

Quelque part le 9 décembre 2012 au soir
Situation à venir à Notre-Dame-Des-Landes et ailleurs

À EUX D'AVOIR LE DÉGOÛT

Ceci est une brochure de contre-propagande qui retranscrit quelques témoignages sélectionnés pour se faire une idée de l'histoire qui est en train de s'écrire à la ZAD et ailleurs. Rappelons le proverbe africain : « *tant que les histoires de chasse seront écrites par les chasseurs, il arrivera toujours la même chose au lion* ». Il n'est donc pas question de laisser les médias de masse écrire seuls l'histoire du LARZAD global. C'est pourquoi il est important de montrer l'histoire comme elle est vécue par de nombreuses personnes, voir <http://zad.nadir.org>.

Il n'y a pas que la ZAD. A Toulouse, nous avons vécu un psychodrame : le journal « *La Dépêche du Midi* », accompagné d'une cohorte d'amoureux fous de la brique rose et des aéroports inutiles, sont montés sur leurs grands chevaux à la suite d'un tag sur l'Hôtel Dieu, sur les berges de la Garonne.



L'article du 4 décembre, « [Qui se cache derrière les anti-aéroports de Nantes ?](#) » est incroyablement haineux, visiblement dicté par un fonctionnaire de Police tout aussi haineux. Faisant l'amalgame entre les auteurs de l'inscription murale et les soutiens à la lutte contre l'aéroport, le journal de JM Baylet emmène ses lecteurs dans la plus stupide des barbaries. En d'autres temps, le « juif » lui aussi n'était plus rien d'autre qu'une machine vénale, totalement déshumanisée. Ici, le ou la militant(e) anti-aéroport, elle ou lui, est un être maléfique qui s'en prend aux innocentes et grandioses traces du passé urbain.

À Toulouse, le club des dirigeants qui se regardent les briques reluire décharge aussi des millions de béton-acier-verre-électricité sur l'environnement autour. « *Touche pas à ma brique* », une sacralisation qui ressemble aux dogmes de l'Inquisition moyen-âgeuse. Il faut

pourtant rappeler que cette mode des briques apparentes n'est apparue qu'au début du vingtième siècle. Auparavant, personne ne laissait les briques nues, exposées à l'érosion. On enduisait les façades pour les protéger. Régulièrement, on refaisait les enduits, ou simplement on les repassait soit avec des eaux de chaux, soit avec des patines. Comme il n'y avait pas les machines à projeter, on faisait des moultures pour qu'une équipe puisse enduire une partie de mur en une journée sans avoir à opérer un raccord le lendemain.

Mais revenons au tag. C'est juste une inscription sur un mur visible de loin, mettant la question de l'aéroport de Notre-Dame-Des-Landes dans l'actualité des toulousains. Ce qui gêne le journal « *La Dépêche du Midi* », c'est qu'il lui est impossible d'avoir un contact presse pour discuter du choix du lieu de cette inscription. Elle n'aime pas l'anonymat et donc donne la parole aux policiers qui ont des profils type pour les médias.

Il se trouve que, tout à fait par hasard, le premier exemplaire de « À EUX D'AVOIR LE DÉGOÛT » a été posté par mail à des centaines d'adresses tôt le lundi 3 au matin, alors que les toulousains découvraient l'inscription sur l'Hôtel Dieu. Quelques journalistes m'ont contacté pour discuter d'un tag et je ne comprenais pas pourquoi. J'ai découvert l'existence de ce tag grâce à eux. J'ai finalement répondu au journal « Toulouse Infos », qui a accepté de respecter ma volonté de ne surtout pas apparaître comme un représentant, puisque ce n'est pas le cas, de la lutte contre l'aéroport, représentant de rien d'ailleurs : simple soutien affiché aux résistants au projet de NNDL. Ca a donné quelques mots ici : « [Notre-Dame Des Landes: les tags anti-aéroport de Toulouse divisent les opposants](#) ». L'important pour moi était de parler non pas avec un journaliste, mais avec un homme ou une femme d'abord. Je rappelle ce que je pense profondément juste : l'adversaire, ce n'est pas le gendarme, le politicien, le journaliste, ou le fonctionnaire. L'adversaire, c'est l'inaction et l'apathie que provoquent la télévision et la propagande. L'adversaire, c'est la déshumanisation des hommes.

Des esprits grégaires, des cupides et/ou autoritaires, certains fonctionnaires de police – pas tous – enferment les résistants dans des profils type médiatiquement impossibles à soutenir. Ce que nous devons faire, c'est faire la contre-propagande, montrer que les résistants au projet sont comme tout le monde, ils veulent aussi le meilleur pour tous, chacun ayant sa propre conscience de la collectivité, conscience qui doit s'exprimer sans être la victime arbitraire de la vindicte médiatique déshumanisée.

L'autre aspect de l'inscription « NON A L'AYRAULT PORC » c'est la personnalisation de la lutte sur Jean-Marc Ayrault. C'est d'une part tout à fait justifié car les opérations militaires à la ZAD ne sont pas pilotées par la Préfecture de Loire-Atlantique mais par une unité inter-armées à Paris, sous les ordres de Matignon. Aussi, chaque grenade lancée sur les manifestants est bien lancée par le bras de Jean-Marc Ayrault et il en assumera la responsabilité. Par ailleurs, M. Ayrault est toujours maire de Nantes, porteur du projet AGO.

Cependant, cette personnalisation n'est pas toujours souhaitable car nous luttons pour un autre système et non pas contre une personne. Qu'ils soient « de droite » ou « de gauche », les élus lorsqu'ils arrivent à ce qu'ils appellent « les responsabilités », obéissent à des codes et des lois qui sont complètement différents des lois qui régissent les sociétés humaines. Il n'est plus question du bon sens qu'on peut entendre sur les marchés, parlant de la vie quotidienne. Aussi, ce système de la représentation politique pourrait être la cible de notre action à tous et dans cette perspective, la personnalisation sur le PS et sur JM Ayrault ne sont pas souhaitables.



Par exemple, lorsque des militants ont envahi la Mairie de Toulouse le vendredi 30 novembre, des élus dans l'opposition à la majorité rose ont encouragé les manifestants ! Un tel degré de bêtise ne peut provoquer que de l'inquiétude. Mais aussi, il faut reconnaître que si la cible n'est pas clairement la représentation, alors ces élus

dans l'opposition ne se sentent pas visés personnellement par la critique du système.

Mais c'est vrai aussi qu'il appartient à chacun de faire la critique du processus qu'on appelle encore démocratie aujourd'hui dans les écoles. Nous, ce que nous voulons, c'est l'arrêt du projet d'aéroport à NDDL, pour éviter qu'ils saccagent les terres maintenant. Le reste appartient peut-être à un autre mouvement à construire... Pourquoi pas maintenant ?

A venir : suivant le principe de la manifestation du 17 novembre où nous étions 30000 environ, un appel à manifester est déjà lancé avec date flotante pour ré-occuper la ZAD s'ils s'entêtent à expulser. Pour cela, il va falloir financer des bus, c'est pourquoi il faut faire passer le message au plus grand nombre.

Notez que le dernier article est un original !

LA ZAD EST PARTOUT À EUX D'AVOIR LE DÉGOÛT

Pas de haine, pas de violence, mais pour vivre en paix il faut être deux à vouloir la paix. Si l'un des deux souhaite imposer sa volonté à l'autre par la force, l'autre est bien obligé d'utiliser la force à moins d'accepter de vivre dans l'esclavage.

L'adversaire, c'est l'apathie, l'inaction, le désespoir que provoquent la télévision et la propagande. L'adversaire, c'est la déshumanisation des hommes. A chacun sa contre-propagande.

SOMMAIRE

pages 1-4	À eux d'avoir le dégoût
pages 5	Inculpés pour avoir été nus face aux gendarmes
pages 6	Tract du collectif 31
pages 7-9	Tel est pris qui presse écrite
pages 9	Fêtons ensemble la fin de l'arrêté préfectoral
pages 10-13	C'est vous les morts ! Ou pourquoi on a déjà beaucoup gagné
pages 14-26	Notre-Dame-Des-Landes : un projet de 1967 pour répondre aux défis de notre temps
pages 27-31	Les véritables raisons pour lesquelles l'état veut un aéroport à Notre-Dame-Des-Landes ?

Merci à ceux qui ont donné du matériel pour la ZAD. C'est entre bonnes mains et c'est utile. On rappelle que la liste à consulter pour sélectionner du matériel à donner est ici : <http://zad.nadir.org/spip.php?article515>

9 décembre 2012

Tous solidaires avec Camille & Camille pour leurs différentes actions sur la ZAD. Ils sont poursuivis pour outrage à un représentant des forces de l'ordre. "Les poursuites pour exhibitionnisme sexuel ont été abandonnées MAIS nous sommes désormais poursuivis pour outrage à un représentant des forces de l'ordre. Nous sommes convoqués au tribunal de St Nazaire le 12 février parce que nous refusons cette qualification qui ne correspond pas à notre intention. Quelques explications : la veille du jour où nous avons été gazé en avançant presque nus et à quatre pattes, nous avons essayé de franchir pacifiquement le cordon constitué par les gendarmes mobiles en avançant lentement mais complètement nus. Des ZADistes nous ont filmé mais les images n'ont, à ma connaissance, pas été diffusées. Voyant comment la gendarmerie avait réagi, nous avons décidé le lendemain de garder nos sous vêtements." Forêt de Rohanne #/24/11/2012 #ZAD "Notre Dame des Lutes !", extrait du documentaire en production :



Cliquez pour aller voir la vidéo (4 minutes)

COLLECTIF 31 de soutien à la lutte contre le projet d'aéroport à Notre-Dame-Des-Landes



Cet automne, à Notre-Dame-Des-Landes, dans le bocage nantais, des milliers de gens résistent à l'agression militaire qu'organise l'État pour ouvrir la zone humide agricole aux pelleteuses des grands capitalistes aéroportuaires, le groupe VINCI à leur tête.

Le projet d'aéroport à Notre-Dame-Des-Landes prévoit d'artificialiser des terres pour les pistes, auxquelles il faut ajouter les surfaces autour pour les hôtels, les commerces, les infrastructures. Ce « *partenariat public-privé* », estimé à 561 millions d'euros, peut-être multiplié par quatre pour connaître le montant final que payera le contribuable. Ce projet, qui date de 1967, devait « désengorger » l'aéroport existant à Nantes. Mais avec 3,5 millions de passagers par an aujourd'hui, Nantes Atlantique pourrait en accueillir bien plus : l'aéroport de Genève, qui est de taille identique, a accueilli 12 millions de passager en 2011 !

S'il n'y a aucune bonne raison pour construire ce nouvel aéroport, les porteurs du projet s'inscrivent dans une logique globale que nous connaissons bien : la croissance. Nous avons les mêmes arguments contre le projet de liaison Lyon-Turin, et localement contre le projet d'autoroute Toulouse-Castres et contre la LGV Bordeaux-Toulouse qui détruirait encore plus de terres que l'aéroport de Notre-Dame-Des-Landes.

Les militants investis dans la lutte contre ces GPII (Grands Projets Inutiles et Imposés) sont présentés par les médias de masse comme des extrémistes. Mais comment se fait-il que le processus « *démocratique* » officiel aboutisse à gazer des gens aux lacrymos, à faire l'usage de grenades contre des militants, à frapper sur leurs crânes ? Peut-on parler de légalité?

Le questionnement sur le processus démocratique appartient à chacun. Ce que nous voulons aujourd'hui toujours plus nombreux, c'est l'arrêt de ces projets destructeurs.

REJOIGNEZ-NOUS, INFORMEZ-VOUS : collectif31zad@gmail.com

L'assemblée Générale du collectif toulousain de soutien à la lutte contre l'aéroport de NDDL se réunit tous les Mercredi à 19h au SLOLI, 9 faubourg Bonnefoy. Vous y êtes les bienvenus.

Plus d'infos sur l'aéroport: <http://zad.nadir.org>
<http://acipa.free.fr> www.pierrederuelle.com et des infos sur nos actions sur <http://toulouse.demosphere.eu>

Tel est pris qui presse écrite

jeudi 6 décembre 2012, <http://zad.nadir.org/spip.php?article798>

Arrivé à Nantes, je me dirige alors vers Notre-Dame-des-Landes, afin de m'établir temporairement sur le lieu de vie des opposant-e-s à l'aéroport.

Vers vingt heures, j'arrive à la Vacherie. Lieu convivial ou viennent se reposer les plus fatigués. Ce lieu permet également de stocker des vêtements, de la nourriture, des médicaments... Il y a aussi une cantine qui fournit en permanence des repas chauds (délicieux au passage). Dès mon arrivée, on me propose un café et du tabac. On prend le temps de m'expliquer la géographie du lieu, les endroits où je peux dormir, bref, au bout d'un quart d'heure je suis briffé. Je reprends mon sac et décide de faire le tour du « propriétaire ». Au fur et à mesure de ma visite, bien qu'il fasse nuit, je ne peux que me rendre compte de la vie qui règne sur le site, partout des gens, qui construisent, rigolent, chantent, organisent, aménagent. Certains sont frais et dispos, d'autres sont usés et fatigués. Certains sont propres, d'autres sont des blocs de boue. Il se fait tard, je vais me coucher.

Je crois que c'est le lendemain que je réalise la beauté du lieu. A l'aurore, sur un levé du jour humide et timide, de beaux champs s'offrent à moi, le sol est composé d'une terre glaiseuse tantôt jaune ou verte qui sous un soleil ras offre des couleurs magnifiques, la forêt, quant à elle, semble inviter à la promenade et celui qui s'y aventure pourra découvrir une diversité d'oiseaux, de reptiles, de lichens, de champignons à faire pâlir n'importe quel amoureux des beaux endroits. Je continue ma balade matinal. C'est au détour d'un chemin que je croise une pancarte qui me rappelle ce qui va se passer ici. Avec des mots rudes tels que « béton », « avion », « parking » je me souviens que tout est amené à être rasé, que l'air frais sera remplacé par des odeurs des carburants, des plateaux repas, des annonces d'horaires de vol.

Je vais à la rencontre des personnes qui construisent les cabanes. Sur place, des créteurs, des agriculteurs, des draideux, des militants politiques, des habitants.

Ici on apprend. Faire une charpente avec du bois de récupération c'est tout un art. Faire du torchis aussi. Durant deux jours je regarde les constructions s'avancer, on apprend aussi à reconnaître les plantes, on apprend à se soigner autrement, à vivre ensemble, à avoir une bonne fatigue. Les gens qui occupent le futur site de l'aéroport savent se prendre en main, cultiver, fabriquer, vivre,

partager, je n'ai pas vue de clichés, les baba-cool faimés n'existent pas, les extrême-gauchistes non plus, les agriculteurs chauvins ne sont qu'une légende. Je n'y ai vu que des gens déterminés à vivre autrement, et ils le font ! En total accord avec leurs idées respectives, chacun et chacune y trouve son compte.

Un soir la police accentue les contrôles à l'entrée du site, pose des herses sur le sol pour empêcher les voitures de passer avec du matériel. Plusieurs habitants décident alors de réagir. Il faut que les gendarmes quittent leur point de contrôle. Un fossé bête et méchant sépare ce qui se passe sur le site de la mission des forces de l'ordre. D'un côté une vie, de l'autre un ordre. C'est alors qu'une centaine de personnes caillasse et charge les gendarmes qui n'ont d'autres choix que de reculer. Sans haine, mais avec fermeté, le carrefour est libéré. Ceux qui ne sont pas d'accord avec ce mode d'action « radical » le font savoir, mais restent solidaire. On est bien loin des manifs lycéennes ou la moindre action qui n'est pas partagée par tous crée le cliché du « bon » et du « mauvais » manifestant.

Après l'échauffourée, la route est nettoyée par les activistes pour permettre aux riverains de passer. Tout le monde se rentre, demain il faut continuer de construire.

Le lendemain, je discute avec un agriculteur des événements de la veille :

« Tu sais, avec ce que la police et la gendarmerie nous ont fait, devenir un peu plus radical est dans l'ordre des choses, je crois que même le plus pacifiste d'entre nous peut facilement avoir envie de se défendre. Je me suis fait gazer l'autre coup, ça fait mal ! On est chez nous ici. (...) Je déteste pas les flics, c'est juste qu'entre la légitimité d'une lutte et la légalité il y a un fossé qui n'est pas reconnu, et eux, avec nos impôts comme salaire, ils se permettent les pires choses, sans réfléchir. Ce qu'ils font n'a pas de sens ! Comment prétendent-ils nous protéger alors qu'ils nous frappent ? Sérieusement, moi je me remettrais en cause. Je serais ravi de discuter avec eux mais j'ai plus en plus de mal à les considérer comme des êtres humains aptes à raisonner. Quant à François Hollande, je ne vois pas ce qu'il y a de socialiste dans sa politique. Comme le parti communiste d'ailleurs, eux aussi soutiennent le projet de l'aéroport. Ce sont des traitres... »

Je dois déjà repartir, assez étonné de ce que j'ai pu voir sur place, à mille lieux de ce que je pouvais imaginer. Je suis arrivé en tant que journaliste rempli de préjugés, je repars avec un goût bizarre dans la bouche et une folle

envie de revenir, mais sans crayon ni calepin, et encore moins avec un appareil photo. Au passage je devais prendre des photos pour illustrer mon article, je les ai regardées en rentrant, ce n'était pas des photos de presse, c'était des photos souvenirs de gens qui sourient, qui construisent, bref, des photos de potes.

A tout les journalistes qui continuent à écrire de loin, sans forcément savoir vraiment ce qui se passe, allez donc passer un peu de temps sur place, touchez du doigt la créativité du lieu, rencontrez ces gens soit disant « dangereux », je vous mets au défis de faire votre papier sans avoir chaud au cœur, sans prendre parti, et sans avoir envie de revenir.

Désormais, moi aussi, je ne lâcherai rien.

Fêtons ensemble la fin de l'arrêté préfectoral

lundi 10 décembre 2012

L'arrêté préfectoral prend fin lundi 10 Décembre. Pendant une semaine nos voitures ont été fouillées dans le but d'y trouver des feux d'artifice, des pétards, de l'essence et du matos pouvant servir aux constructions de cabanes. Mais dans ce grand terrain de jeu et de lutte qu'est la ZAD tous les matériaux interdits sont arrivés à bon port. Ils ont la force armée et nous la ruse et la créativité. Alors quelles que soient les stratégies répressives que l'Etat met en place contre nous, nous y répondrons toujours avec notre intelligence collective. Tous ces contrôles policiers auront été bien futiles, inefficaces voir risibles. Grâce à toi, Christian de Lavernée, petit Préfet de Loire Atlantique on ne s'est jamais autant marrés sur la ZAD... et on va continuer longtemps. Fêtons ensemble la fin de l'arrêté préfectoral avec nos feux d'artifices, des choses à boire, des instruments de musique et plein de monde.

Rendez-vous au bout de chemin de Suez (coté Fosses noires-La Saulce, D81) dès 19h Lundi 10 décembre car dès maintenant force est à la joie !

C'est vous les morts ! Ou pourquoi on a déjà beaucoup gagné !

samedi 8 décembre 2012, <http://zad.nadir.org/spip.php?article810>

Je voudrai par ce texte faire partager quelques ressentis et reflexions qui j'espère contribueront à renforcer la détermination dans ce large combat..

Je fais partie de ces personnes pour qui le fait que ce projet soit un aéroport a très peu d'importance, ce n'est pas ce qui m'a fait rester vivre sur la Zone A Defendre. C'est une lutte contre le système dans lequel l'aéroport s'inscrit, ca aurait pu être la construction d'une centrale nucléaire, d'une prison ou d'une autoroute, je serais resté quand même. Même si, j'en conviens, la symbolique de l'aéroport permet une convergence, des communs qui auraient surement été moins présents avec la construction d'une prison..

Ce qui m'a fait resté c'est cette ambiance, cette expérimentation d'autres modes de vie, d'autres types de relation inter-individuelles, c'est tout ce que l'on y apprend sans passer par les institutions : le maraîchage, la construction et j'en passe, la liste est longue...

C'est parce que sur la ZAD, le quotidien était un mélange de pratiques alternatives, de connaissances pour l'autonomie au sens large, d'expérimentation d'autres modes d'organisation et d'action directe. Ce qui m'a permis d'être plus en harmonie avec mes idées politiques, de réduire le fossé entre théorie et pratique et donc d'en minimiser mes contradictions personnelles.

Pour préciser avant la médiatisation et le large soutien qui sont apparus avec les expulsions et que l'on esperait pas de cette ampleur, il m'est arrivé de me dire que peu importe si ce projet se faisait que ce qui comptait c'étaient toutes ces connexions faites avec d'autres luttes, tous ce que l'on a appris et vécus entres « résident-e-s » et aussi avec toutes ces personnes venues 2 jours ou 2 mois, la richesse des rencontres avec toutes sortes de gens du paysans local au punk irlandais, la démocratisation de l'action directe, et le fait de contribuer à ce petit vivier expérimental qui s'aligne moins à la pacification sociale ambiante et cher à notre petit pays depuis les émeutes de 2005.

Car tout ca serait transposé ailleurs par les allers-retours ou voyages car c'est gravé dans la tête, dans le coeur, c'est vécu et indestructible. Je raconte cette anecdote car aujourd'hui encore j'ai envie de voir autre-

ment que par l'équation victoire = arrêt et défaite = réalisation. Et c'est dès que l'on sort de ce rapport que le combat non pas contre l'aéroport mais contre le système dans lequel il s'inscrit, s'illustre. C'est aujourd'hui tout ce qui donne cette ampleur, tout ce qu'il se passe et que je trouve formidable.

La répression a donné la médiatisation qui a participé à augmenté l'ampleur de la mobilisation, elle a initié un réveil de plus en plus grand dans le sommeil pacifié... chacun-e-s voyant l'illogisme de ce projet ou plutôt la logique induite.

Dès le début des expulsions ,des milliers de personnes sont venues apporter directement en solidarité et en supprimant ainsi tout les intermédiaires nourritures, argent, matériel non pas à l'appel de quelconques associations ou partis mais à l'appel du coeur par sympathie ou rage..et ça c'est une victoire.

Des centaines de personnes de toutes sortes sont venues nous aider à faire et à tenir barricades, à creuser les routes..des jeunes et des vieux-illes brisant ainsi les rapports standardisés de déradicalisation des mentalités et des pratiques avec l'âge..vous savez par exemple ce fameux : « maintenant j'ai 40 ans, c'est normal à ton âge j'étais enragé aussi..et ça c'est une victoire !

C'est un peu comme ce clin d'oeil dans le texte adressé aux représentants des verts pour la manif du 17 novembre ou il est précisé aux adhérent-e-s qu'illes sont les bienvenues et que ces moments passés avec eux et elles sur les barricades étaient super chouette et ça c'est une victoire.. C'est tous ces citoyen-e-s écolos modèles qui trient leur déchets et coupent l'eau pour se brosser les dents qui se rendent aujourd'hui compte de l'hypocrisie de l'écocitoyennisme à la sauce étatique et que ses seuls buts sont de faire de la thunes et nous faire sentir personnellement responsable par nos actes quotidiens de l'état de la planète plutôt de regarder et remettre en cause le système productiviste qui nous a amennés la. et ça c'est une victoire !

La victoire c'est aussi, toutes ces personnes qui ont voté socialiste (ou autre) et qui voient aujourd'hui avec la repression le vrai visage de la démocratie française et qui se rendent compte que rose ou bleu la matraque est la même et que les Roms et les sans paps sont expulsés et enfermés de la même manière. C'est aussi toutes ces personnes qui consternées disent qu'elles ne voteront plus jamais et ou qui ont brulés, déchirés,renvoyés aux décideurs leur cartes d'adhérent-e-s ou leur cartes électorales. La victoire c'est toutes ces personnes pacifistes

et non violentes convaincues qui avaient du mal à accepter d'autres modes d'actions et qui aujourd'hui après avoir goûté aux lacrymos, vu de leurs yeux ce qu'était la répression et d'où venait la violence cautionnée (et/ou pratique) maintenant d'autres modes d'actions et ne considère plus comme violent le fait de s'attaquer à des pelleteuses (voir à des flics surarmés). Et cela de fait et non pas initié par une quelconque propagande ou prêche insurrectionnaliste.

La victoire c'est aussi toutes ces personnes qui n'avaient jamais vécu de telle situation, qui ne savaient pas trop comment aider une fois sur place et qui ont trouvé leur place en bloquant de façon pacifiste ou non les engins de chantier ou en faisant chier un barrage de flics et qui sont reparties se sentant renforcées avec le sentiment d'avoir apporté une pierre à l'édifice et avec une énergie et une motivation nouvelle. C'est de voir et d'entendre sur place ou ailleurs, dans les messages de solidarités sur internet que leur stratégie de division médiatico-policière entre violent-e-s anarchistes étranger-e-s et opposant-e-s historiques ne marchent pas et a même les effets inverses que ceux escomptés.

La victoire c'est aussi que ça fasse mal au cœur ou colère aux habitantes qui résistent lorsqu'elles entendent des personnes, parfois des « zadistes » qui utilisent encore du vocabulaire catégorisant comme je viens de le faire car pour eux et elles : NOUS SOMMES TOUS ET TOUTES DES HABITANT-E-S QUI RÉSISTENT !

C'est aussi tous ces moments de partage lors des réouvertures festives de maisons expulsées sachant qu'elles seront détruites de toutes façons. C'est le renforcement des liens existants et la nouvelle vague de solidarité faite avec les paysans venus parfois de loin depuis la destruction du Rosier et qui ont encore grandi avec l'opération de répression sur les lieux de reconstructions de la Châtaigneraie, merci encore à eux.

Le fait que des milliers de personnes participent dans plus de quarantes localités à leurs manières et de façon spontanée à exprimer leur soutien contribuant ainsi à nationaliser la lutte est une victoire et surtout un fait d'une ampleur jamais vue qui donne de l'espoir pour la suite. La victoire c'est aussi que d'autres luttes ailleurs se renforcent grâce à l'écho qu'a celle-ci et vice versa, et que la détermination et l'énergie de toutes ces personnes soit renforcée pour leurs combats ailleurs. Halkidiki (mine d'or en Grèce), Khimki (autoroutes en Russie), NO TAV (LGV Lyon/Turin) , ligne THT (Cotentin, Mayenne). C'est ce qui se joue actuellement à NDDL et par-

tout et qui dépasse largement l'aéroport laisse percevoir un élan nouveau et des perspectives nouvelles. C'est ce qui fait qu'en quelques sortes on a déjà beaucoup gagné.

Le gouvernement est de mon point de vue dans une impasse : toutes les stratégies et méthodes employées n'ont fait qu'accroître la médiatisation et la mobilisation sur place et partout en France, la répression suscite émoi, indignation et ne fait que renforcer la détermination. Plus le pouvoir continuera dans ce sens plus la mobilisation s'élargira et plus elle se renforcera mais si le pouvoir se décide à céder et renoncer ou mettre un moratoire sur le projet il montrera par la même un signe de faiblesse qui pourrait renforcer la détermination d'autres luttes car à NDDL la lutte "aura payé". Et à la fois un moratoire représente pour eux une chance qu'à moyen terme la pacification revienne, que les gens reprennent leurs petites vies, que la médiatisation et la mobilisation s'estompent car le projet est gelé... alors gardons bien en tête qu'un moratoire sur ce projet ne serait qu'une victoire ponctuelle contre l'aéroport, une petite claque au système capitaliste dans lequel il s'inscrit mais qu'il nous faudra rester vigilant-e-s, déterminé-e-s et profiter de cette énergie et de toutes ces connexions pour lutter contre les autres projets : centrales nucléaires, LGV, prisons, gaz de schiste, incinérateurs... Continuons à nous battre pour un autre choix de société que cette mascarade démocratique totalitaire et sécuritaire qui permet au système capitaliste de ce maintenir debout, ce système qui survit grâce à notre résignation, ce système basé sur la domination : oppression des peuples, domination patriarcale, enfermement, contrôle du territoire, gentrification, fichage commerciaux et policier, impositions et gestion de nos vies (alimentation, production d'énergie, salariat, types d'habitats, aménagement du territoire...). On n'en veut pas !

LA LUTTE CONTINUE ! QUE CREVE LE POUVOIR !

Notre-Dame-des-Landes : un projet de 1967 pour répondre aux défis de notre temps

24 novembre 2012 <http://www.pierrederuelle.com/notre-dame-des-landes-un-projet-de-1967-pour-repondre-aux-defis-de-notre-temps/>

Bon, c'en est assez. Moi ça me fait peine. Beaucoup trop de contre-vérités sont énoncées quotidiennement sur l'affaire de l'Aéroport Grand-Ouest, outrageusement raccourci en NDDL par les supporters de la bande de squatteurs basanés polygames crypto-anarchistes néo-staliniens qui ne se lavent même pas tous les jours. Il est peut-être temps de prendre UN PEU de hauteur, de dépassionner le débat, et de ramener UN PEU de sérieux sur ce sujet de haute voltige.

Un peu d'histoire(s)



Le site de Notre-Dame-Des-Landes fut choisi en 1967 (selon les normes européennes environnementales et de préservation de la biodiversité qui devaient à l'époque déjà probablement être les mêmes qu'aujourd'hui) par le Service technique des bases aériennes, puis validé en 1970 par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) pour remplacer "Nantes Atlantique" existant déjà à l'époque,

notamment pour y développer le fret, et aussi un peu pour pouvoir accueillir fièrement le tout nouveau Concorde. Mais si, vous savez, cet avion qui a eu un petit souci le 25 juillet 2000, tuant 113 personnes, et qui ressemblait à un burn-out de cigogne sous extasy avec une paire de Ray-Ban.

S'il semble aujourd'hui – mais je m'avance peut-être un peu – que le projet n'accueillera finalement pas le Concorde, dès mai 1967, les autochtones les plus civilisés pouvaient déchiffrer dans la presse locale avec leurs quelques rudiments de langue française que "La métropole Nantes – Saint Nazaire pourrait devenir le Rotterdam aérien de l'Europe par la création d'un aéroport international de fret au nord de la Loire". Les hommes politiques et leurs experts avaient parlé. Et tout le monde sait ça, ils tiennent toujours leurs promesses.

En 1971, une vague histoire de choc pétrolier mit semblait-il un peu de sable d'embargo de pays arabes de l'OPEP dans le moteur du projet de nouvel Aéroport à Notre-Dame-

Des-Landes. Mais aujourd'hui, comme ces problèmes de pétrole sont définitivement derrière nous, ne vous inquiétez pas, l'histoire peut reprendre son cours.

Après quelques années de trafic stagnant, dans les années 80 la CCI qui gérait Nantes Atlantique posa la question totalement saugrenue de construire une nouvelle piste perpendiculaire à l'existante, qui eût permis aux avions de ne plus survoler Nantes. C'était sans compter sur l'avis du Conseil général de l'époque qui considéra qu'importaient peu trajectoires rectilignes, sens des vents dominants, et beaucoup moins de nuisances sonores sur la population : *"Faisons au plus simple, de toutes façons, après, il y aura Notre-Dame-des-Landes"*.

La solution retenue par les experts fut donc de prolonger la piste existante, très mal orientée selon les pilotes et par voie de conséquence selon les riverains qui ne comprennent décidément rien aux expertises des experts agréées par des hommes politiques experts dans l'art d'agréer les experts des expertises.



Les mêmes experts de prévisions de trafic de l'époque annonçaient donc entre 5 et 9 millions de passagers pour l'an 2000, et puisqu'ils

ne se trompent jamais comme vous l'avez compris, l'aéroport de Nantes Atlantique en accueille aujourd'hui 3,2 millions par an.

Heureusement, en 2000, sous le gouvernement Jospin, parce qu'on peut être de gauche et moderne, le projet ressortit enfin des cartons.

Mieux qu'un aéroport de fret, un aéroport international ! Il remplacerait l'existant, dont le fonctionnement serait cependant maintenu partiellement pour l'usine d'Airbus voisine, qui expédie ses pièces détachées par avion mais, heureusement pour les riverains, ne fait jamais décoller les siens. Quel rêve merveilleux pour les hommes politiques locaux de s'imaginer accueillir à bras fiscaux ouverts les hommes d'affaires du monde entier apportant la croissance et la mondialisation dans leurs valises en descendant de gros aéronaves sur deux pistes neuves ! Et quel argumentaire économique merveilleux pour un programme

de réélection à un mandat local ! Faire décoller et atterrir des avions c'est un peu magique non, vous ne trouvez pas ?

L'actuel aéroport de Nantes Atlantique



La France compte plus de 156 aéroports (475 en comptant les aérodomes), contre 45 en Allemagne (102 avec les aérodomes) et 160 en Grande-Bretagne (357

avec les aérodomes) [NDLR chiffre corrigé, merci aux lecteurs]. S'il faut bien qu'on les batte sur quelque chose, c'est fait.

L'aéroport actuel de Nantes Atlantique s'étend sur **320 hectares**. Sa piste mesure **2 900 mètres par 45 mètres**, et a été bétonnée en 1939, parce que l'herbe, c'est quand même plus pratique pour jouer au golf que pour faire atterrir mamie qui rentre des Seychelles. **Cette piste permettrait d'absorber 35 avions par heure, même s'il n'y en a que 10 à 12 actuellement**, mais c'est un argument de gauchiste en tongs pas rasé.

Le décret n° 2001-705 du 31/07/2001 a inscrit l'aéroport de Nantes Atlantique parmi ceux sur lesquels l'**Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires** (ACNUSA) a des compétences élargies (10 aéroports en France). Traduction : **il casse les oreilles de 42 000 personnes**, mais comme le nouvel aéroport est en projet, on ne va surtout pas construire une nouvelle piste orientée correctement, ni même régler les questions de gestion du trafic aérien.

Forcément, il a toujours un collectif de crypto-anarchistes pilotes de lignes doutant de la pertinence du projet de Notre-Dame-des-Landes pour affirmer que *"30 % des avions qui survolent le centre-ville pourraient l'éviter en passant par le sud de l'agglomération"*. Comment croire Thierry Masson, cet officier-pilote de ligne de 50 ans basé à Nantes qui a tout du conspirationniste notoire quand il déclare : *"Deux tiers du trafic transitent par le sud-est de l'agglomération. J'aimerais bien savoir pourquoi, en arrivant de Limoges, de Poitiers ou de Bordeaux, il faut faire un détour par le nord-est de l'agglomération et survoler le centre de Nantes."*

Par sa superficie, Nantes Atlantique a déjà la dimension d'un aéroport international.



En 2011, pour **60 800 mouvements** (les décollages/atterrissages sont un peu les pompes/abdos du contrôleur aérien) l'aéroport a reçu **3,2 millions de passagers**.

Sa surface est moitié de celle de l'aéroport Gatwick à Londres, qui, par comparaison, assure **280**

000 mouvements par an et reçoit **31 millions de passagers**, et quasi-égale à celle de l'aéroport de San Diego, en Californie (USA) qui voit passer annuellement **223 000 mouvements** et achemine **17 millions de passagers**. L'aéroport de Genève, qui ne possède qu'une seule piste, accueille **10 millions de passagers** par an, **170 000 mouvements** d'avions, et occupe 340 hectares.

En fait, ce qui sature un aéroport ce n'est pas le nombre de passagers mais bien évidemment le nombre de décollages/atterrissages, et sur ce point **Nantes Atlantique est passé de 54 858 mouvements en 2007 à 60 800 mouvements en 2011**. En suivant cette courbe, Nantes Atlantique devrait atteindre les 200 000 mouvements en 2750 après la troisième apocalypse, quand Nantes sera devenue la capitale du monde.

Du coup, Nantes Atlantique a reçu le trophée ERA Award 2011-2012 du **meilleur aéroport européen**, ce qui est donc une excellente raison pour en construire un nouveau.

Cerise on the cup-cake, il y a donc une usine Airbus en bordure de la piste de Nantes Atlantique qui emploie **2 300 salariés** à la fabrication notamment des radômes (extrémités avant des avions) et des caissons centraux de voilure de toute la gamme Airbus, pièces qui partent pour assemblage à bord du Beluga, l'avion-cargo d'Airbus. Que se passera-t-il pour Airbus si Nantes Atlantique ferme ? Airbus ne va quand-même pas délocaliser sa production ? La piste serait donc privatisée pour son bénéfice ? A moins – idée lumineuse – qu'on refile l'un des aéroports européens les mieux notés aux bons soins de Vinci, qui saura bien en faire quelque usage rentable : les bâtiments de l'aéroport seront peut-être transformés en skate-park, en agence Pôle-Emploi, ou en crèche pour les futurs pilotes de ligne.



Ouest-France

“Un aéroport qui répond aux défis de notre temps”

(Jean-Marc Ayrault)



Suite à une **enquête d'utilité publique conclue fin 2006**, la Commission d'enquête remit en avril 2007 un rapport au préfet de la région Pays de la Loire.

C'est M. Bernard Boucault qui était à l'époque préfet de la région Pays de la Loire. Il avait à peine eu le temps de lire le rapport et de reconnaître le projet d'utilité publique qu'il fut nommé en juin 2007 directeur de l'ENA, Le 30 mai 2012, il fut nommé préfet de police de Paris. Comme quoi même faire les grandes écoles n'empêche pas de finir au poste.

M. Bernard Hagelsteen lui succéda le 20 juin 2007 au double poste de préfet de la région Pays de la Loire et préfet de la Loire-Atlantique. Une carrière à talonnettes que celle de M. Bernard Hagelsteen : en 1984 il devint secrétaire général de la préfecture des Hauts-de-Seine, puis obtint entre 1989 et 1992 le poste de directeur de la police générale à la préfecture de police de Paris, et plus récemment celui de secrétaire général du Comité interministériel de prévention de la délinquance. Proche collaborateur du ministre de l'Intérieur de l'époque, un certain Nicolas Sarkozy, Bernard Hagelsteen avait eu pour tâche de préparer et de défendre la loi sur la prévention de la délinquance, promulguée en mars 2007.



Un mois après l'élection de Nicolas Sarkozy, nommé **préfet de la région Pays de la Loire et préfet de la Loire-Atlantique**, il héritait donc du dossier du décret d'utilité publique de l'aéroport.

Ce fameux décret d'utilité publique (DUP) est finalement publié le 10 février 2008, suite à une enquête d'utilité publique pour laquelle 63 % des contributions recueillies par les sept enquêteurs étaient opposées au projet. Mais comme on arrête pas le progrès, l'enquête s'est quand même avérée suffisamment positive pour prendre un DUP, même si

sur les sept enquêteurs qui ont fait le travail, deux ont abandonné leur position avant la fin des travaux de la commission d'enquête.



Et puisque la mode était à un truc médiatique appelé **Grenelle de l'environnement**, le décret comportait la réserve que cet aéroport soit de **haute qualité environnementale** (norme HQE).

Contesté par la suite devant le Conseil d'Etat, ce décret sera confirmé en 2009 et en 2010.

Un esprit mal tourné pourrait s'indigner de ce que la **présidente de la section des travaux publics au Conseil d'Etat** fût Mme Marie Dominique Monfraix, **épouse du préfet Bernard Hagelsteen** en charge du décret en question, alors qu'il s'agit bien évidemment du fruit du hasard. Un hasard qui valait bien que Mme Monfraix-Hagelsteen fût élevée au grade de Commandeur de la Légion d'honneur le 13 Juillet 2009, ce qui n'a strictement rien à voir, nous ne salirons pas ici la mémoire une femme irréprochable, décédée depuis.



Hasard total également si son époux désormais veuf monsieur Bernard Hagelsteen a pris sa retraite le 1er décembre 2011 pour devenir non pas conseiller à la Cour des comptes comme il l'avait annoncé initialement, mais **conseiller auprès du DG de Vinci Autoroutes, puis responsable des péages pour ASF, filiale de Vinci.**

Vinci en charge du projet du nouvel aéroport. Tout ne peut pas être dramatique, le hasard fait parfois bien les choses, n'en déplaise à la loi dite de pantouflage concernant les représentants de l'État.

Les projets d'optimisation de l'aéroport existant de Nantes Atlantique n'ont pas été déposés, les solutions alternatives n'ont pas été étudiées : aucun intérêt, puisqu'on fait l'aéroport Grand Ouest de NDDL. Quand au Grenelle de l'environnement, qui préconisait l'étude de solutions alternatives pour les projets à fort impact environnemental, c'est de toute façon aujourd'hui un truc complètement dépassé, d'ailleurs on en parle même plus à la télévision. J'en ai discuté avec un lobbyiste du bétonnage pas cher, on vous jure mordicus que la norme HQE ça sert à rien.

Alors certains viendront braire que la vraie motivation pour ce projet en 2000 a été de faciliter une **opération de**



rénovation urbaine importante dont une partie se situait dans le périmètre des nuisances sonores de l'actuel aéroport. Et vont s'imaginer que pour ne pas s'embarrasser de contraintes d'insonorisation trop coûteuses, on préfère se débarrasser de l'aéroport et en

construire un nouveau.

Et pourquoi pas aussi fantasmer sur les prétendus appétits financiers des prétendus lobbies du BTP, tout ça parce que le Président et le Directeur général de VINCI ont pu faire ensemble quelques voyages au Cambodge avec M.Thierry Mariani.

Écoutez plutôt Jean-Marc Ayrault, un homme qui a eu une vision prophétique de la magnificence de Nantes et lui souhaite **"un aéroport qui réponde aux défis de notre temps"**. Mais si, vous savez, Jean-Marc Ayrault, l'homme qui a réussi à rendre François Fillon charismatique : ancien maire PS de Nantes depuis 1989, ancien député, ancien président du groupe socialiste, il est aujourd'hui conseiller municipal de Nantes, conseiller communautaire de Nantes Métropole (qui participe au financement du projet) , et accessoirement semble-t-il Premier ministre.

Nantes-sur-Ayrault la sublime, nouvelle capitale française : Pensez-donc, avec **1 650 hectares** cet aéroport de Notre-Dame-des-Landes (toutes infrastructures comprises) sera donc **plus grand que la surface aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle** qui accueille sur 1 400 hectares **540 000 mouvements d'avions** et **55 millions de passagers par an** (pour une surface totale de 3.257 hectares). Si avec ça Nantes-sur-Ayrault ne devient pas Nantes-sur-Ayrault-la-magnifique ...

Veni, Vidi, Vinci

Donc, le 30 décembre 2010, Thierry Mariani, secrétaire d'Etat chargé des transports, a paraphé le contrat de concession du nouvel aéroport Grand-Ouest. Signé par la société concessionnaire des aéroports du Grand Ouest, **filiale de VINCI Concessions (85 %)**, en partenariat avec la **Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes (10%)** et **Entreprise de Travaux Publics de l'Ouest (ETPO – CIFE) (5 %)**, il est entré en vigueur le 1er janvier 2011.

Comme un bonheur n'arrive jamais seul, Vinci a obtenu la



reprise de l'exploitation des aéroports de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire Montoir, en plus de la conception, le financement, la construction, l'exploitation et la maintenance du nouvel aéroport du Grand Ouest Notre-Dame des Landes

pour une durée de 55 ans.

Ce projet ultramoderne déposé par Vinci présente deux pistes de 2.700 et 2.900 mètres : **on pourrait potentiellement y faire atterrir des A380, mais le futur exploitant de l'aéroport ne prévoit pas l'existence, dès l'ouverture de l'aéroport de lignes commerciales régulières utilisant l'A380**, ni donc les infrastructures adaptées. Comme les gros porteurs ne sont pas trop à la mode, on s'en dénoyaute la cerise. Puisqu'on vous dit que c'est ultramoderne. Faut suivre un peu.

Deux pistes pour 4 millions de passagers. Une bande de sauvages autochtones qui vit là-bas, l'**ACIPA (Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes)** soutient qu'il n'existe aucune norme européenne allant dans ce sens. Peut-être, mais qu'est-ce qui leur dit que demain on ne va pas construire 8 pistes supplémentaires à Roissy, avec 60 millions de passagers sur 4 pistes ? Le bon sens n'est pas toujours près de chez vous, vous diront les experts.



Le projet devrait coûter **561 millions d'euros** (aucun budget de dépassement n'a été prévu car on sait bien que ça n'arrive jamais sur des gros chantiers), ce qui heureusement en période de crise est une somme **tout à fait modeste parfaitement employée**. Ce n'est pas comme si avec 561 millions d'euros on pouvait créer des logements, financer des projets écologiques, faire de la recherche... Une

paille donc, mais dans l'œil.

La répartition de l'enveloppe globale s'établit comme suit :

- **Vinci apporte autour de 310 M€** sur les 441 M€ évalués pour la réalisation de la plateforme aéroportuaire qui se répartissent comme suit :

- 100 millions d'euros c'est le résultat du **bénéfice fait sur Nantes Atlantique entre 2010 et 2017** [sic!]
- 100 millions d'euros **empruntés sur les marchés financiers cautionnés par les collectivités locales**, noir sur blanc dans le cahier des charges [re-sic!]
- 100 millions d'euros des actionnaires de Vinci avec un **rendement annuel de 12 %** imposé.[re-re-sic!]

- **L'Etat (130,5 M€) et les collectivités publiques (115,5 M€)** se sont engagés sur une **contribution publique totale de 246 M€**, financement partagé au travers d'un syndicat mixte comprenant :

- Les Conseils régionaux des Pays de la Loire (40,4 M€) et de Bretagne (28,9 M€),
- Le Conseil général de Loire-Atlantique (23,1 M€)
- Nantes Métropole (17,9 M€)
- La communauté d'agglomération de Saint-Nazaire (2,9 M€) et celle de La Baule-presqu'île de Guérande (2,3 M€)

On rappellera tout de même que lors du débat public de 2002-2003, le prix du baril de pétrole (brent) oscillait **entre 30 et 40 dollars**. Aujourd'hui c'est plutôt autour de 100 dollars le baril qu'il oscille, mais ça n'a évidemment aucune sorte d'importance.



Cinq enquêtes publiques se sont déroulées du 21 juin au 7 août 2012. Quelque 400 contributions ont été déposées ou envoyées aux commissaires enquêteurs, et certains viendront chicaner sur "la précipitation à organiser l'enquête pendant l'été, avant l'entrée en application de la réforme des enquêtes publiques,

ce qui a permis à l'Etat d'organiser la procédure conformément à l'ancienne règle, alors que la nouvelle aurait permis une instruction plus longue".

Il y aura bien des pisse-froid pour venir arguer également que les centaines d'hectares requis pour le nouvel aéroport sont des zones humides, en tête de deux bassins ver-

sants, que leur **artificialisation est contraire aux dispositions du SDAGE Loire Bretagne**. Que normalement ce projet **ne peut satisfaire aux exigences de la loi sur l'eau**, mais heureusement l'Etat et Vinci proposent une solution, dite loi-du-contournement-de-la-loi, qui permettrait de passer outre : le concessionnaire Vinci-Aéroport du Grand Ouest aurait recourt à des « unités de compensation zones humides » calculées selon des coefficients de 0,25 à 2 pour évaluer l'intensité de la réponse compensatoire des mesures.

Bon ok, c'est un peu violer **la loi française et la directive européenne cadre sur l'eau**, parce que normalement une zone humide détruite doit être compensée par deux hectares construits sur le même bassin versant, or ici toute la zone du projet et ses alentours sont classés en zones humides. D'accord, il n'est donc pas possible de compenser, l'approche retenue par AGO en termes de fonctionnalités n'est pas viable, mais bon puisqu'on vous dit que tout ça c'est pour le développement économique. L'état a bien le droit de contredire ses propres directives, sans compter qu'en 2012, on s'en fout de l'eau, après tout.



Les indemnités proposées aux propriétaires qui sont priés de dégager illico de la zone avant l'arrivée des pelleuses sont **de 27 centimes par m²**. Quand on sait que l'un d'eux a par exemple acheté son terrain **24 centimes par m²** en 1977, ça laisse rêveur.

Il paraîtrait aussi que **le marché européen de permis des émissions de CO²**, qui renchérit le coût de l'aviation, a été omis dans les études. Comme ces trucs de CO² sont encore des lubies de baba-cools avec des fleurs sur leurs sandales en cuir, on n'en tiendra évidemment pas compte.

D'autres empêcheurs de bétonner en rond viendront pérorer que **la concurrence du TGV n'a pas été prise en compte**. Mais qui prend encore le TGV entre Nantes et Paris de nos jours ?

Et comme si la nouvelle liaison **TGV Rennes-Paris** prévue pour 2020-2025 allait inciter beaucoup de Rennais à prendre l'avion à Paris plutôt qu'à Notre-Dame-des-Landes. N'importe quoi.



D'autres encore vous expliqueront que la **construction du tram/train** depuis Nantes, estimée à 150 millions d'euros, **n'est pas prise en compte dans le projet**, alors que ses effets sont inclus dans le calcul de bénéfices pour la société Vinci. C'est juste parce qu'ils ne savent pas anticiper sur les bénéfices que réalise le privé

à partir des investissements des deniers publics. En attendant, vous viendrez à l'aéroport en voiture et vous paierez le parking, à Vinci bien sûr, qui a obtenu **dans le cahier des charges du projet l'augmentation de 7 000 à 11 000 places de parking** tandis que les pistes ont été revues à la baisse faute de moyens.

En terme d'emploi, de drôles de sbires contestent l'étude estimant que **1 000 emplois sont créés par million de passagers** tout ça parce qu'elle se base sur les statistiques des trois grands hubs internationaux qui comptent également le fret, alors qu'en France, pour les aéroports régionaux la norme est de **600 emplois par million de passagers**. Les gens sont vraiment tatillons quand il s'agit de leur boulot, c'en devient pénible.



A contrario, l'étude de déclaration d'utilité publique nous explique – c'est un ravissement sans égal quand on fait de la politique – que l'aéroport Grand Ouest de Notre-Dame-des-landes **rapportera entre 600 et 700 millions d'euros à la collectivité**. N'en déplaise à l'étude du cabinet CE-Delft de 2011.



Committed to the Environment

D'ailleurs qui s'intéresse à l'avis d'un cabinet hollandais, organisme indépendant de recherche et de conseil spécialisé dans les solutions innovantes aux questions environnementales, qui alerte sur les risques d'un **déficit entre 90 millions et 600 millions d'euros selon les estimations**, et auteur il y a quelques années d'un rapport ayant contribué à l'abandon de l'ex-

tension de l'aéroport d'Heathrow à Londres ? Surtout quand il conclut que l'optimisation de Nantes Atlantique apparaît plus génératrice de richesses pour la France que la construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Franchement, on s'en fout un peu, qui va aller tenir compte de ça, sérieusement ?

Certainement pas Vinci, qui nous propose **un monde merveilleux à Notre-Dame-des-landes** :

De 4 millions de passagers à la mise en service, le trafic (actuellement 3,2 millions par an à Nantes Atlantique) passera à "9 millions de passagers par an d'ici 2065" (ils sont aussi fins démographes). C'est promis. Vinci réduira aussi "la consommation d'énergie par 3 par passager". Vinci utilisera des "techniques de construction innovantes pour l'ensemble du chantier". Vinci aura un "bilan carbone positif sur la durée du projet en intégrant la construction". Vinci est tellement balèze



qu'à l'extérieur, "les jardins diffuseront les parfums spécifiques des essences locales" (si si, c'est dans le projet). Comment ne pas être émerveillé par l'odeur de la nature en patch ? Encore un peu de forcing et les agriculteurs du coin pourront même peut-être négocier des horaires de diffusion des odeurs de bouse de vache, ça leur rappellera le bon vieux temps.

Libérer des terrains de l'aéroport Nantes Atlantique, dans cette partie sud-ouest de l'agglomération répond surtout à une **logique d'aménagement global** (en fait l'aéroport nous emmerde un peu dans nos projets) : "Selon l'Insee", répète le commandeur Jean-Marc Ayrault, "Nantes accueillera 150 000 habitants supplémentaires d'ici 2030". En urbanisme, on appelle ça régler le problème par le vide. En politique et nombre de voix, on appelle ça régler le problème par le plein.

Et qui vient d'obtenir la concession de cinq aéroports de l'Ouest, et aura le droit de construire de nouveaux quartiers sur les terrains libérés par l'ancien aéroport de Nantes Atlantique ?

Vinci, bien sûr. (Vous aviez deviné ? vous avez gagné le droit de financer le projet NDDL).

Décidément, nos politiques sont des génies, **mais les gens**

de chez Vinci, ils sont vraiment trop forts.

PS : On me dit que sur place, le dialogue bat son plein, emmené par un Manuel Valls grand amateur de débats démocratiques. Vous pouvez donc dormir sur vos deux oreilles, en comptant les avions.



Ajout du lundi 3 décembre 2012

Suite à la parution du **travail d'enquête du journaliste Hervé Kempf** (Reporterre et Le Monde), il apparaît que **l'État aurait « manipulé les chiffres »** : une petite erreur de 900 millions d'euros sur 30 ans, que le Conseil d'État aurait ratée (3 fois ?).

Si l'information est avérée, le projet d'aéroport risque d'avoir – c'est le cas de le dire – sérieusement du plomb dans l'aile. Article à consulter ici : <http://goo.gl/wcNx1>

LES VÉRITABLES RAISONS POUR LESQUELLES L'ÉTAT VEUT UN AÉROPORT A NOTRE-DAME-DES-LANDES ?

Ce n'est sans doute pas par nécessité. Il apparaît manifestement que l'aéroport de Nantes est suffisant pour faire face au trafic actuel, futur et même à celui d'un futur lointain.

Il convient de se demander à qui profite l'ouverture d'un tel chantier ?

Construire une piste avec l'aéroport qui va avec, c'est alimenter le chiffre d'affaires du bâtiment et des travaux publics (BTP). Il est aussi bien connu que les travaux qui sont facturés à l'État et aux collectivités territoriales ne sont pas au même prix que si le donneur d'ordre était une personne privée. C'est bien plus cher, donc très rentable.

Afin de comprendre le fonctionnement et le pouvoir lobbyiste du BTP, il faut se pencher sur le rapport Perruchot publié par Lepoint.fr.

http://www.lepoint.fr/economie/argent-des-syndicats-le-rapport-interdit-16-02-2012-1431943_28.php

(Précision : le texte intégral du rapport n'est plus disponible sur ce site mais il l'est ici : <http://www.4c-btp.org/download/rapport-perruchot.pdf>)

On y apprend que les fédérations syndicales du BTP ont collecté plus de 86 millions d'euros de cotisations et possèdent une trésorerie de 180 millions d'euros en 2010. Elles sont en terme de cotisations officielles plus riches que l'UIMM, les magnas de la Métallurgie. Les fédérations du BTP possèdent un patrimoine très important dont il est difficile d'en avoir connaissance.

Cette puissance organisationnelle est très influente. Il en sera pour preuve les 85 propositions du BTP aux parlementaires qui visent à modifier, amender, créer la loi partout où cette fédération le juge utile aux intérêts non pas de la profession toute entière comme cela le devrait mais surtout pour les grandes entreprises du BTP qui tiennent la barre dans cette organisation professionnelle. Il y a cependant des propositions pertinentes.

Ici la FFB (Fédération Française du Bâtiment) demande des modifications sur les règles contractuelles. Mais aussi, hélas, la possibilité de pouvoir licencier plus facilement les salariés, c'est-à-dire assouplir les règles qui régissent les contrats de travail.

<http://www.ffbatiment.fr/federation-francaise-du-batiment/laffb/actualites/85-propositions-pour-les-elections-legislatives.html>

Ces instances du BTP sont si riches et si puissantes qu'elles deviennent un État dans l'État. En effet, les organisations privées qui détiennent des masses d'argent très importantes ne s'embarrassent pas de l'éthique qui va avec. La règle devient l'absence de règle, partant du principe que tout s'achète.

Ces fédérations du BTP savent que le pouvoir est dans le système bancaire, donc, elles y siègent. Et tout particulièrement dans Dexia Crédit Local. Les présidents du BTP sont d'office dans la gouvernance de cette banque.



<http://www.dexia-creditlocal.fr/DCL/Pages/organisation.aspx>

On remarquera que figurent dans ce conseil le président de la FNTP (Fédération Nationale des Travaux Publics), Patrick Bernasconi et celui de la FFB, Didier Ridoret.



Patrick Bernasconi



Didier Ridoret

Ce système a distillé les fameux prêts toxiques à taux variables indexés sur le franc suisse auprès de 5500 communes pour un encours de 25 milliards d'euros. Des montages compliqués dans lesquels les responsables locaux se sont laissés piégés par les remboursements différés ou même assortis de premières échéances financièrement in-

téressantes. Il faut dire aussi que les élus ont des mandats de courte durée qui ne les incitent pas à se soucier outre mesure du devenir de leur gestion.

Voir les articles suivants :

<http://www.financespubliques.cgt.fr/38/IMG/pdf/Dexia.pdf>

<http://www.francesoir.fr/actualite/economie/emprunts-toxiques-des-milliers-collectivites-surendettees-139510.html>

Or, nous le savons, ces prêts sont affectés à des travaux qui relèvent du BTP. Il faut se questionner sur le point de savoir s'il n'y aurait pas ici conflit d'intérêts.

Et avec quels financements l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sera-t-il construit ?

Nous trouvons aussi le BTP dans une banque qui lui dédiée : BTP Banque, filiale du Crédit Coopératif et propriété des Banques Populaires.

Voici la gouvernance :

<http://www.btp-banque.fr/decouvrir-btp-banque/presentation/la-gouvernance-de-btp-banque/>

Ici, il faut constater que les collecteurs d'argent sont là.

Il y a SMABTP, SMAVie BTP, et autres organismes dont notamment les CAISSES DE CONGES PAYES DU BTP dont les principaux représentants sont dans BTP Banque.

Il faut savoir que les élus des fédérations du BTP sont les membres de droit de ces caisses de congés.

L'invitation à Orvault

Et, si les fédérations du BTP ont beaucoup de moyens financiers c'est grâce aux Caisses de congés qui collectent les cotisations professionnelles.

Apprenons que le but principal des caisses de congés est de collecter les congés des ouvriers du BTP du 1^{er} avril de l'année N jusqu'au 30 avril de l'année N + 1 pour les redistribuer en congés en pratique de juillet de l'année N + 1 jusqu'au 30 avril de l'année N + 2. Ce qui est important de remarquer c'est qu'il s'agit d'un mouvement perpétuel. Au moment où les caisses de congés commencent à verser les

congés, elles ont déjà engrangé l'argent social des congés qui sera distribué à partir de juillet de l'année N + 3 et ainsi de suite. Evidemment, ces caisses ne garantissent pas le droit au congé des salariés dès lors qu'elles ne reversent que si les cotisations ont été payées. A passage elles gardent selon les rapports de l'IGAS (Inspection Générales des Affaires Sociales) 2 à 3 % de la collecte dont les salariés sont privés. Ceci sur un encours moyen de 6,5 milliards d'euros que les caisses placent afin disent-elles de couvrir les frais de fonctionnement des caisses. Ces caisses de congés qui sont des associations de droit privé, qui pratiquent l'affiliation obligatoire se moquent bien des droits et libertés fondamentaux de leurs adhérents. En somme, les fédérations du BTP ne défendent pas leurs cotisants, elles les exploitent...

Sur les Caisses de Congés Payés du BTP, voir explications, articles de presse, consultation juridique sur : <http://www.4c-btp.org/>

Priver le BTP de ces moyens de collecter beaucoup d'argent, c'est contribuer à faire en sorte que le béton et le bitume ne gagnent pas chaque jour un peu plus sur les terres agricoles et la forêt. Oui, il faut bien occuper le terrain pour que les acteurs de ce monde puissent répondre aux nécessités des populations. Désormais il convient de savoir qui doit avoir le pouvoir et de quelles manières nous devons répondre à chaque nécessité sans hypothéquer l'avenir. Ce qui exige une autre politique d'occupation des sols, un bien commun très précieux même s'il est souvent détenu par des personnes privées.

Concrètement, cela signifie que les opposants à la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes doivent aussi s'attaquer à la « pompe à fric » du BTP à savoir **les caisses de congés payés du BTP**, <http://www.ccbgo.fr/> dont celle d'Orvault (Loire Atlantique) qui finance aussi le MEDEF.

<http://www.rue89.com/2008/02/11/les-conges-des-ouvriers-du-btp-finacent-le-medef>



*Le hall de la Caisse des Congés Payés d'Orvault :
du marbre.*

Une fois le chantier achevé, les entreprises du BTP, parfois, apportent des enveloppes avec des espèces qui sont remises aux élus, donneurs d'ordre, afin de financer leur parti.

<http://nord-pas-de-calais.france3.fr/info/dalongeville-denonce-un-financement-occulte-du-ps--72597084.html>

Tout cela doit être vérifié, de fait et en cohérence. Qui sont les administrateurs des banques qui financent les travaux ? Quelles sont les entreprises qui vont faire les travaux ? Qui les gouvernent ? Etc.

La ZAD est partout