

NDDL. Chronique d'une mise en sommeil

Hervé Chambonnière

Depuis deux ans, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes empoisonne la communication gouvernementale. Au moment où Manuel Valls réaffirme sa volonté de voir le projet aboutir, récit de la gestion en coulisses d'un dossier devenu explosif.



Le projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes fait l'objet de vives contestations. « Les travaux ne s'engageront qu'une fois les recours contre le projet jugés », soutient Manuel Valls.

Photo MaxPPP

Le débat toujours vivace

Matignon déterminé à voir le projet réalisé. Manuel Valls a réaffirmé « la détermination de l'État » à voir aboutir l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes, mais une fois tous les recours épuisés, comme l'avait déjà dit Jean-Marc Ayrault, son prédécesseur à Matignon. « La détermination de l'État à voir ce projet réalisé est intacte », écrit ainsi le Premier ministre dans un courrier à l'association « Des ailes pour l'Ouest » favorable à la construction de l'aéroport, daté du 28 octobre mais rendu public mardi soir.

« À l'Ouest, rien de nouveau », ont aussitôt réagi les principaux opposants à Notre-Dame-des-Landes. « En fait, Manuel Valls ne dit rien de nouveau sur le projet d'aéroport NDDL : c'est la position du gouvernement depuis mars dernier », a rappelé sur son compte Twitter le député écologiste de Loire-Atlantique, François de Rugy. Le chef de file des sénateurs EELV, Jean-Vincent Placé, a, lui, pointé du doigt un « entêtement vain et inutile » du Premier ministre.

Les opposants aujourd'hui devant le Conseil d'État. Des opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ont rendez-vous, aujourd'hui, au Conseil d'État pour tenter d'obtenir l'annulation d'un arrêté préfectoral qui avait ouvert la voie à leur expropriation. Ils sont 29 particuliers à contester cet arrêté du 11 septembre 2011, par lequel le préfet de Loire-Atlantique déclarait cessibles plusieurs parcelles leur appartenant au profit de la société Aéroports du Grand Ouest, étape préalable à leur expropriation, intervenue par la voie d'une ordonnance dont ils ont également demandé l'annulation en justice. Ils sont soutenus par trois associations, ainsi que par le syndicat local de la Confédération paysanne.

Le projet d'aéroport du grand Ouest ? En décembre 2012, c'est Arnaud Montebourg qui en parle le mieux. Le ministre du Redressement productif s'adresse au Nantais Jean-Marc Ayrault, Premier ministre et principal soutien au projet : « Tu fais chier la terre entière avec ton aéroport de Notre-Dame-des-Landes (NDDL) dont tout le monde se fout. »

« César » et l'hiver : deux erreurs

Il faut dire que « NDDL » plombe méchamment les gouvernements socialistes successifs. Alors que le candidat Hollande avait, au printemps 2012, promis un moratoire sur la question, sitôt élu, c'est son gouvernement qui lance l'une des plus lourdes opérations policières de ces vingt dernières années : près de 2.000 policiers et gendarmes mobilisés pour déloger les empêcheurs de voler en rond. La suite de l'histoire est connue : l'opération baptisée « César » échoue, et suscite une mobilisation monstre en faveur des opposants (plus de 25.000 manifestants, le 17 novembre). César fait de « NDDL » un village d'irréductibles Gaulois, qui attire désormais les militants anarcho-écologistes (...), altermondialistes de toute l'Europe. Fin novembre, le gouvernement temporise, en annonçant la création d'une « commission de dialogue ». En coulisses, au sein du gouvernement, c'est un peu la panique. « Le ton sur le terrain s'était considérablement durci. On multipliait les réunions », rapporte l'un des acteurs de ce dossier. La communication du Premier ministre « souffre alors de quelques flottements ». En octobre, un nouveau « stratège », Bernard Candiard, directeur général du Crédit municipal de Paris, habitué des cabi-

nets ministériels (Mitterrand, Jospin) a débarqué en pleine crise. Et peine à convaincre. « Ce n'était pas un communicant. Beaucoup de monde se demandait pourquoi il avait un bureau à Matignon », confie un conseiller ministériel. Concernant Notre-Dame-des-Landes, « il était persuadé que l'hiver allait disperser les troupes. C'est l'inverse qui s'est produit. »

Journalistes, black blocs et DCRI

Le mot d'ordre est, en tout cas, de ne pas faire apparaître Jean-Marc Ayrault à la manœuvre. « Il fallait "desAyraultiser" le dossier », confirme l'un des protagonistes de l'affaire. Officiellement, la communication sur le dossier est confiée aux ministères de l'Agriculture et de l'Écologie. À l'Écologie, la ministre Delphine Batho traîne les pieds. « Elle était contre le projet. En interne, son ministère et Matignon se livraient une rude bataille », rapporte un autre conseiller.

À Matignon, on suggère à Bernard Candiard l'idée de faire une liste des journalistes travaillant sur ce dossier. Une liste qui se transforme, en fait, en fichage. C'est ce que découvrent, incroyables, plusieurs conseillers lors d'une réunion interministérielle qui se déroule à Matignon, le 12 mars 2013. Ce jour-là, Bernard Candiard expose la stratégie de communication qu'il souhaite mettre en place. Il liste les éléments de violence commis en relation avec le projet d'aéroport. Sa note contient des extraits de rapports de la DCRI qui évoquent l'arrivée sur le site de militants ultra-radicaux et violents, des « black blocs », la découverte d'engins explosifs artisanaux, mais aussi l'exaspération de la population

locale. Autant d'éléments qui peuvent peser dans le débat.

L'aveu du stratège de Matignon

Les perspectives dressées dès le début de la réunion ne sont pourtant pas réjouissantes. Bernard Candiard avoue même : « Dans ce dossier, il n'existe aucun argument ultime pour justifier la faisabilité du projet. » La conseillère Transports de Matignon, quant à elle, pointe « des problèmes irréductibles ». Ceux-ci seront rendus publics, trois semaines plus tard, dans un rapport d'experts scientifiques indépendants : la compensation écologique imposée par la loi, qui vise à recréer l'exact écosystème de NDDL, devenu, au fil des ans, une zone humide d'une exceptionnelle richesse, n'est pas satisfaisante et semble impossible à réaliser.

Autre ombre à venir : le rapport de la commission de dialogue. Il reconnaît l'utilité publique du projet... tout en demandant au gouvernement de revoir sa copie sur de nombreux points. En clair, les travaux ne sont pas près de démarrer. La consigne est d'insister sur le fait que « le projet n'est pas remis en cause ». Concernant les compensations écologiques, deux scénarios sont évoqués : ajuster le projet en tentant de prendre en compte les recommandations des experts. Ou reconnaître que c'est impossible et qu'il faut donc déclencher de nouvelles études et tout reprendre à zéro...

Aucune de ces options ne sera finalement adoptée. Deux semaines après cette réunion, Bernard Candiard est remercié. La stratégie de communication, elle aussi, va radicalement changer.

« On a su rapidement qu'il ne se ferait pas »

Début avril 2013, c'est un jeune consultant de Publicis pour le service d'information du gouvernement, Jérôme Batout, spécialiste de la com' de crise, qui prend la suite de Bernard Candiard. Dès lors, Matignon va orchestrer une stratégie très différente. Pour Notre-Dame-des-Landes, la solution choisie est... un moratoire : pas d'expulsion et pas de travaux tant que les recours juridiques des opposants n'ont pas été épuisés. « Cela venait de l'Élysée et cela a été mis en musique par Matignon, assure un conseiller ministériel. Cette solution permettait à François Hollande de dire qu'il respectait son engagement de campagne électorale. Jean-Marc Ayrault ne

perdrait pas la face. Et Delphine Batho pouvait brandir cette solution comme une victoire et retrouver une marge de manœuvre face aux écologistes qui ne la lâchaient pas. »

Un aéroport pour le grand Ouest « indispensable »

Un autre acteur du dossier précise : « Il était même possible, en cas de victoire à la présidentielle de 2017, de reconduire le moratoire. En choisissant cette option, on avait au moins dix ans devant nous. » Car si, pour tous les acteurs du dossier, le site de NDDL est alors juridiquement condamné, le projet d'aéroport, lui, est simplement « mis en sommeil »

« On a rapidement su, quelques mois après notre arrivée au pouvoir, que NDDL ne verrait pas le jour, confesse aujourd'hui un protagoniste de ce dossier. Mais nous étions et sommes toujours convaincus qu'un aéroport pour le grand Ouest est indispensable. Mais pas avant dix ans. Il n'y a pas d'urgence. La vérité, celle que l'on refuse de dire aux Français, c'est que, dans vingt ans, le prix des énergies aura atteint des sommets. Un billet d'avion sera un luxe. Il se pourrait qu'il ne reste plus en France que moins d'une dizaine d'aéroports qui devront avoir une envergure interrégionale. À ce jour, aucun équipement de cette capacité n'existe dans le grand Ouest. »