

UN AÉROPORT, POUR QUEL PROJET ?

Le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes traduit un vrai choix idéologique, il impose pour les générations suivantes un modèle d'aménagement et de développement, il détermine le visage démographique, socio-économique et infrastructurel de tout le sud-est de la Bretagne, il pose une question politique et démocratique majeure.

Un des arguments des défenseurs du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes est l'accroissement démographique, et aussi d'activité, de la Métropole nantaise, jugé positif. Ceci pour répondre donc à ce qui pourrait être dans le futur une nouvelle demande. A l'inverse, celui-ci est aussi présenté pour répondre à un « danger » lié à l'accroissement de la population de la métropole nantaise survolée par les avions atterrissant aujourd'hui au sud de Nantes.

Dans cette contradiction réside le vrai projet de développement des promoteurs de l'aéroport, à commencer par Jean-Marc Ayrault, maire de Nantes et cumulard. Donner à la plus grande ville de Bretagne un pouvoir économique, démographique et infrastructurel encore plus important. Ce projet est même présenté comme « l'aéroport international du Grand Ouest ». Non pas parce qu'il serait d'utilité à l'ensemble de ce territoire flou et vaste, mais bien parce que de manière générale, Jean-Marc Ayrault et son équipe se projettent Nantes comme métropole « dirigeante » du quart Nord-Ouest de la France. Cet aéroport est le symbole d'une volonté de concentrer le maximum de population, d'infrastructures, de pouvoir économique et politique, de richesses dans un but manifeste d'hégémonie. Certes ce mode de développement concentrationnaire génère un accroissement des inégalités sociales, des pollutions, des nuisances, laisse périliter les territoires périphériques. Mais il permet d'assouvir tellement de velléités de grandeur, de « renommée nationale et internationale » pour la métropole de Jean-Marc Ayrault (soit-dit en passant l'aéroport actuel est déjà un aéroport international), comme le disent si bien les plaquettes.

Nous BREIZHISTANCE, la Gauche Indépendantiste Bretonne, nous nous opposons au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, d'une part parce que des solutions alternatives existent aux problèmes qu'il soulève, mais aussi parce que ce n'est pas notre choix de société. Nous, nous faisons le choix d'une société démocratique qui intègre les citoyens aux processus de décisions, qui place au cœur de son projet l'intérêt social de la majorité au détriment de la classe de ceux qui prennent le plus souvent l'avion, c'est à dire les plus riches. Nous faisons le choix d'une société disposant de toutes ses capacités naturelles et agricoles et qui les préserve.

“ Breizhistance est une formation politique bretonne. Socialiste, Indépendantiste, elle lutte pour l'accession du peuple breton à l'autodétermination et la construction d'une société débarrassée de l'exploitation capitaliste. ”

Nous faisons le choix d'un développement et d'un aménagement équilibré et harmonieux, qui ne mette pas en compétition les territoires, qui n'en assujettisse pas un à l'autre en donnant la priorité à une vision globale de notre territoire. Une vision qui privilégie le développement de moyens de transports efficaces, sociaux et peu polluant pour les trajets les plus communs et donc les plus prioritaires. Une vision qui limite l'étalement urbain, pour préserver un cadre de vie et des terres agricoles et nourricières proches des bassins de vies.

Ceci est possible mais nécessite des engagements politiques.

- Tout d'abord il faut abandonner immédiatement le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, et s'opposer dans les différents échelons des institutions et de la société à sa construction ;

- Mettre à disposition à prix réduits les terrains de la Zone d'Aménagement Différée pour l'installation d'une agriculture périurbaine respectueuse de l'environnement ;

- Refondre les départements (dont la Loire-Atlantique) et région dans une collectivité unique Bretonne réunifiée dotée de compétences législatives et parlementaires fortes, afin de limiter le pouvoir des métropoles et permettre un aménagement du territoire plus cohérent et harmonieux ;

- Mettre en place un plan d'aménagement global de la Bretagne privilégiant fortement le développement des lignes ferroviaires nord-sud (Rennes/Nantes, Saint-Brieuc/Auray, ...) plutôt que les projet coûteux ou déstructurant comme l'aéroport ou la ligne LGV ;

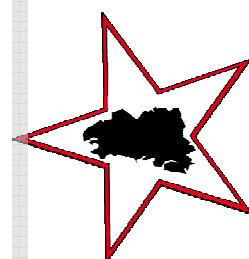
- Faire cesser le chantage malsain de ceux qui veulent conditionner l'ouverture d'une nouvelle ligne entre Nantes et Rennes à la construction de l'aéroport ;

- Mettre en réseau et partager l'influence entre les aéroports bretons par la collectivité bretonne ;

- Mettre en place un vaste plan de circulation des marchandises par circuits courts, le feroutage et le cabotage ;

- Permettre la gratuité dans tous les transports collectifs de Bretagne pour les plus précaires et appliquer des tarifs sociaux très bas afin d'affirmer la vocation sociale et écologique des transports collectifs. Il faut arriver à ce que se déplacer en trains, cars, etc ... soit beaucoup plus avantageux financièrement que prendre sa voiture.

Les collectivités locales s'apprêtent à investir plusieurs milliards d'euro dans le projet de Notre-Dame-des-Landes, toutes ces propositions sont donc matériellement réalisables. Il suffit de choisir le modèle de développement que l'on veut.



INDÉPENDANCE & SOCIALISME

BREIZHISTANCE .tv

DIZALC'HIEZH & SOKIALOURIEZH

POURQUOI NOUS N'AVONS PAS BE-SOIN D'UN NOUVEL AEROPORT ...

Le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes date des années soixante. A cette époque les principales raisons de ce projet étaient liées à l'essor de l'aéronautique dans l'Hexagone. On voyait les choses en grand et les technocrates se disaient que d'ici les années 2000 il faudrait des aéroports de grande envergure pour accueillir les flux importants d'avions supersoniques comme le Concorde. Aujourd'hui le Concorde n'existe plus, aucune entreprise aéronautique ne semble vouloir investir dans ce type d'engins inutiles et coûteux. Ce petit constat rétrospectif qui met en avant les rêves un peu mégalomanes des technocrates de l'époque peut aujourd'hui prêter à sourire. Néanmoins le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes existe toujours, et ce sont les mêmes délires prospectifs qui voyaient jadis une multitude d'avions supersoniques voler dans le ciel qui guide aujourd'hui ceux qui disent l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes nécessaire !

Mais encore pire qu'à l'époque, c'est qu'aujourd'hui on sait les ressources en carburant fossile plus que menacées. Un sommet à même été organisé à Copenhague cette année afin de mettre notamment en place un plan international face à la fin de l'exploitation du pétrole annoncée par le Groupe Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat autour de 2042. Vous vous souvenez, tout le monde en parlait. Ça n'a servi à rien mais tous les élus y étaient pour montrer à quel point leur collectivité était engagée dans la lutte contre le réchauffement climatique, Jean-Marc Ayrault, Patrick Mareschal, Jacques Auxiette, Jean-Yves Le Drian, plusieurs membres du gouvernement Sarkozy, etc... Au moment de l'ouverture du « débat public » le baril de pétrole était autour de 25\$ et ceux-ci nous parlait d'une rentabilité financière du projet autour de 2040. En 2008 le baril a dépassé la barre des 140\$ et est aujourd'hui autour de 80\$... Les décideurs s'entêtent pourtant à soutenir l'aéroport, mais bizarrement le syndicat mixte d'étude et les collectivités soutenant le projet n'osent plus avancer de perspectives sur sa rentabilité.

Comme souvent dans ce genre de projet on utilise la création d'emploi comme justifiant toutes les dépenses. Dans les 4000 à 6000 emplois annoncés, il faut en réalité prendre en compte les 1500 à 2000 emplois existants déjà qui seraient transférés du Sud vers le Nord Loire. Il faut ensuite prendre en compte les 700 à 800 emplois liés à l'activité agricole autour de Notre-Dame-des-Landes, qui seraient supprimés. De plus ce nombre d'emplois directs se base sur une fréquentation du site estimée entre 7 et 9 millions, c'est à dire pas avant 2050. Enfin, il y a fort à parier que l'activité générée par ce grand chantier ne créera pas tant d'emploi local. En effet les commanditaires seront de grands groupes qui risquent de reproduire ce qu'on a déjà pu voir sur les chantiers de Saint-Nazaire, l'afflux d'une main d'œuvre immigrée et surexploitée. La société Lavalain candidate à la construction de l'aéroport, à l'année dernière fait savoir qu'elle employait 7000 ouvriers philippins sur les chantiers qu'elles menaient en Algérie !

KARTENNOÙ RUZ DA :

- **Jean Louis Boorlo** ha d'ar **gouarnamant gall**, o doa embannet e-pad Grenelle an Endro bet e 2007 ne vefe « kresk heverk ebet d'ar barregezhioù aerborzh e Frañs ». Ar lezenn « Grenelle 1 » he doa lakaet da bal « stourm ouzh diskar an takadoù labour-douar ha naturel, ouzh emled ar c'hêrioù, evit tizhout ur merezh arboellus a-fed danvez ha douar ». Kustum e oamp da vezañ graet goap ouzhomp, hogen amañ e ya pell !

- **Jean-Marc Ayrault**, a lusk ur c'houlzad-brudañ gant Meurgêr Naoned, e lugan « ober gant an endro, bremañ », bet ivez e kuzuliadeg Kopenhagen, ha pa oa bet o leñvañ dirak Fillon da gaout e aerborzh. 200.000 euro gouestlet da guzhat un toullad dislavarioù !

- **Christophe Béchu** hag an **UMP**, o deus graet vat eus an eneberezh ouzh ar raktres aerborzh da geñver an dilennadegoù-rannvro 2010 en ur zegas da soñj an diouer a zanframmoù hent-houarn. N'eo ket un aerborzh a fell deomp, ul linenn hent-houarn nevez etre Naoned ha Roazhon ne lâromp ket !

- **Patrick Mareschal** a glask diskar an tu enep en ur ziskanañ skoaziadennoù Kengevread ar beizanted hag en ur gondaoniñ « tartezennadur » Dominique Bricaud.

- Teir c'hartenn ruz da **Patrick Mareschal**, **Jacques Auxiette** ha **Jean-Marc Ayrault** evit bezañ skarzhet an eneber diwezhañ ouzh an aerborzh, J.-J. Kogan, eus Sindikad Kemmesk Studiañ ar Raktres Aerborzh.

- Hag ar gartenn diwezhañ, gwenn ar wezh-mañ ! Bet roet gant annezidi Kernitron-al-Lann da re C'hlas Broioù al Liger, skoulmet ganto un emglev gant Jacques Auxiette en eil tro, p'eo bet o votiñ 45% anezho nemetken, ha 23% o lakaat ur baperenn wenn er vouezharc'h da embann o disouezh.

Alors que le Sud Loire ressemble de plus en plus à une immense zone dortoir, entraînant un déplacement de population quotidien, polluant et gigantesque, l'idée de supprimer des emplois au Sud pour les transférés au Nord paraît irresponsable. Il faut maintenir l'emploi en Sud Loire. De plus les 600 millions d'euros annoncés par les collectivités pour financer le projet (dont la part publique et territoriale n'est pas connue), largement sous estimés, permettrait de financer beaucoup plus d'emplois publics pérennes et d'utilité sociale.

Alors on insiste sur la saturation de l'aéroport de Nantes Atlantique. Lors du « débat public » de 2002, la DGAC annonçait le chiffre « saturant » de 4 millions de passagers pour 2020, voir même 2014-2015. Or entre 2000 et 2010 le nombre de passagers est passé de près de 2 millions à 2,7 millions en 2009. Ceci alors même que les collectivités locales ont subventionné entre temps l'installation à Nantes Atlantiques de compagnies low-cost aux pratiques sociales souvent scandaleuses. Surtout le nombre de mouvements est resté stable, et a même diminué passant de 43 000 en 2000 à 38 000 en 2009, grâce notamment à une optimisation de l'emport moyen (nombre moyen de passagers par vol) qui est passé à Nantes Atlantique de 44 à 70.

Mis en comparaison avec l'évolution des prix du carburant, et comme le disait le rapport déposé au « débat public » par la Gauche Indépendantiste Bretonne en 2002, rien ne permet de penser que l'aéroport existant sera saturé avant au moins 2050. Surtout que des aménagements sont possibles. A titre de comparaison l'aéroport de San Diego aux Etats-Unis qui dispose d'une piste de la même taille et d'une superficie inférieure à celle de Nantes Atlantique accueille 223 000 vols par an quand l'aéroport nantais atteint les 38 000 !

Dernièrement le syndicat mixte et Nantes Métropole ont avancé l'argument du survol de Nantes et du Lac de Grand-Lieu comment étant extrêmement dangereux et nécessitant la construction de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Nantes Métropole, en disant s'appuyer sur des sources du BEA (Bureau Enquêtes Accident), va même jusqu'à dire que Nantes Atlantique est un des plus dangereux aéroports français et compare la situation avec le tragique crash du Louxor en 2003. Tout d'abord si la situation est aussi dangereuse que certains élus voudraient la présenter, il semblerait logique d'appliquer le principe de précaution et de fermer l'aéroport de Nantes Atlantique ! Mais en y regardant de plus près, on peut s'apercevoir que même la DGAC classe l'aéroport existant comme étant de ceux ne nécessitant d'aucune disposition particulière liée à la dangerosité ou la situation de l'aéroport. Surtout le BEA ne fait de liste des aéroports les plus dangereux, et n'a jamais publié quoique ce soit sur la dangerosité de la plate-forme existante.

Il existe une multitude d'autres alternatives au survol de Nantes. Déjà cette année une nouvelle procédure d'atterrissage a été mise en place, limitant le bruit et le survol de l'agglomération (le Plan d'Exposition au Bruit réalisé par le syndicat mixte et annonçant le chiffre de 42 000 personnes touché actuellement par les vols atterrissant à Nantes Atlantique ne prend pas en compte cette nouvelle procédure et table sur un chiffre de 60 000 mouvements annuels quand ils ne sont en réalité que de 38 000). Une proposition de réaménager l'ancienne piste orientée est-ouest avait déjà été rejeté dans les années soixante-dix et est toujours ignorée par le syndicat mixte. Or, en plus d'augmenter les capacités de l'aéroport, celle-ci limiterait le survol de l'agglomération et entraînerait un coût de 10 à 30 fois inférieur à celui qui pourrait être celui d'un nouvel aéroport.

Enfin, il y a de vraies alternatives à la saturation prenant en compte la nécessité de rationaliser les déplacements et l'énergie qu'ils consomment. D'abord comme nous l'avons dit, une mise en réseau des aéroports bretons existants, permettrait de ménager l'influence des vols sur l'agglomération nantaise, toute en la répartissant sur le territoire. Deuxièmement plus de la moitié des avions atterrissant ou décollant à Nantes Atlantiques font un trajet de moins de 1000 km. Il serait sans doute bon de s'interroger sur la nécessité de ces vols qui pourraient être aussi bien fait en train qui beaucoup moins polluant. Plutôt que des privatisations et une mise en concurrence des moyens de transports il faut reconquérir le caractère public de ceux-ci pour nous permettre d'avoir des modes de déplacements adaptés aux réalités économiques et soucieux de l'environnement.

