

Le 8 octobre à Notre Dame des Landes



■ En s'appuyant sur le résultat de la consultation circonscrite à la Loire-Atlantique, les pro-aéroports réclament l'expulsion de la ZAD comme l'a annoncée M. Valls en juin ■ La coordination des opposants, dans toute sa diversité, plus que jamais déterminée, appelle à une nouvelle journée de résistance le 8 octobre ■ Que résonnent les chants des bâtons, en référence à la lutte tout aussi déterminée et au bout du compte victorieuse, du Larzac !

L'union syndicale Solidaires, soutient cette initiative et appelle à y participer massivement.

Abandonner ce projet d'un autre temps est une nécessité

👉 Un projet néfaste pour la préservation des terres agricoles

Parmi les 1650 ha de la ZAD, on compte environ 1200 ha de terres agricoles qui disparaîtront. En France, 600 km² sont artificialisés par an, soit l'équivalent d'un département français tous les sept ans.

👉 Un projet néfaste pour l'emploi

Au regard du nombre d'emplois menacés, les annonces des pro-aéroports ne reposent que sur des promesses. De plus, les emplois sont presque deux fois plus nombreux en Nord-Loire qu'en Sud-Loire. Un transfert de l'aéroport renforcerait le déséquilibre des emplois entre le Nord et le Sud de la métropole. Les salarié-es qui occupent des emplois directement transférables (environ 1900) habitent pour plus de 70% au Sud-Loire. Leurs déplacements quotidiens s'ajouteraient aux bouchons journaliers actuels, du Sud vers le Nord le matin et en sens inverse le soir. De quoi dégrader leur qualité de vie et leurs conditions de travail.

👉 Un projet climaticide

Le bocage humide est un écosystème de grande qualité (haies, talus, mares, prairies maillées de rus...). La ZAD est constituée, au regard de la réglementation, à 98 % de zones humides particulièrement vulnérables, situées sur deux têtes de bassin versant. En France, les zones humides ont disparu pour moitié entre 1960 et 1990. Pourtant, leurs fonctionnalités sont multiples et gratuites : régulation du régime des eaux (stock en hiver et restitution en été), épuration des eaux (dénitrification), réservoir de biodiversité...

**Le 8 octobre
L'aéroport, c'est toujours non !**

Nous serons là contre les expulsions et les destructions !

INSCRIPTION CARS, CO-VOITURAGES, DEMANDES D'HÉBERGEMENT : [HTTP://ANNONCES-NDL.ORG](http://ANNONCES-NDL.ORG)

Union
syndicale
Solidaires

Union syndicale Solidaires
144 boulevard de la Villette 75019 Paris
www.solidaires.org



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

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

Phase de construction, 3000 emplois ?

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

Pas si sûr ! Vinci comme tous les grands groupes de ce type ont recours à des travailleurs détachés provenant de pays européens moins disant socialement.

Des entreprises locales obtiennent quelques contrats pour donner l'illusion de la bonne influence des édiles locaux. Au final, Vinci annonce 3000 emplois pour la durée du chantier, en fait, 700 emplois annuels pendant 4 ans qui ensuite disparaîtront.

Les paysan-nes premiers touchés

Plusieurs ont déjà été expropriés de terres qu'ils travaillaient depuis de nombreuses années et pour certain-es de génération en génération.

80 fermes et 600 emplois ont disparu ou vont disparaître sur la zone sans compter les emplois indirects.

La zone aéroportuaire Nantes Atlantique

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

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

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

L'exemple d'Airbus

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

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

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

Aéroports de Bretagne : emplois menacés

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

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

Rennes, troisième aéroport de la région Bretagne après Nantes et Brest est directement menacé par le nouvel aéroport et les projets d'infrastructures ferroviaires (LGV) qui relieront Nantes et Paris. Selon le rapport 2011 de l'union des aéroports français, le trafic ne cesse de baisser à Rennes aussi bien en nombre de rotation d'avion (-5,2% 2007/2011) qu'en nombre de passager (-5,1% 2007/2011). Qu'adviendra-t-il des 600 personnes qui travaillent sur le site rennais après l'ouverture de Notre Dame des Landes et quelles seront les retombées pour le développement économique de la région rennaise ?

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

Références

ACIPA <https://www.acipa-ndl.fr/pourquoi-dire-non/fiches-thematiques>
Atelier citoyen : <http://www.atelercitoyen.org/index.php/2016/03/02/cahier-economie-et-emplois/>