

PROJET D'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES : NON MERCI !

Dans le débat général considérant le « grand projet d'aéroport », à vocation internationale, de Notre dame des Landes, l'approche de la FSU est strictement syndicale. Elle repose sur des mandats syndicaux locaux ou nationaux. L'objectif recherché vise à porter appréciation sur un projet politique, social, économique et écologique qui va conditionner notre vie dans un avenir proche et plus lointain. En tant que composante du syndicalisme impliquée dans les enjeux de société, la FSU entend s'exprimer sans volonté d'instrumentalisation.

Le congrès de la FSU de Loire-Atlantique porte une appréciation négative sur ce projet d'aéroport présenté comme devant se substituer à celui de Nantes Atlantique actuellement en service. Si l'aéroport actuel peut occasionner pour Nantes et une partie de son agglomération des nuisances sonores et des risques, le déménagement à Notre Dame des Landes présente des inconvénients et des incertitudes majeures qui sont à prendre en meilleure considération.

Ce projet « d'Aéroport du Grand Ouest », affiché par ses différents promoteurs comme « moteur » de développement économique et d'emploi, en pleine crise financière et environnementale, minimise la question du tarissement des ressources énergétiques, ignore le recours à du fret ferroviaire, fluvial ou maritime moins polluant, ainsi que d'autres alternatives de transports. Ce projet se veut international, de prestige pour la façade atlantique européenne. Il ignore, malgré les aménagements écologiques de façade intégrés au projet, les perturbations irrémédiables apportées au bassin versant des eaux et ses conséquences sur les zones humides. Il contribue, en dépit de compensations pour certaines exploitations agricoles, à dégrader encore plus le devenir de ces activités dans la future sphère aéroportuaire.

Ce grand projet pose plus de questions qu'il n'en résout en matière de développement soutenable sur la quasi-totalité des volets qui le composent. Il fait le pari d'une croissance oublieuse de la transition énergétique urgente et indispensable. Y compris en logique productiviste, il n'apparaît pas significativement créateur d'emplois. Le maintien de la piste d'Airbus à Nantes Atlantique apparaît une hypothèse douteuse à court terme.

Même si le groupe Vinci apporte la majeure partie du montage financier, c'est avec la contrepartie d'obtenir la gestion de l'équipement pendant 55 ans dans le cadre d'une concession (avec clause de « retour à meilleure fortune »). Ce projet (assimilable à un partenariat public privé – PPP) n'évoque ni les liaisons tram-train, ni le franchissement éventuel de la Loire, ni les coûts de destruction des infrastructures de l'aéroport actuel. Les collectivités vont devoir emprunter pour apporter leur contribution sur des durées longues.

Ce projet ne dit pas tout. Il n'évoque pas - ni pour Rennes, ni pour Nantes, ni pour Angers - les évidentes restructurations d'entreprises et d'emplois qui l'accompagnent pour raisons de rentabilité des coûts.

Le patronat et une majorité d'élus de l'agglomération nantaise et des deux régions Bretagne et Pays de la Loire justifient ce projet par la volonté d'ouvrir des perspectives d'urbanisation sur l'ouest de l'agglomération nantaise afin d'en densifier l'habitat. Il accompagne des schémas

ayant pour conséquence de faire disparaître l'emploi industriel déjà mis à mal. Cette partie est occultée. En débattre est pourtant essentiel pour comprendre les déterminations des décideurs de Nantes Métropole et des lobbies qui les entourent. Le devenir de l'agglomération dans ses périphéries ouest et vers l'aéroport en projet fait nécessairement l'objet de spéculations. Il y a là un point aveugle dans ce vaste schéma d'aménagement urbain et du territoire. Relocalisation des populations, modification des déplacements, nouvelles emprises de dessertes de transports vont s'imposer partout, y compris avec de nouveaux franchissements de la Loire. Tout le débat est à reprendre et à actualiser car les études de 2003 et 2007 sont incomplètes, contestables et obsolètes.

La FSU n'a pas vocation à parler au nom des salariés de l'emploi industriel et de la plupart des branches concernées par la construction de Notre Dame des Landes. Elle a cependant capacité directe à traiter des conséquences sur les services publics, la vie sociale et économique, les devenirs environnementaux et les politiques publiques sous tous leurs aspects. La FSU se prononce résolument pour une société de développement soutenable intégrant la transition énergétique et les profondes mutations écologiques et économiques nécessaires.

Chacun sait que la « commission de dialogue », mise en place pour trois mois, ne fait qu'accompagner le projet. Cette commission n'a pas vocation à reprendre un réel débat public pourtant indispensable pour éviter un affrontement social majeur, coûteux pour les finances publiques, contreproductif sur le plan politique.

La FSU demande l'arrêt immédiat du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes, assorti de l'ouverture d'un véritable débat public pour construire des alternatives intégrant pleinement des principes de développement soutenable. Ce temps de respiration citoyenne, garanti par une décision légale, doit associer toutes les populations concernées et les composantes de la société civile organisée. L'exercice démocratique républicain ne se limite pas à la délégation électorale. La FSU demande l'arrêt de l'occupation de terrain militarisée de la « ZAD », accompagnée des violences qu'elle engendre.

Motion adoptée par le congrès : 52 Pour (94,55%), 1 contre, 2 abstentions, 2 refus de vote