



Les ZAD : conflits sur l'usage marginal de l'espace

David Goeury

► To cite this version:

David Goeury. Les ZAD : conflits sur l'usage marginal de l'espace. Woessner, Raymond. La France des marges, Atlande, pp.216-222, 2016, Clef Concours, 978-2-35030-381-9. hal-01391163

HAL Id: hal-01391163

<https://hal.science/hal-01391163>

Submitted on 20 May 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les ZAD : conflits sur l'usage marginal de l'espace

David Goeury

Depuis quelques années s'est affirmé le principe de la Zone à défendre ou ZAD. Cet acronyme reprend et détourne celui de la Zone d'aménagement différé créé par la loi du 26 juillet 1962, afin de prévenir toute spéculation foncière sur des terrains visant à accueillir des aménagements publics. Par conséquent, la société civile a opéré une redéfinition de l'acronyme selon un nouveau mot d'ordre qui va à l'encontre de celui des pouvoirs publics. Aujourd'hui, l'appellation de ZAD est associée à une mobilisation citoyenne face à un aménagement décidé par un opérateur économique d'envergure soutenu par les pouvoirs publics. Deux ZAD emblématiques se sont imposées, Sivens (Tarn) jusqu'en 2015 et Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique), toujours active, tandis qu'une dizaine de petites ZAD sont habitées en permanence. Enfin, le succès médiatique du terme a amené les journalistes à intégrer d'autres sites pourtant habités de façon intermittente (Subra, 2016).

Il est possible de définir une ZAD comme un espace de lutte politique, attirant de nouveaux occupants souhaitant proposer un mode alternatif au projet autorisé par les pouvoirs publics. La Zone d'aménagement différé est souvent un espace en marge pouvant accueillir un grand équipement qui va transformer profondément sa nature. Elle est définie par des acteurs extrêmement bien intégrés qui définissent les normes (pouvoirs publics nationaux ou régionaux, grandes entreprises). Or, la Zone à défendre revendique une alternative et mobilise des individus souvent qualifiés de marginaux (des agriculteurs biologiques, des autonomes anarchistes, tous héritiers des « chevelus » du Larzac...).

Ces processus de confrontation territoriale ne sont ni récents et ni inédits. Ainsi, le projet d'extension du camp militaire du Larzac en 1971 amène à un vaste mouvement de désobéissance civile et de manifestations avec un premier rassemblement de plus de 80.000 personnes, les 25 et 26 août 1973, sur le plateau. Un mouvement national « Des Larzac partout » amène à la création de 150 comités Larzac et au soutien de nombreuses luttes contre des projets de centrales nucléaires comme à Braud-Saint-Louis (Gironde) en 1975.

Ces mouvements participent d'une contre histoire de la croissance économique (Pessis, Topçu, Bonneuil, 2013). Les lieux de luttes sont emblématiques du conflit sur la nature du développement économique et permettent d'ancrer les mouvements contestataires alternatifs autour de réalités territoriales (Goeury, Sierra, 2016). Elles constituent alors un réseau de lieux où s'opposent des acteurs vertébrés, les pouvoirs publics et les grandes entreprises, à des acteurs réticulaires, des associations de défense et une nébuleuse d'individus aux engagements divers (Appadurai, 2007).

Une histoire longue de la croissance économique : le projet de l'aéroport Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes

Le conflit autour de l'aéroport Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes est inscrit dans la longue durée (Renard, Rialland-Juin, 2013). Ce projet est intimement lié aux perspectives de croissance de la métropole nantaise. Le principe d'un grand aéroport est posé en 1963. Le site est choisi après trois années d'études de 1965 à 1968. En 1972, les communes concernées (Notre-Dame-des-Landes, Vigneux-de-Bretagne, Fay-de-Bretagne, Grandchamps-des-Fontaines et Treillières) sont l'objet d'une procédure de préemption dans le cadre d'une Zone d'aménagement différé. Immédiatement, les exploitants agricoles se constituent en association pour défendre leurs intérêts. En 1974, l'arrêté de la ZAD s'applique à 1.200 ha. La tension

croissante autour du projet amène à une première mobilisation et la parution du pamphlet *Dégage!... On aménage* de Roger Le Guen et de Jean de Legge en 1976. Cependant, le projet tombe en sommeil du fait du ralentissement de l'économie française et de la stagnation du trafic aérien. L'arrêté de ZAD étant limité à 14 ans, les lotissements se multiplient dans les communes concernées qui profitent de la proximité de Nantes et d'une desserte routière par une deux fois deux voies. Or, la saturation des aéroports parisiens et le développement de la métropole nantaise amènent à relancer le projet en 2000. En 2008, la déclaration d'utilité publique est acceptée par le conseil d'État. Les engagements du Grenelle de l'environnement sur le refus d'ouvrir tout nouvel aéroport sont contournés en arguant du fait qu'il s'agit d'un transfert d'aéroport et non de la création d'un nouvel aéroport. Les terres artificialisées seront donc compensées par la fermeture de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique. Or, loin d'éteindre le débat, la déclaration d'utilité publique radicalise les positions : les conseils généraux et les conseils régionaux soutiennent l'aménagement, tandis que les élus locaux s'opposent au projet lors des enquêtes publiques. Ces derniers se constituent en association et entament une nouvelle phase de lutte.

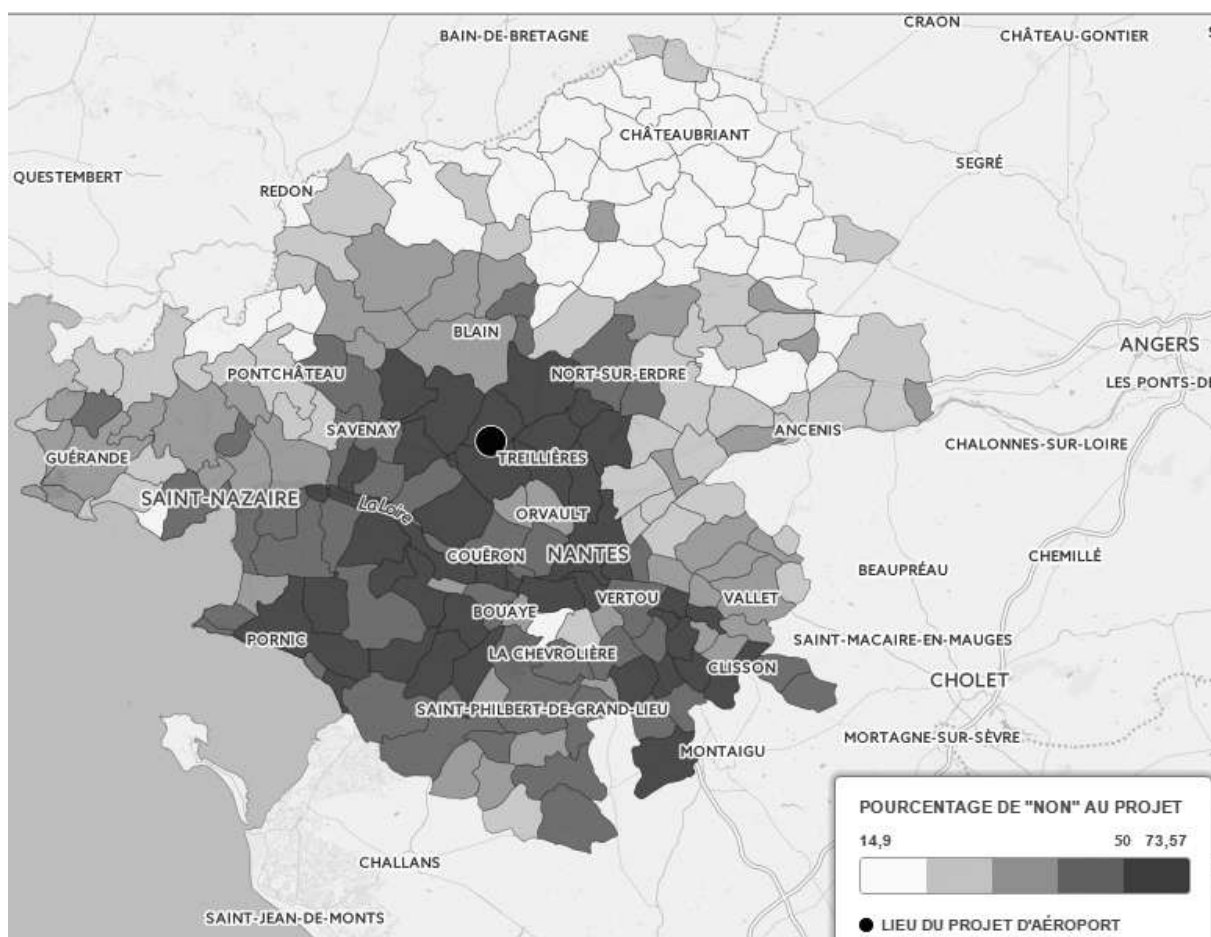
Les principes mêmes de l'utilité de l'aménagement sont remis en question. Premièrement, la justification économique d'un tel investissement est dénoncée du fait de la présence d'un aéroport dont l'exploitation n'est pas optimale et de perspectives limitées quant au développement des flux aériens à l'échelle régionale. Ainsi, l'emprise de l'aéroport actuel est comparable à celle de l'aéroport de Genève qui accueille trois fois plus de passagers que Nantes Atlantique (15,8 millions de passagers contre 4,4 millions en 2015) (Woessner, 2016). Deuxièmement, le coût environnemental d'un tel déplacement est phénoménal concernant l'artificialisation des parcelles, l'extraction des matériaux nécessaires à la construction et les émissions de CO₂ pour l'ensemble des travaux. Par conséquent, les opposants objectent la logique du développement durable soit un développement prenant en compte tous les aspects sur la longue durée et non les seuls effets économiques des investissements à court terme. Par conséquent, le site accueille, symboliquement, le premier Camp Action Climat en France du 3 au 9 août 2009 qui vise à alerter les autorités sur les conséquences du changement climatique. L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est donc considéré comme un grand projet inutile imposé (GPII) selon le collectif Camille dans *Le Petit Livre noir des grands projets inutiles* en 2014.

Cette opposition connaît une dimension politique toute particulière du fait du rôle de Jean-Marc Ayrault, maire de Nantes, puis premier ministre en 2012 de François Hollande. Notre Dame-des-Landes est choisi pour devenir le point de départ d'un convoi dénonçant les politiques publiques fortement polluantes devant arriver à Paris le 28 novembre 2015 pour l'ouverture de la COP 21.

L'opposition prend la forme d'une lutte entre les élus des partis majoritaires et les collectifs d'associations soutenus par des partis politiques minoritaires. Dès lors, le gouvernement met en avant la légitimité du vote comme dernier recours, là où les opposants dénoncent une instrumentalisation du suffrage. Ainsi, en 2016, le choix d'une consultation locale à l'échelle du département de la Loire-Atlantique pose question. Avant toute chose, cette procédure n'est aucunement contraignante et vise seulement à recueillir une opinion publique. De plus, en quoi le département est-il l'espace légitime de validation du projet par la population ? Le projet est implanté sur un petit nombre de communes qui subiront les nouveaux aménagements et les nouvelles nuisances. Ce sont ces communes qui ont été le lieu de l'enquête publique et se sont massivement prononcées contre. Le vote aurait pu se limiter à ces dernières mais il aurait été forcément la répétition de l'enquête publique. Ensuite, le projet est pensé à l'échelle régionale. Le futur aéroport intéresse aussi bien la région Bretagne, toute proche avec les départements de l'Île-et-Vilaine et du Morbihan, que les départements des Pays de la Loire que sont la Vendée, le Maine-et-Loire et la Mayenne au moins (la Sarthe

étant déjà plus proche des grands aéroports parisiens). Enfin, vu l'ampleur des engagements financiers de l'État (130 millions d'euros), tous les contribuables seraient à même d'exiger un droit de regard. Par conséquent, les résultats de la consultation sont rejetés par les zadistes. Cependant, la consultation locale rend compte des perceptions et des intérêts divergents. Le taux de participation reste modeste avec 51%. Malgré l'importante mobilisation partisane des deux partis majoritaires, le Parti socialiste et les Républicains, le « Oui » a tout juste atteint les 55,17%. Or, il est intéressant de noter que les partisans du « Oui » sont avant tout majoritaires dans le nord et l'est du département à proximité de Châteaubriant où il dépasse les 70%, soit des communes qui bénéficieront pleinement de la proximité de l'aéroport sans en subir les nuisances. En revanche, les communes méridionales du département ont voté « Non » massivement de peur de perdre un accès rapide et privilégié à l'aéroport actuel. Enfin, la ville de Nantes a donné le « Oui » avec une très faible majorité de 50,6%, attestant du clivage au sein du centre-ville et notamment de la présence de très nombreux soutiens à l'abandon du projet.

Carte du vote concernant la consultation sur le projet de transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur la commune de Notre-Dame-des-Landes du 26 juin 2016

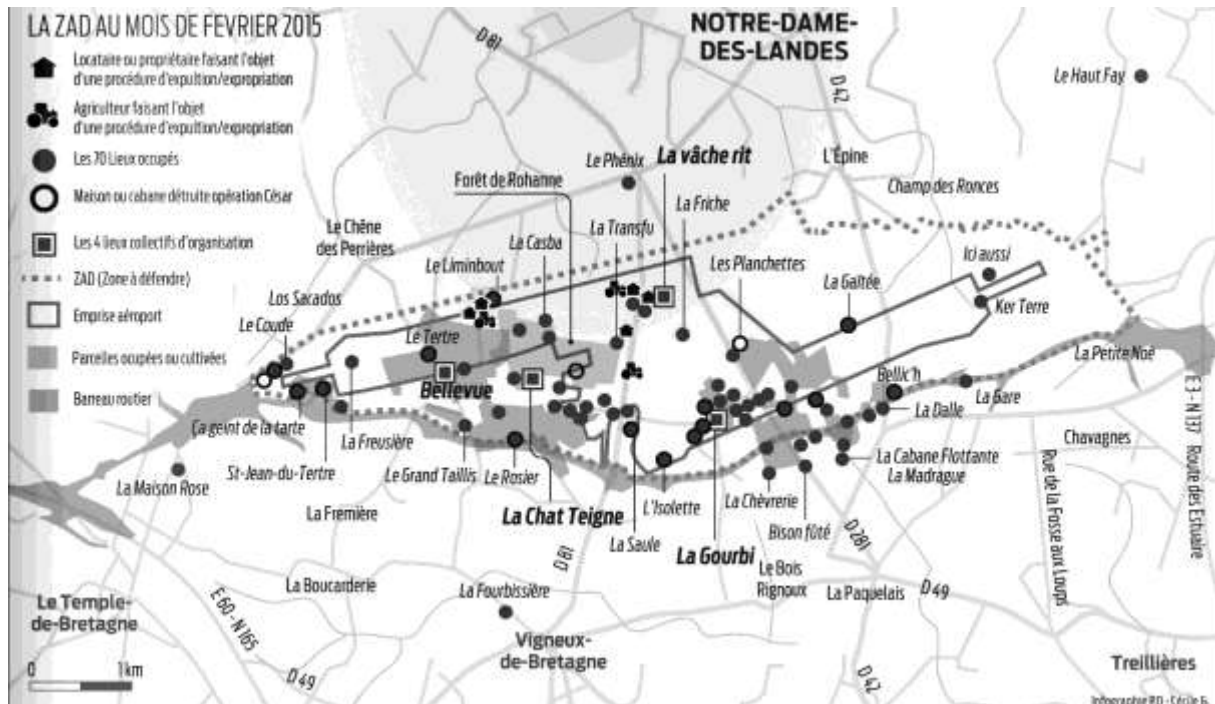


La ZAD comme nouveau mode d'habiter : lieu de vie, lieu de lutte

Pour de nombreux géographes dont Frédéric Barde et Anne Laure Pailloux, la ZAD défend un mode d'habiter. En effet, l'espace agricole de faible densité contraste avec les quartiers centraux mais aussi périphériques de l'agglomération nantaise. Il incarne un certain idéal de la campagne face au phénomène de la périurbanisation : un peuplement humain en contact avec la nature, voire à même de construire un mode de vie responsable vis-à-vis de cette nature. Or, c'est avec l'arrivée de nouveaux occupants en lutte contre l'aménagement que cette revendication est pleinement affirmée et mise en œuvre. En effet, la ZAD est progressivement investie par de nouveaux individus qui organisent une alternative habitante. Cette dernière s'appuie sur le principe de l'accueil possible de nouveaux arrivants autour d'un projet commun : défendre, occuper, habiter et produire. Elle s'inscrit alors dans un dispositif de lutte avec les autorités qui procèdent à des expulsions et des destructions. Pour faire face, la ZAD est cartographiée régulièrement pour actualiser les effets des opérations policières mais aussi de déterminer les lieux les plus propices à l'action (Pailloux, 2015). Parallèlement, elle est rendue difficilement accessible à grands renforts de barrages permettant de ralentir ou de fixer les forces de l'ordre qui elles même contraignent l'accès par la route goudronnée.

Cet espace associe donc lutte et vie quotidienne (Pailloux, 2015). L'organisation d'un espace de vie étant la meilleure résistance au projet. La pression policière n'est pas une contrainte mais un catalyseur. Premièrement, la violence de la répression attire de nouveaux militants qui cherchent un lieu où appliquer leurs principes. Deuxièmement, les installations sont démultipliées pour anticiper ou pour répondre aux interventions des forces de l'ordre. Ainsi, des lieux collectifs sont construits pour permettre d'accueillir immédiatement les militants (dortoirs, cuisines collectives) mais aussi les moments de concertation. Ils permettent d'organiser la réponse aux incursions des forces de l'ordre et aussi de définir un mode de vie à plus long terme. Le principe est l'horizontalité des relations sociales comme alternative au rapport de verticalité imposé par les pouvoirs publics. A la hiérarchie répressive (ministre, préfet, forces de l'ordre) répond un collectif sans leader mais où circule l'information en continu à grand renfort de cartes, de tracts et de rencontres. Parallèlement, sont définis de nouveaux lieux d'habitation plus ou moins pérennes et plus ou moins mobiles. Il s'agit de répondre aux destructions et de recomposer un habitat en permanence face à la pression policière mais aussi en acceptant le départ et l'arrivée de nouveaux occupants. Il en est de même pour les activités économiques. Les pratiques agricoles et tout particulièrement l'élevage sont encouragés pour attester d'un usage alternatif de la terre. Moutons, poules peuvent prospérer tout en étant déplacés. La bergerie et le poulailler deviennent alors des symboles économiques. L'espace produit est donc fortement résilient. La ZAD devient par conséquent une utopie réalisée et intègre le réseau des lieux d'opposition au modèle de développement dominant.

Extrait de l'ouvrage Woessner R. (dir.), 2016, *la France des Marges*, Paris : Atlande, p.216-222.



ZAD partout : conflits sur les marges de deux ordres sociaux?

Pour Frédéric Barbe, les ZAD sont l'un des phénomènes géographiques contemporains les plus intéressants à étudier, du fait de sa complexité et de ses répercussions politiques. Les ZAD posent en effet une question centrale : l'usage de l'espace marginal. Frédéric Barbe le résume comme un conflit entre deux modes d'habiter, celui de l'ingénieur et celui du naturaliste (Barbe, 2016).

L'espace marginal est souvent considéré comme vide par les autorités. Cette notion de vide est hautement contextuelle et s'appuie sur une savante construction statistique comparative. En fait, ces espaces sont vides par rapport à des espaces pleins. Il s'agit donc de déterminer un gradient entre les espaces les plus densément occupés et les espaces les plus faiblement occupés : du cœur des métropoles aux espaces ruraux? Par ailleurs, il existe une hiérarchie entre les activités et les entités peuplant ces espaces. Ainsi, les zones habitées par les hommes concentrant de nombreuses activités économiques (industrie et services) incarnent les espaces pleins, alors que les zones faiblement habitées par les hommes accueillant quelques activités économiques souvent agricoles sont considérées comme des espaces vides. Il s'agit donc de comprendre que pour l'aménageur, il existe un gradient qui prend en compte avant tout le nombre d'individus et l'ampleur des indemnités en cas d'expulsion ou de création de nouvelles nuisances. Or, cette approche est fortement critiquée par les tenants de logiques alternatives.

Les espaces vides constituent des opportunités pour le développement d'autres modalités d'aménagement du territoire (Goeury, Sierra, 2016). Premièrement, ces espaces sont largement occupés par des espèces animales et végétales qui assurent un ensemble de services écologiques aux espaces pleins. En effet, les espaces vides permettent de réguler les aléas climatiques notamment qui pourraient menacer les espaces pleins, comme les inondations. Par ailleurs, ils offrent aux espaces pleins des ressources non polluées à bon

marché (eau, air). Enfin, ils abritent des espèces variées permettant de maintenir une forte diversité génétique dont l'humanité n'a pas encore compris le fonctionnement (Goeury, Sierra, 2016). Deuxièmement, ces espaces sont des espaces d'opportunité pour des opérateurs disposant de peu de capitaux pour expérimenter des alternatives économiques et sociales. Ainsi, plusieurs collectifs maintiennent en ces lieux des activités à faible performance économique dans le cadre d'une économie de marché très concurrentielle, mais à fort impact social. Ils privilégient les logiques domestiques d'échanges non marchands pour renforcer les solidarités. Ils initient aussi des modes alternatifs de mise en valeur en refusant leur intégration à la filière agroindustrielle, par exemple. Ces espaces vides peuvent devenir aussi des espaces d'implantation de nouveaux acteurs issus d'horizons plus lointains (Goeury, Sierra, 2016).

Par conséquent, il apparaît deux horizons qui viennent en conflit quant à l'usage de l'espace marginal (Barbe, 2016). Les pouvoirs publics et les grands groupes économiques voient dans les espaces marginaux une opportunité de l'extension des activités intensives intégrées à l'économie de marché, tandis que les acteurs locaux vivent cela comme une menace sur les équilibres fragiles et sur la possibilité de constituer des alternatives.

Par ailleurs, outre la résistance des locaux et tout particulièrement des agriculteurs qui perdent leur outil de travail, s'affirme un conflit d'expertise et de légitimité sur le mode de développement. Pour les pouvoirs publics, il s'agit de prolonger la logique d'aménagement du territoire et de performance économique de ce dernier. En revanche, pour les opposants, il apparaît nécessaire de justifier les nouveaux aménagements par rapport aux besoins réels de la population et la place de ces derniers dans un système global. Se développe alors une multitude d'injonctions contradictoires. Les pouvoirs publics légitiment classiquement leur intervention par le recours à l'expertise or cette dernière est remise en question par les opposants qui mobilisent des compétences bénévoles. La ZAD devient alors une arène où se confrontent les deux positions (Goeury, Sierra, 2016). Elle est de fait un lieu de formation concret aux alternatives anticapitalistes prônant notamment la décroissance (Pailloux, 2015). Les militants sont sensibilisés aux enjeux certes écologiques et économiques mais aussi aux procédures administratives afin de déployer leur action aux marges de loi, soit en utilisant toutes les possibilités juridiques existantes pour bloquer le projet et maintenir leur présence sur site (Pailloux, 2015). Commence alors une lutte administrative, médiatique et politique.

Aujourd'hui, un mouvement *ZAD partout* vient reprendre le slogan *Des Larzac partout*. Cependant, l'appellation est fortement marquée et renvoie aussi à des images confuses liant anarchie et désordre. Par conséquent, de nombreux habitants partageant les mêmes craintes vis à vis de grands aménagements se méfient de l'implantation de militants identifiés comme radicaux. De ce fait, à Bure (Meuse), face à la création d'un centre d'enfouissement des déchets nucléaires, les opposants ont proclamé une ZIRA, Zone d'insoumission à la radioactivité, le 19 juin 2016, qui a été expulsée le 6 juillet 2016. Ils ont ainsi ouvert un front d'occupation nouveau tout en bénéficiant des conseils des acteurs de la ZAD de Notre-Dame-des-Landes les 9 et 10 juillet. Commence une nouvelle phase de mobilisation et potentiellement une nouvelle création d'une zone habitée devant empêcher un aménagement public contesté.

Les ZAD constituent alors un réseau de lieux entretenant des liens directs entre eux, plus ou moins intenses selon les périodes. Les protocoles se diffusent, les militants circulent assurant un apprentissage entre les lieux mais aussi entre les générations. Au final, elles sont au cœur d'une dynamique collective contestataire d'un ordre capitaliste à la fois dans le temps et dans l'espace.

Bibliographie

- BARBE F., « La « zone à défendre » de Notre-Dame-des-Landes ou l'habiter comme politique », *Noroi*, 238-239, 2016, p.109-130.
- APPADURAI A., *Géographie de la colère: la violence à l'âge de la globalisation*, Payot, Paris, 2007.
- GOEURY D., SIERRA P., *Introduction à l'analyse des territoires*, Armand Colin, Paris, 2016.
- Modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, La découverte, Paris, 2013.
- PAILLOUX A. L., "Zone d'aménagement différé contre « zone à défendre ». Analyse d'une lutte pour l'autonomie dans/de l'espace rural" *justice spatiale | spatial justice*, n° 7 janvier 2015, <http://www.jssj.org>.
- PESSIS C., TOPÇU S., BONNEUIL C., *Une autre histoire des "Trente Glorieuses"*, La découverte, Paris, 2013.
- RENARD J., RIALLAND-JUIN C., "Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : les rebonds d'un aménagement conflictuel", *Géoconfluence*, 2013. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/territ/FranceMut/FranceMutDoc17.htm>.
- SUBRA P., *Zones à Défendre, de Sivens à Notre-Dame-des-Landes*, éditions de l'Aube, La Tour-d'Aigues, 2016.