

## I. Dans le domaine du droit public : l'exemple de l'expropriation.

### A. Définitions.

Le **droit de propriété** : il est défini dans la **Déclaration des droits de l'homme et du citoyen** de 1789.

Étude des articles de la DDHC consacrés au droit de propriété (Livre d'histoire pages 256-257) :

- Combien d'articles sont consacrés au droit de propriété ?
- Quelle expression est utilisée pour définir la propriété ?
- Quelle exception est évoquée ? Donnez un exemple de ce que cela peut signifier.
- Quelle contrepartie obtient dans ce cas le propriétaire ?

L'**expropriation**, c'est une procédure par laquelle un propriétaire se voit imposer la cession d'un immeuble, d'un terrain dans un but d'utilité publique en contrepartie d'une indemnité.

Le **droit public**, c'est l'ensemble des règles relatives à l'organisation et au fonctionnement de l'État, des collectivités territoriales et de l'administration, ainsi qu'à leurs relations avec les personnes privées (comme par exemple l'expropriation).

Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, notre droit a cherché à préserver ce droit de propriété en le rendant compatible avec les besoins de la collectivité :

- Le citoyen ne doit pas voir ses biens confisqués par la puissance publique (l'État).
- L'État, les collectivités doivent pouvoir mener à bien des projets d'**intérêt général** sans être paralysés par le droit de propriété.

### B. Exemple : Le projet d'aéroport international de Nantes.

#### 1. Analyse du projet.

Étude du site de l'aéroport du grand ouest : <http://aeroport-grandouest.fr/>

- Qui est à l'origine de ce site ?
- Où se situe aujourd'hui l'aéroport de Nantes ? où veut-on implanter le futur aéroport ?
- Quelles différences entre les deux sites ?
- Comment le site justifie-t-il ce transfert de l'aéroport ?
- Quels problèmes le transfert pose-t-il ?
- La présentation du projet vous semble-t-elle objective ? Justifiez.

Films du site de l'aéroport du grand ouest sur l'impact du projet.

- Pour chacun des trois films, relevez les informations suivantes :

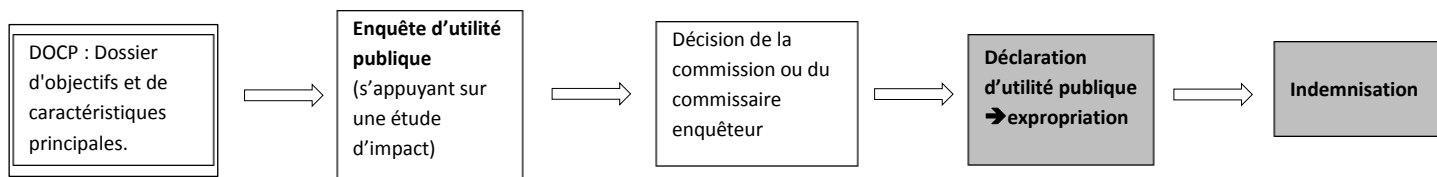
Intervenants	Problème évoqué	Avantages de la nouvelle implantation.

L'expropriation est une **décision judiciaire**. Elle est précédée de différentes études sur la justification et l'**impact du projet**. Les personnes concernées et n'importe quel citoyen peuvent à ce stade intervenir en participant à l'**enquête utilité publique**.

Droit de propriété  
**DDHC** : Texte adopté en 1789 par les représentants de la Nation. figure en préambule de la constitution, c'est l'une des sources du droit. Sources du droit.  
Droit public  
**Constitution** : texte qui régit (organise) le fonctionnement des institutions.  
Intérêt général

NIMBY : Not in my Backyard.  
DOCP  
Enquête d'utilité publique  
Etude d'impact  
Déclaration d'utilité publique  
Indemnisation.

## Expropriation pour cause d'utilité publique.



Phase administrative

Phase judiciaire

## 2. Les limites de cette procédure.

Étude des témoignages recueillis par la revue Z, n° 4, Automne 2010.

- Relevez dans un tableau construit sur le modèle de celui de la page précédente les intervenants, les problèmes évoqués, les arguments.
- Quelles sont les catégories lésées par le projet ?
- Rédigez un texte en trois parties dans lequel vous exposerez :
  - Les arguments en faveur du projet de nouvel aéroport.
  - Les arguments qui vont à l'encontre d'un tel projet.
  - Votre opinion personnelle, argumentée.
- Quelle a été la décision prise dans ce dossier ?
- Est-elle conforme à l'opinion majoritaire exprimée dans la classe ?
- Comment expliquez-vous cette décision ?

Association  
Collectif  
Squatteur

*«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 trouve 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.*

«Très concrètement, ce projet d'aéroport est un projet pharaonique pour un trafic qui ne justifie pas cet espace. Ça se veut un aéroport à Haute Qualité environnementale (HQE), mais c'est incroyable de qualifier d'écologique un pro-jet qui consomme autant d'espace agricole! Sans compter qu'avec l'épuisement des énergies fossiles, l'aviation va devoir se tourner vers les agro-carburants. Et, pour fournir la France ou l'Europe, il nous faudrait consacrer un espace démesuré à ces cultures, ce qui signifie qu'on n'aurait pas assez d'hectares pour nourrir les gens! On peut déplacer ces monocultures dans d'autres régions du monde, comme cela se fait déjà aujourd'hui. Mais comment vont se nourrir les gens dans ces pays-là? Alors allons-y, continuons à spolier des régions entières du monde pour satisfaire nos envies de développement! Je pense plutôt qu'il est temps de remettre en cause notre modèle de développement.

Naïvement, je me dis qu'on est peut-être arrivés à la fin des beaux jours du transport aérien. Pour ceux qui voyagent beaucoup, comme les hommes d'affaires, une piste suffit. Pour les autres, comme les retraités qui ont du temps et un peu d'argent à mettre dans des voyages, le vent tourne... Ils vont être de moins en moins privilégiés. Il suffit de regarder les réformes en cours: c'est assez évident que les retraités auront sans doute d'autres choix à faire que de voyager. Ils devront peut-être aider leurs enfants et leurs petits-enfants à vivre! J'ai l'impression que le faste des Trente Glorieuses est derrière nous. Les disparités sociales qui s'accroissent à ce point dans un pays dit développé comme la France, c'est assez effarant. Dans ce paysage, un aéroport, ce n'est pas un projet d'intérêt public. Ça ne va concerner qu'une poignée de favorisés.

Ce qui me révolte aussi dans ce projet, c'est l'avancement de l'urbanisation. La ceinture verte de Nantes dont on entend parler sera remplacée par des But, des Conforama, des McDonald's, etc. On a un développement concentrationnaire! Les gens habitent de plus en plus loin, et il y a de plus en plus de problèmes de circulation parce que l'emploi reste concentré au même endroit. Les communes rurales, elles, se transforment en cités-dortoirs, sans vie. J'ai peur qu'on ne garde que quelques paysans pour préserver ce qui reste du bocage nantais... On veut faire une zone agricole protégée autour de la ville, mais ce n'est pas satisfaisant! On ne veut pas devenir une réserve d'Indiens!

La terre, en tant que telle, n'est pas encore considérée comme un bien rare. On a besoin d'aménager une nouvelle grande surface ou de faire une nouvelle autoroute ? Eh bien ! ce n'est pas un problème, on prend ce bout de pré! Voilà la logique... »  
Sylvie Thébault, éleveuse de vaches laitières.

« L'année dernière, notre propriétaire a vendu la maison dans laquelle on vit à France Domaine, une société de l'Aviation civile. Il nous a dit de ne plus lui payer de loyer et d'attendre un signe des nouveaux propriétaires. Il a vendu pour l'argent, comme il l'a fait pour une ferme un peu plus bas. De mars à décembre 2009, on n'a eu aucune nouvelle. Puis, fin décembre, on a reçu un bail précaire dans lequel était stipulé qu'on pourrait être viré du jour au lendemain, sous un délai de deux mois, et

que les charges de la maison allaient être à nos frais. J'ai refusé de signer ce bail et leur ai écrit pour leur demander de rester sous mon bail précédent. Depuis, silence radio. Donc, de fait, cette maison est "occupée". On a décidé de rester avec ma compagne et mes deux enfants. Certains me conseillent de préparer mes arrières, de trouver une maison avant qu'on en arrive au clash. Mais je me dis que si je commence à chercher une maison, ça veut dire que je suis sur le départ, ce qui n'est pas le cas. »

Claude, membre du collectif les habitants qui habitent.

Il reste calme, impavide. Les événements usent pourtant parfois sa bienveillance. «La résistance aurait dû commencer il y a cinq ans. Et on l'a toujours pratiquement pas commencé. J'ai peur que si on perd cette lutte, ce sera pas de leur faute à eux, ce sera de la nôtre. Parce qu'on est sûrs de gagner si on emploie les moyens. Mais, ce sera déjà perdu quand y aura du béton. »

En 2002, le débat public traverse le bocage sans turbulences. Paul regrette la paralysie de la coordination des associations opposées au projet. « Quand on leur parle de comment ça a été fait à Plogoff ou au Carnet, ils veulent rien entendre. On a vu le passé comment qu'il s'est passé. Il ne faut pas attendre! Et eux n'ont fait aucune action pendant l'enquête publique: ils attendent les bulldozers, bien sagement! Je sais comment c'est, alors j'ai envie d'aller interpellier les gens plus durement: "Quand est-ce que vous allez montrer que vous ne voulez pas d'aéroport? Vous attendez que les flics et les bulldozers soient avec leurs engins en train d'encercler ? avec des grillages, du gardiennage ? »

Paul, retraité, ancien agriculteur, 77 ans.

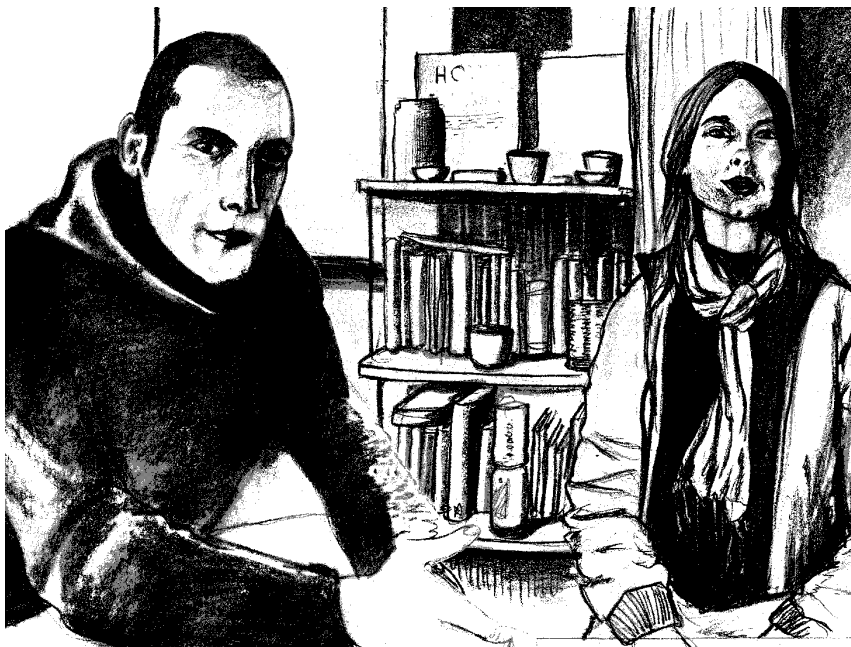
« **Rody**: Ce projet d'aéroport, c'est un déni de démocratie. Quand tu regardes la manière dont les décisions ont été prises, la manière dont les politiques se sont emparés de ce projet, tu vois que tout est décidé dans des bureaux par des techniciens et des experts en tout genre sans prendre en compte l'avis de la population locale. Ça me met en colère de voir que la voix des gens n'est pas entendue. Sur place, à Notre-Dame-des-Landes, ça va être un bouleversement du territoire. On va chambouler un cadre de vie, une agriculture, on va déplacer des gens... Tout ça pour installer un projet conforme à l'économie d'aujourd'hui: une économie libérale à outrance qui permet des déplacements pour une catégorie de personnes seulement, ceux qui en ont les moyens. toujours un peu plus de la capacité de décider pour nos vies, de créer des liens de solidarité, de vivre en dehors des logiques du profit, etc.

**Allison**: L'idée, c'est de faire de la ville un pôle d'attractivité... Avant que Jean-Marc Ayrault n'arrive au pouvoir, Nantes était appelée "La belle endormie". L'idée des politiques locaux a donc été d'en finir avec l'image de province tranquille, pour en faire un haut lieu du développement, des nouvelles technologies aux industries du loisir. Nantes est censée devenir "L'endroit où il faut être" quand tu es cadre supérieur. L'aéroport, c'est un élément d'un projet de développement qui vient accélérer la gentrification déjà en cours. Lutter contre ce projet, c'est lutter contre une idée de développement qui nous dépossède.

**Allison**: On est dans un tournant de cette lutte: beaucoup de gens extérieurs commencent à s'y intéresser. Au lieu d'être toujours dans l'opposition — une position qu'on traînait depuis deux ans —, j'ai l'impression qu'on commence à réfléchir à ce que nous pouvons partager d'autre qu'un aéroport... Et c'est intéressant de réfléchir à ce qu'on pourrait faire ici. D'ailleurs, quand on y pense, paradoxalement, le projet d'aéroport a permis de préserver cette terre. Il n'y a pas eu de remembrement, par exemple. Le paysage et l'organisation des terres ont été préservés par les rachats du Conseil général, ce qui permet à des gens nés ici de dire qu'ils retrouvent les chemins de leur enfance, et qu'ils reconnaissent les paysages qu'ils ont connus mêmes. Habiter ici, ça ouvre plein de possibilités.

**Rody**: Si l'aéroport ne se fait pas, on aimerait travailler sur une nouvelle économie qui ne repose pas sur le profit ni la spéculation, mais qui soit plutôt fondée sur l'échange. C'est possible de construire ça, si d'autres personnes continuent à venir s'installer. On avait émis l'idée de créer un collectif de vie paysanne. C'est encore en gestation, mais l'idée est de se dire qu'on prend un lieu et, à partir de là, on crée des activités agricoles ou artisanales (atelier bois, jardins partagés, couture, etc.). On aimerait recréer l'esprit d'un village; ce qui se perd parce qu'il y a la télé, internet et tout un tas de béquilles technologiques qui nous éloignent les uns des autres. Sans parler du fait que la plu part des gens doivent faire plein de kilomètres pour aller travailler... »

Rody et Allison, deux nouveaux habitants de la ZAD (zone d'aménagement différencié).



« J'ai repris la ferme de mes parents en 1969... La toute première fois que j'ai entendu parler de l'aéroport, c'était en 1963, dans une plaquette produite par l'Oream (Organisme régional d'études et d'aménagement métropolitain). On y voyait le développement à venir pour les cinquante prochaines années, avec de grandes voies d'accès pour relier les métropoles de l'Ouest (Rennes, Nantes, Saint-Nazaire). Quatre ans plus tard, le préfet de Loire-Atlantique convoque les maires des quatre communes concernées. Il parlait d'un "Rotterdam aérien". Les maires étaient très heureux. Nous, on avait bien compris que l'aéroport signifiait notre mort, et les créateurs de ce projet n'avaient pas pensé que les paysans s'opposeraient. Quand on a commencé à s'organiser contre l'aéroport, la première chose à faire pour nous, c'était d'informer au maximum les gens de ce qui était en train de se préparer et de ce qui allait nous arriver. Une délégation était partie enregistrer les bruits de l'aéroport d'Orly, et était revenue pour faire écouter aux gens des bourgs et aux paysans ce qui nous attendait. En écoutant le boucan, on se disait tous que nos vaches ne tiendraient jamais! On a aussi mené des actions un peu plus poussées. L'armée venait s'entraîner dans le secteur, sur les terres du Conseil général. Quand ils arrivaient avec leurs jeeps et leurs camions, on y allait avec nos tracteurs, et on leur disait de balayer le terrain. On avait une culture anti-militariste bien ancrée: c'était en même temps que le Larzac, une lutte qui avait été grandement mise en place par des gens de Loire-Atlantique, dont Bernard Lambert'. y avait aussi un enjeu important: installer des jeunes. Le décret avait instauré le gel des installations, donc les jeunes ne pouvaient pas avoir de prêt pour se lancer, ni rien. On a fait des manifestations, on a bloqué la DDA (Direction départementale de l'agriculture). Fin 1981, on a obtenu du ministre des Transports de l'époque, Charles Fittermann — un communiste — une autorisation signée de sa main pour installer des jeunes, en attendant que l'aéroport se décide...

À partir de ce moment-là, on a fait valoir nos droits pour les installations, et on a obtenu des prêts. Du coup, la moyenne d'âge des paysans sur la zone était la plus jeune de tout le département. C'est encore le cas aujourd'hui, parce qu'on continue à lutter pour de nouvelles installations. »

Michel Tarin, Paysan retraité.