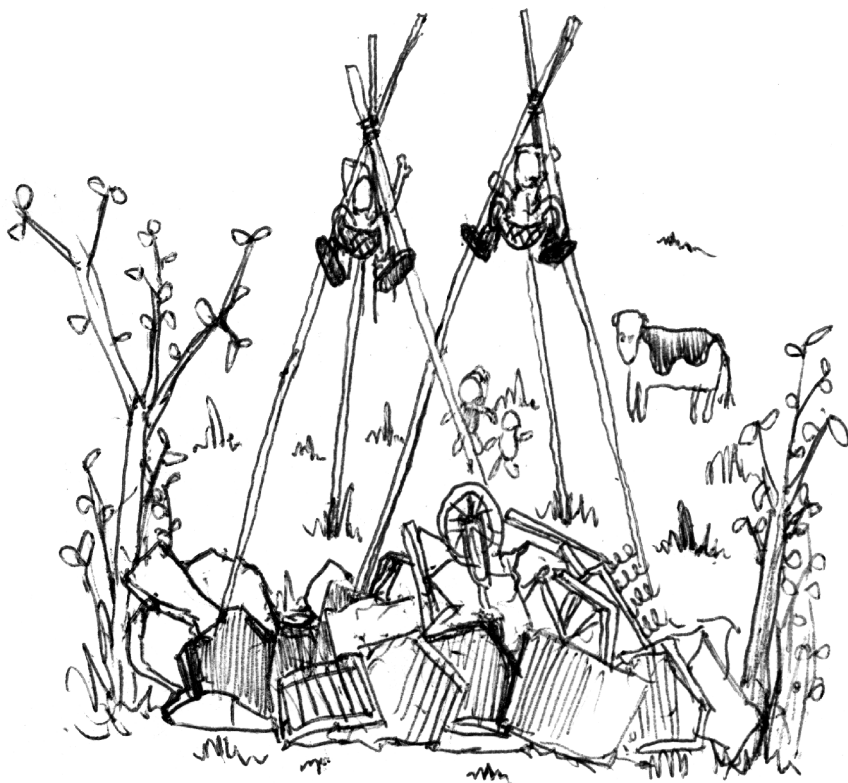
Pendant ce temps, deux équipes s'en vont arpenter les routes verglacées pour causer de ce combat anti-aéroport, de sa métropole et de ses nuisances. Leurs voitures les conduisent tant bien que mal conduites jusqu'à Reims et Marseille en passant par Montreuil, Lausanne, Lille, Paris, Gant, l'Ariège, Bordeaux, Toulouse, les Cévennes, La Crau, Saint-Etienne... Quasiment une vingtaine de destinations au total : squats, centres culturels, coopératives agricoles ou encore des bars accueillent projection de courts-métrages, présentation de la lutte et discussions.

De nouveaux forages ont lieu. On observe plutôt impuissants devant la surprise de découvrir le lieu exact chaque matin et la masse de gendarmes déployés. Quelques rassemblements ont lieu, histoire de les faire courir un peu. Le printemps, c'est aussi le retour de Biotope sur le terrain. Biotope réalise des expertises environnementales préalables à la construction de nouvelles infrastructures, en vue, soi disant, de limiter leurs effets écologiques néfastes. Traduire : donner la caution verte au projet sans le remettre en cause. De nombreuses actions ont lieu : discuter avec les salariés de leur rôle quand on les croise par hasard ; les chasser quand on est un peu plus nombreux ; visite festive dans leurs bureaux avec distribution de tracts et publication de documents internes... on a vu des voitures repartir décorées, ou avec des pneus crevés. Ils finissent par ne venir qu'accompagnés de flics, et un document interne révèle que c'est « chronophage ». Content d'apprendre qu'on les ennuie !

Le printemps 2011, c'est aussi une semaine d'échanges de savoirs sur la ZAD : grimpe, la construction alternative (cabanes et autres), plantes sauvages, mécanique vélo, radio... avec à la clé de nouvelles occupations.

À propos d'occupation, le 7 mai a lieu une grande manif-occupation avec le réseau Reclaim The Fields : pour la première fois sur la ZAD, on occupe à plein : 800 personnes fourche en main venues d'horizons variés, quelques tracteurs et beaucoup de motivation pour défricher le terrain qui accueillera la ferme collective du Sabot. On a du mal à compter, mais on serait à plus d'une vingtaine de lieux occupés.

Début juin, nouveaux forages. Cette fois c'est sur la parcelle d'un paysan en lutte, et on est prévenu en avance. Appel à occuper le champ, barricades enflammées, sittns, troncs en travers de la routes, tripodes, troupeau de vache et cow-girls... un beau moment. Quelques centaines de flics finiront par déloger tout le monde à grand renfort de lacrymos et à rentrer en défonçant les haies au tracto-pelles. Mais on est bien content en apprenant que la société





Fondasol se retire du projet de l'aéroport après avoir été la cible d'actions de sabotage. Quelques jours plus tard, occupation d'un chantier de Vinci à Nantes.

L'été, c'est les 3 jours de résistance contre l'aéroport organisé par la coordination des associations : plusieurs milliers de personnes, des débats, des concerts, des politiciens... Nicolas Hulot se prend un sceau de compost sur la tête. C'est aussi le « village long » sur la ZAD à la suite d'un appel à « convergence des luttes anticapitalistes » entre le G8 et le G20. Véloration jusque Nantes ; grande manif à l'aéroport de Nantes-Atlantique, occupation festive qui finit en affrontement\$ avec les flics dans l'aéroport ; le week-end du 15 août, péages gratuits à Montpellier et en Vendée, et tentative au sud de Nantes déjouée par les flics qui attendaient ; quelques nouvelles occupations sur la ZAD.

De l'autre côté, les huissiers repassent sur la ZAD pour lancer les procédures d'expulsion sur les maisons en dur. Branle bas de combat sur la ZAD, rassemblements et manif très fliqués lors des procès, action d'occupation d'arbres à Nantes dégagée manu militari par les flics, et finalement les rendus : quelques lieux expulsables en janvier 2011, d'autres au printemps 2012 (enfin si le préfet respecte le trêve d'hiver mentionnée explicitement dans le jugement). Trois maisons ont un an de délai et devraient être tranquilles jusqu'en décembre 2012.

Des actions de solidarité ont lieu au siège de Biotope dans l'Hérault, chez Vinci à Couëron, en Gironde, en Suisse et au Pays Basque, chez le PS à Nantes, en Vendée et en Haute-Garonne, contre l'aménagement à Poitiers, et puis d'autres ailleurs sûrement...

À l'automne, nouvelles enquêtes publiques – ils avaient oublié des parcelles dans les enquêtes de l'année dernière pour pouvoir construire les routes d'accès à l'aéroport ! – et nouveaux rassemblements. Tracto-vélo de Notre-Dame à Paris organisé par la coordination des associations avec 4 000 manifestants à l'arrivée à Paris.

Forages surprises aussi. Mais surtout début des fouilles archéologiques sur le tracé de la quatre voie prévue pour desservir l'aéroport, « études préliminaires » qu'y disent. Mais concrètement, c'est le début des saccages de parcelles, et il devient normal de croiser, chaque jour, des pelleteuses et autres bulldozers, en train de tout bousiller, protégés par des cars et des cars de flics. C'est qu'ils ne doivent pas se sentir tant que ça en territoire conquis finalement.





Vive la métropole du « Grand Ouest »?

Nantes Nécropole n° 1 – Printemps 2011

Un article écrit par le comité nantais contre le nouvel aéroport qui « se réunit régulièrement afin de réfléchir et s'organiser contre ces projets urbanistiques reflétant les nouvelles formes du capitalisme actuel » considérant que « 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. » Il s'agit donc de saisir les enjeux autour de la métropole qui se cache derrière le projet d'aéroport.

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 2010¹ 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 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^{ème} 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 dérèglementation néolibérale, les flux du capitalisme s'organisent et se structurent désormais selon un double schéma : par le haut au sein d'entités économiques 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 structurait 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 parle de « construire la métropole du Grand Ouest » : construire, réorganiser 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 »² 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 »³, 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 estimable 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 »⁴ 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 »⁵.

On rejoint ici le propre de la logique de l'économie capitaliste : étendre et contraindre toujours plus toutes les dimensions humaines à fonctionner 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 avec les autres » villes, ou encore de « collaboration à des projets communs »⁶, 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, comme on nous le dit si facilement « les villes du monde, les métropoles, les régions sont en concurrence entre elles à l'échelle mondiale »⁷.

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 »⁸ 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 »⁹ :

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'événements, depuis les Allumées en passant par Royal de Luxe, les Folles journées, l'éléphant et les Machines de l'Île, 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 »¹⁰. 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 humaine. 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 »¹¹. 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 altermondialistes 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 ¹² ; 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 » ¹³ 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 »¹⁴, selon la propagande du Conseil Général ou au choix celle de la Mairie de Nantes¹⁵. On trouve ainsi, dans l'éventail des initiatives de Nantes Métropole, un « Atelier Climat » « qui se veut un outil pour mieux comprendre les comportements individuels aux regards des enjeux climatiques »¹⁶ 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 surement 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 »¹⁷ 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.

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 »¹⁸. 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 XX^{ème} siècle et théoricien lucide du pic pétrolier « au XXI^{ème} siècle, l'aérien est le mode de transport à l'échelle de notre monde »¹⁹.

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 : bétonnage, 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'écohabitats.

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, habitantes 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.

1. *Journal de Nantes Métropole* n°27, p.14.
2. *Ouest France* du 27/07/08
3. *Journal de Nantes Métropole* n°27, p.14.
4. *Journal de Nantes Métropole* n°27, p.11.
5. *Journal de Nantes Métropole* n°27, p.14.
6. *Journal de Nantes Métropole* n°27, p.14.
7. Jean-Marc Ayrault dans le *Journal de Nantes Métropole* n°27, p.11
8. Ibid.
9. Ibid, p.2
10. Jean-Marc Ayrault dans le *Journal de Nantes Métropole* n°27, p.11
11. *Journal de Nantes Métropole* n°27, p. 14.
12. « Impasse des Citoyens. Piège à consultants » *La Lettre à Lulu* n°47, décembre 2004 ainsi que *La démocratie participative. Le cas nantais*, Mathias Le Galic, éd. l'Harmattan.
13. *Journal de Nantes Métropole* n°27, p.19.
14. *Journal du Conseil Général de Loire-Atlantique* de Novembre 2010, p. 14.
15. *Nantes Passion* de Janvier 2011, p. 30
16. *Journal de Nantes Métropole* n°27, p. 19
17. *Journal de Nantes Métropole* n°27, p.14.
18. Patrick Maréchal, *Place Publique*, n° 21, p. 44.
19. Ibid.

En campagne contre Vinci

stopvinci.noblogs.org

Vinci, c'est la société qui devrait construire l'aéroport. Ça ne serait pas son premier mauvais coup : cette multinationale est l'un des complices privilégiés des pouvoirs publics lorsqu'il s'agit d'imposer de grands projets d'aménagement. Alors des gens s'organisent...

Malgré la crise apparente, le capitalisme reste en expansion et cherche toujours à conquérir du pouvoir sur nos vies. Les débrouilles quotidiennes, la moindre bribe d'autonomie, le petit savoir-faire, la dernière pratique collective sont intégrés au marché ou rendus illégaux. Il s'adapte à tous les contextes politiques et peut se montrer ultraviolent et prédateur ou consultatif et écoresponsable selon les besoins, pour maintenir le cap du profit de quelques uns.



Parmi les outils à sa disposition, figure en bonne place la maîtrise de l'espace. Le déracinement des populations est depuis longtemps une manière de les rendre dépendantes de la société de consommation et soumises au marché du travail. Dans le même temps, le territoire qui permettait leur subsistance est réorienté et rentabilisé dans une logique de profit. Chaque espace doit avoir son orientation économique, de la zone industrielle à la plaine céréalière centralisée, en passant par la région montagnaise, sa détente pour riches et son énergie bois. Quand chaque région devient spécialisée, un schéma global de transport à grande vitesse s'impose. Le quadrillage des voies de communication garantit la cohérence de l'ensemble. Alors pullulent les grands projets qui relient les pôles entre eux : lignes Très Haute Tension, Lignes Grande Vitesse, autoroutes, ceintures périphériques, métros, tramways, boulevards, tunnels, aéroports, qui alimentent ou permettent d'autres grands projets tels que complexes nucléaires, barrages hydrauliques, terminaux pétroliers, parcs éoliens, zones commerciales, grands stades et urbanisation des campagnes.

Pour de telles réalisations, la recette est toute trouvée : les partenariats public-privé (PPP) Ils permettent d'allier la légitimité démocratique, la maîtrise de l'ensemble géographique, la finance publique et les forces de l'ordre de l'Etat ou des collectivités locales aux savoir-faire, réseaux et réalisme commercial et sans scrupule de grands groupes privés omnipotents. Ceux-ci proposent de prendre en charge l'ensemble des projets, de la construction à la gestion commerciale. Des entreprises comme Eiffage, Bouygues ou Vinci se partagent un gâteau monumental et sans cesse renouvelé. Les grands projets phares y sont des vitrines pour leur image de marques, des actionnaires confiants et du profit boursier. Mais la multitude de leurs interventions sur l'espace (aménagement urbains, rénovations de quartiers, ronds-points, zones commerciales, vidéo-surveillance...) est leur business quotidien. Sous prétexte de progrès et de services rendus à la communauté, ces partenaires vont toujours plus loin dans la colonisation de nos vies. Tout est fait pour que rien ne leur échappe et que chaque geste du quotidien soit rentable et contrôlable. Décomplexés, ils l'affirment haut et fort : « Eurovia aménage votre cadre de vie » !

En 2000, Vinci devient le « premier groupe mondial de construction-concession », après avoir été vendu par Vivendi à des actionnaires. En 2009, il

participe à 240 000 chantiers dans plus d'une centaine de pays ; Avec 5% de croissance en 2010, son chiffre d'affaire atteint 33,4 milliards d'euros et son carnet de commande augmente de 15%.

Il est un des collaborateurs favoris des pouvoirs publics mais il sait aussi se mettre au service du privé. Le projet ITER de fusion nucléaire est implanté à titre d'expérimentation internationale sur le site de Cadarache (13). Avec Areva – son partenaire jusque dans les mines d'uranium au Niger ou ailleurs – et malgré les nombreuses voix qui s'opposent à cette nouvelle absurdité mégalo-maniaque, Vinci construit le désastre...

La Ligne Grande Vitesse Sud Europe Atlantique est un projet très contesté dans les régions concernées. Plusieurs collectifs et associations organisent des manifestations pour dire stop aux grands projets destructeurs et coordonner des actions en Europe.

A Notre-Dame des Landes (44), depuis 40 ans, un projet d'aéroport international s'inscrit dans une expansion de la métropole Nantes/Saint-Nazaire. Aujourd'hui, Vinci s'est emparé de ce chantier pionnier : un aéroport éco-labellisé. Le groupe et ses alliés publics entendent mener les travaux à terme, tout en prétendant respecter une démarche démocratique : par exemple, une enquête publique encadrée par une multitude de gendarmes et de gardes mobiles. Face à cette hypocrisie, les terrains concernés par le projet sont occupés et le combat s'intensifie.

L'autoroute que construit Vinci entre Moscou et Saint-Petersbourg saccage entre autres, à Khimki, la dernière forêt moscovite. Noyé dans la corruption, ce projet d'expansion urbanistique s'impose aux habitants et n'avance qu'à coups de violences policières contre les opposants. Le campement de résistance installé dans la forêt a également été la cible d'attaques par des milices fascistes. Le tabassage, les tortures, les menaces, les inculpations pénales et les assassinats sont certains des moyens de répression mis en œuvre par le capital afin de défendre ses propres intérêts sous prétexte de travaux publics.

Une campagne contre Vinci ?

Parce que la machine qui nous domine est diffuse et omniprésente, il paraît difficile d'imaginer comment s'en émanciper. Une des stratégies possibles est de faire converger des forces en ciblant un de ses rouages pour ébranler

l'ensemble. En tant que grand acteur de ce monde, Vinci est partout. Si certaines de ses tentacules sont rendues visibles par quelques projets, les autres œuvrent dans l'ombre en s'appuyant sur l'acceptation et l'isolement des individus. Créer des solidarités entre les personnes aux prises avec Vinci (salariés, populations bétonnées, déplacées, irradiées, opposants réprimés...) pourrait permettre de dépasser des enjeux locaux pour identifier Vinci comme un ennemi public et affiner des stratégies concrètes et à long terme.

Collages, tractages, banderoles, tags, discussions, manifestations, projections, actions, péages ou parkings gratuits, blocages, occupations, ralentissements, sabotages sur les chantiers... sont autant de pratiques qui peuvent participer à renverser le rapport de force existant. De multiples actions fleurissent déjà contre Vinci, organisons-nous localement pour intensifier cette campagne de façon déterminée et endurente.

Parce que c'est sur notre résignation qu'ils construisent leur business, partageons nos colères pour passer à l'offensive et se donner de la force.

Pour échanger des infos : stopvinci.noblogs.org

Quelques membres du groupe Vinci

Vinci Concessions : parkings, autoroutes, tunnels, ponts, métros, trains, aéroports, équipements publics (campus, stades, hôpitaux...)

Vinci Constructions : centrales nucléaires (80% du parc français), infrastructures hydrauliques (canaux, barrages...), traitement des déchets : (incinérateurs, stations d'épuration, canalisations), oléoducs, gazoducs et stockages, prisons, bureaux, logements de standing...

Vinci Energies : parcs éoliens ou photovoltaïques et transport de l'énergie produite, technologies de communication et de gestion urbaine (radio haut débit, vidéo-surveillance, éclairage public...)

Eurovia : infrastructures routières et ferroviaires, carrières.

Pour l'accès à la terre, contre le bétonnage

Autre problématique portée par la lutte contre l'aéroport de Notre-Dame, celle de l'accès à la terre et de la paysannerie. Quelques mots à ce sujet, tirés du tract d'appel à la manif-occupation du 7 mai 2010, fruit de la rencontre entre Reclaim the fields, réseau européen de paysans sans-terres et/ou en lutte et des occupant-e-s de la ZAD.

Pour l'accès à la terre !

De nombreux-ses paysan-ne-s en devenir cherchent à cultiver la terre dans des logiques critiques d'une industrie agro-alimentaire, synonyme d'exploitation économique mondialisée, de destructions environnementales, et de formatage gestionnaire de la société. Ceux/celles-ci font face à une somme d'obstacles. Un des problèmes majeurs est la difficulté d'accéder à des terres du fait du bétonnage, de la mainmise des agro-maîtres, et de la politique d'agrandissement constant des exploitations existantes.

De plus en plus de personnes et collectifs, notamment en ville, cherchent à trouver des moyens de se nourrir sur des bases locales et d'échanges directs ou à produire une partie de leur nourriture. Ce processus se trouve lui aussi entravé par les politiques agricoles, les formes actuelles d'urbanisation et l'accaparement des terres.



Il existe un ensemble conséquent de terres agricoles sur la ZAD. Malgré les initiatives menées depuis des

décennies pour en maintenir l'usage, certaines sont en friches, d'autres pourraient être expropriées, et les baux agricoles actuels menacent de ne pas être renouvelés du fait de l'avancée des travaux. Toutes seront perdues si le projet d'aéroport arrive à terme.

Et quelques mots tirés du récit de la manif'.

Le 7 mai dernier, 1000 personnes des environs de Nantes et des 4 coins de la France et - ailleurs, se sont mobilisées pour occuper collectivement une parcelle pour la défricher et permettre l'installation d'un collectif de maraichère-s sur ces terres. Il s'agissait également de soutenir et rendre visible la dynamique d'occupation de la zone concernée par l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (la ZAD).

Des oignons, pas du béton !

Ce 7 mai, un cortège d'environ 800 personnes et 5 tracteurs se dirigent vers la ZAD, pour se rendre sur la parcelle à défricher. Bêches, fourches, crocs, croissants, hallebardes, faux, machettes... les outils sont portés hauts. « On dirait qu'on va prendre la bastille ! » s'emballer un ancien du coin, sourire aux lèvres. L'ambiance est chaleureuse et souriante : le défilé est rythmé par une batucada, des chansons et des slogans braillards : « des oignons, pas des avions », « des scaroles, pas une métropole »... Arrivée sur la friche, un tracteur créer des percées dans le massif de ronces et les défricheur-euse-s entrent en scène. Ça défriche à tout va, peu de doigts coupés au regard de l'énergie mise : après 1 heure de boulot, l'hectare de friche est déjà bien éclaircie... Dans le même, temps, le bar est monté, la logistique pour la journée se met en place. Le défrichage est rythmé par des prises de paroles : divers groupes de lutte contre l'aéroport, mais aussi des collectifs d'ailleurs en lutte contre l'aménagement du territoire (contre un projet de ligne à très haute tension ou l'extension de l'aéroport d'heathrow à Londres) ou encore des témoignages de luttes passées et victorieuses de la région contre les projets de centrales nucléaires du Carnet et du Pellerin. A la fin de la journée, le travail de défrichage est terminé. Il sera encore nécessaire d'abattre quelques arbres avant de travailler le sol, mais le gros du boulot est fait ! [...]

Du purin dans la nécropole

Vendredi 24 septembre 2010, une joyeuse bande s'en est allée stopper une conférence de « l'atelier urbain » à Nantes, conçu pour les experts en urbanisme / aménagement.

L'atelier urbain : 3 jours de visites, petits fours et conférences. Au programme desquelles « penser à grande échelle », « la culture : accélérateur de métropole », « construire l'éco-métropole » et « passer d'une métropole en projet à une métropole terre de projets »... avec du beau gratin pour animer tout ça. En fin de journée, c'est un gros paquet d'huiles locales qui sont là : J.M. Ayrault (maire de Nantes), P. Maréchal (Conseiller Général), J. Batteux (maire de Rennes), celle du Pellerin, celui de Guérande... Illes sont interrompues par les cris de « non à l'aéroport » et « nous ne nous laisserons pas aménager ! ». Suivent épandages de purin et lâcher de ballons qui vont coller une alarme hurlante au plafond. Bonne chance pour poursuivre les discussions...

Le tract qui trainait dans le coin :

SALUTS DISGRACIEUX

Aujourd'hui, on se présente à vous, décideurs et urbanistes, sans compromission, pour vous montrer à quel point vos puantes méthodes nous font gerber !

POURQUOI VOUS TRAVAILLEZ À GRANDE ÉCHELLE ?

Pour renforcer toujours votre main-mise sur la vie des gens et renvoyer tous les anonymes à leur petitesse ou impuissance. Nous vivons dans un système totalitaire où chaque espace de nos vies doit être géré par une administration qui n'existe jamais que pour organiser la rentabilité économique de nos existences. Tout ce qui échappe à cette logique peut être écrasé par un nouveau décret ou les velléités d'un ingénieur entêté d'un nouveau projet.

ET VOUS USEZ DE LA CULTURE...

(avec un grand C, pas celle qui nous appartiendrait mais le faire-valoir de notre société de classes), vous en usez pour participer à l'illusion d'une diversité créatrice libre et individuelle tandis que les métropoles se sont fondées sur

l'acculturation massive à un unique mode de vie. Votre société du spectacle a baïllonné les communautés. L'essor industriel a déraciné nos êtres, tendant à nous faire convoiter un meilleur « niveau de vie ».

ET LA MORALE EST AU VERT,

Notre société industrielle ruine le simple espoir de respirer. Alors vous sautez sur l'occasion pour « responsabiliser » les mauvaises consciences, éco-isoler vos citoyens en travestissant le capitalisme. Un aéroport Haute Qualité Environnementale, une éco-métropole... ces projets s'accordent à bitumer les espaces de diverses formes de vies et à déporter les populations.

CESSEZ DE NOUS COLONISER !

L'impérialisme économique ne laisse personne tranquille. La peur, intimée par l'école et la télé assoit sa tyrannie. En ces temps de crise, l'incessante urabnisation ne cesse d'appauvrir nos vies.

Si vous voulez réellement vivre sur une terre de projets, cessez d'imposer les vôtres !

Nous, on a qu'une chose à vous dire :

DÉGAGEZ, ON NE VOUS LAISSERA PAS NOUS AMÉNAGER !



Pour en savoir plus

Quelques pistes pour aller plus loin ou se tenir au courant.

Journaux

Lèse Béton, journal des occupant-e-s de la ZAD ;

Nantes Nécropole , journal du comité nantais contre le nouvel aéroport ;

Z, « Revue itinérante d'enquêtes et de critique sociale » consacre son n° 4 à la région nantaise avec un dossier sur la lutte contre le projet d'aéroport.

Bouquins

C'est quoi c'tarmac, Collectif SUDAV, éditions No Pasaran, Paris, 2011, 168 pages, 10 euros.

Sites Internet

zad.nadir.org, site des occupant-e-s de la ZAD, territoire prévu pour la construction du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes ;

nantes.indymedia.org, site sur les luttes dans la région nantaise qui fonctionne en publication ouverte ;

acipa.free.fr, site de l'Association Citoyenne Intercommunale des Populations Concernées par le Projet d'Aéroport.

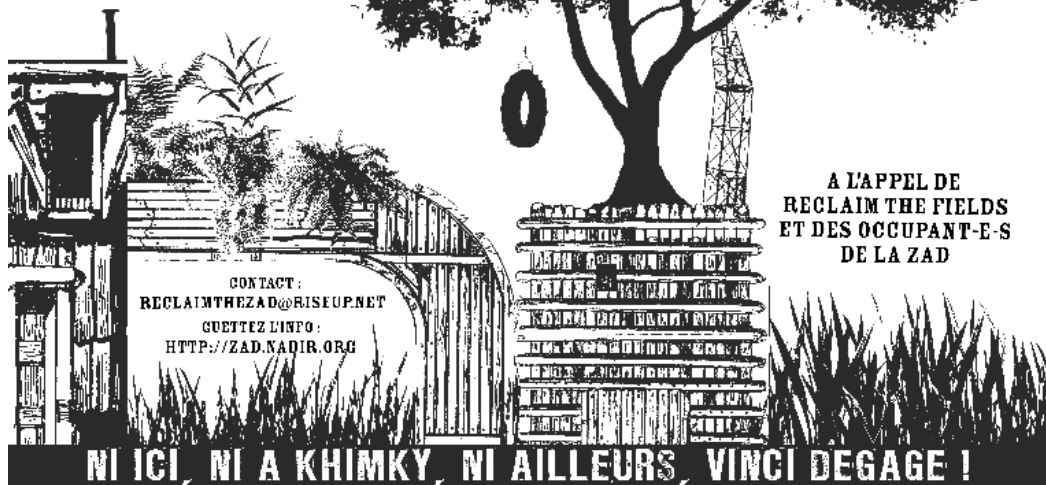
NOTRE DAME DES LANDES: ILS VEULENT VIDER LA ZONE CONCERNÉE
PAR LE PROJET D'AÉROPORT... MAIS LA RÉSISTANCE S'ORGANISE

S'ils NOUS expULsEnt On ReVieNt !

GRANDE MANIF' DE RÉOCCUPATION POUR RE-SEMER,
POUR RECONSTRUIRE... CONTRE L'AÉROPORT !

RDV à 11h
LE 4ème SAMEDI
SUIVANT UNE EXPULSION
- près de la ZAD -

Fourches, poutres, planchettes,
clous et outils en main !



A L'APPEL DE
RECLAIM THE FIELDS
ET DES OCCUPANT-E-S
DE LA ZAD

CONTACT :
RECLAIMTHEZAD@RISEUP.NET
GUTTEZ L'INFO :
HTTP://ZAD.NAQIR.ORG

NI ICI, NI A KHIMKY, NI AILLEURS, VINCI DEGAGE !