

Extraído de Viento Sur

<http://vientosur.info/spip.php?article13464>

Francia. Aeropuerto Notre-Dame-des-Landes

Repaso histórico de un movimiento ecológico y social victorioso

- solo en la web -



Fecha de publicación en línea: Sábado 10 de febrero de
2018

Licencia de Creative Commons BY - NC- ND Viento Sur

Longevidad, diversidad de formas de acción, capacidad de crear evaluaciones populares y desarrollar alternativas: esos son los ingredientes de un movimiento cuya estrategia ha resultado ser victoriosa, tras el anuncio del abandono del proyecto del aeropuerto [realizado por el gobierno de Edouard Philippe]. Repasamos la lucha de Notre-Dame-des-Landes.

"Una decisión excepcional para una situación local excepcional". Así calificó el primer ministro Edouard Philippe la renuncia a la construcción del aeropuerto de Nôtre-Dame-des-Landes el pasado 17 de enero. Para el gobierno, esta decisión no responde a una repentina toma de conciencia ecológica: de hecho, el primer ministro no evocó ni exigencias climáticas ni voluntad alguna de preservar los terrenos agrícolas. La decisión dimana antes de nada de una correlación de fuerzas construida desde hace más de diez años por los oponentes a este proyecto tan controvertido. Un movimiento ecológico y social que ha resultado ser igualmente excepcional en cuanto a longevidad y a estrategia. Recorremos aquí sus grandes etapas y sus actores.

Un proyecto que se remonta a medio siglo atrás

Cuando, en 1968, se identificó la zona de Nôtre-Dame-des-Landes con el objetivo de construir un nuevo aeropuerto, los agricultores fueron los primeros en movilizarse. Crearon la *Asociación de defensa de agricultores afectados por el proyecto aeroportuario* (ADECA en sus siglas francesas) y, de entrada, plantearon la problemática del desarrollo económico, haciendo de la agricultura una actividad económica en toda regla, capaz de generar empleo y riqueza. Finalmente, el proyecto del aeropuerto quedó en lista de espera durante muchos años, especialmente debido a la crisis del petróleo.

Los agricultores, en primera fila

La lucha dio un nuevo giro a principios de los años 2000, cuando el proyecto vuelve a despegar con el gobierno de Jospin. Más tarde, en febrero de 2008, es declarado proyecto de utilidad pública. Dos años más tarde, el Estado confía al grupo BTP Vinci la construcción y la gestión durante 55 años del futuro Aeropuerto del Extremo Oeste, de vocación internacional. Por parte de los oponentes, se crea la *Asociación ciudadana intercomunal de poblaciones afectadas por el proyecto aeroportuario* (ACIPA), así como un colectivo de representantes escépticos en lo relativo a la pertinencia del aeropuerto (CDEPA). Es entonces cuando se multiplican las manifestaciones, las peticiones y también los eventos festivos: picnics de desobediencia, ocupaciones de granjas y de casas abandonadas, bloqueo de las apisonadoras, acciones de burla en Nantes...

La *Confederación campesina* y la FNSEA local (*Federación nacional de sindicatos agrícolas*) se declaran contrarias al proyecto. Mientras que la primera se implica con fuerza en la movilización, la segunda se niega a sumarse a las manifestaciones. En cada manifestación hay centenares de tractores movilizados. En 2011, se crea el COPAIN 44 (*Colectivo de organizaciones profesionales agrícolas indignadas con el proyecto del aeropueerto*) en solidaridad con los agricultores *irreductibles*. Y otros colectivos similares se forman en los departamentos colindantes.

2009: campamento del clima, ZAD y evaluaciones independientes

En el verano de 2009, se instaló un campamento de acción climática en los terrenos afectadas y atrajo a más de 2.000 personas. La problemática del nuevo aeropuerto adquirió entonces una dimensión nacional e incluso europea, en la misma onda que las movilizaciones ascendentes contra el calentamiento global. Al terminar el evento, parte de quienes acudieron deciden instalarse allí. Son los primeros *zadistas* (que viene de la expresión ZAD, "zone à défendre"). Al mismo tiempo, se lanzan varios estudios con el objetivo de dar cuenta del coste faraónico y subestimado de la construcción del nuevo aeropuerto. Un estudio independiente realizado por un gabinete de

evaluación neerlandés pone en tela de juicio el cálculo del costo y del beneficio asociados a la construcción del aeropuerto. El *Taller ciudadano*, una asociación que trabaja en torno a las alternativas existentes al aeropuerto, propone la reordenación del actual aeropuerto de Nantes, así como la mejora de las vías de acceso.

Naturalistas, pilotos y empresarios se unen a la protesta

Los oponentes rechazan igualmente los métodos puestos en marcha para compensar la destrucción de la biodiversidad en el seno de esta zona húmeda. Científicos naturalistas en lucha inician el inventario de esta biodiversidad y organizan paseos pedagógicos. Algunos participantes imprevistos toman posición contra la construcción del nuevo aeropuerto: pilotos (por razones técnicas) o empresarios (por razones financieras).

Se lanzan numerosos litigios y procesos judiciales: contra la expropiación de los habitantes *históricos*, contra la obstrucción del acceso a los documentos administrativos o en lo relativo a las autorizaciones medioambientales y las ayudas públicas que cobraría Vinci. Cada año, a primeros de julio, una cumbre reúne a representantes de las luchas contra los grandes proyectos inútiles, franceses y europeos. Se perfeccionan las estrategias, los oponentes siguen uniendo fuerzas.

2012, un año bisagra: la operación César contra Asterix

En mayo de 2012, seis habitantes empiezan una huelga de hambre para exigir la suspensión de las expropiaciones mientras haya recursos judiciales en curso. Ganan el caso al cabo de 28 días. Se espera entonces varios meses de calma. Pero en otoño el gobierno de Ayrault (P.S) decide expulsar a las personas que se habían instalado desde 2009 en el bosque. En ese momento, la "zona de ordenación diferida" ("zone d'aménagement différé", denominación gubernamental) se transforma en "zona a defender" (ZAD).

El país y el gobierno descubren entonces la amplitud de la movilización y de los lazos que se han ido tejiendo en torno a la ZAD, entre la población campesina y las y los militantes *ocupas*. El ministerio del interior, Manuel Valls, moviliza 1.200 policías y gendarmes en una operación bautizada César. Pero la evacuación, que se esperaba durase unos pocos días, se enreda entre las 1.500 hectáreas de campos, bosques, charcos y sendas. Los ocupantes defienden el lugar paso a paso. Construyen barricadas, utilizan su perfecto conocimiento del espacio para desbaratar las maniobras policiales y reparan al día siguiente lo que las fuerzas del orden destruyeron la víspera. Muchos de ellos resultan heridos, a veces de gravedad. Hasta tal punto que una médica alerta a la prefectura (delegación del gobierno en cada departamento). Patrick Warin, graduado de la ENA (*Ecole nationale d'administration*) y ex director de la CDC (*Caisse des dépôts et consignations*), se indigna contra estas violencias y resalta las similitudes con la lucha del [Larzac](#) (en el Sur del país).

Los apoyos llegan desde todas partes: logísticos y materiales, manifestaciones y sentadas en toda Francia. Quienes se oponen al aeropuerto trabajan hombro con hombro. Tras estos días de *guerrilla*, adquieren legitimidad. El 17 de noviembre de 2012, en el momento en que los gendarmes y los CRS se repliegan, miles de personas llegan a la ZAD para reconstruir lo que ha sido destruido. Esta contra-operación, bautizada Asterix, reúne a más de 40.000 personas venidas de toda Francia para transportar tablas, construir casas, clavar clavos...

"Ocupar, cultivar y resistir": utopías concretas en la ZAD

Tras las expulsiones de 2012, los lazos no han dejado de verse reforzados entre quienes se oponen un mundo heterogéneo, y entre sus diferentes métodos de acción. El eslogan *ocupar, cultivar y resistir* se extiende. Los frecuentes debates y las experimentaciones lanzadas hacen de la ZAD un espacio político excepcional, en el que se mezclan reflexión general sobre el estado del planeta y ejercicio práctico de modos de producción alternativos,

especialmente agrícolas. Hoy en día, 400 hectáreas son explotadas por 11 agricultores, 260 lo son por ocupantes y 600 por antiguos habitantes a quienes Vinci había indemnizado (con contratos de arrendamiento precarios). El hecho de preservar y trabajar estas tierras, mientras que al mismo tiempo una alternativa existe para modernizar el aeropuerto existente de Nantes, supone dar aun más legitimidad a la lucha.

En enero de 2016, a pesar de la reciente decisión de expropiación, los agricultores continúan viviendo y trabajando en el lugar. Durante la movilización contra la Ley Laboral, los habitantes de la ZAD abastecen a los huelguistas. Otros ayudan materialmente a personas migrantes. En mayo, la CGT Vinci se posiciona en contra del aeropuerto.

La trampa de un referéndum muy local

El 26 de junio de 2016 se organiza un referéndum sobre la posibilidad de transferir el aeropuerto de Nantes a la zona de Nôtre-Dame-des-Landes. El referéndum está reservado a la población del departamento del Loira atlántico. Auténtico ovni jurídico, este referéndum es visto como poco legítimo por numerosas personas, especialmente a causa de sus límites geográficos, cuando las consecuencias económicas y ecológicas del proyecto van mucho más allá de ese departamento. La gente okupa se encuentra dividida en cuanto a los pasos a seguir: una parte sigue el juego de la democracia local, otra boicotea la votación. A nivel de partidos, el PS y la UMP (estos es, tres cuartos de la representación del departamento) llevan a cabo una campaña a favor de la transferencia, junto a los centristas de la UDI y junto al PCF. Con 50.000 votos de diferencia, el "sí" a la transferencia del aeropuerto a NDDL gana con el 55% de los votos emitidos (un 28% del cuerpo electoral).

El resultado no perjudica a la movilización. En noviembre de 2016, miles de personas armadas con palos recorren la ZAD para advertir nuevamente al poder político de que volverán si se vuelve a usar la fuerza. Los ocupantes y las personas que los apoyan continúan experimentando y cultivando.

Mediación y abandono

Tras la elección de Emmanuel Macron a la presidencia, los ministros de transición ecológica y solidaria, Nicolas Hulot, y de transportes, Elisabeth Borne, nombran a un equipo de mediadores. Este equipo entrega su informe el 13 de diciembre, analizando por vez primera las diferentes opciones. Concluyen que "rehabilitar el aeropuerto de Nantes sería dos veces más barato que construir uno nuevo en Nôtre-Dame-des-Landes".

La victoria de quienes se oponen al aeropuerto se suma así a otras luchas emblemáticas y victoriosas de los movimientos ecologistas contra grandes proyectos industriales cuya utilidad social no es evidente: la movilización contra el proyecto de central nuclear en Plogoff (en Finisterre) a finales de los 70; la movilización contra los proyectos de embalses en el Loira y el Allier, anulados en 1991; la que se lanzó contra la extracción de gas de esquisto, y que dio lugar a una moratoria y más tarde a una ley contra la fractura hidráulica en 2011; o también, la que tuvo lugar contra el embalse de Sivens (en Tarn), cuyo proyecto fue abandonado tras la muerte de Rémi Fraisse, un manifestante al que mató una granada lanzada por un gendarme en octubre de 2014.

19/01/2018

<https://www.bastamag.net/Notre-Dame-des-Landes-retour-sur-un-mouvement-ecologique-et-social-victorieux>

Traducción: Adrián Moral Saiz