



L'hebdomadaire du Nouveau Parti Anticapitaliste

TOUT!
est à nous ●

Contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : le point de vue du NPA

recueil de 47 articles du Nouveau Parti Anticapitaliste, de 2009 à 2013



Faisons céder Vinci et le
gouvernement, maintenant!

NON
à
L'AYRAULTPORT
de Notre-Dame-des-Landes

IMMAGINE COPIÉE DE COLOMBINIENCA / JAPANESEART

Articles parus dans les publications du Nouveau Parti Anticapitaliste (Tout est à Nous hebdo, Tout est à nous mensuel, www.npa2009.org, www.npa44.org)

Les articles sont présentés ordre inverse de leur publication (les plus récents en premier).

3-4 août : un succès populaire et militant !.....	3	Expulsions, destructions à Notre-Dame-des Landes: Nantes, capitale vert kaki ?.....	27
Week-end militant et festif.....	3	Le gouvernement tente de passer en force à Notre-Dame-des-Landes.....	28
Justice nulle part!.....	4	dossier Grands projets imbéciles : la convergence des luttes en Europe	29
Essai : ZAD partout. Zone à défendre à Notre-Dame-des-Landes	4	L'Internationale des luttes contre les grands projets.....	29
La ZAD sous protection populaire.....	5	En Grèce, braderie pour un aéroport.....	30
Faisons céder Vinci et le gouvernement, maintenant !.....	6	Mégajoule, le mégaprojet nucléaire.....	31
Faisons céder Vinci et le gouvernement le 11 mai.....	7	Inutile, ruineux, injuste, saccageur TGV.....	32
«Ayraultport» : sous les rapports, la Zad.....	8	Non aux expropriations!.....	34
Dossier : A bas la répression des mouvements sociaux !	10	Grève de la faim contre les expulsions.....	35
Entreprises privées : une vraie pression antisyndicale.....	11	Non à l'aéroport!.....	36
La Poste : une entreprise en pointe.....	11	Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, un coût important pour la société quand la rigueur touche les plus faibles!.....	36
EDF-GDF : l'énergie pour réprimer!.....	12	Tracto-vélo, nouvelle étape dans la lutte contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.....	37
Notre-Dames-des-Landes : le PS chausse les mêmes bottes que la droite.....	12	Projet d'aéroport de Notre-Dame-Des-Landes, la lutte continue!.....	37
À lire : La domination policière, une violence industrielle	13	La lutte contre l'Ayraultport de Vinci est internationale !.....	39
Dossier : Notre-Dame-Des-Landes, une lutte anticapitaliste	15	Projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, à qui profite le crime ?.....	40
Le projet qui en cache un autre.....	15	L'emploi, un faux argument pour un projet aberrant :.....	40
Un contrat en béton pour Vinci.....	17	Non à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes !.....	41
Les forces en présence.....	19	Non à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes !.....	44
Une lutte anticapitaliste!.....	21	NDDL, un choix énergétique, un choix de société.....	44
Au cœur de la Zad, l'alchimie d'un mouvement.....	22	NDDL, un choix climatique, un choix de société.....	45
La répression en marche, sur la ZAD et ailleurs !	23	NDDL, un choix agricole, un choix de société.....	45
En 2013, seule la lutte décolle !.....	23	Notre-Dame-des-Landes : non à l'aéroport !.....	46
Interview de Michel Tarin : « le mouvement de réoccupation ne cesse de s'étendre ».....	24	Festival de musique, semaine de résistance, camp climat, Alter tour, l'été sera chaud à Notre Dame des Landes du 1° au 9 août.....	47
Ayrault-port, nous ne lâcherons rien !.....	25		
500 flics au petit matin ne suffiront pas à faire plier la résistance !.....	25		
Le 17 novembre, tous ensemble contre les expulsions et l'Ayrault-port !.....	25		
Face aux expulsions, nous réoccuperons.....	26		
Halte à la répression, stop à l'aéroport ! (communiqué unitaire).....	26		

3-4 août : un succès populaire et militant !

Jeudi 8 août 2013

La propagande médiatique et gouvernementale n'y changera rien. Le rassemblement des 3 et 4 Août derniers à Notre-Dame-des-Landes est un succès au plan de la mobilisation contre l'Ayraultport.

Loin des ridicules 4000 participantEs annoncés par la préfecture et les médias, ce sont près de 40 000 personnes qui se sont retrouvées pour dire leur opposition au projet d'aéroport. Et loin des divisions annoncées, c'est par ailleurs l'ensemble du mouvement, qu'il soit syndical, politique associatif ou autonome qui a démontré son unité d'action dans le cadre de ce rassemblement.

Par-delà les fantasmes médiatiques, les échanges formels et informels avec les différentes composantes du mouvement ont placé ce weekend sous le signe de la solidarité. Ce sont par ailleurs des centaines de militant-e-s bénévoles, signe de l'ampleur de la mobilisation locale, qui ont travaillé depuis plusieurs mois à l'organisation de ce rassemblement.

Un rassemblement populaire, festif et politique, qui en plein cœur de l'été marque la détermination de toutes celles et ceux qui veulent en finir avec la vision capitaliste qu'incarne ce projet.

Au cours de la cinquantaine de débats qui se sont tenus durant le weekend, tous bondés, les participant-e-s ont pu échanger sur l'emploi, l'agriculture, la répression, la concurrence entre les territoires, le partenariat public-privé, l'énergie, la démocratie. Autant de débats qui bien au-delà du projet pose fondamentalement la question d'un changement de société. Les militantEs du NPA y auront pris toute leur place.

De toute la France des militantEs sont venus partager l'expérience de leur combat sur d'autres grands projets inutiles. Et parce qu'elle pourrait être la première victoire populaire contre le gouvernement Ayrault, la combat de Notre-Dame-des-Landes inspire désormais d'autres luttes, comme celle du Morvan ou l'occupation, à travers la construction d'une zone à défendre (ZAD), tient une place essentielle dans la mobilisation contre une scierie industrielle.

La jeunesse ne s'y trompe pas. Si elle a été particulièrement présente ce week-end, c'est aussi parce que Notre-Dame-des-Landes représente un espace de liberté, d'autonomie et d'autogestion vis à vis du pouvoir. En ce sens la lutte de Notre-Dame-des-Landes est déjà une victoire.

Ce rassemblement marque encore une étape dans la construction du rapport de force contre Vinci, le gouvernement et le patronat local : nous ne lâcherons rien !

CorrespondantEs du 44.

Week-end militant et festif

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 206 (1 août 2013)

NOTRE DAME 2013 DES LANDES
On ne lâche rien ! Ni ici, ni ailleurs !

CONCERTS

SAMEDI
LES TROMPETTES DU MOZAMBIQUE
GNAWA DIFFUSION
FANTAZIO
LES RAMONEURS DE MENHIR
BERNARD LUBAT
STARTIENN
BABEL
MY NAME IS NOBODY
LE NET QUARTET
LA PARISIENNE LIBEREE
ROOM 204

DIMANCHE
SAN SEVERINO
TRYO
LO JO
PARABELLUM
CABADZI
HAMON MARTIN
QUINTET
BOMBES 2 BAL
LO COR DE LA PLANA
URSUS MINOR
ZOUFRIS MARACAS
JACKY MOLARD QUARTET
EWEN DELAHAYE FAVENNEC
BRED IRIE
STABUL ORCHESTRA

FORUMS & DEBATS
Grands Projets Inutiles Imposés
Aménagement du territoire
Transition énergétique
Eau et Biodiversité
Agriculture

EXPOSITIONS
PROJECTIONS

Miret 'vo douarou
Kernitron-al-Lann !

Bar
Camping
Restauration
Participation de
souhaités libre

3-4 AOÛT
Organisation : coordination des opposants
<http://notredamedeslandes2013.blogspot.fr/>
Les Ardillières
Notre Dame des Landes

Comme en 2011 et 2012, un grand rassemblement est prévu à Notre-Dame-des-Landes les 3 et 4 août. Même si le mouvement contre ce projet d'aéroport s'est considérablement renforcé depuis l'été dernier, ce nouveau rassemblement n'est pas (encore) celui de la victoire.

Ne nous y trompons pas : après les résultats, encourageants pour la lutte, des commissions d'expertise et de celle dite « de dialogue », où tout le monde a pu se rendre compte de la pertinence des arguments des opposantEs, le PS, le gouvernement, Vinci et le patronat de la région n'ont pas l'intention de baisser les bras.

De nombreux indices nous laissent penser qu'une contre-offensive se prépare pour l'automne : accélération des travaux de la commission d'experts, travaux de voirie liés au projet de nouvelles infrastructures, pilonnage dans les médias sur le bien-fondé d'un nouvel aéroport (quitte à produire des chiffres invérifiables sur les créations d'emplois et la saturation des parkings de l'aéroport actuel), course pour obtenir l'autorisation de destruction des espèces protégées...

Ne rien lâcher!

Ce rassemblement doit être une nouvelle fois l'expression d'une opposition massive au projet d'aéroport. Il doit marquer notre volonté de ne rien lâcher face aux manœuvres médiatiques du gouvernement Ayrault. C'est pourquoi il est particulièrement important que cette manifestation en plein cœur de l'été 2013 soit un succès populaire.

Au programme, de nombreux films, diaporamas, conférences et forums de débats sur les grands projets inutiles imposés, la transition écologique et énergétique, l'eau et la biodiversité, les questions d'urbanisation et d'aménagement du territoire, l'agriculture, le changement climatique et l'emploi.

Pour sa part, le NPA animera un débat sur les récentes mobilisations au Brésil. Notre porte parole, Christine Poupin, présentera la brochure «Quelle écologie, quel socialisme, quelle transition?»

Et pendant les deux jours, des concerts à satiété: plus de trente groupes de tous genres musicaux feront de ce week-end un événement festif.

Les 5 et 6 août, au cours d'échanges formels et informels, les comités de soutien venus de toute la France profiteront de leur déplacement pour parler de leurs actions et des perspectives. La détermination des participantEs à la lutte «contre cet aéroport et le monde qui va avec» devrait en sortir renforcée.

CorrespondantEs du NPA 44

Tout le programme: www.notredamedeslandes2013.org

Justice nulle part!

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 202 (4 juillet 2013)

Parmi bien d'autres actions, une quinzaine de militantes du Collectif Notre-Dame-des-Landes Île-de-France se sont invitéEs le 27 janvier dans le parc des Pinault. Ils y ont pique-niqué, avec banderole et slogans. Arrêtés, ils ont passé 45 heures en garde-à-vue. Le 24 juin, le TGI de Versailles a rendu sa décision.

Voici ce qu'en dit le Collectif NDDL IdF:

«Le tribunal, pour la plus grande joie de la procureur (Naïma Rudloff, syndiquée Force ouvrière) et de la modeste famille Pinault (actionnaire de Vinci et 3e fortune de France), nous a condamnéEs pour violation de domicile et menaces de mort: à 2 mois de prison avec sursis, à 1 euro d'amende au bénéfice de la partie civile, à 5600 euros d'amende pour les refus de prélèvements ADN, auxquels s'ajoutent 1260 euros de frais de justice. En outre, le tribunal a entériné le vol organisé de nos objets personnels (téléphones portables, ordinateurs portables, caméra, clés 3G...) en ordonnant la confiscation des scellés. De plus, il a rejeté les demandes de non-inscription au casier B2 de nos copainEs fonctionnaires (...)

Le collectif condamne cette décision emblématique d'une justice de classe et appelle à la poursuite de la mobilisation contre le projet d'aéroport à l'heure où les forages reprennent sur la ZAD et que des menaces de travaux se font entendre...

Pinault pollueur, voleur, expropriation! Vinci dégage! On laissera pas [béton] !»

Le combat continue

La procédure d'appel est en cours. Et le projet d'aéroport est loin d'être stoppé! Après le 3e Forum européen contre les grands projets inutiles et imposés à Stuttgart du 25 au 29 juillet aura lieu un grand rassemblement les 3 et 4 août à Notre-Dame-des-Landes sur la ZAD.

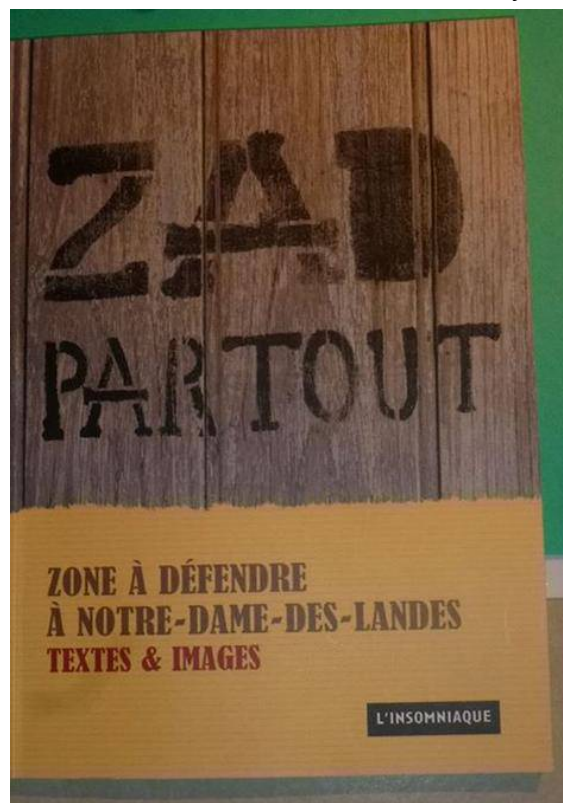
Durant deux jours, ce rassemblement réunira des forums: grands projets inutiles imposés, terres nourricières, transition écologique et énergétique, urbanisation, aménagement du territoire, transports, eau, biodiversité... et près de 30 groupes musicaux.

CorrespondantEs Commission nationale écologie

Soutien: <http://www.nddl-idf.org>

Essai : ZAD partout. Zone à défendre à Notre-Dame-des- Landes

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 197 (2 juin 2013)



Cet ouvrage est une œuvre en soutien à la lutte menée dans ce coin de bocage dont l'aménagement, différé depuis des décennies, est devenu un enjeu de pouvoir, symbole des choix aberrants qu'affectionnent les oligarchies qui nous gouvernent.

Un projet d'aéroport, inutile et odieux, imposé sans se soucier des réactions des habitantEs, qu'on prévoyait dociles et résignés et qui se sont révélés diablement combatifs.

Un rêve de grandeur technocratique conçu pour rabougir un peu plus le lien social, mais qui a suscité l'un des plus beaux élans de résistance anticapitaliste de ces dernières années.

Un lieu où se rencontrent la solidarité avec les paysans spoliés, l'amour pour la terre nourricière et la volonté d'en découdre avec les puissances mortifères qui asphyxient la planète.

Une forteresse végétale, assiégée par de pléthoriques forces de répression, qui est devenue une zone à défendre, mais aussi une zone à vivre, au fil d'un combat asymétrique.

Une friche où ont surgi d'étranges édifices, pleins de poésie, qui témoignent d'autres possibilités d'habitat que celle que dictent la logique marchande et la standardisation autoritaire.

Une lutte qui a su se préserver des récupérations politiques ou médiatiques, sans pour autant s'aliéner les soutiens ou les sympathies que lui valent son importance et sa portée.

Ce recueil de textes et d'images en provenance de la ZAD a été compilé pour saluer les femmes et les hommes, qui en criant «stop!» à l'aéroport et à son monde, ont exploré un mode d'organisation sociale, horizontal et collectif. C'est un témoignage de solidarité autant qu'un document pour servir à l'histoire de la résistance à l'ignominie marchande et un acte de solidarité au profit de l'association de défense des habitants «Vivre sans aéroport».

JPP

Essai : ZAD partout. Zone à défendre à Notre-Dame-des-Landes
Éditions l'Insomniaque, 15 euros

La ZAD sous protection populaire

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 195 (17 mai 2013)

Le samedi 11 mai pourrait devenir une date décisive dans la possible victoire contre le projet de l'Ayraulport, contre la multinationale Vinci et pour faire reculer le gouvernement. La chaîne humaine s'est formée sur un parcours de 25km afin d'encercler la ZAD avec 40000 personnes. Les organisateurs se félicitent de ce nombre et de la mobilisation réussie.

La préfecture se rend ridicule en affirmant que la chaîne humaine n'aurait rassemblé que 12000 militantEs avec comme argument que «la présence fréquente de discontinuités et l'utilisation occasionnelle de sacs ou de vêtements noués pour compléter la chaîne laissent penser que le chiffre de 12000 est plus réaliste»...

Une foule dense et colorée

La chaîne humaine était dense: par endroit, la place pour étendre les bras était minime, en d'autres la chaîne a même dû se dédoubler, comme ont pu le constater les journalistes de l'AFP montés à bord de l'hélicoptère prévu pour permettre aux journalistes de survoler la ZAD encerclée.

Les manifestantEs, citoyenNEs, familles, agriculteurs, militantEs associatifs ou politiques, sont venuEs des quatre coins de la France mais également au-delà des frontières. La situation d'attente créée par les conclusions des différentes commissions n'a pas démobilisé les opposantEs, bien au contraire! La possibilité de gagner a donné à cette journée son caractère à la fois déterminé et joyeux.

Du côté du NPA, les militantEs, venuEs en bon nombre accompagnés de drapeaux, d'affiches, d'autocollants... se sont rassemblés un peu avant 13h30 afin de recevoir «les consignes» pour la mise en place de la chaîne. À 13h45, tout le monde était en place et reprenait slogans et chants qui ont animé cette partie de la chaîne. Après avoir été interviewée au point presse où se trouvait également Eva



Joly, Christine Poupin est venue rejoindre la mobilisation. En résumé, une belle chaîne humaine du côté du NPA, même s'il manquait le café.

Le gouvernement doit reculer!

Le combat n'est pas fini. Il ne le sera que lorsque le gouvernement Hollande-Ayrault aura enterré définitivement le projet. Ce sera alors la confirmation que c'est par le combat et la résistance, tous ensemble, que l'on peut gagner, constituant un point d'appui à toutes les luttes, pour l'ensemble du mouvement social, pour toutes celles et ceux qui pensent que nos vies valent plus que leurs profits.

Cette possible victoire ne peut être une fin en soi et le mouvement contre NDDL, si exemplaire qu'il soit, doit faire des petits, comme cela semble être le cas à Rouen avec l'occupation et la mise en culture d'une future zone commerciale ou à Avignon également pour préserver la ceinture verte et peut-être bientôt dans le Gers contre la privatisation et le doublement de la RN21. La ZAD est partout!

Les habitantEs et les agriculteurEs doivent pouvoir continuer à vivre, travailler, inventer sur ces terres, en protégeant la biodiversité et les richesses naturelles, sans subir la politique d'austérité du gouvernement Hollande-Ayrault. Pour cela, le prochain rendez-vous à Notre-Dame-des-Landes se tiendra les 2, 3 et 4 août.

CorrespondantEs

Faisons céder Vinci et le gouvernement, maintenant !

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 194 (7 mai 2013)

Ce samedi 11 mai, une chaîne humaine de 25km encerclera la ZAD (zone à défendre). Cette démonstration de force unitaire et nationale sera décisive. Les travaux sont officiellement repoussés de six mois mais le gouvernement ne renonce pas à son projet inutile et destructeur défendu par le PS, l'UMP et le PCF (excepté quelques fédérations locales et des oppositions ici ou là).

Enterrons le projet!

Les trois commissions (Agriculture, Expertise scientifique et celle dite «de dialogue») mandatées par Ayrault ont rendu leurs rapports. Tout ce que cherche le gouvernement, c'est une trêve démobilisatrice, un faux-semblant de concertation pour justifier des choix politiques et économiques sous couvert d'arguments techniques. Pour autant, si le gouvernement suivait réellement les recommandations des commissions, il lui faudrait entièrement réviser le projet car les aménagements de transport de la ZAD sont à revoir. Quant aux «

compensations environnementales», elles sont carrément invalidées.

Le gouvernement est cependant capable d'ignorer superbement ces recommandations: pour lui comme pour la droite et le patronat locaux, la démocratie est une simple affaire de communication. Il n'y a pas d'autre voie que le rapport de forces et la mobilisation unitaire pour gagner, faire plier Vinci et le gouvernement. Le 11 mai, la floraison de comités de soutien sur tout le territoire viendra renforcer l'initiative et fera de la chaîne humaine un moment fort de la lutte.

Une lutte anticapitaliste

Ce projet est à la fois inutile socialement, dévoreur de fonds publics, dévastateur écologiquement et destructeur de terres agricoles. Son seul but est de satisfaire les appétits de la multinationale Vinci et de quelques potentats locaux. Il illustre à lui seul toute la capacité de destruction du capitalisme qui, au nom d'une vision productiviste dépassée de la croissance et du développement économique, n'offre pas d'autre choix que de construire toujours plus d'infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires. Notre-Dame-des-Landes est le symbole de tous les grands projets inutiles (Grand Paris, ligne TGV Lyon-Turin ou au Pays Basque, EPR...). L'équivalent d'un département français de surfaces agricoles disparaît tous les sept ans. Des fermes, des emplois, de la production de denrées alimentaires sont détruits par les projets aussi destructeurs qu'inutiles. C'est donc une remise en cause forte du modèle de société capitaliste qui est en jeu.

La mobilisation oppose un tout autre projet de société dont l'objectif est de répondre aux besoins sociaux et écologiques du plus grand nombre, et non aux appétits d'une minorité. L'alliance des paysans et des zadistes est au cœur de la lutte, au cœur de l'occupation, au cœur d'un espoir « que nos vies, nos habitats, nos champs ne soient plus broyés par les logiques marchandes et par les visions stériles de l'aménagement du territoire».

Mais la lutte contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, c'est aussi un mouvement d'opposition radicale à la gauche libérale qui, à travers ce projet, démontre toujours plus sa soumission aux intérêts du patronat et des plus riches, en sacrifiant les populations au nom de l'austérité. C'est pourquoi, dans ce contexte, une victoire à Notre-Dame-des-Landes constituerait un point d'appui pour toutes les luttes. Il est donc essentiel d'assurer une mobilisation maximale pour ce samedi 11 mai. Un regroupement autour du NPA sera organisé sur place pour y faire entendre notre voix anticapitaliste.

Une lutte phare pour tout le mouvement social

Autour de Notre-Dame-des-Landes se construit un mouvement d'opposition radicale et concrète à la politique du gouvernement Hollande-Ayrault qui, sur le terrain écologique et social, n'a rien à envier à celle de ses prédécesseurs, malgré la présence de ministres EÉLV. La résistance à la répression a déjà fait reculer le gouvernement. Les formes

de lutte rappellent à bien des égards celle des paysans du Larzac. On y voit les mêmes solidarités se développer et l'évidence que nos intérêts sont communs, qu'on soit ouvrierE, paysanNE, infirmierE, postierE, artisanE, routierE... Pas de compte en Suisse, pas d'argent dans les paradis fiscaux!

Une première victoire à Notre-Dame-des-Landes serait un bel encouragement pour l'ensemble du mouvement social, pour touTEs celles et ceux qui pensent que nos vies valent plus que leurs profits.

CorrespondantEs commission nationale écologie

Plus d'informations: www.chaine-humaine-stop-aeroport.org

Faisons céder Vinci et le gouvernement le 11 mai

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 192 (25 avril 2013)

ENTERRONS LE PROJET

TOUS !

à NOTRE DAME DES LANDES

CHAINE HUMAINE

11 MAI 2013 à 14h00

www.chaine-humaine-stop-aeroport.org
organisation: coordination des opposants

Après le succès de « Sème ta Zad », le printemps est plus que jamais fertile en mobilisations à Notre-Dame-des-Landes. Le 11 mai prochain, la chaîne humaine doit encercler la ZAD sur pas moins de 25 km. Une initiative à caractère national s'appuyant sur l'ensemble des comités de soutien qui se sont constitués à travers tout le territoire.

C'est une opportunité majeure de faire une nouvelle démonstration de force alors que l'État a officiellement repoussé de six mois les travaux. Il n'y aura pas d'autre voie que le rapport de forces et la mobilisation unitaire pour gagner, faire plier Vinci et le gouvernement. Dans ce contexte, parce que l'occupation de la ZAD prend une place importante dans la stratégie du mouvement, la réussite de cette mobilisation est essentielle et le NPA doit y prendre toute sa place.

Nous devons donc faire de ce temps fort à Notre-Dame-des-Landes une mobilisation nationale de notre parti. Une mobilisation contre un projet qui illustre à lui seul tous les méfaits du capitalisme dans sa capacité de destruction, un projet à la fois inutile socialement, dévoreur de fonds publics, dévastateur écologiquement et destructeur de terres agricoles, et dont le seul but est de satisfaire les appétits de la multinationale Vinci, et de quelques potentats locaux au nom du sacro-saint développement. C'est un tout autre développement que nous devons opposer, celui qui n'a pour objectif que de répondre aux besoins sociaux et écologiques du plus grand nombre.

Une lutte anticapitaliste

Pour les militantEs du NPA, la lutte contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes représente donc un double enjeu. C'est à la fois un mouvement anticapitaliste, qui dépasse largement l'opposition au seul projet d'aéroport et qui propose clairement d'autres choix de société. C'est également un mouvement d'opposition radicale et concrète à la politique du gouvernement Hollande-Ayrault qui, sur le terrain écologique et social, n'a rien à envier à celle de ses prédécesseurs. Une opposition à cette gauche libérale qui, à travers ce projet, démontre toujours plus sa soumission aux intérêts du patronat et des plus riches, comme elle le fait à PSA ou à Arcelor, en sacrifiant les populations sur l'autel de l'austérité. C'est aussi pourquoi, dans ce contexte, une victoire à Notre-Dame-des-Landes pourrait constituer un point d'appui et un encouragement pour l'ensemble du mouvement social.

Il est donc essentiel d'assurer une mobilisation maximale pour cette journée. Le NPA a sorti une affiche, et un regroupement autour du NPA sera organisé pour faire entendre notre voix anticapitaliste lors de cette mobilisation du 11 mai.

CorrespondantEs du NPA 44

Informations sur le site: www.chaine-humaine-stop-aeroport.org

«Ayraultport» : sous les rapports, la Zad

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 191 (20 avril 2013)



Les trois commissions - agriculture, expertise scientifique et dite «de dialogue» - mandatées par Ayrault pour tenter de mettre fin à la lutte contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ont donc rendu leurs rapports. Prochaine étape de la mobilisation: la chaîne humaine du 11 mai.

Sans surprise, chaque partie y trouve repris ses arguments, à tel point que la litanie des communiqués a des allures de match nul. C'est l'effet recherché: une trêve démobilisatrice, un faux-semblant de concertation qui revient à justifier des choix politiques et économiques derrière des arguments techniques. Ce qu'on pourrait appeler la technocratie parti-

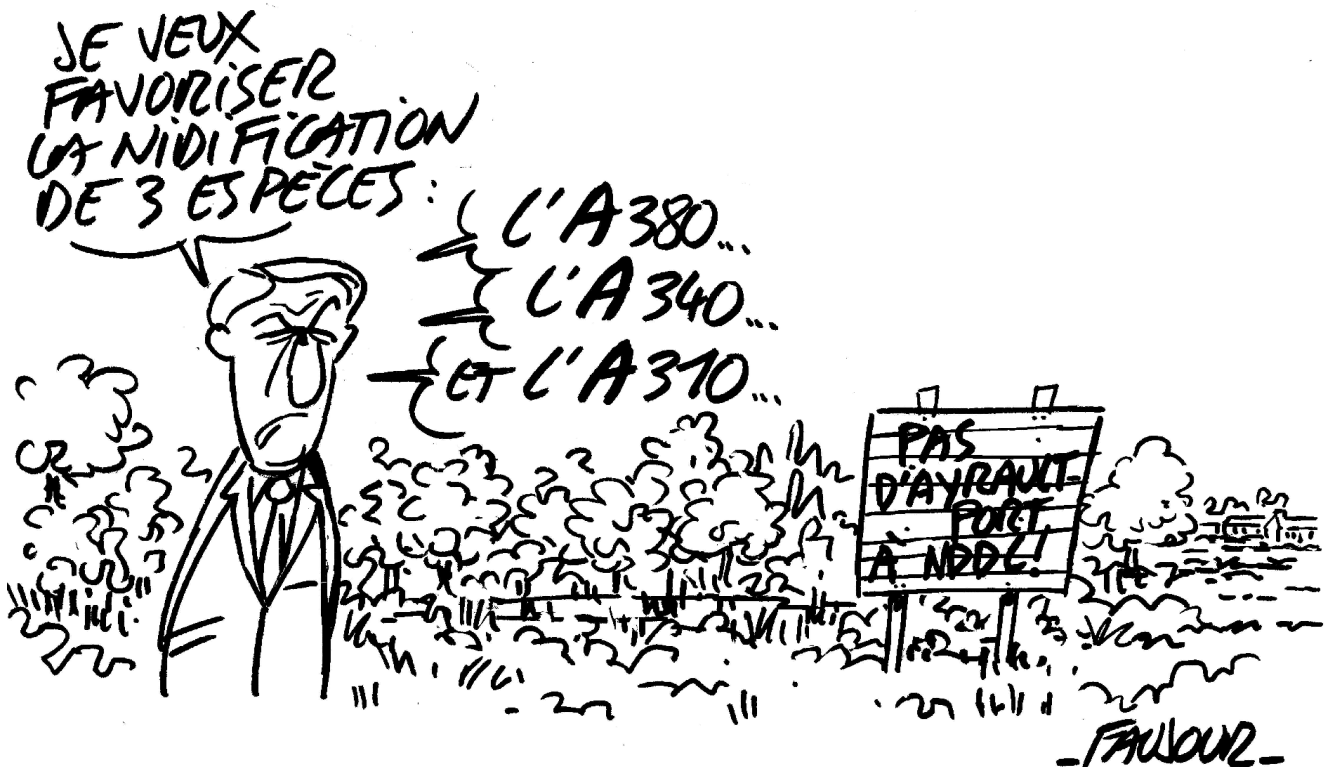
cipative... Car le gouvernement ne renonce pas à l'«Ayraultport», dont les travaux pourraient être repoussés après les élections municipales.

Pour autant, si le gouvernement suivait réellement les recommandations des commissions comme il s'y est engagé, le projet serait reporté bien loin. La liste des recommandations d'études complémentaires et de révisions est telle qu'il lui faudrait entièrement réviser le projet: les certitudes économiques des élites locales sont devenues dans le rapport de simples hypothèses, voire des objectifs dépendant des perspectives économiques. Les aménagements de transport et de la Zad elle-même sont à revoir. Quant aux «compensations environnementales», elles sont carrément invalidées. Le gouvernement est cependant capable d'ignorer superbement ces recommandations: pour lui comme pour la droite et le patronat locaux, la démocratie est une simple affaire de communication. C'est notre mobilisation qui les contraindra à abandonner ce projet.

«La Zad est à nous»!

Espoir qui reste bien vivant du côté des opposantEs, zadistes, paysans et leurs soutiens. Samedi 13 avril, 3000 personnes se sont retrouvées sous la pluie et outils à la main, pour l'opération «Sème ta Zad»: une remise en culture des terres expropriées qui doit permettre à terme aux occupantEs de vivre de leur production maraîchère. L'alliance des agriculteurs-paysans et des zadistes est au cœur de la lutte, au cœur de l'occupation d'un territoire réclamé à la fois par l'État et Vinci, au cœur d'un espoir: «que nos vies, nos habitats, nos champs ne soient plus broyés par les logiques marchandes et par les visions stériles de l'aménagement du territoire».

LA BIO.DIVERSITÉ SELON AYRAULT



La situation se tend, comme l'a montré l'intervention policière lundi 15 avril. Pour faire céder Vinci et le gouvernement, il est crucial de renforcer la mobilisation, et en particulier l'occupation de la Zad. Nous serons des dizaines de milliers à y contribuer le 11 mai prochain lors la grande chaîne humaine autour de la Zad.

Bertrand Achel et Claudine Jégourel

<http://www.chaine-humaine-stop-aeroport.org>

«Ayraultport» : faisons céder Vinci et le gouvernement, maintenant!

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! (03 avril 2013)

La lutte de Notre-Dame-des-Landes est à la croisée des chemins. Le gouvernement est tenté d'expulser massivement avant les prochaines grandes manifestations des opposantEs et les élections. Y renoncer signifierait pour lui un recul majeur. Le succès de la lutte dépend donc de notre mobilisation dans les semaines à venir.

Après l'échec de la répression massive à l'automne, le gouvernement est entré dans une stratégie d'usure des opposantEs: le harcèlement policier et judiciaire s'est ajouté aux rigueurs de l'hiver pour les habitantEs de la Zad, désormais menacéEs d'expulsion par la fin de la trêve hivernale. Pour les militantEs des comités de soutien, les actions contre Vinci et le PS sont synonymes de répression et de procès. Les travaux préliminaires entamés autour de la Zad servent à tester les résistances.

Mais le gouvernement n'a guère le choix s'il veut expulser massivement car il sera bientôt trop tard. Attendre pour expulser provoquerait, à quelques mois des élections, une nouvelle réaction d'opposition d'une population qui traditionnellement appuie le PS, au moins au second tour. Ce que son bilan catastrophique au gouvernement ne lui permet pas. Dans la région nantaise, il se murmure déjà que le PS et ses alliés sont en mauvaise passe pour les municipales.

Le gouvernement dans le borbier

Les tractations électorales pour 2014 ont par ailleurs déjà commencé et les soutiens du PS doivent eux aussi s'extraire du borbier de NDDL. C'est notamment le cas d'ÉELV écartelée entre son opposition au projet et son soutien au gouvernement et aux institutions locales PS. C'est pourquoi ses parlementaires ont fait grand bruit du recours devant la Commission des pétitions européenne: il s'agit de marquer son opposition au projet, et d'offrir une porte de sortie au gouvernement sur l'air de «si le projet est abandonné, c'est du fait de l'Europe». Les lois européennes sur l'environnement que le PS s'apprêtait à contourner, quitte à payer des amendes, tombent donc à point nommé.

Ce serait une occasion pour Ayrault de sortir de ce projet sans donner l'impression de reculer devant la mobilisation des opposantEs, et tenter de transformer la défaite en match nul pour ne pas encourager d'autres mobilisations. Le rapport de la «Commission de dialogue» pourrait alors servir de prétexte pour repousser le projet après les élections en recommandant de nouvelles études, c'est déjà ce qu'a annoncé son président à la presse. Une manière de différer et d'enterrer le projet.

Battons le fer tant qu'il est chaud!

Dans ce contexte politique contrasté où tout peut basculer, notre capacité à mobiliser pour les échéances à venir sera déterminante afin d'empêcher toute expulsion massive et au-delà pour faire céder le gouvernement. Le succès de la chaîne humaine du 11 mai autour de la Zad est donc essentiel dans la construction du rapport de force.

Il y a dans les semaines qui viennent la possibilité de gagner, de faire reculer Vinci et le gouvernement. Une victoire dépasserait largement la Zad, Notre-Dame-des-Landes et la région: ce serait une victoire pour toutes celles et tous ceux qui s'opposent à la politique du gouvernement et des groupes capitalistes. Elle ferait la démonstration que la mobilisation peut payer. Une victoire pour l'ensemble du mouvement social.

CorrespondantEs NPA 44

Dossier : A bas la répression des mouvements sociaux !

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 182 (14 février 2013)



ZAD à Notre Dame des Landes - Crédit Photo: Photothèque Rouge/Romain

Depuis quelques jours, une inquiétude enfle dans les milieux patronaux et gouvernementaux: face à la vague de fermetures d'entreprises et à la dégradation des conditions de vie de la majorité de la population, ne risque-t-on pas d'assister à des actes de violence? Les journalistes interrogent les dirigeants syndicaux, les pressent de dénoncer toute action à venir. Dans le même mouvement, malgré les propos qui se veulent rassurants sur une prochaine sortie de crise, tout le monde se rend bien compte que les tensions vont augmenter: gel des pensions de retraite, accord interprofessionnel qui sape les bases du code du travail, chômage massif...

L'accent mis sur les risques de violence renverse les perspectives, en mettant de côté les violences patronale et gouvernementale, pour se concentrer sur la violence des licenciés, des expulsés, des dominés. Cela revient, sous prétexte de maintien de l'ordre public, à justifier le déploiement d'un arsenal répressif qui envahit notre quotidien. Ainsi, le cas des opposantEs de Notre-Dame-des-Landes ou de ces quatre militants ouvriers d'Aulnay convoqués pour un entretien préalable à licenciement, aussi interrogés par la sûreté territoriale... Les conflits du travail, les résistances les plus importantes, sont ainsi assimilés de plus en plus à des troubles à l'ordre public.

Mais cet ordre public, cette légalité républicaine que défend Manuel Valls, ne sont que les paravents d'une vaste offensive d'exploitation et de dépossession des classes populaires. Peu à peu, la police remplace la politique: les débats et disputes n'ont plus le droit de cité, puisque plus rien ne doit venir troubler le cycle de valorisation du capital. Parmi les promesses de la campagne électorale ne figurait pas de projet de loi d'amnistie. Une occasion de compenser (un peu) les promesses non tenues?

dossier répression

Entreprises privées : une vraie pression antisyndicale

Avec moins de 10% d'adhérentEs, le syndicalisme français est systématiquement dénoncé comme non représentatif de la majorité des salariéEs. Sociologues et commentateurs se penchent régulièrement sur le sujet pour annoncer la fin de ce pan essentiel du mouvement ouvrier.

Les raisons invoquées se retrouvent avec des hiérarchisations différentes suivant leurs auteurEs. La crise et le chômage, la restructuration de l'appareil productif, la bureaucratization et en prime l'individualisme issu de Mai 68 sont toujours au programme.

Mais la répression de l'action syndicale et plus généralement de l'action militante, voire de la résistance aux attaques patronales, ne sont pratiquement jamais évoquées. Même les enquêtes d'opinion des salariéEs sur les discriminations à l'entreprise ne mettent pas en évidence au niveau réel le phénomène. Pourtant les enquêtes qui posent précisément la question de la syndicalisation sont claires: près de 40% des salariéEs affirment que leur refus de se syndiquer est motivé d'abord par la crainte des représailles.

Représailles

L'arsenal est large depuis les «conseils» lors de l'embauche de ne pas écouter et même de ne pas se lier aux syndicalistes, blocage de carrière, discriminations de tous ordres, chantage, avant de franchir le pas de la répression directe. Le plus significatif est le licenciement des salariéEs dits protégés. Près de 15000 demandes sont faites chaque année avec un taux d'autorisation par l'administration de près de 90%. Le motif économique aux alentours de 80% ne saurait masquer son aspect répressif quand on sait que la CGT fournit la moitié du contingent de syndiquéEs, même si les non-syndiquéEs représentent la majorité des sanctionnés.

Si les stratégies patronales sont bien rodées, les réponses syndicales sont affaiblies par le non-dit évoqué plus haut, un certain fatalisme et l'inégalité de traitement. Ce sont les plus militantes qui sont sanctionnées, quelle que soit l'appartenance syndicale, et les ripostes sont de ce fait souvent difficiles à construire.

La tendance est à la criminalisation de l'action syndicale: les Conti condamnés pour violence et Xavier Mathieu pour refus de prélèvement ADN, les militantes de PSA Aulnay pour dégradations et menaces n'en sont malheureusement que les plus visibles. Et Valls inaugure une nouvelle menace: la dénonciation préventive pour les Goodyear. Provocateur?

dossier répression

La Poste : une entreprise en pointe...

80000 suppressions d'emplois de 2002 à 2012. Et la direction de La Poste ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. Mais pour parvenir à transformer la poste en entreprise pleinement rentable, supprimer des emplois ne suffit pas: il faut être prêt à mater les résistances, et c'est ce que la direction de La Poste s'est employée à faire depuis une petite dizaine d'années.

Le tournant de la grève de Bègles: l'intervention du GIPN

En mai 2005, les postiers du centre de tri de Bègles-Bordeaux se mettent en grève contre la fermeture de leur centre. Dans une lutte où 450 emplois sont en jeu, ils séquestrent des cadres... et le GIPN intervient pour briser la grève. 14 postiers sont à la fois lourdement sanctionnés au niveau disciplinaire (un licenciement, des suspensions de fonctions de 2 ans, des mutations d'office...) et poursuivis en justice: les procédures dureront jusqu'en 2010, et se solderont pour 8 d'entre eux par de la prison avec sursis.

Ce type d'intervention, assez rares à cette époque, signalait une volonté claire de la direction Bailly: être prêt à employer tous les moyens pour écraser des équipes militantes combattives dans un secteur où la tradition syndicale est relativement forte.

La tentative d'annihiler toute forme de syndicalisme de lutte de classes

Sans atteindre la violence de la répression des postiers de Bègles, la logique répressive s'est néanmoins généralisée et aggravée. Elle touche désormais à des degrés différents tous les métiers de La Poste (distribution, tri, colis...) et toutes les régions. Les cas de licenciement de représentants

syndicaux, comme récemment dans l'Isère ou dans les Yvelines, se multiplient. Dans certains départements comme le 66, la direction interdit aux syndicalistes les visites de centres.

Par-delà les différentes situations locales, le trait commun dans la politique des différentes directions est de criminaliser les formes de résistance qui servent à regrouper les postiers, des formes de résistance tolérées pendant des décennies comme les prises de parole auprès des facteurs ou des agents de tri (assimilées à des «AG sauvages perturbant le service» par la direction).

Un cas emblématique: les postiers du 92

Ce qui fait la spécificité du 92, c'est l'existence d'une équipe militante qui a systématiquement cherché à mener des conflits qui regroupent plusieurs bureaux voire plusieurs métiers, des grèves auto-organisées à l'image de la grève départementale de 2009 où les AG étaient quotidiennes et préparées par un comité de grève élu par les grévistes.

La quasi-totalité des représentants départementaux de SUD Poste 92 ont été visés par des procédures disciplinaires. Deux d'entre eux ont écopé de longues mises à pied (un an et deux ans), et Gaël Quirante est aujourd'hui toujours menacé de licenciement. Comme à Bègles, les poursuites disciplinaires sont doublées de procédures pénales: 15 postiers dont Olivier Besancenot sont toujours accusés de séquestration pour une simple grève avec occupation. Un rassemblement pour le délibéré de leur procès en appel a lieu le 28 février à 13 heures devant la cour d'appel de Versailles (5 rue Carnot).

dossier répression

EDF-GDF : l'énergie pour réprimer!

Longtemps le secteur public fut considéré comme un ensemble d'entreprises et d'activités où la contestation, le militantisme syndical avait droit de cité sans problèmes. L'existence d'organisations syndicales puissantes, de mobilisations importantes – dont le mouvement de 1995 reste le meilleur exemple – et d'avantages sociaux significatifs, allaient dans le même sens...

Mais avec l'enclenchement des processus de privatisation, les règles des rapports sociaux ont profondément changé. Ceci est particulièrement significatif à EDF-GDF. D'autant plus que la privatisation d'EDF-GDF fut engagée avec le consentement tacite de la première organisation syndicale, la CGT, à partir de l'acceptation de la modification du régime des retraites particulier à la branche.

Le tournant de 2009

C'est avec les mobilisations du printemps 2009 que la politique répressive d'EDF s'est accélérée. Cette mobilisation portait sur l'augmentation des inégalités salariales, sur l'emploi, la sous-traitance et plus généralement l'évolution des conditions de travail et du service public de l'énergie. Peu soutenue par les directions syndicales, la mobilisation remporta peu de succès.

Fort de ce rapport de forces la direction s'engage dans une violente vague répressive. Des centaines de blâmes et d'avertissements furent distribués largement par des conseils de discipline, véritables tribunaux d'exception. Plusieurs militants furent licenciés sous des prétextes toujours plus inexistantes. Cet acharnement conduira des militants à une longue grève de la faim pour protester contre le licenciement d'un de leur collègue à Paris.

2010, année des mobilisations contre la réforme des retraites a vu se poursuivre les tentatives de licenciements, notamment à GDF. Mais EDF ne lâche rien non plus: 8 militants du syndicat CGT Énergie Paris sont mis en examen parce qu'ils avaient, en février 2008, avec 200 agents, refusé le licenciement de Nacima, mère-célibataire d'un enfant de 4 ans, salariée handicapée, et témoin d'un accident de travail que la direction voulait dissimuler (cf. Tout est à nous! n°179).

Une criminalisation de l'action syndicale qui vise à décourager les ripostes contre la politique de la direction.

dossier répression

Notre-Dames-des-Landes : le PS chausse les mêmes bottes que la droite

Contre les opposantEs à l'Ayraultport, le gouvernement actuel mène la même politique de stigmatisation médiatique, de criminalisation judiciaire et de répression policière du mouvement social que sous Sarkozy.

Une politique qui consiste à rejeter toute opposition dans l'illégalité et dont l'objectif est de susciter un sentiment de peur chez le plus grand nombre. Ce qu'en son temps le ministre de l'Intérieur Pasqua appelait en 1986 «*terroriser les terroristes*», inaugurant ainsi le renouveau répressif de la politique d'État.

Une politique de répression spectaculaire a été entamée en juillet 2011, sous Sarkozy: les CRS évacuent violemment les manifestants du hall de l'aéroport, blessant grièvement une

jeune femme. Ce sera le début d'une large campagne médiatique de stigmatisation des opposantEs.

«C'est qui les casseurs?»

La fabrique médiatique du danger utilise tous les registres pour qualifier les occupantEs de la Zad: politiques («casseurs», «ultras», «anarchistes») mais aussi sociaux («jeunes») et xénophobes («étrangers»). On recycle les stéréotypes et vieilles recettes utilisés pour stigmatiser la population des cités. C'est ainsi que le «*passer la banlieue au karscher*» du ministre de l'Intérieur Sarkozy en 2005, dénoncé à l'époque par la gauche, est devenu en 2011 dans la bouche d'Auxiette, président PS de la Région, «*karchériser les opposants les plus radicaux*». La première pierre de la politique de répression-spectacle était posée: le pouvoir cherche à diviser les opposantEs entre les zadistes radicaux et les autres, plus proches du monde institutionnel.

Tout est bon désormais pour mettre en scène la supposée violence du mouvement et légitimer la répression, ainsi que les millions d'euros qui seront engloutis pour cela. Les médias se chargeant de faire le reste. L'opération «César» sera le point d'orgue de cette politique de répression féroce et spectaculaire. L'évacuation militaire et policière par des centaines de CRS et gardes mobiles des occupants de la Zad de Notre-Dame-des-Landes, au petit matin du mardi 16 octobre, est d'une ampleur sans précédent. L'État n'a pas hésité à employer les grands moyens en déployant 1200 CRS et gendarmes sur la zone. La répression est massive et violente. L'objectif est de frapper fort à la fois physiquement et psychologiquement. Les forces de l'ordre n'hésitent pas à fouler au pied le moindre protocole, envoyant en tirs tendus grenades assourdissantes et flashballs, démontrant une fois de plus que l'État bourgeois se moque bien de la légalité quand il s'agit de servir ses intérêts ou ceux des patrons comme Vinci. Le 24 novembre, un pic de violence est franchi avec une centaine de blesséEs, dont une trentaine gravement.

Répression discrète mais réelle

Mais politiquement, la répression-spectacle est un échec. Parce qu'elle a renforcé les liens entre opposantEs, elle a amplifié le mouvement et amené le gouvernement à changer de stratégie. Il applique désormais une répression plus discrète et plus insidieuse.

À côté des opérations de communication, comme la fameuse commission de dialogue, il continue de maintenir une forte présence policière sur la Zad dans une stratégie d'usure. Tous les moyens sont bons: contrôles de police incessants, fouilles de véhicules sous les prétextes les plus fallacieux, courses-poursuites, provocations, laceration des tentes et bâches, saccage des cabanes et chicanes, interpellations ciblées, infiltration et provocation des policiers de la BAC. On condamne à tour de bras. Le pouvoir cherche à casser des militantEs individuellement, sur le terrain judiciaire, avec à la clé arrestations, perquisitions, saisies, interdictions de séjours, prison ferme, mises en examen sous les prétextes les plus futiles.

Face aux provocations policières, à la désinformation médiatique, nous devons mettre au grand jour ce qui se passe, étendre les solidarités et continuer de populariser ce mouvement. Chaque mouvement est un laboratoire de la répression pour le gouvernement, chaque résistance est un exemple pour l'ensemble du mouvement social.

dossier répression

À lire : *La domination policière, une violence industrielle*

De *Matthieu Rigouste, La Fabrique éditions, 2012, 15 euros*

Dans les dernières décennies c'est tout un système de domination, de contrôle et de répression qui s'est adapté, renforcé et affiné pour assurer la reproduction de l'ordre dominant. Pour le militant et chercheur Matthieu Rigouste, c'est au travers de la nécessité d'assujettir une nouvelle fraction surexploitée du prolétariat, immigration issue des colonies puis générations suivantes devenues des «damnés de l'intérieur», que se sont développées les nouvelles formes de la domination policière.

De la BAN à la BAC

Tout le processus d'évolution de la domination policière est nourri par une filiation coloniale. Les BAC (Brigade anticriminalité) sont le dernier avatar d'un type d'unités policières dont l'ancêtre fut la BAN (Brigade Nord-africaine) dans les années 1930 créée pour quadriller les «quartiers musulmans» de Paris. Dissoute à la Libération, elle est remplacée par les BAV (Brigade des agressions et violences) qui vont se concentrer sur les travailleurs arabes au moment où les besoins de secteurs comme le bâtiment et l'automobile entraînent un afflux de travailleurs immigrés et la constitution de bidonvilles.

Outre leur violence intrinsèque, les principales caractéristiques des BAC sont la recherche du chiffre et la proactivité qui en est la condition. Provoquer le délit, c'est favoriser le nombre d'arrestations...

Des bidonvilles aux cités

Les «enclaves endocoloniales» sont le produit d'une ségrégation urbaine concentrant une population pauvre et large-

ment non blanche dans des quartiers, bidonvilles d'hier et cités et banlieues d'aujourd'hui. C'est dans le contrôle de ces territoires que sont expérimentées les nouvelles formes de la domination policière.

Le perfectionnement des méthodes de surveillance (aussi bien au niveau du matériel que par l'infiltration), l'articulation entre présence visible (utilisation des CRS et des brigades de la Gendarmerie) et police de choc (généralisation des BAC) apparentent les nouvelles formes de la domination policière des quartiers populaires à l'occupation néocoloniale.

Militarisation

La répression des révoltes des quartiers de ces dernières années, notamment celles de 2005 et de 2007 à Villiers-le-Bel sont l'illustration de ce qui se met en place: combinaison d'un discours médiatique légitimant la violence policière et militarisation de celle-ci. État d'urgence et couvre-feu, utilisation d'hélicoptères et de drones, développement d'armes et de véhicules de plus en plus sophistiqués, la logique est celle de la pacification militaire.

Le livre montre comment ces méthodes sont reproduites dans la répression des mouvements sociaux du sommet anti-Otan de Strasbourg en 2009 au mouvement contre la réforme des retraites de 2010, en passant par la grève du LKP en Guadeloupe, la répression des sans-papiers ou à de multiples cas plus localisés de luttes sociales.

Résistances

Un des paradoxes soulevé dans le livre est que cette police censée «maintenir l'ordre» provoque le désordre. Ainsi que des résistances. «La BAC propulse une forme de gouvernement qui peine chaque jour à soumettre sans contraindre [...]. La BAC consacre la course folle d'un État aux abois.» Le vaincre passera par la conjugaison des révoltes des quartiers contre la violence policière avec les révoltes sociales et politiques.

Dossier coordonné par Robert Pelletier et Alain Pojolat

Repères

1. Revue Agone n°50, «2013: réprimer et domestiquer, stratégies patronales»
2. Ouvrage collectif «Répression et discrimination syndicales», Syllepse 2011
3. Contact Observatoire de la répression Copernic: observatoire-repression@fondation-copernic.org

Dossier : Notre-Dame-Des-Landes, une lutte anticapitaliste

dossier NDDL

Le projet qui en cache un autre

La lutte contre le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes a fini par cristalliser les mécontentements. Le pouvoir s'est engagé dans une opération de répression massive qui a provoqué un formidable élan de solidarité. Il enchaîne les arguments absurdes : du mythe du Concorde à la saturation des infrastructures, du chantage à l'emploi à la protection des oiseaux, du bruit au rêve de métropole géante, de la légitimité des grands élus au discrédit des opposant-e-s, il tente de justifier un projet qui ne profitera qu'aux groupes capitalistes, sans répondre aux besoins des populations. Cet aéroport est ainsi devenu le symbole d'un monde dont nous ne voulons plus.

Dossier publié dans notre revue Tout est à nous ! n°40 (février 2013)

Publié dans : Revue Tout est à nous ! 40 (février 2013)

Les arguments avancés pour justifier la construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes ont du plomb dans l'aile, laissant apparaître la vraie nature du projet : un vaste chantier d'urbanisation au seul profit des milieux d'affaires, des classes aisées, mené dans le cadre de la concurrence entre métropoles régionales.

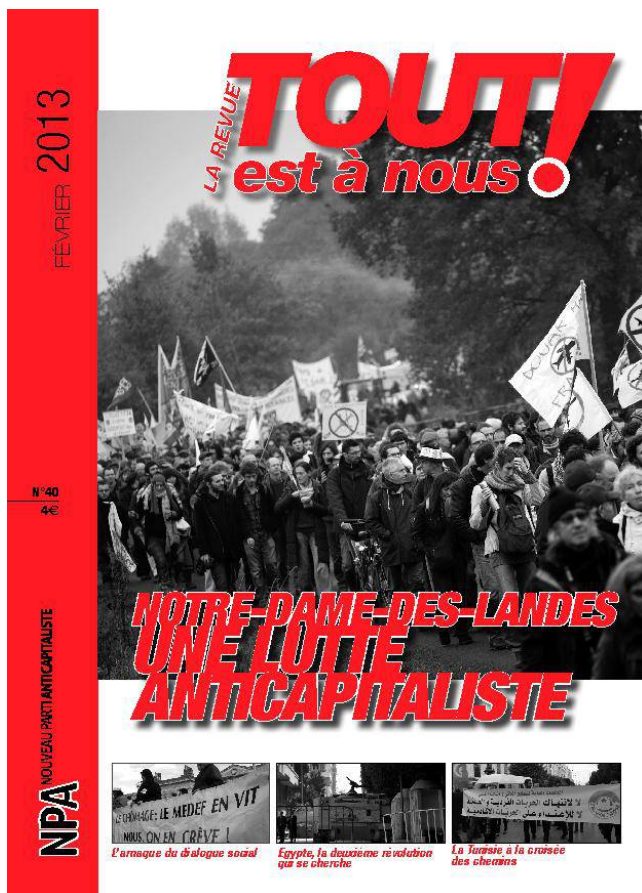
Pourquoi construire un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes? Les promoteurs de ce projet contesté avancent plusieurs arguments pour en justifier la mise en œuvre. Des arguments qui méritent un examen approfondi, car ils s'avèrent souvent infondés. C'est notamment le cas de la saturation annoncée de l'aéroport actuel, Nantes-Atlantique. Tout démontre au contraire que sa capacité et sa sécurité sont assurées pour longtemps. Il vient même de recevoir un prix international, décerné par les compagnies aériennes.

Certes, en 1970, les organismes officiels promettaient à Nantes-Atlantique 10 millions de passagers à l'horizon 2000. On était alors dans les « Trente Glorieuses », période faste du capitalisme, avec des prévisions de trafic aérien très optimistes. Le sénateur gaulliste Chauty, futur maire de Nantes, promettait d'ailleurs pour son aéroport un trafic de fret digne d'un véritable « Rotterdam aérien »... Sauf qu'en 2011, seuls 3,2 millions de passagers ont été enregistrés à Nantes-Atlantique. Et le fret aérien y est toujours inexistant.

Les prévisions plus récentes sont plus sérieuses. Mais elles sont en trompe-l'œil: l'augmentation constante du nombre de passagers constatée cache une quasi-stabilité des mouvements d'avion. Le remplissage de ces derniers est simplement meilleur... Avec 75 passagers par avion, Nantes-Atlantique est cependant encore loin de la moyenne française: 90 passagers par avion. Et ce n'est pas un nouvel aéroport qui augmentera par miracle le trafic. Celui d'Angers, à 100 km de Nantes, reste désespérément vide, à 10 % de sa capacité. La plupart des autres aéroports en France sont largement sous-utilisés et subventionnés. « Un aéroport répond toujours à un besoin, mais ne génère pas ce besoin », avertit un pilote de Nantes-Atlantique¹.

Un aéroport à 3 milliards d'euros

Les perspectives de développement du trafic conduisent les pouvoirs publics à l'hypothèse haute de 9 millions de passagers... en 2065. Quand bien même ce serait le cas, cela ne condamnerait pas l'aéroport actuel. Ce dernier pourrait absorber ce trafic, en augmentant sa capacité. Un aménagement qui ne coûterait que 65 millions d'euros, à comparer



aux 3 milliards d'euros que va coûter la construction du nouvel aéroport. Sans écarter pour ce dernier un déficit annoncé entre 90 et 600 millions par an.

La création d'emplois est l'autre grand argument avancé par les pouvoirs locaux. C'est aussi le plus scandaleux: non seulement il n'est pas sûr que le nouvel aéroport crée le moindre emploi, mais il en supprimera certainement! C'est le cas dans le secteur agricole, avec 600 emplois, directs et indirects, compromis par la construction de l'aéroport sur une zone cultivée. Les petits éleveurs de Notre-Dame-des-Landes ont été et restent les premiers mobilisés. Petits producteurs de lait, ils souffrent des conditions imposées par la Politique agricole commune (Pac) européenne, l'industrie agroalimentaire et la grande distribution. Leurs revenus tournent souvent autour du Smic et la réquisition des terres leur ôtera leur outil de travail.

Quant à la création annoncée de 3500 emplois par le nouvel aéroport... Le site de Nantes-Atlantique accueille aujourd'hui 650 emplois directs et 1000 emplois indirects. Comment croire que, par un simple transfert de l'aéroport, on puisse passer de 1650 à 3500 emplois? En revanche, l'avenir des 2300 travailleurs de l'usine Airbus de Bouguenais, située près de l'aéroport actuel de Nantes, pourrait être menacé. Cette usine en utilise en effet les pistes et sa direction a d'ores et déjà annoncé qu'elle refuserait de les entretenir seule.

Emplois «low-cost»

Le développement du trafic aérien, si tant qu'il soit au rendez-vous, ne s'accompagnera pas non plus forcément d'emplois en nombre. Dans le secteur aérien, la création d'emploi dépend des lignes régulières et du fret. Or, ce secteur est en

crise, les lignes régulières ferment et les grosses compagnies licencient. Et le fret est toujours resté inexistant à Nantes-Atlantique. En fait, le trafic augmente principalement grâce aux compagnies «low-cost», très peu créatrices d'emplois. «Low-cost» signifie «à bas coût»... Soit des salarié-e-s précaires, surexploités, trop peu nombreux, sans protection sociale, avec de bas salaires. Qui plus est, ces compagnies sont réputées pour extorquer des subventions publiques, en jouant sur la concurrence entre métropoles.

Restent enfin les emplois créés par la construction elle-même de l'aéroport. Ils ne dureront hélas que le temps des travaux. S'il s'agit d'investir pour l'avenir ou de financer des emplois dans le BTP, autant privilégier la construction de lignes de train et de bus, d'écoles et d'hôpitaux, ou de logements accessibles, dont la population a vraiment besoin.

Face à la contestation, les pouvoirs publics et promoteurs du projet affirment qu'il sera neutre d'un point de vue écologique. C'est bien sûr faux. Le transport aérien est le plus coûteux qui soit du point de vue écologique: il bat tous les autres modes de transport en termes de pollution et de production de CO2 par kilomètre et voyageur. Quant au fret, seuls certains usages (courrier, médicaments...) devraient être autorisés. Car acheminer par avion les civelles de l'estuaire de la Loire ou les aromates de Chine relève d'un gaspillage de ressources éhonté. Ironie de l'histoire, la zone d'aménagement différée (Zad), promise au saccage, a été préservée de l'artificialisation, qui grignote allègrement l'équivalent d'un département tous les sept ans. Dans l'attente du lancement des travaux, les 850 hectares de terres acquis jusqu'en 1988 par le Conseil général sur le site du futur aéroport ont en effet échappé au bétonnage. Jusqu'à aujourd'hui.



Cette zone naturellement humide de landes, bois et bocages abrite un remarquable écosystème et nombre d'espèces végétales et animales devenue rares. C'est ainsi que le très protégé triton crêté est devenu l'emblème du mouvement de contestation. Ce ne sont pas les mares creusées autour du futur aéroport qui compenseront la disparition de ce milieu naturel: le gouvernement a même dû contourner sa propre loi sur l'eau pour les faire accepter.

Beaucoup de bruit pour rien

Enfin, la réduction des nuisances sonores est le dernier argument utilisé par les promoteurs du projet, notamment depuis que Jean-Marc Ayrault, alors député-maire de Nantes et patron du PS local, a décidé en 2000 le gouvernement «gauche plurielle» de Jospin à reprendre le projet d'aéroport alors en sommeil. L'actuel aéroport est en effet proche de l'agglomération en extension, et le plan d'exposition au bruit (PEB) limite l'urbanisation sur la trajectoire des avions. Passons sur le fait que les plans de vols, selon les contrôleurs et pilotes, auraient pu depuis longtemps être modifiés pour limiter les nuisances sonores. Passons aussi sur l'argument ridicule du bruit qui dérangerait... les oiseaux. En réalité, le périphérique fait plus de bruit que l'aéroport, et les oiseaux profitent des restrictions d'urbanisation.

Mais ce faux argument a le mérite de pointer le véritable mobile du projet, jamais mis en avant: permettre l'urbanisation des zones proches de l'ancien aéroport. Il s'agit du «grand projet de ville». L'équipe Ayrault a entrepris de faire de Nantes le cœur d'une métropole Nantes-Saint-Nazaire-Rennes et il lui faut du terrain à bâtir, que le déménagement partiel de l'aéroport fournirait. Il faut pour cela libérer les permis de construire sur l'Île de Nantes, à Rezé, à Bouguenais. Ce n'est pas pour autant un projet pour loger les pauvres: ces terrains et ces logements se vendront à prix d'or. Il correspond à une volonté politique de faire de Nantes une ville attractive pour les classes aisées: les friches industrielles deviennent des centres culturels, on transforme le palais de justice en hôtel de luxe et les friches aéroportuaires abriteront de beaux logements pour ceux qui en ont les moyens. Quitte à renvoyer les populations plus défavorisées à la périphérie de cette mégapole.

L'objectif est d'attirer les sièges sociaux des entreprises: la «gauche plurielle» et la droite locales semblent avoir pour seul projet de répondre à la logique de concurrence entre villes et régions européennes. A coups de subventions pour remplir l'aéroport et aménager les espaces publics. Quitte à vider les aéroports voisins et dépecer le tissu d'emploi des zones hors de son influence directe. Les écoles, les hôpitaux et les emplois attendront. «Moi, ce dont j'ai besoin, c'est d'une ligne de car qui emmène mes petits-enfants à l'école, témoigne cette habitante de Notre-Dame-des-Landes, pas d'un aéroport.» A qui profitera donc le nouvel aéroport? Pas à la population de la région, qui paierait la note d'un équipement dont elle n'a pas l'usage. Restent quelques patrons d'entreprises qui gagneront peut-être quelques heures pour leurs voyages d'affaires, en promettant que cet investissement d'aujourd'hui sera la croissance de demain... Et les groupes bétonneurs, gros consommateurs d'argent public.

1. Lire la «Lettre ouverte d'un pilote à François Hollande» de Thierry Masson, sur www.bastamag.net

Notre-Dame-de-Gaulle : « Dégage, l'État aménage »

C'est en 1963, sous De Gaulle, que l'État décide de créer des pôles régionaux censés équilibrer la prédominance de la région parisienne. La période des « Trente glorieuses » est synonyme de grands travaux, qui déclenchent déjà des mobilisations : « (On risque) le point de rupture du fait du développement des contestations de tous ordres » prévient un rapport pour le VIIe Plan¹, ainsi qu'une « contestation de plus en plus globale du pouvoir et finalement de sa légitimité ». Un rapport annonciateur : le déni des opposant-e-s depuis 50 ans, à tous les niveaux, a conduit le mouvement à une opposition globale aux pouvoirs en place : État, élus locaux et groupes capitalistes.

¹ rapport cité par les sociologues De Legge et Le Guen dans « Dégage ! On aménage », 1974, consultable sur le site de l'Acipa

Historique

1963 L'État décide d'un aéroport pour la région Ouest

1968 Choix du site de Notre-Dame-des-Landes, à 20 km de Nantes.

1974-88 Le Conseil général acquiert 850 ha de terres agricoles sur la ZAD (Zone d'aménagement Différé). Mise en sommeil du projet

2000 relance du projet par JM Ayrault, député-maire de Nantes

2008 Déclaration d'utilité publique

2010 Choix du concessionnaire Vinci, travaux prévus pour janvier 2013

16 octobre 2012 : opération César

dossier NDDL

Un contrat en béton pour Vinci

Publié dans : *Revue Tout est à nous !* 40 (février 2013)

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sera construit par le groupe Vinci dans le cadre d'un partenariat public-privé, avec une subvention exceptionnelle des pouvoirs publics et de sérieuses garanties. Retour sur ce dispositif qui vise à privatiser les profits et socialiser les pertes.

Faites ce que je dis, ne faites pas ce que je fais... Lorsque François Hollande a tenu à dénoncer les partenariats public-privé pendant la campagne présidentielle, y voyant «un système qui a dérapé», peut-être lui avait-il échappé que son futur Premier ministre, Jean-Marc Ayrault s'était déjà fourvoyé dans ce type de contrat. Le projet de futur aéroport à Notre-Dame-des-Landes est en effet une caricature des abus générés par ce type de partenariat. Et le gouvernement ne trouve finalement rien à y redire. Bien que décriés au niveau national par le Parti socialiste, de nombreux partenariats public-privé ou PPP ont d'ailleurs été signés et sont encore signés par des élus socialistes au niveau local¹.

Un financement du privé par le public

Depuis 2004² et sous l'impulsion de l'ancienne majorité parlementaire, ces partenariats ont connu un véritable essor. Leur principe est simple: l'Etat ou une collectivité locale passe un accord avec une entreprise privée pour qu'elle mène à bien un projet d'infrastructure et y assure des missions de service public. Cet accord peut concerner l'étude, le financement ou la construction de l'infrastructure, puis son exploitation. L'Etat ou la collectivité ne débourse rien au lancement du projet mais paie ensuite un «loyer» annuel pour le service rendu par le concessionnaire ou bien celui-ci se rémunère sur les recettes d'exploitation. De nombreuses installations publiques ont été mise en place dans ce cadre ces dernières années: prisons, collèges, hôpitaux, lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV), stades, universités, etc.

Le présupposé des PPP est que le privé fera toujours mieux, plus vite et moins cher que le public. Un argument pourtant balayé par plusieurs rapports de la Cour des comptes et plus récemment par l'Inspection générale des finances. Celle-ci a pointé du doigt le coût exorbitant de ces PPP pour l'Etat, estimé à près de 1, 2 milliard d'euros par an pour la période 2013-2025. Derrière ce gouffre financier, il y a néanmoins la possibilité pour l'Etat ou les collectivités locales de réaliser un jeu d'écriture comptable, qui fait tout l'intérêt de ce type de délégation. Les PPP permettent en effet de reporter le coût des installations sur les budgets futurs et camoufler la dette pour l'étaler sur les 20 ou 30 prochaines années. Dans de nombreux cas, il est avéré que le PPP revient beaucoup plus cher qu'une maîtrise d'ouvrage publique classique. Le cas le plus emblématique est celui de l'hôpital sud-francilien d'Evry, où le surcoût est estimé à 500 millions d'euros pour la collectivité.

Pour en revenir au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, la réalisation de ce dernier fait l'objet d'une convention approuvée par un décret du 29 décembre 2010 et passée entre l'Etat et la société concessionnaire Aéroport du grand-ouest (AGO), détenue à plus de 85% par le groupe de construction Vinci. La concession d'exploitation à Vinci



est établie pour 55 ans, le budget global de la construction s'élevant à 561 millions d'euros.

Subvention ou avances remboursables?

L'aspect le plus surprenant de cette convention, car il est inhabituel dans ce genre de concession, c'est la subvention versée par l'Etat et les collectivités locales: 246 millions d'euros soit près de 44% du montant total (plate-forme aéroportuaire, tour de contrôle et accès routier). Dans ce genre de partenariat, le concessionnaire ne reçoit généralement aucune subvention car il se rémunère sur les usagers (taxes d'aéroport, loyers des commerces, parkings). Vinci ne pouvait-il pas se payer tout seul cet aéroport? Une brouille pour un groupe qui fait des milliards de chiffre d'affaires chaque année. On est en droit de se demander pourquoi il a fallu lui apporter une aide pour mener ce projet. Est-ce un signe que le groupe habitué à de tels investissements n'imaginerait pas celui-ci rentable?

Pour faire passer la pilule auprès des élus, notamment PS et PC, une clause de «retour à meilleure fortune» a été ajoutée. Si d'aventure Vinci arrivait à dégager un bénéfice de l'exploitation du futur aéroport, il reverserait alors aux collectivités locales une partie de cet excédent brut d'exploitation. Celui-ci étant basé sur des prévisions de trafic et de bénéfices très élevées, il y a peu de chance que les collectivités revoient la couleur de leur argent... Nonobstant, concernant l'argent public dépensé dans le partenariat, les élus locaux préfèrent parler d'«avances remboursables», quand Vinci continue à utiliser le terme de «subventions». Juste une question de sémantique?

Dans le plan de financement, seuls figurent la plate-forme aéroportuaire, les équipements de navigation aérienne et la desserte routière. Outre les coûts d'un dépassement éventuel non budgétisé, il faut néanmoins rajouter ceux de la ligne train-tram reliant le centre de Nantes, la ligne TGV Nantes-Rennes, un nouveau franchissement de la Loire, le maintien de la piste de l'ancien aéroport pour l'usine Airbus, autant d'infrastructures prévues dans l'enquête d'utilité publique. L'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport (Acipa) avance le chiffre de 4 milliards d'euros, bien évidemment aux frais du contribuable.

Dans le cahier des charges, il est aussi stipulé à de nombreuses reprises que si un problème quelconque survenait avant, pendant ou après la construction, «les parties se concertent» pour y remédier. Il sera toujours possible pour Vinci lors de ces «concertations» de demander à l'Etat et aux collectivités une petite rallonge... Une rallonge que le groupe obtiendra d'autant plus facilement que les élus locaux ont défendu contre vents et marées ce projet et qu'il leur sera difficile d'assumer un échec. Plusieurs aéroports sont ainsi financés à perte par les collectivités locales, à Angers, à Tours, en Lorraine³...

Retours d'ascenseurs

Avec des subventions importantes, des garanties en cas de problèmes, un bénéfice assuré, l'Etat a servi sur un plateau le projet d'aéroport de Notre-Dame-des Landes à Vinci. Le groupe en retour n'a pas oublié ceux qui l'ont aidé. Ainsi, Bernard Hagelsteen a assuré de juin 2007 à juillet 2009 les fonctions de préfet pour la région Pays-de-la-Loire et le département de Loire-Atlantique. En 2008, il conduit la concertation qui aboutit à la publication de la déclaration d'utilité publique pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Il pilote alors la rédaction du cahier des charges de l'appel d'offres pour la réalisation de l'aéroport que remportera Vinci. Un an plus tard, Bernard Hagelsteen quitte la fonction publique et devient... conseiller auprès de Vinci autoroutes.

Autre haut fonctionnaire passé miraculeusement à Vinci: Nicolas Notebaert, ancien conseiller technique auprès du ministre communiste des transports Jean-Claude Gayssoit entre 2000 et 2002. Il se trouve que c'est justement la période lors de laquelle le projet d'aéroport ressort des cartons. M. Notebaert rejoint le groupe Vinci en 2002 et devient président de Vinci Airports en mars 2008. Ayant participé à l'élaboration de l'argumentaire de l'époque, il est donc très bien placé pour affirmer: «*Déjà en 2001, le schéma directeur d'aménagement du territoire piloté par le ministre Dominique Voynet avait établi des prévisions d'évolution du trafic qui laissaient présager une saturation de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique.*»

A Notre-Dame-Des-Landes comme ailleurs, les grands groupes capitalistes vivent au crochet des budgets publics et comptent sur l'Etat et quelques politiques et fonctionnaires zélés pour remplir leurs carnets de commandes et verser des dividendes à leurs actionnaires. Dans cette lutte contre l'aéroport, le mot d'ordre «Vinci dégage» concentre le rejet d'un système prévaricateur qui survit aux dépens des besoins sociaux de la population et de l'environnement.

Par Benjamin

1. Le conseil général de Seine-Saint-Denis fait ainsi actuellement construire douze nouveaux collèges par le biais de contrats de partenariats public-privé.
2. Les partenariats public-privé sont autorisés et cadrés par l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariats.
- 3 Lire l'article «Ces aéroports qui coûtent cher et ne servent presque à rien», de Nolwenn Weiler et Sophie Chapelle, sur www.bastamag.net.

dossier NDDL

Les forces en présence

Publié dans : *Revue Tout est à nous !* 40 (février 2013)

En essayant d'imposer par la force la construction de l'aéroport, le gouvernement a réussi à fédérer sur le terrain et au niveau national les opposants au projet et les courants de gauche hostiles à sa politique, donnant à cette lutte le caractère d'une épreuve de force.

Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est rapidement devenu un enjeu majeur de la vie politique locale, puis nationale. Au cours des années 2000, plusieurs forces politiques ont convergé vers la défense du projet, au nom du développement économique et dans le cadre de la mise en concurrence des territoires. C'est le cas, à gauche, du PS, qui est majoritaire dans les différentes collectivités locales: à la communauté urbaine de Nantes, au conseil général du département de Loire-Atlantique et au conseil régional des Pays-de-la-Loire. Le PCF soutient également le projet, notamment parce qu'il dépend du PS pour conserver les places d'élus que ce dernier lui abandonne, mais aussi par adhésion au productivisme. La droite, longtemps représentée par François Fillon, président de la région Pays-de-la-Loire jusqu'en 2004, est également favorable à l'aéroport.

Du côté des «partenaires sociaux», la mobilisation est inégale. Le patronat local s'est déclaré en faveur de la nouvelle infrastructure, en particulier par le biais de la chambre de commerce et d'industrie. Un engagement qui contraste avec la prudence des syndicats de salariés, lesquels se sont gardés de prendre clairement position sur le sujet, afin de ne pas heurter les partis institutionnels ou le patronat. Seule l'union syndicale Solidaires s'est prononcée contre.

«Paysans travailleurs»

Quant à l'opposition à l'aéroport, celle-ci fédère des forces tout aussi hétérogènes. Il y a tout d'abord, des mouvements paysans, souvent héritiers de la mouvance des «paysans travailleurs» des années 1970, ainsi que des associations d'habitants, dont la plus connue reste l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport (Acipa). Ces derniers ont organisé les premières résistances des populations du site et des communes alentour. Diverses organisations politiques de gauche ont rejoint la mobilisation, notamment les Verts, le NPA, Alternative libertaire et diverses composantes du Front de gauche: Parti de gauche, Gauche unitaire, Gauche anticapitaliste... Les opposants ont également le soutien d'un nombre croissant d'élus locaux «qui doutent» de la pertinence du projet. Enfin, le mouvement de solidarité a reçu, à partir de l'été

2009, le renfort décisif de plusieurs centaines de jeunes autonomes et autres qui se sont installés sur la zone d'aménagement différé (Zad) – devenue depuis «zone à défendre» –, en réaménageant les maisons laissées à l'abandon ou en construisant des cabanes.

Le mouvement d'opposition est monté en puissance après les rassemblements massifs des étés 2011 et 2012, et la manifestation de mars 2012, qui a rassemblé plusieurs dizaines de milliers d'individus. L'affaire a commencé à avoir une résonance nationale, suite aux violences policières qui se sont aggravées sur le terrain. Ces violences traduisent par ailleurs le raidissement des autorités, à l'instar du président PS de la région Pays-de-la-Loire, qui a appelé à «*karcheriser les opposants*». Des comités de soutien se sont multipliés dans l'Ouest et au-delà. En 2012, la lutte de Notre-Dame-des-Landes s'est également invitée dans l'élection présidentielle, lorsque deux agriculteurs ont entamé une grève de la faim. Au point d'embarrasser le candidat Hollande: comment ménager son lieutenant Jean-Marc Ayrault, maire de Nantes et principal promoteur du projet, sans s'aliéner un mouvement d'opposition populaire au sein de son électorat? Sans remettre en cause le projet d'aéroport, François Hollande a dû promettre qu'il ne serait procédé à aucune expulsion d'habitants sur la Zad, tant que les recours juridiques n'auraient pas été épuisés.

La victoire du PS aux élections n'a fait qu'aiguiser les contradictions. Jean-Marc Ayrault devient premier ministre d'un gouvernement qui décide de mener une sévère politique d'austérité, afin de préserver les intérêts de la bourgeoisie dans un contexte de crise du capitalisme. La construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes devient un test pour sa crédibilité à gouverner et sa capacité à imposer des politiques impopulaires. Le gouvernement prend donc en main le dossier pour en faire une démonstration de fermeté à l'égard des mouvements sociaux. Par conséquent, le président Hollande passe outre les promesses du candidat François, en autorisant l'opération «César» à partir du 16 octobre 2012. Plus de 1200 gendarmes et policiers interviennent, appuyés par deux hélicoptères, afin de déloger ceux qui se nomment désormais «Zadistes». Mais la résistance est telle que l'opération n'a qu'une portée limitée. Loin de parvenir à séparer les supposés «squatteurs violents» des «agriculteurs pacifiques», la lutte soude plus étroitement que jamais tous les habitants – légaux ou illégaux – de Notre-Dame-des-Landes, unis pour protéger leur lieu de vie et de travail. La population, dans l'Ouest et ailleurs, s'indigne d'un tel déploiement de force, dans un contexte de crise économique.

Un mouvement d'ampleur nationale

La manifestation de réoccupation de la Zad à Notre-Dame-Des-Landes, le 17 novembre 2012, rassemble ainsi 40000 personnes. Un tel succès révèle combien le mouvement change de nature. En effet, une partie de l'opinion publique bascule en faveur des opposants. L'opposition à l'«Ayrault-port» cristallise le mécontentement de larges couches de la population, qui souffrent de la crise économique. Le mouvement anti-aéroport prend une ampleur nationale, avec une centaine de collectifs de soutien créés dans toute la France.

Des actions de solidarité sont organisées les semaines suivantes, à Paris, en Bretagne, en Aveyron...

L'ampleur des résistances aigüise les contradictions politiques. Si les militants Verts sont présents dans le mouvement de solidarité, la direction d'Europe écologie-les Verts (EELV) est de plus en plus discréditée par son maintien au gouvernement avec le PS. Le Front de gauche est gravement écartelé, entre un PG en pointe dans l'opposition à l'«Ayrault-port», et un PCF qui le soutient. Le PCF se trouve lui-même de plus en plus divisé, avec une fédération de Loire-Atlantique qui défend le projet, celle de Vendée qui s'y oppose et celle du Morbihan qui appelle à un moratoire! L'ampleur de l'opposition à l'aéroport pousse même Lutte ouvrière à prendre position contre l'aéroport à la fin novembre. Ces contradictions et ces attermoissements expliquent sans doute la persistance d'un fort sentiment anti-organisation au sein du mouvement de solidarité.

Du côté du pouvoir, les positions se radicalisent aussi. Le projet d'aéroport, jusque-là simple lubie de notables mégalomanes, est désormais revendiqué par l'ensemble du gouvernement. Un recul sur ce dossier risquerait d'encourager les mobilisations contre sa politique antisociale. Il n'est pas non plus question de se faire déborder par la gauche, où se trouvent les forces politiques qui soutiennent le mouvement et qui pourraient représenter une alternative. Un tel raidissement provoque quelques inquiétudes au sein du PS, mais l'omerta est totale sur ce sujet. Quand à la droite, qui continue de soutenir le projet d'aéroport, elle se contente d'observer le conflit.

Dans un premier temps, le gouvernement continue de recourir massivement à la violence. Le 23 novembre, des centaines de CRS et de gendarmes mobiles sont à nouveau lâchés sur la Zad pour détruire les maisons des occupants, reconstruites au cours de la manifestation de réoccupation. Mais la résistance des occupants et des paysans, avec le renfort de milliers d'opposants venus de toute la région, et la formation de dizaines de comités de soutien dans toute la France, rend cette stratégie de plus en plus périlleuse pour le gouvernement. Les manifestations de soutien se succèdent à Nantes et ailleurs, des slogans comme «Libérez la Zad», «Ayrault salaud, Valls facho», «Ayrault démission» sont massivement repris. Notre-Dame des Landes est en train de devenir une lutte emblématique de l'opposition à la politique du gouvernement, dans un contexte où la crise sociale met en cause la politique du gouvernement, notamment à Florange, où le plan social annoncé aura des effets dramatiques sur l'usine Mittal de Basse-Indre, à quelques kilomètres de Notre-Dame-des-Landes.

Le gouvernement change de tactique

Conscient que la répression est un échec politique et que la lutte est de plus en plus populaire, le gouvernement Hollande-Ayrault décide de changer de tactique en décembre 2012. Il s'agit de gagner du temps en annonçant un report des «opérations de défrichage» et la mise en place d'une vague «commission de dialogue». Mais les opposants refusent de discuter tant que tou-te-s les militant-e-s et occupant-e-s gardé-e-s à vue ne seront pas libéré-e-s et que les policiers resteront sur la Zad.

Pour le mouvement anti-aéroport, l'enjeu des premières semaines de l'année 2013 sera de déjouer la nouvelle opération de communication du gouvernement, qui n'a pas abandonné son projet mais espère retourner l'opinion publique, afin d'isoler le mouvement de résistance des Zadistes. Les anticapitalistes doivent participer à cette lutte, qui a engagé le premier bras de fer et mouvement d'opposition de masse à la politique du gouvernement Hollande-Ayrault.

Par Bruno Hervé

dossier NDDL

Une lutte anticapitaliste!

Publié dans : *Revue Tout est à nous !* 40 (février 2013)

Premier affrontement d'envergure avec le gouvernement et sa politique, le mouvement d'opposition à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes relance le débat sur les alternatives possibles au système capitaliste et ouvre des perspectives sur les formes de lutte à adopter.

un certain nombre d'enseignements peuvent déjà être tirés du mouvement d'opposition à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. La répression violente et massive des opposant-e-s, au mois d'octobre 2012, par un gouvernement dit «de gauche» a été un facteur important. Le mouvement a alors pris un caractère national. Celui-ci se déroulant sur les terres mêmes du Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, le mouvement a parallèlement et rapidement cristallisé les mécontentements et tensions à la gauche du PS, vis à vis de sa politique sociale, économique et environnementale. Enfin, dans un contexte plus global de crise du capitalisme, alors que le PS a ratifié le pacte budgétaire, préparant ainsi aux classes populaires une nouvelle cure d'austérité pour payer la dette, ce projet est devenu le symbole d'une politique en faveur des plus riches.

Les manifestations contre l'aéroport ont évolué en manifestations de protestation contre le pouvoir, à peine six mois après la mise en place du gouvernement PS. Le mouvement a alors changé de nature. Alors qu'on ne l'attendait pas vraiment, il est venu s'inviter dans l'actualité sociale comme le premier affrontement d'envergure au gouvernement et à sa politique, nous rappelant par là-même que l'étincelle peut venir de n'importe où et qu'il est difficile de prévoir à l'avance d'où elle jaillira.

Des espaces d'élaboration politique

Le développement du mouvement, l'attraction qu'il suscite, reposent également sur la dimension alternative qu'il incarne, notamment pour une jeunesse précarisée et sans

perspectives. Cette lutte se distingue en effet par les espaces qu'elle a réussi à créer en termes d'échanges et d'élaboration politiques. Des espaces au sein desquels les opposants au projet débattent du pouvoir, d'anti-sexisme, d'économie, d'écologie... Cette lutte est également le lieu d'expériences autogestionnaires, au sein desquelles se développent d'autres formes de production et de consommation. Un «vivre autrement» qui répond également à des besoins immédiats. Plus largement, ce mouvement renvoie à la possibilité d'un autre monde, quand bien même l'expérience reste limitée politiquement, car aussi bien dans ces formes de résistance qu'à travers l'expérimentation de pratiques alternatives, il pose des problèmes globaux dans une dimension anticapitaliste.

Au-delà de ces aspects, ce mouvement nous amène également à prendre en compte le rôle que peuvent jouer les luttes locales dans le développement d'une conscience politique anticapitaliste. Les mouvements locaux s'organisent le plus souvent autour d'éléments concrets, matériels, comme c'est le cas ici avec l'aéroport et ses conséquences. De par leur plus grande proximité avec les lieux de vie et enjeux quotidiens des populations, ils paraissent plus accessibles. Dit autrement, pour beaucoup de gens, il apparaît plus facile et possible de peser sur la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, ou sur le TGV Lyon-Turin, que de s'attaquer aux marchés financiers.

Dans le cadre d'un système opaque comme le capitalisme, ces luttes constituent des points d'ancrage, sur lesquels il est possible de développer une argumentation politique, de proposer des perspectives. En résumé, la construction d'un aéroport, le maintien de centrales nucléaires abritent des choix de société. Lutter contre l'aéroport, c'est donc aussi lutter pour une véritable transformation écologique et sociale, lutter contre le capitalisme. Ici, il n'est pas question de luttes «Nimby»¹, égoïstes. Au contraire, l'espace local est l'espace à partir duquel se construisent résistances et alternatives plus globales. Et dans une certaine mesure, ces luttes nous mettent à l'épreuve, en tant que militant-e-s anticapitalistes, dans notre capacité à articuler enjeux locaux et globaux, questions sociales et environnementales en proposant une véritable alternative au capitalisme.

Convergence des luttes

La réunion des comités des 15 et 16 décembre derniers a d'ailleurs mis en évidence combien ce mouvement devient, par son caractère exemplaire, le catalyseur d'un certain nombre de luttes locales, et comment il contribue à les faire converger. On y retrouve les opposants aux lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV), au gaz de schiste, au nucléaire, aux lignes à très haute tension (THT)... Une solidarité trans-locale rendue notamment possible par les rencontres contre les «grands projets inutiles et imposés».

Cette convergence s'articule principalement autour de l'écologie radicale, la critique du productivisme, la décroissance. Une victoire à Notre-Dame-des-Landes serait d'ailleurs un signal pour l'ensemble de ces mobilisations, et par extension pour l'ensemble du mouvement social. Un signal que la victoire est possible! Ces éléments mettent en évidence la porosité croissante des luttes, également visible au travers

des modes d'action. L'occupation des lieux, qui a une place centrale dans le mouvement de Notre-Dame-des-Landes, entre en résonance avec les formes d'occupation de l'espace public mises en œuvre par d'autres mouvements comme celui des Indignés, Occupy ou les manifestants de la place Tahrir au Caire. Ce transfert d'expériences est également présent au cœur du tissu militant qui compose le mouvement, que ce soit par le biais des agriculteurs qui se sont battus au Larzac, ou des Zadistes qui ont combattu pour beaucoup le contrat première embauche (CPE). Cette porosité des luttes est un élément que nous ne devons pas sous-estimer, parce qu'il permet de comprendre en quoi ce mouvement, par son exemplarité, est fondamental pour tous les autres.

Par Sandra Cormier

1. Acronyme de l'expression «Not In My Backyard», qui signifie «pas dans mon jardin».

dossier NDDL

Au cœur de la Zad, l'alchimie d'un mouvement

Publié dans : Revue Tout est à nous ! 40 (février 2013)

Le mouvement de résistance à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ne serait pas ce qu'il est aujourd'hui sans le soutien populaire dont il bénéficie. Une solidarité essentielle dans le cadre d'une stratégie d'occupation. Tous les jours, des gens viennent sur la zone d'aménagement différé (Zad), devenue zone à défendre, afin d'apporter leur soutien aux occupant-e-s, par leur présence ou par une aide logistique. Mais la principale force du mouvement de résistance est avant tout le produit d'une symbiose entre ses principaux acteurs. Si la cohabitation entre les «historiques», paysans du cru et jeunes Zadistes, n'a pas toujours été facile, elle constitue aujourd'hui le principal ressort de la lutte. Cette union entre deux mondes, qui paraissent a priori éloignés, est le produit de liens patiemment tissés depuis ces dernières années. Les violences policières d'octobre dernier ont parachevé ces liens. Les ordonnances d'expulsions également, puisque agriculteurs et Zadistes partagent à présent la même situation d'illégalité.

Deux aspects majeurs fondent l'union entre ces deux composantes. En premier lieu, le profil du tissu militant. Les agriculteurs présents dans le mouvement se définissent comme des «paysans travailleurs». Ces paysans ont toujours eu un lien important avec le mouvement ouvrier. Ils ne s'identifient

pas au statut de chef d'exploitation, se définissant même comme des «passeurs de terre», à l'instar de Michel Tarin, figure historique du mouvement. Ce qui les rapproche des jeunes Zadistes, lesquels s'opposent à toute forme de propriété capitaliste. Les agriculteurs sont également porteurs d'une tradition syndicale ouvrière et paysanne, caractéristique de la Loire-Atlantique. Ils sont très politisés, à l'instar des jeunes Zadistes, qui pour certains ont combattu le contrat première embauche (CPE) ou milité au sein de la mouvance autonome. Certains des agriculteurs ont été acteurs du mouvement de résistance au Larzac, dans les années 1970. Au côté de Bernard Lambert¹, ils ont participé à la construction du mouvement «paysans travailleurs», qui donnera naissance à la Confédération paysanne.

Le deuxième aspect repose sur une critique partagée du modèle de production et de consommation capitaliste, dont l'enjeu principal est la terre et son utilisation. On a donc des populations agricoles et des jeunes urbains qui se battent ensemble pour la préservation de la «terre nourricière» et, par extension, pour le droit à l'autoproduction, dans un contexte où l'accès à celle-là est rendue difficile par la spéculation dont elle fait l'objet. Au-delà de ces aspects, les opposants partagent la même conviction que le modèle de développement tel que nous le connaissons est dépassé.

Par Sandra Cormier

Bernard Lambert (1931-1984) est un agriculteur, homme politique, syndicaliste agricole à l'origine de la création de la Confédération paysanne et grande figure des luttes paysannes dans l'Ouest de la France au cours des années 1970.

La répression en marche, sur la ZAD et ailleurs !

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! (24 janvier 2013)



Crédit Photo: Copyright : Photothèque Rouge/Romain Hingant

La mobilisation contre le projet d'aéroport inutile ne cesse de prendre de l'ampleur. Logiquement, la répression s'abat de plus en plus violemment sur les personnes impliquées, avec des interpellations et des condamnations à tour de bras depuis plusieurs semaines.

La répression ne sévit pas qu'à la ZAD mais aussi dans les villes où fleurissent les actions contre le PS ou Vinci. à Paris par exemple, où deux jeunes membres du collectif de soutien à Notre-Dames-des-Landes ont été interpellés pour des tags au marqueur et quelques affiches sur une façade d'une permanence PS.

Privés de liberté pendant plus de 60 heures, ils ont vu leurs domiciles perquisitionnés, leurs ordinateurs et téléphones saisis avec copie du contenu, et sont poursuivis pour « dégradations légères » et « refus de se soumettre aux prélèvements biologiques ».

Face à cette disproportion entre les faits reprochés et ce traitement, la mobilisation de solidarité a été à la hauteur. Mercredi 16 janvier, lors de l'audience qui devait juger de leur sort, une centaine de personnes étaient présentes et ont créé une ambiance de réprobation dans le tribunal telle que la procureure s'est sentie obligée de se défendre de représenter les intérêts du gouvernement...

La juge, face aux arguments de nullité des avocats et à une salle remplie d'opposantEs au projet et à la répression, a choisi de suspendre l'audition et de la reporter au 30 janvier. Rendez-vous est donc pris devant le tribunal de grande instance de Paris le 30 janvier à 8 heures !

Chloé Moindreau



En 2013, seule la lutte décolle !

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 177 (10/01/13)

Début d'année en fanfare pour les opposantEs à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : 20000 personnes sont passées au festival organisé sur la Zad, dans une ambiance à la Woodstock version bretonne, pour assister aux concerts rap, reggae et punk organisés en soutien au mouvement.

C'est dire à quel point Notre-Dame-des-Landes est devenue une lutte et un lieu populaires. De quoi énerver un pouvoir qui tente, dès qu'il en a l'occasion, de discréditer le mouvement, comme le montre l'actualité récente. Un pouvoir qui essaie de rétablir sa légitimité après l'échec de sa stratégie d'expulsion, en décrétant une commission de dialogue bidon dont le seul but est de faire passer la pilule aéroport à la population. Peine perdue, personne n'est dupe de la manœuvre, et les constructions sur la Zad ont repris de plus belle.

Le mouvement se construit

Même chose pour l'entreprise de communication honteuse des pouvoirs locaux: un appel d'offres pour du lobbying sur internet et auprès des journalistes a échoué, noyé par près de 3000 réponses des opposantEs. Et ce n'est pas non plus en maintenant un harcèlement policier quotidien, en arrêtant et en condamnant des jeunes à la prison ferme (jusqu'à six mois) dans une stratégie d'usure, que le gouvernement Ayrault enrayera le formidable élan de solidarité qui continue de se développer.

Les 180 comités de soutien qui se sont réunis les 15 et 16 décembre le montrent. Les actions à venir aussi! Le recul du gouvernement dans la mise en œuvre du projet fait que le temps joue désormais pour nous. D'ores et déjà des initia-

tives de grande envergure sont engagées: les 18 et 19 janvier, une journée d'action contre Vinci; le 9 février, l'arrivée des marches Nice-Lille; au printemps, une grande manifestation de remise en culture; le 11 mai, une chaîne humaine de 20000 personnes autour de la Zad; les 4 et 5 août, un «méga rassemblement» avec pour objectif 300000 personnes. Plus que jamais, à Notre-Dame-des-Landes en 2013, seule la lutte décolle!

CorrespondantEs du NPA 44

Interview de Michel Tarin : « le mouvement de réoccupation ne cesse de s'étendre »

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 6 décembre 2012



Michel Tarin, figure de proue du mouvement de résistance contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, est un militant des luttes populaires depuis toujours. Il a fait partie des premiers résistants contre ce projet en 1970, puis s'est engagé aux côtés des paysans du Larzac, avec le mouvement Paysans en lutte qui donnera naissance en 1987 à la Confédération paysanne. Michel est l'un de ceux qui, en avril 2012, a mené contre cet aéroport une grève de la faim de 28 jours.

Depuis la grande manifestation du 17 novembre, comment s'organise le mouvement de réoccupation de la ZAD?

Cette manifestation avec ses 40000 participants a d'abord été une grosse bouffée d'oxygène! Elle a permis de développer l'information et le soutien. Elle a aussi renforcé l'idée qu'on peut lutter contre des grands projets inutiles et qu'une autre société est possible.

Malgré la destruction systématique des cabanes et des lieux de vie et les violences policières dans la semaine qui a suivi

cette manifestation, sur le terrain le mouvement de réoccupation ne cesse de s'étendre. Tous les jours arrivent de la



nourriture et des matériaux, des soutiens humains et logistiques toujours plus nombreux.

Selon toi, qu'est-ce qui a changé dans les rapports de forces depuis ces dernières semaines?

Sur le terrain on a senti une participation beaucoup plus importante de la population locale. Depuis la reconstruction à la «Chat -Teigne», le monde paysan s'est encore plus fortement impliqué: 40 tracteurs enchaînés défendent la ZAD, 25 autres postés «en sentinelle».

De nombreux collectifs se sont constitués dans toute la France, à l'heure actuelle on en est à 118 et ce nombre grossit de jour en jour. Des gens très divers se mobilisent: jeunes et moins jeunes, paysans, urbains, monde du spectacle avec par exemple le groupe Tryo.

Politiquement, le rapport de forces a permis que le gouvernement se sente obligé de proposer une commission de médiation. Mais il est clair qu'une discussion n'est possible qu'à trois conditions: le retrait total des forces de répression, aucun commencement de travaux, un dossier complètement remis à plat.

L'opinion publique commence à basculer. Comment gagner cette bataille des idées à l'échelle nationale?

Il faut que l'opinion publique s'approprié les motifs de refus de ce projet: son inutilité en termes techniques, et son absurdité dans un monde où l'urgence est d'employer utilement les fonds publics et de préserver les terres agricoles, les zones humides, la biodiversité et les ressources naturelles.

Il faut un vrai débat qui mette au grand jour nos arguments, nos propositions. C'est cela qui permettra l'abandon de ce projet.

Quelles sont les actions envisagées dans les semaines et les mois qui viennent?

Une étape importante, la réunion de tous les collectifs de France les 15 et 16 décembre: permettre à tous de s'appro-prier la lutte, de proposer collectivement les actions.

Les décisions prises permettront de consolider la construc-tion des lieux de vie sur la ZAD et de préparer les mobilisa-tions à venir. D'ores et déjà des actions importantes sont prévues début 2013, ainsi qu'une très forte mobilisation l'été prochain. Il s'agit aussi de commencer à préparer l'ave-nir de ces terrains et de réfléchir au type de projet qu'on aimerait y construire.

Dans l'immédiat, on craint l'entêtement du pouvoir et donc une contre-offensive policière de grande ampleur dans les jours qui viennent. Mais on s'y prépare, la lutte continue...

Propos recueillis par les correspondantEs du NPA 44

Ayrault-port, nous ne lâcherons rien !

Communiqué national du mardi 27 novembre 2012

L'épreuve de force est engagée avec le gouvernement contre le projet d'aéroport de Notre Dames Des Landes. Le gouvernement veut faire ici la démonstration de sa capacité à imposer des politiques impopulaires, à résister aux mobili-sations. Il choisit la fuite en avant, les manœuvres et la répression. Cette politique est vouée à l'échec. Après la manifestation massive du samedi 17 novembre, après l'échec de ses tentatives à déloger par la force, par l'engage-ment de centaines de gendarmes et de CRS, les occupants du site, le mouvement de résistance ne fait que croître et prend maintenant une ampleur nationale. Des comités de soutien se mettent en place dans toute la France et la tenta-tive de concertation sous pression des forces de l'ordre ne va pas désarmer la résistance. Au contraire.

Le NPA apporte son soutien total à la lutte engagée. Plus que jamais il s'agit d'empêcher les travaux de commencer pour remettre en cause fondamentalement ce projet, incompatible avec le monde que nous voulons.

Montreuil, le 27 novembre 2012

500 flics au petit matin ne suffiront pas à faire plier la résistance !

Communiqué national du vendredi 23 novembre 2012

Si le gouvernement pense se débarrasser de Notre Dame des Landes et du symbole que représente cette lutte en envoyant ses flics, il se trompe lourdement !

Moins d'une semaine après le succès de la manifestation du 17 novembre qui a fait la démonstration de la popularité, de l'unité et de la radicalité des opposantEs à l'Ayrault-port, envoyer les gendarmes à l'heure du laitier pour saccager les constructions et déloger les occupants ne peut que renfor-cer notre détermination.

Le NPA, qui participe et soutient la mobilisation contre ce projet inutile et destructeur, appelle à participer encore plus massivement à toutes les initiatives qui seront prises dans les heures et les jours qui viennent, à Notre Dame des Landes et dans tout le pays pour protester contre ce coup de force.

Montreuil, le 23 novembre 2012

Le 17 novembre, tous ensemble contre les expulsions et l'Ayrault-port !

Communiqué national du mardi 13 novembre 2012

Des personnes chassées de leur domicile, des maisons rasées, des plantations piétinées, tout ça pour permettre la réalisation d'un projet socialement inutile et écologiquement dévastateur.

Le NPA condamne la violence que déploie l'État contre les habitants de la zone concernée par le projet d'aéroport de Notre-Dame-Des-Landes.

Le gouvernement Hollande-Ayrault a choisi la violence pour défendre les profits de la multinationale Vinci, constructeur et propriétaire du futur aéroport au détriment des investis-ments nécessaires à la population. Le recrutement par Vinci de l'ancien préfet de Loire-Atlantique, ardent partisan du projet, illustre bien l'ampleur des complicités entre l'Etat et les capitalistes.

Le gouvernement Hollande-Ayrault a choisi la violence pour détruire 2000 hectares de terres agricoles et de zones humides nécessaires pour le maintien d'une agriculture de proximité et des écosystèmes.

Le gouvernement-Hollande-Ayrault a choisi la violence pour construire un super aéroport qui remplacera à terme les aéroports plus petits des villes voisines. Un tel choix en matière d'aménagement du territoire accentue la mise en concurrence entre les territoires, conformément à la logique du capitalisme. Loin de créer des emplois, cet aéroport va contribuer à en supprimer. L'avenir des activités industrielles voisines de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique, et en particulier l'usine aérospatiale de Bouguenais est menacé.

Le mouvement de solidarité avec les habitants de Notre-Dame-des-Landes dépasse ainsi l'opposition au seul projet d'aéroport. C'est un mouvement anticapitaliste, qui se prononce clairement pour d'autres choix de société. C'est aussi un mouvement d'opposition radicale à la politique du gouvernement Hollande-Ayrault, une politique qui conjugue, à Notre-Dame-des-Landes comme ailleurs, injustice sociale et irresponsabilité écologique.

Le NPA appelle toutes et tous à venir en nombre à la manifestation de réoccupation de la ZAD le samedi 17 novembre. Ses militants formeront un cortège, auquel participeront Christine Poupin et Olivier Besancenot.

Montreuil, le 13 novembre 2012.



Face aux expulsions, nous réoccuperons

Publié dans : *Hebdo Tout est à nous !* 169 (9 novembre 2012)

Depuis le 16 octobre, les habitantEs de la ZAD de Notre-Dame-des-Landes subissent une répression policière de grande ampleur. Les 1800 hectares de la ZAD ont été envahis par 1200 policiers.

Ceux-ci se sont attaqués petit à petit aux maisons et cabanes occupées, qu'ils ont détruites et emportées minucieusement pièce par pièce hors de la zone, pour ne rien laisser qui puisse servir aux 150 occupants. Ceux-ci ont

résisté, barricadé, réoccupé. Ils sont toujours là, deux fois plus nombreux désormais, malgré le froid, la fatigue et les blessures.

Solidarité face à la répression

Cette attaque policière n'a pas tenu compte du sentiment de solidarité qui s'est développé ces derniers mois. La lutte contre l'aéroport s'est amplifiée ces dernières années. Elle a rassemblé parfois des dizaines de milliers de manifestants. Et la répression croissante a soudé les opposants. Les premierEs occupantEs de la ZAD, des précaires révoltéEs, ont créé de multiples liens avec la population locale: avec les militantEs parce qu'ils s'engagent, avec les agriculteurs parce qu'ils cultivent pour vivre, avec les habitantEs parce qu'ils y habitent.

Les solidarités locales, nationales voire internationales affluent pour soutenir les résistants: nourriture et fournitures pour survivre après les expulsions, manifestations et rassemblements dans toute la France, articles de presse et communiqués jusqu'aux USA.

Mobilisation contre l'«Ayraultport»

Ayrault, maire de Nantes pendant 23 ans et principal instigateur de ce projet imbécile, ruineux et ravageur pour l'environnement, voit se développer contre lui une unité croissante.

Nous appelons avec tous les opposants à une grande manifestation de réoccupation de la ZAD le 17 novembre. Dès maintenant, organisons des départs collectifs pour le rendez-vous sur place à 11 heures.

Faisons-le connaître, organisons des manifestations locales. Il s'agira de reconstruire des lieux de vie pour remplacer ceux détruits par la répression, afin de faire de la ZAD un carrefour de la résistance.

Commission écologie NPA 44

Toutes les informations auprès des comités NPA du Grand Ouest ou sur <http://zad.nadir.org>

Halte à la répression, stop à l'aéroport ! (communiqué unitaire)

Samedi 27 octobre 2012

Crédit Photo: Photothèque Rouge / JMB

Depuis le 16 octobre, l'agression subie par les habitants de la zone concernée par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (44), a franchi un nouveau cran.

Parce qu'ils défendaient la préservation des terres agricoles, des écosystèmes, et ont mis en place des modes de vie alternatifs, les habitants de la ZAD (Zone d'aménagement différé renommée Zone A Défendre) et leurs familles ont été chassés de leurs maisons, 15 jours avant le début de la trêve hivernale, et ces maisons détruites, parfois illégalement, par les forces de l'ordre. Nous condamnons la violence déployée depuis la semaine dernière lors des expulsions par les gendarmes mobiles et CRS envoyés par le gouvernement, qui illustre ainsi une nouvelle fois son soutien à la multinationale Vinci, maîtresse d'œuvre du projet d'aéroport.

Depuis plusieurs années, les habitants, et les paysans de Notre-Dame-des-Landes se battent contre un projet inutile, coûteux, destructeur de la nature et des terres agricoles (1600 hectares de terres agricoles et de bocage prévus pour la construction de l'aéroport, et des milliers d'autres pour les zones commerciales et industrielles sur les 20 kilomètres qui séparent Notre-Dame-Des-Landes de Nantes). Ces terres sont indispensables pour développer une agriculture saine et de proximité, leur destruction est un signe supplémentaire que le capitalisme est un modèle de développement économique irrationnel. Quand toutes les terres agricoles seront construites comment ferons-nous pour nous nourrir, et où ira se nicher la vie végétale et animale ?

Alors que le gouvernement n'a que la réduction des déficits à la bouche, comment peut-il justifier de gaspiller des centaines de millions d'euros, voire plus, pour construire un aéroport dont il n'arrive même pas à démontrer l'utilité sociale et dont le financement va être assuré par un partenariat public privé garantissant un retour sur investissement exorbitant à Vinci ?

Depuis l'expulsion, les manifestations de soutiens et les actions entreprises un peu partout en France sont de plus en plus nombreuses et témoignent d'une résistance qui en marche.

Nous dénonçons les expulsions et destructions, l'occupation de la zone par les forces de l'ordre, la répression, ainsi que l'acharnement du 1er ministre J.M Ayrault, ancien maire de Nantes, à poursuivre le projet d'aéroport. Nous soutenons les initiatives de soutien à la lutte de Notre-Dame-des-Landes et appelons à rejoindre les comités de solidarité et de résistance pour stopper ce projet.

L'heure est à la convergence de toutes les initiatives pour faire reculer le gouvernement.

Alter Ekolo, Alternative Libertaire, ATTAC, Fédération Anarchiste, Fédération pour une Alternative Sociale et Écologiste, Gauche Anticapitaliste, Ile-de-France Décroissance, Initiative Pour un Autre Monde (IPAM), Les Alternatifs, Les Amis de la Confédération Paysanne, Mouvement des objecteurs de Croissance, Nouveau Parti Anticapitaliste, Parti de Gauche, Parti Pour La Décroissance, Relocalisons, Union Syndicale Solidaires

Expulsions, destructions à Notre- Dame-des Landes: Nantes, capitale vert kaki ?

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 167 (25/10/12)

12 novembre 2011 l'arrivée à Paris de la manifestation "tracto-vélo"

Crédit Photo: Photothèque Rouge/JMB

Depuis le 16 octobre se poursuit une opération policière de grande envergure sur le site de la ZAD (Zone d'aménagement différé) de Notre-Dame-Des Landes destinée à accueillir l'aéroport du Grand Ouest.

C'est là que depuis deux ans, voire trois pour certains, se sont installés environ 150 opposants, qui ont occupé sur 25 sites les maisons rachetées par AGO- filiale de Vinci, construit des cabanes individuelles et des lieux de vie collectifs, fait fructifier la terre en créant des potagers dont ils se nourrissent. C'est là que ces opposants-occupants vivent chaque jour en démontrant concrètement que la terre n'est pas une marchandise, et qu'ils espèrent un monde sans fric et sans béton inutile

Mais les porteurs du projet, et en premier lieu Jean-Marc Ayrault et ses courtisans en ont décidé autrement, malgré l'opposition grandissante d'année en année contre ce projet inutile et coûteux, grand dévoreur de terres et de fonds publics, cadeau offert sur un plateau par le PS à la multinationale Vinci!

Selon eux, la légalité c'est d'avoir vendu ces terres à AGO/Vinci, l'occupation de ces terres est donc illégale, vidons les lieux de ses occupants... suivront les agriculteurs, d'abord les détenteurs de bail et enfin les propriétaires . Place nette et ensuite on bétonne, pour la plus grande gloire de JMA, et le plus grand profit des bétonneurs!



Des centaines de CRS et de gendarmes, venus de loin, sillonnent depuis mardi toute la région de Notre-Dame-Des-Landes, pour «sécuriser» la zone et permettre la destruction systématique de tous les lieux de vie et de toutes les récoltes des jardins collectifs: routes coupées et détournées, contrôles incessants, vérification des identités, fouille des voitures, tout est fait pour pourrir la vie des habitants, les décourager et les diviser, au nom de l'application de la loi. Un hélicoptère, sinistre, survole la zone et «contrôle les opérations». Selon le préfet, la zone restera «militarisée» jusqu'à ce que ces terres soient vidées de leurs habitants.

C'est sans compter avec la résistance, et la solidarité qui s'est forgée au fil des années entre les opposants, qu'ils soient occupants de la ZAD ou non. C'est sans compter avec la détermination sans faille qui s'est exprimée notamment depuis 2010 par des manifestations locales, régionales et nationales par la grève de la faim courageuse de militants l'hiver dernier, par des rappels à toute occasion aux porteurs du projet qu'ils ne sont pas légitimes.

Depuis mardi la résistance s'organise: d'abord sur les lieux de vie: malgré les gaz lacrymogènes tirés massivement, des lieux «nettoyés» sont réoccupés. Depuis mercredi tous les soirs à 19 heures des manifestations de centaines d'opposants déambulent dans les rues du centre ville de Nantes. Samedi plus de 1500 personnes y ont manifesté.

Tous les jours à Notre-Dame-des Landes un rendez-vous permet d'organiser la solidarité: bottes et vêtements chauds, nourriture, recherche de logements provisoires... Parallèlement des démarches sont effectuées pour interpellier les responsables de cette destruction.

Malgré les démolitions et les expulsions, objectif à court terme: la réinstallation!

Correspondante Locale 44

le gouvernement Hollande-Ayrault le tente aujourd'hui : passer en force contre la mobilisation et la résistance des habitants, des associations, de tous ceux qui refusent ce projet pharaonique, inutile et coûteux aux conséquences négatives sur l'environnement. Le gouvernement veut démontrer « sa fermeté » sur ce dossier comme il a tenté de le faire en gazant les salariés venus manifester au Mondial de l'automobile. Après s'être aplati face aux patrons-pigeons, après avoir démontré son incapacité à s'opposer aux plans de licenciements des patrons de l'automobile, après avoir clos le débat sur la dépénalisation de la consommation du cannabis donnant ainsi des gages à la droite, cette agression est une provocation supplémentaire contre le mouvement social. Ce gouvernement n'est décidément pas le nôtre et la question doit être posée aux écologistes. Que sont-ils prêts à accepter de ce gouvernement ? Cécile Dufflot et Pascal Canfin ont-ils l'intention d'entériner ce nouveau coup de force en se taisant comme ils l'ont fait pour le traité européen ?

Le NPA pour sa part appelle à la mobilisation, à la résistance. Il réaffirme sa solidarité avec toutes celles et ceux qui sont engagés dans cette mobilisation. Il appelle l'ensemble des forces politiques et sociales à faire front, unitairement, pour exiger l'arrêt immédiat de l'intervention policière, à s'opposer au projet d'aéroport et à ce gouvernement qui tente par la répression de l'imposer.

Montreuil, le 16 octobre 2012

communiqué

Le gouvernement tente de passer en force à Notre-Dame-des-Landes.

Communiqué national du mardi 16 octobre 2012

Depuis ce matin des forces de polices présentes massivement sur le terrain du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes sont en train d'intervenir pour vider des maisons situées sur le site, occupées par des opposants au projet. Ce que le gouvernement de Sarkozy-Fillon n'avait pas pu faire



dossier GPII

Grands projets imbéciles : la convergence des luttés en Europe

Dossier publié dans Hebdo Tout est à nous ! 158 (19/07/12)

Du vendredi 7 au mercredi 11 juillet, s'est déroulé à Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes, le 2e forum européen contre les Grands Projets inutiles et imposés (GPII).

Le premier forum tenu en 2011 au Val de Suse (Italie), avait permis une première convergence des luttés sur les projets de transports – lignes à grande vitesse, aéroports ou autoroutes.

De la LGV dévastatrice en Pays basque à l'autoroute trouant la forêt de Khimki (Russie), du mégacomplexe de casinos et d'hôtels d'Euro Vegas (Espagne) à la gare ferroviaire géante de Stuttgart (Allemagne), des centres d'extraction du gaz de schiste au centre d'enfouissement de déchets nucléaires à Bure (France), de la destruction du parc d'Hellinikon (Grèce) à la LGV Manchester-Londres dévoreuse de terres, cette deuxième édition du forum élargit les réflexions communes au nucléaire, l'énergie et à la gestion des déchets, aux parcs d'entreprises et aux zones commerciales, à l'urbanisme et l'organisation des territoires.

C'est l'ensemble des politiques d'infrastructure qui sont ainsi confrontées aux besoins des populations et au respect de leur environnement.

Dossier réalisé par les militantEs du NPA de Loire-Atlantique

dossier GPII

L'Internationale des luttés contre les grands projets

40 collectifs et associations, plus de 8000 participantEs, treize pays représentés. Cette deuxième édition du forum a permis, tout en élargissant les thèmes abordés, de renforcer les liens tissés depuis 2011 entre les associations de lutte et les collectifs de résistance européens.

Ce 2e forum européen contre les Grands Projets inutiles et imposés (GPII) s'est tenu symboliquement sur les terres de Notre-Dame-des-Landes où les opposants luttent depuis onze ans contre le projet d'aéroport du Grand Ouest, porté à la fois par l'UMP et le PS. C'est incontestablement un succès.

Le programme était chargé. Et le pari un peu risqué de rassembler pendant cinq jours des collectifs de lutte et des associations européennes contre les GPII sur des thématiques aussi variées que les transports, les énergies, le climat, la souveraineté alimentaire et la biodiversité. Pari tenu !

Une moisson d'échanges et un bilan commun

Cinq jours durant, associations, syndicats et collectifs, représentés par des délégations de nombreux pays, ont présenté leurs luttés, leurs perspectives et leurs espoirs, leurs révoltes et leurs propositions alternatives.

En atelier thématique, de nombreuses interventions, riches d'expériences et d'enseignements des groupes engagés dans les luttés: sur la stratégie générale, les formes d'action concrète, ou encore les recours juridiques. Les cabines de traduction et les interprètes ont permis à chacunE de participer aux échanges.

Cette suite de conférences faisait ressortir avec force les points communs de tous ces grands projets inutiles: partout le mépris à l'égard de la population, l'inutilité des projets, leur coût pharaonique au regard des besoins sociaux, partout l'arrogance des décideurs, les mêmes qui parlent de développement «durable», partout le profit de grands groupes capitalistes en fond d'écran!

Tous ces projets ont en commun d'être inutiles socialement et économiquement, destructeurs de terres nourricières et de l'environnement, gaspilleurs des ressources de la planète, ruineux en argent public, sans aucun respect pour les populations qui habitent les territoires et qui en sont chassées.

Tous ont en commun d'être très juteux financièrement pour les grands groupes capitalistes. Tous sont imposés par des décideurs qui n'hésitent pas à contourner leurs propres règles démocratiques et si besoin à recourir à la force contre les opposants.

Ce forum cependant n'avait pas pour seul but d'échanger. Il s'agissait aussi de renforcer un réseau pour les luttes, de faire connaître celles-ci sur le plan médiatique au niveau européen, et de se doter d'un outil pour l'action future: pas question d'en rester aux constats!

Vers une mobilisation internationale

Une déclaration commune, discutée et votée lors de l'assemblée générale de clôture des participants mercredi 11 juillet a pris acte de toutes ces décisions:

- la participation d'une délégation des opposants de Notre-Dame-des-Landes au Forum social européen de Florence du 8 au 11 novembre 2012;
- la participation d'une délégation des opposants de Notre-Dame-des-Landes au Forum social mondial de Tunis en mars 2013;
- l'organisation d'une journée d'action décentralisée et coordonnée contre les GPII le 8 décembre 2012;
- la participation des opposants de Notre-Dame-des-Landes à l'organisation du 3e forum européen contre les GPII qui se tiendra en 2013, cette fois à Stuttgart, en Allemagne, et sera assurée par les opposants au projet de gare ferroviaire géante «Stuttgart 21»;
- le principe d'une pétition à l'échelle européenne contre les GPII.

Le NPA, qui participe à la Coordination des opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, a pris toute sa place dans l'organisation de ce forum.

Après le passage en soutien de Philippe Poutou et Myriam Martin l'an dernier, c'est notre camarade Christine Poupin, revenue depuis peu du sommet Rio+20, qui participait à des ateliers sur ce thème.

Une convergence de luttes aussi diverses que celles débattues lors de ces cinq journées amène nécessairement à poser la question du fonctionnement d'ensemble de nos sociétés. Les partis politiques ont donc toute leur place dans ce forum, notamment les partis militants qui s'investissent concrètement, même si les choix d'un tel forum sont à juste titre de mettre sur le devant de la scène les collectifs de lutte et leurs stratégies de résistance.

dossier GPII

En Grèce, braderie pour un aéroport

Anastassia Tsironi, membre des Verts grecs, milite contre un projet d'aménagement immobilier sur l'ancien aéroport d'Hellenikon, dans la banlieue d'Athènes.

Quels sont les projets immobiliers de l'ancien aéroport d'Hellenikon?

L'aéroport d'Hellenikon a longtemps été l'aéroport international de l'agglomération d'Athènes. Situé à 6 kilomètres du centre historique, il s'est retrouvé à l'intérieur d'une agglomération d'Athènes en expansion constante. Un nouvel aéroport a donc été construit plus loin dans les années 1990. L'aéroport d'Hellenikon a été fermé en 2001, libérant ainsi un espace de 530 hectares en pleine ville, près de la mer!

À l'origine, le gouvernement a promis d'en faire un vaste parc métropolitain. Mais le gouvernement est vite revenu sur ses promesses, en autorisant la construction de nouveaux bâtiments sur l'ancien aéroport: des locaux pour l'armée américaine, des installations sportives pour les Jeux Olympiques... le tout quadrillé par 56 km de grillages! En 2003, le gouvernement déclare que 530 ha c'est un trop grand espace pour un parc, et il lance un concours d'architecture. Mais les alternances électorales et la crise économique retardent les travaux. En 2011, le gouvernement envisage de se servir de ce projet pour rembourser la dette. Une surface élargie de 620 hectares, serait abandonnée à des investisseurs privés qui seront libres de construire ce qu'ils veulent, même sur la côte, même sur la mer!

Pourquoi s'y opposer?

La transformation de l'ancien aéroport en parc métropolitain est une nécessité pour la population. Athènes est une ville tentaculaire, étouffante pour ses habitants, surtout pendant les mois d'été, lorsque se cumulent les effets de l'augmentation de la température et de la pollution et des incendies qui ravagent périodiquement les montagnes autour de la ville.

En outre, ce projet pharaonique repose en grande partie sur un financement public. L'État grec a promis de prendre en charge la démolition préalable de tout le bâti existant, pour un coût d'un milliard d'euros, et la construction d'un grand nombre d'infrastructures (autoroutes, tunnel...) pour un autre milliard! Cette opération va enrichir surtout les investisseurs privés: l'État n'espère gagner dans l'affaire que 5 milliards d'euros, alors que les terrains qui seront aliénés ont une valeur estimée à 20 milliards!

Enfin, l'utilité sociale de la construction de nouveaux bâtiments est très discutable: le nombre de logements non loués ou invendus dans l'agglomération d'Athènes repré-

sente déjà 16% du total. Il est donc inutile de construire davantage. Quant aux promesses d'emploi, notre comité dénonce leur démagogie: même avec des gratte-ciel, le projet ne pourrait accueillir les 35000 emplois permanents promis.

Quelles sont les mobilisations en cours contre ce projet?

Les municipalités des communes limitrophes de l'ancien aéroport se sont très tôt opposées aux projets immobiliers. En 2010, les citoyens se sont organisés à leur tour en un comité de lutte, soutenus par des associations et des partis politiques de gauche (Antarsya, Syriza, les Verts...) Un travail de contre-expertise fait par l'école polytechnique d'Athènes en 2010 a montré qu'il est possible d'utiliser les constructions déjà réalisées pour les services publics, et pour autofinancer l'aménagement d'un parc métropolitain. Depuis trois ans, des actions ont été menées afin de s'approprier ce qui doit être un espace public, qui appartient à touTEs. Des occupations de terrains ont permis la création d'un jardin potager autogéré, des cours de compostage et de recyclage, l'organisation d'un dispensaire gratuit, des concerts, des expositions, des événements sportifs... Enfin, le comité de lutte participe aux manifestations contre l'austérité imposée par la troïka UE-BCE-FMI, car le projet immobilier d'Hellenikon n'est qu'un élément du pillage actuel de la Grèce.

Aujourd'hui, la situation de l'ancien aéroport est gelée du fait des élections récentes. Mais la lutte continue!

Dettes et grands projets, la Grèce sous tutelle

L'ancien aéroport d'Hellenikon est donc à vendre, tout comme 3% du territoire grec.

Sous prétexte de la dette, l'économie grecque a été mise sous tutelle de la troïka européenne (CE, FMI et BCE) et d'un gouvernement de banquiers. Il s'agit de privatiser, hors de tout contrôle de la population, ce qui appartient encore à l'État.

Le principal instrument de ces privatisations est le Fonds hellénique de développement des actifs (HRADF) – dirigé par le banquier Costas Mitropoulos: «*Notre mission consiste à recevoir de l'État les titres de propriété ou les actions des biens à négocier. Nous préparons les dossiers, réglons les problèmes juridiques, rendons tout cela "vendable"*» (Le Temps, 7 avril 2012).

La concession d'infrastructures est significative des grands projets européens dénoncés par le Forum et des privatisations en France du secteur public depuis 30 ans, comme la distribution de l'eau ou la gestion des transports: les pouvoirs publics investissent, les capitalistes ramassent la mise. «*L'avantage des concessions est qu'elles limitent l'investissement pour les acquéreurs. Ils ne devront payer que le droit de gérer les infrastructures, dans le cadre de contrats à long terme qui garantiront la rentabilité.*»

Ces privatisations sont effectivement rentables pour les investisseurs: «*Je connais les règles: un euro investi doit en rapporter trois ou quatre.*» Voilà la vraie «règle d'or» de la

Commission européenne et de son traité sur la stabilité, la coordination et la gouvernance (TSCG).

Qu'importe pour ces banquiers les récentes protestations électorales de la population grecque: «*Notre premier message à faire passer est: nous ne sommes pas l'État grec. Nous sommes un fonds indépendant chargé des privatisations, désormais propriétaire de 3% du territoire grec. Nous avons un mandat de trois ans. Nous sommes protégés contre les interférences politiques.*»

Ce sont bien les gérants du système capitaliste qu'affrontent le mouvement social et les couches populaires de Grèce.

dossier GPII

Mégajoule, le mégaprojet nucléaire

Martial Château, militant du réseau Sortir du nucléaire – auquel participe le NPA – a animé un atelier sur les projets concernant le nucléaire militaire. Il a répondu à nos questions sur le projet de laser Mégajoule.

Qu'est-ce que le laser Mégajoule?

C'est un projet de laser le plus énergétique du monde, mené par la direction militaire du Commissariat à l'énergie atomique (CEA). Il sera installé au sein du Centre d'études scientifiques et techniques d'Aquitaine sur la commune du Barp au sud de Bordeaux. Ce laboratoire est actuellement en construction, avec une mise en service prévue en 2014. L'objectif est de pouvoir déposer une énergie de 1,8 mégajoule sur une cible minuscule, grâce à 240 faisceaux convergents, mais pendant une durée assez longue.

Le laser mégajoule a été conçu pour valider les simulations d'essais nucléaires. En effet, la recherche militaire nucléaire s'est interrompue depuis l'arrêt des essais nucléaires souterrains à Mururoa au milieu des années 1990. L'objectif recherché est de poursuivre les recherches par simulation, ce qui nécessite de construire des laboratoires souterrains, dans le but de reproduire des températures de plusieurs millions de degrés, de procéder à des concentrations de matière obéissant à des pressions comparables à celles qui existent à l'intérieur des planètes.

Ces recherches militaires sont d'ailleurs souvent occultées par la présentation d'un volet civil. Le laser mégajoule est ainsi présenté comme un moyen d'expérimenter la production d'énergie grâce à la fusion nucléaire (comme le projet Iter à Cadarache), voire de permettre l'étude de la formation des étoiles...

Pourquoi s'y opposer?

D'abord parce qu'il s'agit d'un projet destiné à tuer des milliers de gens! Le but est de produire une nouvelle génération de bombes pouvant être utilisées sur un champ de bataille conventionnel. Ces nouvelles bombes, dites de « faible puissance », permettraient l'anéantissement des personnes sans détruire le matériel!

Un tel projet illustre combien l'industrie nucléaire civile est inséparable de ses applications militaires. L'industrie nucléaire est non seulement dangereuse, mais elle est anti-démocratique, et elle est une puissante machine au service de la concentration du pouvoir et de l'accumulation des profits pour une minorité.

Or, tout cela représente un coût énorme: la construction de ce labo coûterait 6 milliards d'euros. Avec une telle somme, il serait possible de créer et pérenniser beaucoup plus d'emplois... avec une véritable utilité sociale: par exemple dans les énergies renouvelables, mais aussi dans l'enseignement, la santé, etc. L'argent public doit servir au progrès social et non à la mise au point de bombes nucléaires.

Quelles sont les mobilisations existantes contre ce projet?

Plusieurs rassemblements ont été organisés depuis le début des années 2000, qui ont réuni quelques milliers de personnes. Mais le mouvement se heurte au silence des politiques. Même chez les Verts, bien que nous soyons ici dans la circonscription du député Noël Mamère, qui ne s'est jamais exprimé sur ce sujet!

dossier GPII

Inutile, ruineux, injuste, saccageur TGV

Depuis 2003, l'État français a relancé l'idée du tout-TGV par la création d'un grand nombre de lignes à grande vitesse (LGV). Défendre le rail contre la route ou l'avion peut paraître séduisant, mais la grande vitesse, c'est surtout opposer une forme de rail à une autre forme de rail. Démonstration avec le collectif contre la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

Au cœur du réseau ferré français, le projet «Cœur de France», Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL) qui consiste à relier Paris à Lyon par une nouvelle ligne à grande vitesse, présente toutes les caractéristiques du projet inutile et coûteux!

Le déménagement du territoire

Les arguments avancés pour la construction de la LGV-POCL sont «le développement économique, le désenclavement, l'attractivité, l'aménagement du territoire»... Mais il n'y a en réalité aucun lien automatique entre construction d'une LGV

et développement économique, parce que les lignes LGV accentuent la concurrence entre territoires. Toutes les études montrent qu'elles contribuent à la polarisation et à la métropolisation, donc concourent à vider les territoires ruraux et les villes moyennes. En réalité, elles participent au déménagement du territoire.

Comment peut-on faire croire qu'une infrastructure à grande vitesse, reliant le plus vite possible deux métropoles va corriger les insuffisances d'une politique d'aménagement du territoire fondée sur la compétition?

L'alibi de la vitesse et de la saturation

Le principal produit d'appel reste bel et bien la vitesse face à la concurrence de l'avion, ainsi qu'une évaluation tendancieuse de la saturation de la ligne Paris-Lyon. Le calcul des saturations à quinze ans fait par Réseau ferré de France (RFF), basé sur des projections de fréquentation, est remis en cause aujourd'hui. Le nombre de voyageurs est en effet stable depuis plusieurs années.

La rentabilité de cette ligne repose sur du Paris-Lyon-Marseille à grande vitesse... par ailleurs contradictoire avec le nombre de dessertes annoncées dans le projet initial.

Mettre Clermont-Ferrand à deux heures de Paris représente un coût inutile au regard du nombre de voyageurs concernés. La rénovation de la ligne existante mettrait Clermont à 2h30 de Paris pour dix fois moins cher.

Mais la modernisation des lignes classiques ou la création de lignes de proximité, qui apportent un vrai maillage du territoire – notamment dans les villes moyennes et les bourgs – ont été vite écartées dans la mise en place du projet.

L'environnement sacrifié

Les impacts environnementaux n'ont pas non plus été soumis au débat. Dans ce cadre les dégâts seront considérables. Avec un tracé de plus de 500 km clôturé de part et d'autre, la LGV-POCL va entraîner une fragmentation irrémédiable du territoire pour les habitants, la faune et la flore, et accentuer la perte de biodiversité. C'est également une perte de milliers d'hectares de terres cultivables. Selon un rapport de l'Inra de juillet 2009: «Les sols artificialisés en France occupaient 4, 6 millions d'ha en 2003, soit plus de 8% du territoire national», un phénomène qui ne cesse de croître de manière inquiétante.

Le train des élites

Celles et ceux qui paient le TGV ne sont pas ceux qu'on pense: les places des cadres sont souvent payées par leur entreprise. Il sera impossible d'équilibrer le coût de la LGV par le prix du billet et c'est l'ensemble des contribuables qui paiera.

Par ailleurs, sur les 5 millions de passagers du train, seuls 300000 empruntent un TGV.

Il s'agit avant tout d'un projet élitiste qui répond au besoin d'une minorité de privilégiés, face à une majorité de la population qui roulera dans les trains déclassés et plus lents qu'aujourd'hui.

Sur le plan financier, ce projet ruineux va peser pour environ 6 milliards sur l'État et 6 milliards sur les collectivités locales, au détriment de la modernisation des lignes actuelles et de la création de lignes de trains de proximité tant attendues par la population.

POCL est un projet inutile! Il nous faut donc combattre un projet qui répond davantage à l'égo démesurés des éluEs et aux intérêts du groupe de pression du BTP qui se cache derrière RFF, qu'aux besoins des populations des régions concernées.

La bataille des TGV: fin de partie?

Il manquera peut-être 50 km à la ligne Rhin-Rhône après des années de travaux. La ligne Lyon-Turin, contre laquelle les collectifs NO-TAV se battent depuis 20 ans, pourrait ne jamais voir le jour.

Quels seront les critères appliqués par la commission qui décidera à la fin de l'année de l'abandon des projets? La presse évoque déjà le coût des projets (86 milliards pour l'État, plus encore pour les collectivités locales), le faible temps de transport gagné et leur fréquentation... autant d'arguments de simple bon sens avancés depuis longtemps par les collectifs militants face aux élites à l'origine de ces projets.

En revanche, d'après un représentant de RFF, «les lignes construites en partenariat public-privé, c'est-à-dire Tours-Bordeaux, Metz-Nancy, Le Mans-Rennes et le contournement Nîmes-Montpellier, dont le contrat est déjà signé, ne devraient pas être touchées »... L'État avoue ainsi sa dépendance aux grands groupes privés.

Le ministre tente de reporter la faute sur les gouvernements UMP, sur «ceux qui ont prévu une multitude de projets sans avoir le début du commencement du moindre financement». C'est oublier que la plupart de ces grands projets imbéciles sont défendus par des notables du PS, rejoints par leurs alliés électoraux du PCF.



Non aux expropriations!

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 147 (03/05/12)

Jeudi 26 avril, des opposantEs au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique), sont allés rendre visite à Hollande et Sarkozy dans leurs QG de campagne, afin d'obtenir des engagements des deux candidats quant aux menaces d'expropriation de paysans à cause de l'aéroport. Deux d'entre eux, Michel Tarin et Marcel Thébaud, étaient d'ailleurs en grève de la faim depuis quinze jours, rejoints une semaine plus tard par la conseillère générale Françoise Verchère.

Parmi la délégation qui a rencontré des collaborateurs de Hollande au QG de campagne du candidat, Brigitte et Sylvain Fresneau, eux aussi menacés d'expropriation et en lutte contre le projet depuis des années, ont répondu à nos questions.

Vous venez de rencontrer des représentants de François Hollande. Vous ont-ils apporté des réponses, des promesses ?

Nous avons rencontré Marc Mancel, qui est responsable du suivi de campagne de François Hollande, et un attaché parlementaire.

Ils vont étudier le dossier qu'on leur a remis, sur la problématique de Notre-Dame-des-Landes. On attend une réponse assez rapide, pour que les grévistes de la faim puissent recommencer à manger et à vivre comme tout le monde. C'est leur seizième jour de grève, il est temps de faire quelque chose, sinon c'est leur santé qui va en pâtir.

Vous allez aussi vous rendre au QG de campagne de Sarkozy. Qu'attendez-vous des deux candidats ?

On attend des réponses à propos de l'arrêt des expropriations tant que les recours en justice ne sont pas épurés, et qu'ils étudient un peu mieux le dossier.

Depuis plusieurs années, vous subissez du harcèlement pour vous forcer à quitter vos terres...

Oui, depuis que l'aéroport a été déclaré d'utilité publique en 2003, on a tout le temps des petites manœuvres intimidantes: contrôle liés à la PAC (politique agricole commune), pressions... Des gendarmes sont rentrés chez nous pour nous accuser de mauvais traitements sur nos animaux, la préfecture nous envoie des contrôles de la direction des services vétérinaires, etc. On est en permanence embêtés, alors que tout est correct, les retours des contrôles sont bons, ils montrent que l'on a fait notre travail correctement.

Et puis il y a tous ces fourgons de police qui débarquent, on se fait régulièrement arrêter. Quand je fais du vélo pour aller voir nos bêtes dans les prés, je suis arrêtée, on me demande

mes papiers d'identité... Cela devient très très lourd à vivre au quotidien, mais on n'a pas le choix, il faut tenir, car ce n'est pas normal. Il arrive que l'on ait un hélicoptère en vol stationnaire au-dessus de la maison, ils sont en train de filmer on ne sait pas quoi, c'est vrai que c'est lassant. C'est une pression quotidienne et on finit par fatiguer.

Jean-Marc Ayrault soutient le projet de l'aéroport. Êtes-vous soutenus par des élus ?

On a le soutien d'élus locaux, mais au niveau de la région et du conseil général, les élus sont plutôt favorables à l'aéroport. Sauf que le projet qui a été déclaré d'utilité publique n'est pas du tout celui que Vinci va construire à Notre-Dame-des-Landes. On se rend compte aujourd'hui que Vinci veut construire exactement ce qui existe déjà à l'aéroport Nantes-Atlantique. Pourquoi construire un outil qui existe déjà, qui fonctionne très bien, et qui est capable d'absorber beaucoup plus de passagers qu'actuellement? La preuve, quand il y a eu le nuage de cendres causé par le volcan islandais, Nantes-Atlantique a reçu trois fois plus de passagers qu'en temps normal, ça s'est très bien passé, il a absorbé les passagers sans aucun souci. En plus, il y a une ligne de train qui passe au pied de l'aéroport, il serait très facile d'ouvrir cette ligne et de faire arriver ou repartir les passagers en train, mais il n'y a aucune volonté de le faire.



Donc, aujourd'hui le projet n'est plus du tout ce qu'il était dans la déclaration d'utilité publique, on n'y comprend rien.

La déclaration d'utilité publique date de 2003, mais l'aéroport est en projet depuis 40 ans. Vous vous battez depuis tout ce temps ?

Oui, le projet traîne depuis très très longtemps. Le père de Sylvain était déjà dans le combat, Sylvain a repris le flambeau, et on espère un jour, si c'est possible, transmettre l'exploitation à notre enfant. Ce serait la sixième génération.

Propos recueillis par Gilles Pagaille

Notre-Dame-des-Landes

Grève de la faim contre les expulsions

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 146 (26/04/12)

Depuis le mardi 11 avril, un agriculteur exploitant et un agriculteur retraité menacés d'expulsion par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en Loire-Atlantique ont entamé une grève de la faim. Le 17 avril, ils ont été rejoints par Françoise Verchère, conseillère générale PG du département. Ils demandent l'annulation de la déclaration d'utilité publique «promulguée à partir d'une étude économique faite en 2006, et dont les éléments sont erronés, voire falsifiés».1

Devant le mur de mépris et d'entêtement des éluEs PS, soutenuEs par le PCF et l'UMP (dont la solidité a néanmoins été récemment ébranlée par la prise de position de la commission agricole du PS 44), la population de Notre-Dame-des-Landes fait encore une fois entendre sa voix, et cette fois-ci au cœur même de la ville de Nantes.

Un barnum, un tracteur, un enclos peuplé de moutons d'Ouessant conscients de leur responsabilité d'ambassadeurs, des caravanes, et bien entendu, les banderoles anti-aéroport, se sont installés en plein centre-ville. Un mouvement incessant de sympathisantEs d'ici ou d'ailleurs, d'habitantEs de la région et de personnalités politiques, souvent accompagnés de journalistes, soutiennent les grévistes sur le site.

Le mouvement des opposants à l'aéroport est entré depuis un an dans une phase populaire, renforcée par la manifestation du 24 mars (qui avait rassemblé 10000 personnes à Nantes) et par cette grève de la faim.

«Vous pourrez vous exprimer pendant l'enquête publique», leur avait-on dit au moment du débat public! Mais depuis ce semblant de débat, «on» leur dit qu'«il est trop tard»!

Un argumentaire, très bien construit, prouve l'inutilité de l'aéroport, sa face cachée destructrice de fonds publics, et son côté antisocial et anti-écologique. Malgré les grandes mobilisations populaires contre le projet et les soutiens de toutes parts, y compris de la plupart des candidats à l'élection présidentielle, le débat semble impossible.

Les recours en justice des opposants n'ont pas encore été jugés. Qu'à cela ne tienne, la violence continue: après le gazage forcené des vaches et des militantEs de Notre-Dame-des-Landes à l'automne, les bulldozers sont sur les starting-blocks pour raser les fermes de Michel et Marcel.

Ce projet, confié à la pieuvre multinationale Vinci, destructeur d'emplois agricoles, destructeur de l'environnement, est le symbole de la société productiviste et capitaliste contre laquelle nous nous battons. Le NPA est résolument engagé aux côtés des opposants.

Philippe Poutou a réaffirmé à Notre-Dame-des-Landes au cours du rassemblement de juillet 2011 (14000 personnes), et à Paris à l'arrivée de la tracto-vélo, la ferme opposition des anticapitalistes au projet d'aéroport.

Commission écologie NPA 44

1. Voir la contre-étude réalisée par le cabinet CE Delft sur site du collectif d'élusEs: <http://aeroportnddl.fr>



Notre-dame-des-landes

Non à l'aéroport!

Publié dans : *Hebdo Tout est à nous ! 142 (29/03/12)*

Formidable succès de la manifestation du samedi 24 mars contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (30 km au nord de Nantes). Dès 13 heures, les premiers tracteurs arrivent en face de la préfecture. Ils sont suivis par un convoi de plus de 200 autres tracteurs venus de toute la Loire-Atlantique et même d'Ille-et-Vilaine. Nous serons près de 10000 personnes à manifester derrière les agriculteurs mobilisés, en particulier par la Confédération paysanne.

Le rassemblement a été organisé par le Collectif des opposants, qui regroupe la Coordination, les comités locaux et les occupants de la Zone à défendre (anciennement Zone d'aménagement différé, terres menacées par le projet). Il a été relayé par les collectifs de Bretagne, le collectif de la Sarthe était aussi représenté.



La marche jusqu'au centre de Nantes s'est conclue par trois prises de parole entamées par le Collectif des opposants. Françoise Verchère, conseillère générale, pour le Collectif des élus doutant de la pertinence de l'aéroport (1000 élus), a détaillé les incohérences du projet mises en valeur par l'étude effectuée en 2011 par un cabinet indépendant. Enfin, le représentant de l'Association des exploitants concernés par l'aéroport a rappelé la lutte menée pied à pied par les agriculteurs et les propriétaires qui refusent de vendre leurs terres à la multinationale Vinci, concessionnaire de l'aéroport.

Pendant les prises de parole se reconstituait, en plein cœur de Nantes, le bocage de Notre-Dame-des-Landes. Sur les tas de terre étaient plantés légumes et arbustes.

À noter que la manifestation s'est déroulée sous la surveillance d'un impressionnant dispositif policier: 1500 CRS et gardes mobiles en tenue antiémeute, plusieurs dizaines de flics des BAC, flics en civil, canons à eau et hélicoptère en permanence. La préfecture et la mairie de Jean-Marc Ayrault (Parti socialiste, principal promoteur du projet) étaient sous un véritable état de siège.

Après le rassemblement de juillet 2011 (14000 personnes), la Tracto-Vélo jusqu'à Paris (novembre 2011), ce succès montre l'opposition croissante au projet. La coordination avait décidé de s'adresser à la population de l'agglomération nantaise en distribuant 100000 tracts pour prouver que l'actuel aéroport international de Nantes n'était pas un aéroport dangereux (sa prétendue insécurité est un des arguments en faveur du transfert).

À Notre-Dame-des-Landes, la lutte continue!

Nous préparons déjà le rassemblement de l'été prochain. Il se déroulera du 7 au 11 juillet. Nous accueillerons le 2e Forum européen contre «les grands projets inutiles et imposés», forum thématique du Forum social mondial.

Commission écologie NPA Loire-Atlantique

Crédit Photo: Photothèque Rouge/Mjameron

Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, un coût important pour la société quand la rigueur touche les plus faibles!

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 124 (17/11/11)

Face au projet de nouvel aéroport, le grand rassemblement du juillet à Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes, avait rassemblé 14000 personnes, autour de débats sur les énergies, le climat, les terres agricoles et les services publics, donnant une dimension nationale à cette opposition.

La tracto-vélo1, lancée le 6 novembre à NDL et arrivée à Paris le 12 novembre, a atteint son objectif: contester une nouvelle fois massivement le projet d'aéroport.

Né dans les années 1960 pour le Concorde, ce projet serait destiné à remplacer l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique avec un démarrage des travaux en 2014 et une ouverture en 2017. Mais rien n'est joué!

Le 26 octobre 2011, les résultats d'une étude économique évaluant celle de 2006 qui a servi de support à l'enquête d'utilité publique, ont fait exploser l'image d'«utilité publique» du projet.

Les opposants au projet affirment depuis longtemps son caractère nuisible. La contre-étude le démontre clairement. Les hypothèses de l'étude de 2006 sont erronées: le prix du pétrole est sous-estimé, des chiffres sont faux, des coûts pour la société ont été «oubliés». Les élus locaux du PS soutenaient qu'un nouvel aéroport serait bénéfique pour la région. L'étude récente prouve au contraire qu'il coûterait jusqu'à 614 millions d'euros à la société, et encore, en ne chiffrant pas certains coûts, comme le risque d'inondations dû au bétonnage des terres.

Ces coûts seraient supportés intégralement par la population française, alors que les bénéfices potentiels de la gestion de l'aéroport enrichiraient Vinci, désigné gestionnaire pour 55 ans. Les actionnaires de Vinci comptent aussi s'enrichir sur les prêts finançant une partie de la construction, contre un taux d'intérêt de... 12%!

Hors jeu face aux véritables enjeux du xxi^e siècle, le candidat PS à la présidentielle ne parle que de «rigueur», tandis qu'UMP et PS organisent le gaspillage de fonds publics au bénéfice des plus riches et des entreprises qui délocalisent.

Les arguments de création d'emplois ne tiennent pas: des entreprises quittent la zone de l'actuel aéroport pour d'autres villes, les emplois créés pour la construction seraient certes réels mais de courte durée. Ces 614 millions représenteraient un bénéfice réel pour la population de Loire-Atlantique s'ils étaient investis dans l'isolation des bâtiments, le développement d'énergies renouvelables, la dynamisation de l'emploi agricole...

1. <http://tractovelo-ndl-2011.blogspot.com/>

Tracto-vélo, nouvelle étape dans la lutte contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 124 (17/11/11)

Samedi 12 novembre, c'est à Paris que les opposants au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes ont apporté la contestation. Cette manifestation était le point final de la tracto-vélo, organisée par la coordination des opposants¹. Partis de NDL le 6 novembre, 6 tracteurs, 50 cyclistes et leurs accompagnateurEs ont effectué le trajet jusqu'à Paris.

Les étapes ont été l'occasion de discussions animées autour du diaporama de l'Acipa association comptant plusieurs milliers d'adhérentEs. Bravant l'interdiction de la préfecture, les tracteurs sont entrés à 5 heures du matin dans Paris. Ils ont été rejoints par seize cars venus de l'ouest de l'Hexagone. 4 000 manifestantEs se sont retrouvés Porte d'Orléans pour défiler jusqu'au Sénat où ils et elles ont été bloqués par un cordon de CRS. Là, sur une tribune improvisée, la plateforme d'un camion, plusieurs leaders politiques ont pris la parole. Françoise Verchère, conseillère régionale du Parti de Gauche, opposante historique du projet, a fait une intervention très applaudie au nom du

CéDpa². Ensuite se sont enchaînés les discours de José Bové (EÉLV), Corinne Lepage (CAP21), Corine Morel-Darleux (PG), Clémentine Autain (Fase), Philippe Poutou (NPA)... Le deuxième enjeu de cette manifestation était d'amorcer la convergence de toutes les luttes non seulement dans l'Hexagone mais aussi en Europe. Après le pique-nique devant le jardin du Luxembourg, on a pu entendre les représentantEs d'autres luttes contre «des projets inutiles, ruineux et non démocratiquement décidés».

Cette nouvelle démonstration de force des opposants à NDL montre qu'après le succès du rassemblement de juillet, leur détermination ne faiblit pas. Peu à peu, la toile se tisse et s'étend autour du petit village de Loire-Atlantique. Des comités de soutien se créent en dehors de la région directement concernée. Des contacts se nouent avec d'autres luttes. C'est sûrement là qu'il nous faut chercher les perspectives pour les mois à venir. Juillet 2011 a marqué le caractère national de l'enjeu. 2012 doit être l'illustration du mot d'ordre de la coordination des 40 organisations opposantes: «Pour un autre choix de société». C'est d'ailleurs ce slogan qui ouvrait la manifestation de Paris. Une grande initiative permettant la rencontre de tous les projets inutiles à l'échelle européenne serait la bienvenue. On ne peut évidemment pas être suspendu aux résultats des négociations PS – EÉLV. Seules l'unité et la détermination des opposantEs seront à même de faire échouer le projet.

1. La logistique du périple a été assurée par Attac et la Confédération paysanne.

2. <http://www.acipa.fr>

3. Collectif d'élus doutant de la pertinence du projet d'aéroport.

Projet d'aéroport de Notre-Dame-Des-Landes, la lutte continue!

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 120 (20/10/11)

Pour maintenir la pression sur les décideurs nationaux et démontrer une fois encore l'ineptie du projet de construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, la

coordination des opposants organise une tracto-vélo1 de Notre-Dame-des-Landes à Paris du 6 au 12 novembre 2011. Elle traversera le Maine-et-Loire, la Mayenne, la Sarthe, l'Orne, l'Eure-et-Loir, les Yvelines et l'Essonne.

L'arrivée à Paris, le 12 novembre, donnera lieu à un grand rassemblement place du Sénat.

Une opposition d'ampleur nationale

Les 8, 9 et 10 juillet derniers, le rassemblement des opposants au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes attirait près de 15000 personnes, plaçant sous les projecteurs des médias nationaux les enjeux du projet de nouvel aéroport au nord de Nantes2. Ce rassemblement a ainsi confirmé l'opposition grandissante à ce projet dont l'abandon devient un enjeu national.

Ce projet est emblématique d'un modèle de société que nous combattons.

Alors qu'il est urgent de développer des ceintures vivrières avec une agriculture de proximité et de qualité, il menace de destruction 2000 hectares de terres agricoles bocagères, le bassin laitier le plus important de Loire-Atlantique et les centaines d'emplois qui y sont liés.

Au moment où PS et UMP rabâchent que les peuples doivent se serrer la ceinture face à la crise, ce nouvel aéroport engloutirait au minimum 260 millions d'euros publics au détriment d'autres projets socialement nécessaires. L'argument du développement économique brandi par ses promoteurs ne tient pas: les emplois dans les autres aéroports de l'Ouest pourraient être menacés, des entreprises ferment déjà dans la zone industrielle de l'actuel aéroport.

Dans un contexte de raréfaction des ressources énergétiques, ce projet valide la logique irresponsable du développement du transport aérien, à l'opposé des mesures à prendre pour lutter contre le réchauffement climatique dont les dégâts sont déjà présents.

Un débat démocratique muselé

Ce projet est représentatif de l'absence de débat démocratique. Les institutions locales qui le portent (conseils général et régional et Nantes Métropole) sont toutes aux mains du Parti socialiste qui pratique un double discours au niveau national et local. Des éluEs, opposantEs, F. Verchère (vice-présidente du conseil général) et J.J. Kogan (vice-président de la CCEG et ex-membre du Comité mixte d'études du projet d'aéroport de NDL), ont été littéralement évincéEs de leurs instances respectives sous la pression du PS. Le sujet de Notre-Dame-des-Landes est tabou à l'intérieur même du PS, où le débat est muselé.

À Nantes comme ailleurs, UMP et PS travaillent « main dans la main » dans la même logique ultra-libérale, dans la fuite en avant vers un « développement » destructeur.

Violences policières

Après le succès des trois jours de résistance, pendant l'été, la pression policière est montée d'un cran. Le 27 juillet, lors d'une manifestation pacifique et bon enfant dans l'aéroport de Nantes Atlantique, une manifestante, occupante de la ZAD3, a été grièvement blessée par des CRS qui l'ont piétinée. Début septembre au square Mercœur, à Nantes, lors d'une action d'occupation d'arbres, des militantEs ont été blesséEs, y compris à terre, au milieu d'un déploiement policier totalement disproportionné. Des tirs de Taser ont visé des manifestantEs encore dans les arbres. Cette répression n'entame pas la volonté de poursuivre la lutte contre les expulsions et les destructions. La destruction d'un champ par des sondages archéologiques a été empêchée le 11 octobre par des paysans qui en avaient bloqué l'accès avec leurs tracteurs.

Un projet qui n'a rien d'inéluctable

Le projet d'aéroport n'est pas prêt d'aboutir. La publication prochaine du résultat d'une étude économique indépendante risque de secouer bien des certitudes. De nombreuses études prévues dans le dossier de l'enquête publique restent à mener sur le barreau routier et dans la zone d'emprise de l'aéroport (fouilles archéologiques, études environnementales, études concernant l'eau et les milieux aquatiques...). Aucun des travaux liés à la construction du projet ne peut être entrepris avant la réalisation de ces études. Refusant de vendre à l'amiable leurs biens et leur terre à Aéroport du Grand-Ouest (AGO, dont Vinci est l'acteur principal), la plupart des propriétaires et des exploitantEs mènent une résistance exemplaire, et cela malgré la pression quotidienne qu'ils subissent (appels téléphoniques quotidiens...).

Convergence des luttes!

Nous pouvons gagner à Notre-Dame-des-Landes. Soyons nombreux à accompagner l'entrée dans Paris de la tracto-vélo, le 12 novembre dès 10h30 porte d'Orléans! Le même jour, d'autres luttes s'exprimeront en soutien à l'opposition au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Ce qui se joue en Loire-Atlantique se joue également dans d'autres endroits avec d'autres projets tout aussi inutiles et nuisibles. C'est la convergence de ces luttes qui nous permettra de gagner à Notre-Dame-des-Landes et ailleurs, pour un autre choix de société.

Commission écologie NPA 44

1. Plus d'infos: <http://tractovelo-ndl-2011.blogspot.com/>
2. <http://ete-2011-resistance-ndl.blogspot.com/>
3. La ZAD ou Zone à défendre est la zone d'emprise de l'aéroport où de nombreuses personnes se sont installées dans les maisons ou sur des terrains appartenant au conseil général et laissés à l'abandon.

La lutte contre l'Ayraultport de Vinci est internationale !

mardi 12 juillet 2011

14000 personnes se sont rassemblées ce week-end, pour affirmer: «VINCI DEGAGE» des terres de Notre-Dame-des-Landes !

La coordination des opposants et le collectif national (une 40ne d'associations locales et nationales, des partis politiques) ont gagné le pari d'un vaste rassemblement ces 9 et 10 juillet.

Le projet d'aéroport, mastodonte inventé par De Gaulle, resuscité par le député-maire de Nantes, Jean Marc Ayrault en 1994, concession et profits offerts à l'ogre Vinci pour 55 ans... vient de connaître une défaite cinglante!

Oui la lutte de Notre Dame des Landes est nationale et s'amplifie: mieux, elle s'ancre dans un combat international avec les militants anglais contre l'aéroport de Standed et ceux et celles de Russie pour la sauvegarde de la forêt de Kimkhi contre l'autoroute ... Vinci.

Les opposants à l'aéroport sont d'abord les agriculteurs qui refusent de perdre leurs outils de travail. Ce sont ensuite les habitants, dont l'environnement immédiat va être massacré, et les associations et partis politiques qui se battent pour un autre choix de société. Car ce projet est emblématique du capitalisme qui exploite et dévore les territoires contre l'assentiment de populations bafouées.

L'implantation de la plate-forme nécessite plus de 2000 hectares. Plus de 50 exploitations sont directement menacées, ainsi que les emplois directs et induits. Mais les promoteurs PS du projet s'apprêtent à détruire ces terres agricoles, alors qu'il apparaît de plus en plus nécessaire de conserver des ceintures vivrières autour des agglomérations pour produire localement une alimentation de qualité respectueuse de l'environnement et de la biodiversité.

Le groupe Vinci gavé d'argent public

Ce projet d'aéroport montre le déni complet de ses promoteurs face à la raréfaction inéluctable des énergies fossiles et les dangers des émissions de gaz à effet de serre. Il montre leur mépris en faisant courir des risques majeurs à la population, pour assurer le bien-être d'une minorité pouvant bénéficier du transport aérien.

La construction de l'aéroport serait financée à hauteur de 260 millions d'euros par l'état et les collectivités territoriales. Cet investissement public colossal ne génèrera que très peu d'emplois. Les bénéfices de la construction et de l'exploitation reviendront au groupe Vinci, qui pourra demander des compensations aux collectivités si la plate-forme n'est pas rentable.

Ces sommes devraient être investies dans des projets répondant réellement aux besoins de la population en tenant compte des défis environnementaux et climatiques auxquels nous sommes confrontés: pour une société plus sobre et pourvoyeuse d'emplois alliant économies et efficacité énergétique, énergies renouvelables, isolation des logements, transports en commun gratuits, développement de l'agro écologie

Une lutte nationale

Le rassemblement a réuni plus de 14000 personnes, venues des quatre coins de la France, pour soutenir cette lutte, et débattre autour des grands thèmes de l'énergie et du climat, de la souveraineté alimentaire et de justice sociale, ainsi que pour envisager une reconversion globale de l'économie permettant la satisfaction des besoins sociaux de la population mondiale dans le respect des contraintes écologiques.

Cette nouvelle dimension est le résultat du travail de préparation entamé en février avec le collectif national où le NPA a joué un rôle essentiel et décisif.

Les différentes composantes de l'opposition ont revendiqué ensemble l'arrêt rapide et définitif du projet et la fin de l'emprise de Vinci. Les différents partis politiques impliqués dans la lutte se sont exprimés lors du meeting: Les Alternatifs, Breizhistance, Europe Ecologie les Verts, la FASE, la GU, Modem, NPA, Objecteurs de Croissance, PG. La force de la convergence de ces organisations pèsera sur les décisions politiques des prochains mois. Le NPA a clairement montré son soutien à cette lutte, par la prise de parole au meeting de Myriam Martin, porte-parole du parti, la présence sur le site de Philippe Poutou, candidat à la présidentielle pour le NPA et de nombreu(ses) militant(e)s dans l'organisation du rassemblement, dans les stands, et dans les débats. Le débat sur la transition énergétique a permis au NPA de faire connaître son scénario de sortie du nucléaire en dix ans, de démontrer sa pertinence. Cet évènement a également permis de développer l'argumentaire du NPA sur les transports gratuits, et de diffuser la synthèse des travaux du groupe transports NPA 44 dans ce domaine.

La convergence des luttes écologistes, y compris internationales, a été renforcée par les témoignages : lutte victorieuse contre le projet d'agrandissement de l'aéroport de Standed en Angleterre, lutte violemment réprimée pour que la forêt russe de Kimkhi, menacée de destruction par un projet d'autoroute, soit arrachée aux griffes de Vinci, lutte contre les gaz de schiste, lutte des Paysans du Larzac, lutte contre le projet de centre commercial gigantesque dans le triangle de Gonesse, au Nord de Paris...

La réussite de ce rassemblement sera un atout fort dans les prochaines semaines où de nombreux combats nous attendent: risque d'expulsion des Nouveaux Habitants occupant maisons et terres appartenant au Conseil Général, opposition systématique aux actions de forage, de sondage, et de tout autres travaux.

Les mois prochains seront déterminants et nous ne lâchons rien !

Projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, à qui profite le crime ?

jeudi 30 juin 2011

Résistance au projet de nouvel aéroport !

Un nouvel aéroport à Nantes ne profiterait pas à la population locale. Ce ne serait pas une source d'emplois durables et ce serait un facteur de déséquilibre des territoires, en Loire-Atlantique et dans le Grand Ouest.

Le financement public de ce projet s'élèverait à 246 millions d'euros au minimum (avance qui ne sera jamais remboursée, étant donné les termes du contrat). Ce coût est manifestement sous-évalué: le projet d'agrandissement de Stansted (près de Londres), pour une seule piste, était évalué à 2,9 milliards d'euros.

Déjà, les collectivités locales sont en train d'augmenter leur participation (le Conseil général de Loire-Atlantique a voté dernièrement une participation de 25M €, au lieu de 23,1M €, et le Conseil régional de Bretagne projette d'augmenter sa participation de 4,5M €!). S'y ajouterait le financement des liaisons routières et ferroviaires, véritables gouffres pour les deniers publics. Cet argent public pourrait servir à financer des équipements qui profiteraient réellement à toute la population, y compris aux 30% des personnes qui ne partent pas en vacances. Cette somme pourrait être investie dans les énergies renouvelables, le logement, les transports collectifs, l'éducation, la santé...

Cet aéroport servirait en revanche à développer l'égo des dirigeants locaux du Parti socialiste. Ils auraient leur aéroport international, comme Louis XIV a eu Versailles. Certes, ils seront sans doute déçus de ne pas avoir une ligne directe Nantes – Pékin, mais ils pourront se consoler avec la qualification Haute Qualité Environnementale de la plate-forme.

Ce projet s'inscrit dans la volonté de faire de Nantes une région à la pointe, attirant les «catégories socio-professionnelles supérieures», mais où les paysans et les ouvriers n'auront plus leur place.

La construction et l'exploitation de cet aéroport serviraient également à Vinci et à ses actionnaires. Ces derniers vont pouvoir effectivement prêter au groupe les sommes nécessaires au projet au taux avantageux de 12%, ainsi que percevoir plus de 2 milliards d'euros de dividendes sur les 55 ans de la concession, grâce à l'argent public. Vinci continuerait à tisser sa toile: autoroutes un peu partout en Europe, gestion de nombreux aéroports, parkings... Vinci devient le symbole des projets destructeurs pour l'environnement et les populations mais très rentables pour lui.

Le rassemblement national des 8, 9 et 10 juillet 2011 sur les terres de Notre-Dame-des-Landes sera un temps fort pour la convergence des luttes pour le maintien des terres et contre des projets qui ne servent pas la population:

- lutte contre la destruction de la forêt de Khimki en Russie où une autoroute Vinci doit être construite;
- lutte contre un projet d'autoroute Vinci en Turquie;
- lutte contre le projet d'un méga centre commercial dans le Triangle de Gonesse au Nord de Paris;
- lutte contre les lignes LGV...

Plus largement nous y défendrons ensemble une société où démocratie, justice sociale et écologie ne seront pas que des slogans.

Collectif national de lutte contre le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

<http://ete-2011-resistance-ndl.blogspot.com/>

L'emploi, un faux argument pour un projet aberrant : Résistance au projet de nouvel aéroport !

TEAN - mercredi 22 juin 2011

Un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes (au Nord de Nantes) serait censé profiter à la population, en générant de l'activité économique et donc des emplois.

C'est un pari qui est plus que déraisonnable étant donné l'investissement public de plusieurs centaines de millions d'euros que la construction de cette nouvelle plate-forme et des infrastructures routières supposerait.

Dans un premier temps, le projet détruirait une centaine d'emplois directs et de 600 emplois indirects liés aux exploitations agricoles menacées. Il mettrait en danger un site d'Airbus qui utilise l'actuel aéroport et compte 1200 salariés.

→ Les nouveaux emplois créés à Notre-Dame-des-Landes pour l'exploitation de la plate-forme et les activités logistiques seraient tout juste délocalisés du sud de Nantes vers le nord.

Les promoteurs du projet souhaitent voir disparaître certains aéroports de la région.

→ Des emplois seraient ainsi détruits à Angers, Rennes, et peut-être d'autres villes bretonnes.

Certes, il y aurait une création d'emplois temporaires pendant la réalisation des travaux, pour la plate-forme et le barreau routier.

→ Mais ce n'est pas d'emplois temporaires dont la région a besoin.

En quoi une nouvelle plate-forme aéroportuaire dans une région déjà desservie créerait un surplus d'activité économique? Les promoteurs du projet veulent un aéroport à desserte internationale, mais ils oublient la politique de hub* des compagnies aériennes.

→ Un hub excentré n'a aucun sens et les précédentes expériences de nouveaux aéroports (notamment Vatry, dans l'Est parisien) ont échoué.

Il faudrait sans doute, à Notre-Dame-des-Landes comme ailleurs auparavant, subventionner des compagnies low-cost pour augmenter le nombre de vols.

→ Les emplois ainsi créés seraient alors soumis au même marchandage honteux aux conditions sociales, comme à Montpellier récemment.

Alors, non, un aéroport à Notre-Dame-des-Landes ne profitera pas durablement à l'emploi dans la région! Les emplois dont la région a besoin sont des emplois utiles qui assureraient la satisfaction des besoins réels de la population.

Le rassemblement national des 8, 9 et 10 juillet 2011 sur les terres de Notre-Dame-des-Landes sera un moment fort dans la lutte contre ce projet d'aéroport et permettra de défendre une autre vision des transitions économiques à mettre en œuvre, transitions réellement porteuses de perspectives vers un emploi pour toutes et tous.

*c'est l'organisation des vols d'une compagnie aérienne autour d'une destination principale de ses vols et donc d'une plate-forme principale de correspondance

Collectif national de lutte contre le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Non à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes !

Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 107 (16/06/11)

Notre-Dame-des-Landes (NDDL) est un village situé à 30 km au nord de Nantes, en direction de Rennes. Le projet d'aéroport démarre en 1967. Il s'agissait alors d'un aéroport international de passagers où pourrait atterrir le Concorde (prévision de 5 à 9 millions de passagers par an en 2000, alors que l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique en compte aujourd'hui 3 millions!). Et pour le fret, l'objectif était de devenir le «Rotterdam aérien de l'Europe».

En 1974, commencent les acquisitions de terres par le conseil général (aujourd'hui 850 ha sur 1650 nécessaires). Il ne se passe rien pendant vingt ans, puis le projet est réactivé en 2000 et un arrêté ministériel relance l'étude en 2003.

Le concessionnaire est choisi en 2010. Ainsi, Vinci obtient le marché pour 55 ans. Le montage financier est finalisé.

Les travaux devraient débuter en 2014 pour une mise en service en 2017.

De nombreuses associations et organisations, dont le NPA, militent contre la construction de cet aéroport symbole parfait du choix d'une société capitaliste et productiviste.

Des conséquences dramatiques à tout point de vue

Les conséquences pour l'emploi

L'emploi constitue l'argument principal des promoteurs du projet, argument qui ne tient pas.

Une centaine d'emplois directs (47 exploitations) plus 600 emplois indirects liés à l'agriculture locale sont immédiatement menacés sur Notre-Dame-des-Landes. La réalisation du projet mettrait en danger un site d'Airbus qui utilise l'actuel aéroport et compte 1200 salariés. Les aéroports voisins seraient fragilisés voire supprimés, comme l'ont souhaité publiquement certains promoteurs du projet à NDDL. Cela équivaldrait à des destructions d'emplois à Angers, Rennes, et peut-être d'autres villes bretonnes. Les nouveaux emplois créés à Notre-Dame-des-Landes pour l'exploitation de la plate-forme et les activités logistiques seraient tout juste délocalisés du sud de Nantes vers le nord de la ville. Certes, il y aurait création d'emplois temporaires pendant la réalisation des travaux, pour la plate-forme et le barreau routier. Mais ce n'est pas ce dont la population a besoin.

En quoi une nouvelle plate-forme aéroportuaire, dans une région déjà desservie, créerait-elle de l'activité économique? Les promoteurs du projet veulent un aéroport international, mais ils oublient la politique de hub des compagnies aériennes. Un hub excentré n'a aucun sens et les précédentes expériences de nouveaux aéroports (notamment Vatry, dans l'est parisien) ont échoué.

Il faudrait sans doute, à Notre-Dame-des-Landes comme ailleurs, subventionner des compagnies low-cost pour augmenter le nombre de vols. Les emplois ainsi créés seraient alors soumis au même marchandage honteux aux conditions sociales, comme à Montpellier récemment.

Des dégâts écologiques irrémédiables

Le village de Notre-Dame-des-Landes, 1900 habitants, est situé au milieu d'un paysage de bocages. Près de 2000 hectares sont concernés par l'emprise de l'aéroport. Cela entraînerait la destruction d'une des dernières zones de biodiversité exceptionnelle de Loire-Atlantique. Il existe des risques très importants liés à la pollution et à l'imperméabilisation de vastes surfaces en zone de bassins versants. L'urbanisation sur une quinzaine de kilomètres au nord de Nantes s'accélénera.

Une belle contribution à l'effet de serre

Le transport aérien représente 2 à 3% des émissions de gaz à effet de serre. Vouloir augmenter de 6 millions de passagers (le projet vise 9 millions en 2050), c'est vouloir émettre 300000 tonnes de gaz à effet de serre de plus par an (50 kg par passager sur la base d'un vol de 500 km). Bétonner 2000 hectares de prairies et détruire un puits de carbone car les prairies ont un effet positif en emmagasinant du carbone dans les sols. Ce ne sont pas les toits végétalisés de l'aéroport qui compenseront cette destruction.

La destruction des terres agricoles

En lieu et place d'une zone bocagère d'élevage laitier (12 millions de litres de lait par an aux portes de Nantes) s'étendraient deux pistes, parkings, et quatre voies. 16, 5% des terres de Loire-Atlantique sont déjà bétonnées et l'artificialisation y progresse plus vite qu'ailleurs. Soulignons qu'entre 2006 et 2009, la surface agricole française a perdu 279000 hectares, soit près de la moitié d'un département français. C'est aussi l'équivalent de plus de 5000 exploitations agricoles de taille moyenne.

Les grandes villes européennes dépendent de plus en plus de sources alimentaires délocalisées.

Pourtant les associations pour le maintien de l'agriculture paysanne (Amap) se développent, représentatives d'un changement d'attente dans la société.

Les promoteurs eux-mêmes le reconnaissent puisqu'ils communiquent sur un projet d'Amap à destination des salariés à deux ans du démarrage prévisionnel des travaux, dans un bel effort de «green-washing».

Un projet inscrit dans la compétition entre les territoires à l'échelle européenne

Les communautés urbaines de Nantes et de Rennes ont lancé une «conférence permanente» les réunissant. Elle a pour objectif d'améliorer l'attractivité internationale de l'ensemble Nantes-Rennes. L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et une LGV (pour les 100 km séparant les deux villes!) se placent dans cet objectif. Les dirigeants PS imaginent une région qui attirera 1 million d'habitants. Ces projets d'infrastructure démesurée s'inscrivent dans une compétition au détriment des zones rurales, y compris proches. Les régions doivent se transformer en vitrines du capitalisme globalisé, symboles de la mondialisation et de la délocalisation, sans jamais demander à la population si c'est son choix de société.

Un gaspillage énergétique

Alors que les ressources en pétrole se raréfient et que nous devons à l'avenir partager les énergies fossiles avec les pays émergents, le concessionnaire privé, pour rentabiliser un tel équipement cherchera coûte que coûte à développer le trafic aérien.

Aujourd'hui la région nantaise connaît déjà un déséquilibre économique au profit du nord de la Loire. Chaque matin,

une partie des habitants du Sud traverse le fleuve; les ponts et le périphérique connaissent de longs embouteillages, le matin dans le sens sud-nord et le soir dans le sens nord-sud. Le déplacement des activités liées à l'aéroport ne manquera pas de provoquer une augmentation de la circulation aux heures de pointe allongeant le temps de déplacement et augmentant la pollution.

Un détournement des fonds publics vers les multinationales bétonnières

Le budget initial est fixé à 560 millions, dont 254 de fonds publics (138, 5 pour l'État et 115, 5 pour les collectivités: 35% région Pays de la Loire, 25% Région Bretagne, 40% collectivités locales). Le conseil général de Loire-Atlantique contribue, par exemple, à hauteur de 23 millions. L'emprunt prévu de cette somme générerait 1, 2 million d'euros d'intérêts par an (pour comparaison:

financement de la planification familiale par le CG en 2010 = 1 million d'euros).

La gestion des aéroports est maintenant exercée par des groupes privés, conformément aux réglementations européennes et au traité de Lisbonne. Les avances remboursables attribuées à Vinci, le constructeur puis concessionnaire pour 55 ans de la plateforme, ne seront effectivement remboursées qu'en cas de bénéfices substantiels du site: «Des financements qui pourront se voir remboursés sous forme d'un retour à meilleure fortune lié aux résultats de l'aéroport». Cela veut dire que, si l'aéroport est déficitaire ou bénéficiaire en dessous d'un certain seuil, les contribuables financeront à presque 50%. Il est très facile pour les groupes privés de transférer les bénéfices d'une filiale à l'autre et de voler impunément les collectivités locales.

Enfin l'investissement semble largement sous-estimé. En Grande-Bretagne, le projet d'agrandissement de l'aéroport de Stansted, à Londres, est estimé à

2, 9 milliards d'euros pour une piste, un terminal et une aire de stationnement des avions.

Les alternatives au projet

L'aéroport de Nantes-Atlantique avec son unique piste, ses 320 hectares, sa proximité du périphérique et de l'autoroute de Bordeaux est déjà un aéroport international.

Avec ses 3 millions de passagers et ses 40000 mouvements annuels, il est loin de la saturation (voir graphique) et peut satisfaire largement la faible demande de transport aérien dans l'Ouest.

Les opposants mettent en avant plusieurs solutions qui permettraient:

- d'améliorer les procédures d'atterrissage pour diminuer les nuisances de l'actuel aéroport.
- de réduire fortement le survol des zones urbaines par un transfert du trafic vers Paris et Lyon sur le TGV qui supprimerait 30% des mouvements, et la mise en place d'une

interconnexion des aéroports de l'Ouest pour partager le trafic.

- d'éviter totalement tout survol de zone urbanisée dense en remplaçant la piste existante, orientée nord-sud par une autre piste orientée est-ouest. Ce nouveau tracé proposé par l'association Solidarités écologie est compatible avec les plans locaux d'urbanisation actuels et n'a fait l'objet d'aucune opposition sérieuse de la part des élus et techniciens auxquels il a été présenté (dossier complet sur www.solidarités-ecologie.org).

Les acteurs de la lutte

Les associations historiques locales

- Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Acipa), 3360 adhérents, site <http://acipa.free.fr>

- Association de défense des exploitants concernés par l'aéroport (Adeca), qui regroupe les agriculteurs directement touchés par le projet.

- Les Citoyens vigilants, regroupement d'individus de l'ensemble de la région nantaise, organisent des vigies (piquet de deux ou trois personnes) tous les jours alternativement devant les sièges du conseil général, conseil régional, communauté urbaine de Nantes et siège du PS.

- Les occupants de la Zone d'aménagement différé, renommée Zone à défendre (ZAD). • Les premiers se sont installés sur ces terres achetées par le conseil général à la suite du Camp climat de l'été 2009. Ils ont réaménagé les maisons laissées à l'abandon ou ont construit des cabanes. Ils tentent une expérience de vie collective, créent des jardins potagers, fabriquent leur pain. Les décisions sont prises au cours d'assemblées générales.

- Les comités locaux: ils se sont créés dans le Pays nantais, en Loire-Atlantique et en Bretagne.

La coordination des opposants à l'aéroport

Elle regroupe 35 organisations et est constituée d'associations locales (Acipa, Adeca, Solidarités écologie, Greenpeace 44...), d'associations nationales (Attac, Fédération nationale des associations des usagers des transports, Ligue de protection des oiseaux...), de partis politiques (Alliance écologiste indépendante, Les Alternatifs, Breizhistance, CAP 21, Europe Écologie-Les Verts, La France en action, Gauche unitaire, Le Modem, Mouvement des objecteurs de croissance, NPA, Parti de gauche).

Le Comité des élus doutant de la pertinence de l'aéroport

Il regroupe près d'un millier d'élus dont la moitié en Loire-Atlantique (<http://aeroportnddl.fr>).

Le Collectif national

Il regroupe partis politiques et associations nationales. Il assure le relais de la lutte et la popularise dans toute la France.

Une mobilisation permanente sur le terrain

Après l'enquête publique de l'automne, une campagne de prélèvements de terre au printemps, une série de forages a eu lieu pour la tour de contrôle. Mais les opposants au projet d'aéroport sont toujours là! Dès le dimanche 6 juin, ils avaient érigé des barricades à l'entrée des champs concernés.

Un arbre est abattu en travers de la route d'accès. Les occupants de la Zone d'aménagement différé (terrains acquis par le conseil général) renommée Zone à défendre campent sur le site. Lundi 6 juin à 8 heures, le convoi arrive: un camion transportant un bulldozer, deux autres transportant les foreuses, camionnettes, le tout escorté par six camions de gardes mobiles en tenue anti-émeutes et guidé par les gendarmes locaux. Plutôt que de se trouver face aux opposants massés devant les barricades, ils passent dans le champ voisin, bulldozer en tête. Celui-ci ouvre une brèche dans la haie, comble le fossé et tout le convoi suit. Les groupes de manifestants qui tentent d'approcher sont copieusement arrosés de gaz lacrymogènes ainsi que le troupeau de vaches qui paissait tranquillement au fond du pré.

S'ensuit une guerre d'usure avec d'un côté une partie des opposants qui reste sur place, des petits groupes qui tentent d'approcher par les bois ou les champs proches et les gardes mobiles qui essayent de se déployer. L'atmosphère est extrêmement tendue surtout après l'arrestation d'un fermier qui est maintenu menotté, à genoux sur le marchepied d'un camion, tête sur la plateforme, surveillé par les gardes mobiles et un maître-chien. L'opposant est resté dans cette position une grande partie de la matinée. On sent une réelle volonté d'impressionner les manifestants. Il faut dire qu'un mois avant, des travaux préalables aux forages avaient été empêchés par la mobilisation rapide de 100 personnes. Les foreurs étaient repartis avec un constat d'huissier.

Les autorités s'attendaient à avoir du fil à retordre, et la campagne qui était prévue initialement sur quatre jours a été réduite à deux en doublant le matériel.

Mardi 7 juin, un hélicoptère survole la zone dès 5 heures du matin. 27 camions de gardes mobiles arrivent sur le site. Ceux-ci se déploient dans tous les champs limitrophes des parcelles où ont lieu les forages. Cette fois, ce sont non seulement les accès par les routes qui sont bloqués mais les chemins de terre sont aussi étroitement contrôlés.

Blog : <http://ete-2011-resistance-ndl.blogspot.com/>

Non à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes !

lundi 13 juin 2011

Le projet de nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes (44) s'appuie sur la volonté de multiplier par trois le nombre de vols à Nantes d'ici 2050. Le développement du transport aérien est aberrant dans un contexte de raréfaction des ressources fossiles, de nécessaire diminution des émissions de gaz à effet de serre et d'un besoin grandissant de préserver les terres agricoles. La lutte contre ce projet fait écho à d'autres luttes, pour la sortie du nucléaire, contre les gaz de schiste, pour la justice sociale, et à toutes les initiatives visant à se réappropriier le devenir de notre société.

Le rassemblement des 8, 9 et 10 juillet 2011 sur les terres de Notre-Dame-des-Landes sera un moment fort d'une lutte qui dure depuis de nombreuses années et que nous pouvons gagner. Ce sera un nouveau signal fort aux dirigeants actuels que nous ne les laisserons pas détruire un peu plus notre société au profit de quelques uns .

Notre Dame des Landes, un choix énergétique, un choix de société : Résistance au projet de nouvel aéroport !

lundi 13 juin 2011

Le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes est né dans les années 70 avec comme ambition d'accueillir le Concorde. Après une hibernation de plusieurs décennies, le projet a été réactivé au début des années 2000 par Jean-Marc Ayrault, président du groupe socialiste à l'Assemblée Nationale.

Cette nouvelle plate-forme, à vocation internationale, serait destinée à accueillir 9 millions de passagers en 2050, contre 3 millions pour l'actuel aéroport nantais. Elle est vue par ses promoteurs comme un futur moteur de l'économie locale, malgré les exemples récents de nouveaux aéroports qui ne voient aucun ou très peu d'avions atterrir, comme à Angers, Vatry ou à Brive.

Le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes est à contre-courant des choix indispensables de sociétés:

- Les ressources pétrolières seront dans les prochaines années de plus en plus rares, le pic pétrolier ayant été dépassé.
- La légitime revendication des peuples du Sud aux partages des ressources naturelles impose à nos sociétés occidentales de diminuer leur consommation en énergie fossile.
- Le nucléaire n'est pas et ne sera jamais une solution de remplacement, tant par la rareté de la matière première utilisée, que par sa dangerosité, comme le montre la dramatique situation japonaise.
- Le recours à des ressources non conventionnelles (gaz de schiste notamment) présente de graves risques de pollution des zones concernées et le coût de leur extraction est très élevé.
- Les ressources fossiles seront inéluctablement de plus en plus chères dans les prochaines années: il nous faut donc dès aujourd'hui les économiser

Promouvoir le développement du transport aérien actuellement, comme les dirigeants socialistes du Grand Ouest l'ont choisi, est tout bonnement irresponsable.

Le rassemblement des 8, 9 et 10 juillet 2011 sur les terres de Notre-Dame-des-Landes permettra d'affirmer l'opposition à ce projet d'un autre siècle et à promouvoir d'autres choix de société, une société consciente du caractère fini de la planète.

Notre-Dame-des-Landes
3 jours de résistance
Pour un autre choix de société!

Énergie & Climat Souveraineté alimentaire Justice sociale

8, 9 et 10 juillet 2011
La Pâquelais
44360 Vigneux-de-Bretagne
(à 20 kilomètres au nord de Nantes)

AÉROPORT NON !

Pas de nouvel aéroport ni à Nantes, ni ailleurs!

Vendredi
Accueil des campeurs
Diaporama sur la lutte à NDL

Samedi
Débats, conférences, expos, animations culturelles...
17h Grand meeting politique national
21h Concerts
HK & Les Saltimbanks, IMG et fest-noz

Participation de soutien libre

Dimanche
Action symbolique
Pique-nique
Prises de paroles des associations
16h Concert
Hungry Freaks, Daddy

Camping Bar
Restauration sur place

Coordination des opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes
<http://ete-2011-resistance-ndl.blogspot.com/>

Notre Dame des Landes, un choix climatique, un choix de société : Résistance au projet de nouvel aéroport !

lundi 13 juin 2011

Le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes est né dans les années 60 avec la perspective de 5 à 9 millions de passagers en 2000. Mais en 2010, l'aéroport de Nantes en compte moins de 3 millions!

Le projet relancé dans les années 2000 vise maintenant 9 millions de passagers en 2050.

Le transport aérien représente 2 à 3% des émissions de gaz à effet de serre dans le monde. Vouloir augmenter de 6 millions le nombre de passagers, c'est vouloir émettre 300 000 tonnes de gaz à effet de serre de plus par an (50 kg de gaz à effet de serre par passagers, sur la base d'un vol de 500 km).

Bétonner 2000 hectares de prairies, c'est détruire un puits de carbone : les prairies ont un effet positif sur les émissions de gaz à effet de serre, en emmagasinant du carbone dans les sols. Ce ne sont pas les toits végétalisés de l'aérogare qui compenseront cette destruction!

Le Groupement International d'Expert sur le Climat (GIEC) préconise une baisse des émissions de gaz à effet de serre de 40% en 2050 par rapport à 1990 pour éviter un changement climatique dramatique pour nos sociétés. Dans le même temps, les dirigeants PS du grand ouest s'obstinent à défendre un projet à contre courant de la direction que doit prendre notre société.

Des plans d'action concrets pour diminuer nos émissions tout en préservant notre qualité de vie sont en cours de construction, notamment autour des groupes Virage Energie Climat ou des zones en Transition. Ce sont ces initiatives qui sont à soutenir. Le véritable progrès est la réponse aux grands défis de ce siècle et non pas la promotion de projets destructeurs et démesurés.

Le rassemblement national des 8, 9 et 10 juillet 2011 sur les terres de Notre-Dame-des-Landes permettra de mettre l'accent sur les alternatives qui permettront à nos sociétés de garantir un environnement viable pour les générations futures, et sera un moment fort vers l'abandon du projet aberrant de nouvel aéroport.

Notre Dame des Landes, un choix agricole, un choix de société : Résistance au projet de nouvel aéroport !

lundi 13 juin 2011

Le projet de nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique) engloutirait 2000 hectares de terres aujourd'hui largement dédiées à l'agriculture. En lieu et place d'une zone bocagère d'élevage laitier (12 millions de litres de lait par an, aux portes de Nantes) s'étendraient pistes, parking et quatre-voies.

La société est de plus en plus demandeuse d'une agriculture locale de qualité. Les AMAP (Associations pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne) se développent. Les promoteurs du projet eux-mêmes le reconnaissent puisqu'ils communiquent sur un projet d'AMAP à destination des salariés, à deux ans du démarrage prévisionnel des travaux, dans un bel effort de green-washing.

Les grandes villes dépendent de plus en plus de sources alimentaires délocalisées. Des régions européennes et dans le monde se spécialisent dans une agriculture industrielle à destination de marchés lointains. Le réchauffement climatique et la crise énergétique qui se profilent remettent en cause dangereusement ce modèle. Les populations doivent décider de politiques agricoles européenne et locale qui permettent de repenser la production alimentaire et de rapprocher les zones de production des zones de consommation. Et cela à leur profit et non pas à celui des groupes agro-alimentaires mondialisés.

A cette urgence, les promoteurs du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes répondent par plus de capacité de transport longue distance.

Le développement économique qu'ils promettent commença par la destruction de 47 exploitations agricoles, d'une centaine d'emplois directs et de 600 emplois indirects, alors que l'agriculture peut redevenir une source d'emplois pour l'avenir.

16, 5% des terres de Loire-Atlantique sont déjà bétonnées et l'artificialisation y progresse plus vite qu'ailleurs. Accélérer



ce mouvement, comme les dirigeants socialistes du Grand Ouest l'ont choisi, est tout bonnement irresponsable.

Le rassemblement des 8, 9 et 10 juillet 2011 sur les terres de Notre-Dame-des-Landes permettra d'affirmer l'opposition à ce projet d'un autre siècle et à promouvoir d'autres choix de société, une société consciente de la richesse de notre agriculture locale.

Notre-Dame-des-Landes : non à l'aéroport !

Publié dans : Revue Tout est à nous ! 5 (novembre 2009)

Notre-Dame-des-Landes, village situé au nord-ouest de Nantes, sera l'un des épicentres des régionales de 2010: le projet d'aéroport qui y serait construit oppose les caciques du PS, du PCF et de la droite qui accompagnent depuis 25 ans le projet, contre les partis de la gauche radicale (NPA, PG, Alternatifs, Décroissants), mais aussi les Verts. Enjeu? Le «ménagement» ou non du territoire, la planification écologique et la démocratie territoriale.

vendredi 16 octobre, Jacques Au-xiette, président PS de la région Pays-de-Loire, ouvre la campagne des régionales pour le PS à Rezé, près de Nantes. Les militants de l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport (Acipa) ne peuvent manquer ce premier meeting. Ils sont cinq avec une banderole. Le service d'ordre PS ne fait pas dans le détail: les militants sont saisis, violemment expulsés de la salle, injuriés et traînés par terre1.

Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (NDLL) est une vieille lubie productiviste: De Gaulle voulait cet aéroport dans les années 1960 pour y faire décoller le Concorde vers les Amériques. Mais le projet a été relancé dans les années 1990, sous la «tendre fêrulle» du député maire PS de Nantes, Jean-Marc Ayrault.

Pourtant, Nantes a déjà un aéroport, au sud, avec une piste accueillant 2 millions de voyageurs annuels alors que sa capacité est de 6 millions.

Semaines de résistance

Il y a pourtant une potion magique que notre député-maire ne peut plus goûter: la résistance des villages concernés

par le projet d'aéroport, menée par l'Acipa.

Depuis la semaine de résistance et le camp Climat d'août dernier, réunissant les partis de la gauche radicale, l'université d'été des objecteurs de croissance et plus de 500 participants au camp climat, l'opposition au projet fait parler d'elle jusque dans les colonnes de la presse nationale. Un coup de projecteur que n'ont pas apprécié Ayrault et Auxiette, mais également nos camarades productivistes du PCF 44. Jusqu'à mars 2010, ce sont des semaines de résistance qui s'ouvrent pour les opposants au projet.

Ayrault rameute les troupes et sort les lapins du chapeau. Il confirme la disparition en 2015 de l'aéroport actuel et défend celui de NDDL avec l'argument «vert» de la fin de l'étalement urbain: l'actuel aéroport deviendra alors une ressource foncière pour la construction immobilière.

Ayrault lance la grande offensive sur le thème du rapprochement avec les grandes capitales bretonnes et surtout Rennes: l'aéroport de NDDL est décrit comme la clef de voûte de la création d'un grand pôle européen, compétitif et innovant.

Ménagement du territoire

Les conséquences du futur aéroport, outre la disparition d'un bocage remarquable et de l'agriculture locale, seront bien l'étalement urbain autour des axes routiers qui accompagneront la construction de l'aéroport, un développement des zones industrielles incontrôlé et la multiplication des pôles de compétitivité, qui nuiront par ailleurs à l'économie de l'ouest de la Bretagne. Nous sommes dans la droite ligne du projet ultralibéral européen d'aménagement de l'espace communautaire, basé sur la concurrence entre les régions.

Le combat mené par l'Acipa a mis en lumière la question de l'aménagement du territoire: face à un projet farameux (son impact est deux fois plus important que les grands aéroports européens qui drainent 15 millions de voyageurs), hors de coût (les 555 millions d'euros initialement prévus

deviendront largement plus d'un milliard), Notre-Dame-des-Landes met en évidence la problématique de la planification écologique, de la portée réelle des besoins économiques et sociaux, de la concertation entre les habitants et les acteurs sociaux et économiques et les responsables politiques.

Personne n'est capable d'assurer que cet aéroport a un avenir. Il s'agit bien d'un coup de poker qui ruinerait d'abord des milliers de citoyens. Alors oui, pour toutes et tous les militants du NPA, l'aéroport c'est NON

1. Les militants de l'Acipa, victimes des nervis du PS, ont déposé une plainte.

Festival de musique, semaine de résistance, camp climat, Alter tour, l'été sera chaud à Notre Dame des Landes du 1° au 9 août

vendredi 31 juillet 2009

Depuis 40 ans, Notre Dame des Landes, un petit village d'irréductibles, résiste dans l'ouest de la France, à l'implantation d'un aéroport international.

Il s'agissait dans les années 70, de créer une base d'accueil transatlantique pour Concorde, sorte de Hub Européen, d'où les passagers du bel oiseau supersonique pourraient atteindre leur destination finale dans le vieux continent. Le projet avait un sens, le vol à plus de Mach 2 ne pouvant se faire qu'au dessus des océans. A l'époque la zone aéroportuaire était dix fois moins peuplée qu'aujourd'hui, cependant les autochtones ne voulaient pas de cet équipement chez eux, leur pays étant un havre de calme et un paradis naturel pour les espèces et pour y vivre.

Le projet Concorde n'a jamais décollé, il est même définitivement enterré, mais le projet initial s'est transformé en un projet pharaonique avec deux pistes et une zone aéroportuaire de plus de 1400 ha (1200 à Roissy) à laquelle s'ajouterait une vaste zone industrielle destinée à alimenter et à digérer le fret du futur plus grand aéroport français destiné au transport des marchandises internationales. Le projet a été monté par quelques lobbyistes, multinationales du bétonnage des transports de la logistique, avec la bénédiction des banques (avant l'effondrement du système). Ils ont su trouver des appuis politiques auprès des élus UMP ou PS des collectivités locales, région, département, communauté de communes, grandes villes, avec Jean Marc Ayrault comme chef de file des Auxiette, Maréchal, Batteux, mais aussi des Fillons, Bachelot, De Charrette, Hunault, Guedon, De Villiers, sans oublier la complicité de quelques commu-

nistes qui pour conserver leurs sièges font allégeance au monarque PS du cru.

Au fil du temps le projet «d'Ayraultport» se révèle de plus en plus décalé et impopulaire. Les réalités financières, industrielles, écologiques, culturelles, sociologiques suscitent de la part des populations locales mais aussi dans tout le pays et dans toute l'Europe, plus de critiques et d'oppositions que d'adhésions. L'opposition commence depuis le citoyen local, l'agriculteur, le résident, et va jusqu'à la commission Européenne qui ne donnera pas son feu vert au financement du monstre, en passant par un collectif d'élus, de plus en plus nombreux, des associations, des collectifs citoyens, des ONG, des partis politiques. La résistance s'organise et le projet a du plomb dans l'aile...

Venez nombreux avec une tente et du matériel de camping, c'est gratuit.

Le site de « La Rolandière » à Notre Dame des Landes est très champêtre mais confortable, vous aurez accès à des douches, des toilettes sèches et de l'électricité. Pour vous restaurer, vous trouverez plusieurs bars et cuisines autogérées. Pour vous informer et vous documenter, vous trouverez de nombreux stands, dont un stand NPA que nous vous invitons à venir tenir quelques heures. Toute la semaine, vous pourrez participer à des débats (y compris organisées par le NPA*), des projections de films militants, des stages sur la Désobéissance civile et l'action non violente, des animations musicales (si vous faites de la musique, apportez votre instrument et venez vous exprimer en public), et encore beaucoup d'autres choses et de belles rencontres...

Le Vendredi 7, en fin d'après-midi, un grand débat sera organisé avec des représentants des principales formations politiques de la gauche de gauche sur le thème:

Comment les politiques prennent en compte l'écologie ?

Avec : Corinne Morel-Darleux (PG), José Bové (Altermondialiste, Europe Ecologie), Yannick Jadot (Greenpeace, Europe Ecologie), J-J Boislaroussie et Rachele Lafontaine (les Alternatifs), Christine Poupin (NPA), Vincent Liegay, Paul Ariès (Objecteurs de Croissance), Aurélien Bernier (M'Pep), Alliance Ecologique, ...

Liste non exhaustive, suivant le temps et la bonne volonté de chacun...

Initiative de la Coordination Anti-Aéroport* soutenue par : ATTAC, CIRCA (clowns activistes), Décroissants radicaux, Europe-écologie, Faucheurs et Semeurs volontaires (44), FASTI, Greenpeace, Nouveau Parti Anticapitaliste, Objecteurs de croissance, le Parti de Gauche, les Alternatifs, Réseau Action-Climat, Réseau No Pasaran, Utopia...

*COORDINATION ANTI-AÉROPORT : ACCV, ACIPA, ADECA, A l'est de l'ordre, ANDE, ATTAC 44-56, BVV, Bretagne Vivante, Collectif anti-marées noires, Confédération Paysanne, FEA, FNAUT, GND, Greenpeace 44, Les Alternatifs 44-56, Les Verts 44, LPO, Malice, MEI 44, Nature-Action, Nature Avenir, Nature et progrès, Objecteurs de Croissance, SDN-L&V, Solidarité-Ecologie, SP 2015, VAS, VAT

www.resistance-ndl.org

contact@resistance-ndl.org

Prenez contact

avec le NPA 44

Pour prendre contact avec les militant·e·s du NPA, envoyez-nous un mail à :

contact@npa44.org

ou visitez notre site internet, rubrique « contact » :

www.npa44.org

site national :

www.npa2009.org

Tout est à nous !


Tarifs des abonnements à "TOUT est à nous" l'hebdomadaire du NPA et à la revue.

Pour faciliter la gestion des abonnements, pour ne plus avoir à se soucier de la date d'expiration de son abonnement, nous vous invitons à opter pour le prélèvement automatique trimestriel (voir au verso)

Tarifs des **ABONNEMENTS PAR CHÈQUE** à libeller à **L'ORDRE DE N.S.P.A.C**

(entourez la formule que vous avez retenue)

	FRANCE et DOM-TOM		ETRANGER	
	6 mois	1 an	6 mois	1 an
L'hebdo "Tout est à nous"	28 €	56 €	45 €	90 €
"Tout est à nous" et la revue mensuelle	50 €	100 €	70 €	140 €
Tarif jeunes, chômeurs, précaires à l'hebdo	20 €	40 €		
Tarif jeunes, chômeurs, précaires à l'hebdo et à la revue mensuelle	38 €	76 €		
Abonnement à la revue mensuelle	22 €	44 €	25 €	50 €



Destinataire de l'abonnement

NOM :

PRENOM :

APT ESC, BAT :

N° :RUE :

LIEU DIT :

CODE POSTAL :

VILLE :

PAYS :

EMAIL :

Pour nous joindre : NSPAC, 2 rue Richard-Lenoir, 93100 Montreuil - Tél. 01 48 70 42 31
mail : diffusion.presse@npa2009.org