

De nos terres à la Terre : Résister, agir, vivre...



■ Une nouvelle fois, la coordination des opposants appelle au rassemblement à Notre Dame des Landes ■ Cette année, celui-ci se présente avec moins de pression ■ Une médiation est lancée en mettant toutes les options sur la table et rendra ces conclusions début décembre ■ Néanmoins, dans la longue lutte de NDDL, les périodes de calme et d'extrême tension se sont succédées ■ Cette année un collectif syndical sera présent. Il regroupe des syndicalistes Solidaires, CGT, CNT

Résistance et vigilance

Alors qu'au rassemblement de 2016, la situation était à nouveau tendue à la suite du résultat de la consultation restreinte au département de Loire-Atlantique (favorable au projet d'aéroport), celui de cette année se présente avec moins de pression.

La médiation qui s'ouvre permettra à la coordination des opposants, une nouvelle fois et avec une argumentation toujours plus étayée, d'expliquer la nécessité d'abandonner le projet d'aéroport à NDDL et d'examiner le projet alternatif du maintien de l'aéroport de Nantes Atlantique.

Collectif syndical contre l'aéroport

Apparu lors de la journée du "serment des bâtons" le 8 octobre 2016, le collectif syndical contre l'aéroport et son monde regroupe des organisations du 44 (Solidaires, CNT, CGT AGO, CGT Travail-Emploi-FP) et le collectif national des syndicats CGT de Vinci.

L'ACIPA (principale association de résistance au projet) y voit "des perspectives de solidarités réciproques, comme aux grandes heures des alliances ouvriers-paysans de Loire-Atlantique".

Solidaires sera présent

Comme chaque année, l'Union syndicale Solidaires sera présente avec un stand.

Point de rendez-vous des militant-es Solidaires. Il permettra d'accueillir plus largement toutes celles et tous ceux qui souhaitent nous connaître. Il sera également l'occasion de renforcer nos liens avec toutes les organisations qui luttent contre ce projet d'un autre temps et pour la construction des prochaines mobilisations.

Solidaires participera à plusieurs débats sur la gratuité des transports, les Grands Projets Inutiles Imposés (GPII) et sur "Emploi et Climat".

L'invité d'honneur sera cette année, le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) qui lutte contre le maga projet de centre commercial international qui prévoit de bétonner les dernières terres fertiles de la région parisienne.

Solidaires soutien en Ile-de-France cette lutte qui menace les milliers d'emplois des commerces y compris dans les centres commerciaux alentour.



L'aéroport du Grand Ouest, une manne d'emplois ?

Les pro-aéroports l'assurent, le nouvel aéroport générera la création de nombreux emplois grâce aux nouvelles infrastructures routières et ferroviaires qui ne manqueront pas d'attirer de nombreuses entreprises autour de ce nouveau pôle économique. Il bénéficiera à toute la Bretagne sans pouvoir quantifier ni les emplois ni les secteurs potentiels de développement. Plusieurs éléments montrent que les risques de disparition d'emploi sont bien réels.

Phase de construction, 3000 emplois ?

Les promoteurs avancent surtout que la construction de l'aérogare et des infrastructures pour y accéder va nécessiter de nombreux emplois qui bénéficieront aux entreprises de BTP de la région.

Pas si sûr ! Vinci comme tous les grands groupes de ce type ont recours à des travailleurs détachés provenant de pays européens moins disant socialement. Des entreprises locales obtiennent quelques contrats pour donner l'illusion de la bonne influence des édiles locaux. Au final, Vinci annonce 3000 emplois pour la durée du chantier, en fait, 700 emplois annuels pendant 4 ans qui ensuite disparaîtront.

Les paysan-nes premiers touchés

Plusieurs ont déjà été expropriés de terres qu'ils travaillaient depuis de nombreuses années et pour certaines de génération en génération. 80 fermes et 600 emplois ont disparu ou vont disparaître sur la zone sans compter les emplois indirects.

La zone aéroportuaire Nantes Atlantique

En l'état, le transfert de l'activité de l'aéroport actuel représente environ 1900 emplois directs.

La zone aéroportuaire bénéficie aussi de l'implantation de l'IRT Jules Verne, du siège mondial de Alstom-Général Electric énergies Marines renouvelables, d'une usine Daher et d'un tissu socio-économique de plus de 70 PME. Au total, environ 8300 emplois pour lesquels l'équipement aéroportuaire est un atout en particulier pour le choix d'implantation d'entreprises internationales comme Airbus, Daher ou GE.

Une nouvelle implantation vers l'aéroport du Grand Ouest ne va pas de soi pour les entreprises comme pour les salarié-es. La plupart des salarié-es habitent en sud-Loire ce qui leur évite les bouchons quotidiens de la traversée de la Loire qui engorgent la circulation Nantaise.

L'exemple d'Airbus

Le site en bordure de piste emploie 2 000 salarié-es et 300 intérimaires (1/3 des 8300 emplois), tous spécialisés. Les pièces partent par avion cargo pour assemblage vers l'usine de Toulouse, 3 fois par semaine.

Que peut-il se passer pour les salarié-es d'Airbus avec le transfert de l'aéroport ?

Fin 2010, Vinci a obtenu la reprise de l'exploitation de l'actuel aéroport avec la responsabilité des contrôles aériens, des services de sécurités liés à la piste et de la maintenance des équipements. En cas de transfert de Nantes Atlantique, la note risque d'être salée pour Airbus qui devra reprendre à son compte l'exploitation ou payer le prix fort pour le maintien de la piste et son utilisation exclusive. Dans les deux cas, les conséquences financières pourraient remettre en question l'implantation du site sur la région nantaise.

Aéroports de Bretagne : emplois menacés

La filiale Vinci Airports contrôle dans l'ouest dans le cadre principalement de délégation de service public, les aéroports de Nantes/St Nazaire, Quimper, Rennes/Dinard et Ancenis.

L'objectif du projet est le développement économique du grand ouest. Mais pour quels intérêts ? Il est évident que le projet Notre Dame des Landes est taillé pour capter le trafic aérien de la région Bretagne. Comment l'aéroport d'Angers, flambant neuf, à moins d'une heure de Nantes peut-il perdurer alors que l'atterrissage d'un avion est à chaque fois un événement !

Rennes, troisième aéroport de la région Bretagne après Nantes et Brest est directement menacé par le nouvel aéroport et les projets d'infrastructures ferroviaires (LGV) qui relieront Nantes et Paris. Selon le rapport 2011 de l'union des aéroports français, le trafic ne cesse de baisser à Rennes aussi bien en nombre de rotation d'avion (-5,2% 2007/2011) qu'en nombre de passager (-5,1% 2007/2011). Qu'advient-il des 600 personnes qui travaillent sur le site rennais après l'ouverture de Notre Dame des Landes et quelles seront les retombées pour le développement économique de la région rennaise ?

Le bilan emplois du projet est donc loin d'être positif si on creuse un peu ce que les promoteurs du projet se gardent bien de faire !