



# Ensemble



Le journal des socialistes de Loire-Atlantique - N°211 - Jeudi 26 novembre 2009



**Transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes**  
**FAIRE LE CHOIX DE LA SÉCURITÉ ET DU**  
**DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES**



## À mi-mandat, un constat d'échec pour Sarkozy et l'UMP



En cette fin d'année, Sarkozy, chef de l'UMP, a bien du mal à maintenir l'illusion d'un président au service de l'intérêt commun et au service des français. Le chômage monte, les déficits se creusent, la dette explose : tous les indicateurs sont dans le rouge. Même les sondages, que l'Élysée finance quotidiennement à grands frais, sont en chute libre. À cela s'ajoute une majorité où la contestation et

la discorde grondent comme voici quelques mois sur le travail du dimanche ou aujourd'hui sur la réforme de la taxe professionnelle. Sans oublier les "débauchages" à gauche qui finissent par lasser l'électorat conservateur et les dirigeants de l'UMP car n'apportant rien électoralement. L'effet Sarkozy semble donc avoir du plomb dans l'aile : il ne suffit pas de dire sans cesse "Je veux changer les choses" pour qu'elles changent. À mi-mandat, les Français s'en aperçoivent. Ils voient que l'ancien élu de Neuilly agit d'abord pour ses amis les plus aisés en se fichant bien du peuple qui voit la précarité s'accroître, le coût de la vie flamber et le chômage toujours plus menaçant.

**"DANS UNE TELLE SITUATION OÙ IL Y A URGENCE SOCIALE, LA GAUCHE ET LE PS EN PARTICULIER MONTENT EN PREMIÈRE LIGNE"**

Dans une telle situation où il y a urgence sociale, la gauche et le PS en particulier montent en première ligne. Avec les postiers, l'ensemble des syndicats et partis, nous avons défendu par exemple, le statut de la Poste. Martine Aubry a décidé d'aller à la rencontre des Français : c'est une très bonne chose. Un tour de France est engagé à la rencontre de nos concitoyens pour réfléchir ensemble à un autre projet de société. Aux prochaines régionales, nous présenterons aux électeurs nos bilans tout en leur proposant un projet pour les 4 années à venir. Il est actuellement en préparation dans les sections, les forums locaux et sur internet auxquels vous êtes tous et toutes conviés. Le défi est grand mais au fil des mois l'UMP revoit ses ambitions de reconquête des régions à la baisse devant le travail des majorités de gauche sortantes, et dont l'opinion publique semble leur faire crédit. Jacques Auxiette, président de région à plein temps, portera haut les politiques de gauche mises en place depuis 2004 mais aussi les nouveaux axes qui seront défendus au cours des prochains mois. Et pour ce grand rendez-vous, nous avons besoin de chacun ; pour réfléchir, pour proposer et pour agir.

Alain GRALEPOIS  
Premier secrétaire fédéral

## 2014 : Non à l'expulsion programmée des femmes des territoires !

Le projet de loi relatif à l'élection des Conseillers Territoriaux, prévoit de ramener leur nombre à 3 000. Mais en réduisant également à la portion congrue la place du scrutin de liste, **il porte un coup terrible à l'objectif de parité** prévu par notre Constitution.

Le nouveau mode de scrutin propose en effet que 80 % des conseiller-e-s territoriaux-ales soient élu-e-s au scrutin uninominal à un tour dans le cadre des cantons (soit 2 400 élu-e-s), et 20 % sur des listes paritaires départementales (soit 600 élu-e-s), selon une organisation de report des voix parfaitement incompréhensible pour l'électrice ou l'électeur, fût-il des plus avertis.

**"LES FEMMES, QUI VERRONT LEUR EFFECTIF DIMINUER DE 58 % SONT LES GRANDES PERDANTES"**

Si l'on projette les résultats des dernières élections régionales et cantonales sur ce dispositif, on peut donc raisonnablement prévoir qu'il y aura, sur l'ensemble des conseiller-e-s territoriaux-ales élu-e-s en 2014 :

- 9,5 % de femmes élues (pour 10,5 % d'hommes) au scrutin de liste,
  - 9,8 % de femmes élues (et 70,2 % d'hommes) au scrutin uninominal à 1 tour,
- soit au total, 19,3 % de femmes pour 80,77 % d'hommes.**

Ainsi, dans le processus de fusion des Régions et des Départements, et de réduction du nombre des conseillers territoriaux, **les femmes, qui verront leur effectif diminuer de 58 % (contre -45,8 % pour les hommes), sont les grandes perdantes.**

Ce projet de loi, contraire à l'article 1 de la Constitution Française qui précise que "La loi favorise l'égal accès des femmes et des hommes aux mandats électoraux et fonctions électives, ainsi qu'aux responsabilités professionnelles et sociales, **organise tranquillement et obscurément leur recul.**

On rappellera à cette occasion les recommandations de l'Union Européenne qui considère "**le seuil de 30 % comme la condition minimale pour que les femmes exercent une influence appropriée afin que l'élaboration des politiques reflète les valeurs sociales économiques et culturelles de l'ensemble de la société**". Concernant les futures assemblées territoriales, les femmes, mises en minorité, ne seront en mesure d'exercer aucune influence."

**Confirmation** : c'est bien une réforme de droite !

Fabienne RENAUD  
Secrétaire Fédérale à la Parité

Signez la pétition sur internet :  
[www.egalitee.fr/petition\\_200911.php](http://www.egalitee.fr/petition_200911.php) @

## 3 questions à Alain Robert

### “Un retour en arrière de 25 ans”

Alain Robert est Adjoint au maire de Nantes et Vice-président du CG 44. Au sein de l'UDES (Union Départementale des Elus Socialistes et Républicains) il est en charge de la réforme des collectivités.

#### • Pourquoi Sarkozy lance-t-il cette réforme territoriale ?

Les collectivités locales sont majoritairement à gauche, alors, pour reprendre la main sur le local, Sarkozy change les règles. C'est un "autoritaro-libéral". Autoritaire car il s'attaque aux contre-pouvoirs : les médias, la justice, le parlement et maintenant les pouvoirs locaux. Libéral car il exige la baisse de la dépense publique avec la suppression de la taxe professionnelle. Il satisfait ainsi le MEDEF mais asphyxie les collectivités locales qui auront moins de moyens pour financer les services publics locaux.

#### • Quel est le projet politique derrière cette réforme ?

C'est du néo-bonapartisme avec une volonté recentralisatrice constituant un retour en arrière de 25 ans. Sarkozy a du mé-

pris pour les collectivités locales et son projet politique est clair : la suppression ou la réduction des services publics locaux, le transfert de la fiscalité des entreprises vers les ménages, le renforcement du chacun pour soi au détriment des réponses collectives à la demande sociale.

#### • Que proposent les socialistes ?

Nous demandons une nouvelle étape de la décentralisation autour de trois axes :

- 1 • La clarification des compétences entre communes, départements et régions.
- 2 • La spécialisation des ressources financières selon les collectivités préservant leur autonomie fiscale.
- 3 • Une réforme de la fiscalité locale avec par exemple une taxe d'habitation prenant mieux en compte les revenus. Nous voulons une réforme qui apporte de la clarté et de la justice sociale.



## Décryptage

### Aggravation, recentralisation, manipulation

Les textes de loi présentés par le président de la République et le gouvernement sur les collectivités locales sous le nom de "réforme territoriale" ont trois caractéristiques : aggravation, recentralisation, manipulation. Nous demandons un référendum sur le sujet.

L'**aggravation** concerne d'abord la fiscalité des ménages : la suppression de la taxe professionnelle aurait pour conséquence de faire passer la répartition des impôts locaux de 49 % à 73 % pour les ménages et de 51 % à 27 % pour les entreprises !

Nous proposons une réforme d'ensemble de la fiscalité locale avec une compensation intégrale des recettes de

taxe professionnelle pour les collectivités, le maintien d'un lien entre les entreprises et les territoires, une révision du calcul de la taxe d'habitation tenant compte du montant des revenus.

La **recentralisation** contenue dans le projet présidentiel est archaïque et contraire à la démocratie locale. La recentralisation est particulièrement visible dans le projet

de suppression de la clause dite de "compétence générale" pour les départements et les régions. Concrètement, cela signifie que ces collectivités ne pourraient plus intervenir financièrement dans des domaines généraux. Elles ne pourraient donc plus soutenir les associations locales, sociales, sportives et culturelles. L'intégralité de ce soutien financier serait reportée sur les communes, qui ne pourraient évidemment faire face.

De même, la "réforme" prévoit la fin des cofinancements et l'exigence d'un financement majoritaire de tout projet par la collectivité maître d'ouvrage, ce qui entraînerait des conséquences graves pour les communes disposant de moyens limités. C'est la solidarité territoriale, notamment en zone

rurale, qui serait gravement mise en cause.

À l'opposé de cette recentralisation, nous proposons un acte III de la décentralisation. Les regroupements de collectivités doivent respecter la volonté des élus locaux. Afin de simplifier les financements, nous proposons qu'une collectivité "chef de file" soit choisie pour les projets à financements multiples. La vie associative mais aussi sociale et économique continuerait ainsi d'être soutenue localement.

Une **manipulation** dont le chef de l'État espère un avantage électoral. Ce montage vise en réalité, par une réforme électorale partisane, à amplifier le redécoupage législatif en favorisant le parti du chef de l'État.



Patrick Mareschal et des conseillers généraux de Loire-Atlantique à Paris le 16 novembre

Pour débattre de la réforme : <http://endebat.loire-atlantique.fr> @

## Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

# Sécurité, développement économique, aménagement durable

**Ce projet est avant tout porté par l'État depuis 1974, et il s'inscrit dans un processus long qui a été ponctué par des étapes de validation et de concertation avec les différents acteurs et les populations. Tour d'horizon des différents points qui fondent le soutien des collectivités locales à ce projet :**

### • La sécurité

Notre-Dame-des-Landes c'est d'abord une nécessité impérieuse en termes de sécurité. Les habitants concernés par les survols fréquents et à basse altitude de l'agglomération nantaise subissent un niveau important de risques et de nuisances. L'aéroport de Nantes Atlantique est considéré comme un des plus dangereux des aéroports français en raison de la proximité des zones à forte densité de populations (Sources : Bureau Enquêtes Accident et contrôleurs aériens USAC CGT). L'orientation de la piste conduit à ce que 50 % des vols en atterrissage – soit près de 10 000 avions par an - survolent à basse altitude le centre-ville de Nantes. Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de Nantes Atlantique concerne plus de 42 000 habitants (zone D) et risque de dépasser les 50 000 à partir de 3 millions de passagers annuels (trafic 2008 : plus de 2,8 millions de passagers).

### • La compétitivité du Grand Ouest

Notre-Dame-des-Landes, c'est aussi une opportunité unique pour renforcer la compétitivité et l'accessibilité du Grand Ouest. Le développement du transport aérien constitue un des vecteurs clés de croissance et de compétitivité entre les grandes métropoles européennes. L'aéroport de NDDL représente un enjeu majeur pour la compétitivité et l'attractivité du Grand Ouest dans un contexte de concurrence entre les grandes métropoles. Il est donc de notre responsabilité d'avoir un "temps d'avance"

en se connectant efficacement aux pôles d'échanges européens : NDDL est l'assurance d'une infrastructure aéroportuaire internationale performante et adaptée à l'échelle du Grand Ouest. En effet, NDDL sera l'aéroport international des régions Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charente avec la métropole nantaise au centre de cet espace. Ce territoire a de l'avenir : un dynamisme démographique (1 million de nouveaux habitants d'ici à 2030), un bassin de chalandise élargi : 6 millions d'habitants à moins de 2 h de NDDL) et un doublement du nombre de mouvements d'avion prévu pour 2030 (57 000 à l'ouverture).

**"NOTRE-DAME-DES-LANDES EST UN ENJEU MAJEUR POUR LA COMPÉTITIVITÉ DU GRAND OUEST"**

### • Une perspective nouvelle pour le sud Loire

La fermeture totale de Nantes-Atlantique permettra la libération de 332 hectares. Ajoutés aux 300 hectares également libérés par la disparition des contraintes urbanistiques liées à la présence de l'aéroport, ce sont plus de 600 hectares qui permettent d'ouvrir une réflexion stratégique sur le développement du sud Loire. Cette libération d'espaces exploitables sur le site de Nantes Atlantique permettra de renforcer le pôle aéronautique de l'agglomération nantaise (Airbus, Daher). Cela permet également d'envisager la création d'un véritable nouveau projet urbain au sud Loire accueillant toute la diversité des fonctions de la ville, activités économiques, logements, services, loisirs, etc. Cette mise en œuvre de la densification au sud est en parfaite cohérence avec les objectifs de lutte contre l'étalement urbain.

## Des aiguilleurs du ciel jugent dangereux le survol de Nantes

(Presse-Océan du 28/03/09)

USAC CGT, majoritaire à la direction générale de l'aviation civile (DGAC), a pris position sur le transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique lors de son congrès national à Pornichet en mars dernier. À cette occasion, les aiguilleurs du ciel ont jugé potentiellement dangereux cet aéroport, "la proximité des habitations et surtout le survol de l'agglomération nantaise n'offrent pas les meilleures conditions de sécurité" selon Jean-Paul Armandeau, secrétaire national sortant. Pour le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes, les contrôleurs ont des propositions afin de réduire les nuisances sonores et les émissions de CO<sub>2</sub> car des études sur de nouvelles procédures d'approche sont actuelle-

ment en cours au pôle recherche et développement de la DGAC. De plus, Ouest-France du 7 novembre dernier a relaté le survol de Nantes à trop basse altitude d'un avion de la compagnie turque Onur Air en provenance de Paris Charles de Gaulle. Celui-ci en phase d'atterrissage volait trop bas, et "les outils de surveillance et d'alerte à la disposition du contrôle aérien à Nantes ont permis de détecter cet écart qui avait été signalé immédiatement par le contrôleur à l'équipage de l'avion" a tenu à préciser la Direction de l'aviation. Déjà le 21 mars 2004, un avion en provenance de Louxor, en Égypte, avait survolé Nantes à trop basse altitude.



### • Une responsabilité environnementale assumée

Notre-Dame-des-Landes, c'est une responsabilité environnementale assumée qui se traduit par une politique d'aménagement durable. Ce projet s'intègre dans un modèle de croissance équilibrée intégrant pleinement les valeurs d'un développement durable et responsable. NDDL constituera le 1<sup>er</sup> aéroport français labellisé Haute Qualité Environnementale (HQE) par le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer. Une performance énergétique voulue comme exemple : bâtiments HQE, véhicules électriques circulant sur la plate-forme, temps de roulage des avions optimisés, économies de carburants réalisées, évaluation systématique par des bilans carbone globaux. Sans oublier les prescriptions majeures pour le respect de l'environnement et la biodiversité du site : état des lieux environnemental, plan agri-environnemental, observatoires de la qualité environnementale, commission consultative, trame verte...

Par la définition de règles de préservation des espaces naturels et agricoles autour de la plate-forme (165 ha au nord-est et 113 ha au sud-est, permettant ainsi le renforcement de la trame verte entre l'agglomération nantaise et le site aéroportuaire). Le développement d'un réseau de transports collectifs performants est prévu entre l'agglomération et l'aéroport, desservant le nord-ouest de l'aire urbaine.

Enfin, le positionnement des pistes a été étudié pour limiter au maximum les nuisances subies par les populations : le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) concernera à l'ouverture 845 personnes et au maximum 2700 personnes (contre 42 000 actuellement).

En conclusion, la nécessité de préparer l'avenir nous impose de ne pas attendre l'arrivée à saturation de Nantes Atlantique pour anticiper le développement démographique, économique et durable de nos territoires. Depuis 35 ans, la recherche d'une perspective durable de développement d'une offre aéroportuaire à l'échelle du Grand Ouest tout en limitant les nuisances et les risques pour les populations soumises aux survols des habitations a conduit au choix du site de Notre-Dame-des-Landes (1974 : création de la Zone d'Aménagement Différée). Croire que ce projet est dépassé, inutile voire trop coûteux, c'est refuser de regarder l'avenir et s'exposer au risque du repli sur soi, voire à la menace d'une décroissance destructrice d'activités et d'emplois. Nous avons le devoir et la responsabilité de regarder le monde à la bonne échelle et de prendre toute notre place sur les cartes européennes et mondiales. Situé entre Nantes et Rennes, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes participe aujourd'hui de cette dynamique que nous avons l'obligation de conforter.

## 3 questions à Xavier Amossé

Conseiller général de Nort-sur-Erdre

### “J'ai hâte que le nouvel aéroport soit acté”

#### • Peux-tu faire un rapide historique du projet d'aéroport sur ton secteur ?

J'ai été élu maire de Nort-sur-Erdre en 1989. Tous les élus de l'arrondissement de Châteaubriant pensaient alors que l'aéroport pouvait dynamiser le nord du département. Par solidarité, j'ai donc voté chaque année les vœux en faveur de l'aéroport présentée par l'association des maires de l'arrondissement de Châteaubriant. À la cantonale de 1998, j'ai pendant ma campagne affirmé mon soutien au projet de NDDL et j'ai été élu. Le conseil municipal de Nort s'est lui aussi prononcé majoritairement pour le projet.



#### • Pourquoi soutiens-tu ce projet ?

Le déplacement de Nantes Atlantique est nécessaire pour des raisons de sécurité. De plus, un tel projet ne peut apporter que des retombées économiques et des créations d'emplois sur notre territoire. La Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres (CCEG) est aujourd'hui dans une situation d'opposition, il faudra en sortir. Quand l'État aura rendu sa décision, toutes les communes seront dans l'obligation d'être parties prenantes d'un projet qui les concerne.

#### • Quel impact cet aéroport aurait-il sur son territoire ?

La CCEG, située sur l'axe Nantes-Rennes, a une situation privilégiée. Des entreprises viendront s'installer nombreuses chez nous. Le nord du département, principalement Châteaubriant, Derval et Guémené en profiteront économiquement et démographiquement. Nort-sur-Erdre a tout à gagner avec l'aéroport et le tram-train. La commune de Nort peut envisager les 10 000 habitants à l'horizon 2015/2020. Ce développement ne remettra pas en cause notre qualité de vie car le SCOT\* a inscrit dans sa charte la protection des espaces naturels et agricoles entre Nantes et NDDL. Les PLU\*\* des communes concernées se sont adaptés au SCOT.

\*SCOT : schéma de cohérence territoriale

\*\*PLU : plan local d'urbanisme

## Atterrissages et décollages à Nantes Atlantique

**Bernard Checcaglini, militant de Nantes Nord, est pilote d'avion privé au sein d'une association aéronautique humanitaire. Au sein de celle-ci, il est amené à rencontrer des pilotes de ligne en activité ou en retraite.**



### • Quels sont les vols d'approche de la piste actuelle sur Nantes ?

La trajectoire des avions ne se fait pas dans l'axe de la piste, mais décalée pour éviter le cœur de la ville et la Tour Bretagne (qui est dans l'axe), imposant aux pilotes en phase finale de l'approche de reprendre l'axe de la piste. Cette procédure ne peut être exécutée que manuellement en vue de la piste (selon les minima de visibilité et d'altitude imposés par la réglementation). Les minima d'altitude de survol de Nantes avec cette procédure sont supérieurs aux minima d'altitude qu'impo-

serait un système de guidage automatique (ILS) qui ne peut être installé car ne permettant pas la correction de trajectoire faite manuellement. De plus, cet équipement de guidage fonctionne uniquement dans l'axe d'atterrissage, ce qui imposerait une modification de l'axe d'approche, en passant sur le cœur de la ville et la Tour Bretagne, alors qu'aujourd'hui il se fait en passant à la verticale du CHU. Particularité de cette approche : en cas de faible visibilité, la remise des gaz doit se faire dans l'axe de la piste.

Or la remise dans l'axe n'est pas toujours exécutée et c'est ainsi qu'on a pu voir au-dessus de la salle du Pianoçktaïl de Bouguenais des avions bas en remise de gaz.

### • Les opposants au transfert évoquent une piste loin d'être saturée notamment si l'on réduit le temps

### d'atterrissage et de décollage entre deux avions ?

Le nombre d'atterrissages et décollages d'une piste ne peut être comparé à celui d'une autre piste que si celle-ci est d'équipement équivalent. Cela n'est pas le cas entre Nantes et certains terrains tel Gatwick à Londres. Il faudrait entre autres réaliser des sorties rapides de l'axe de la piste pour les avions à l'atterrissage et une modification profonde des taxiways.

Mais ces travaux sont impossibles à Nantes car les règles d'espacement des avions au sol sont incompatibles avec les installations actuelles. D'autre part les avions en approche sont régis par des procédures différentes en France qui imposent des espacements plus importants que dans d'autres pays, ce qui limite encore plus les comparaisons.

## La majorité de Nantes Métropole favorable au projet

**Les 18 maires de la majorité de Nantes Métropole sont favorables à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Ils ont signé un texte commun dont voici de larges extraits.**

“Pour la sécurité, le développement durable, l'accessibilité du grand ouest et la croissance de notre territoire. Nous, les 18 maires de la majorité de Nantes Métropole rappelons avec conviction notre soutien au projet de transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique vers le site de Notre-Dame-des-Landes.

(...) Notre soutien s'inscrit dans la continuité du projet d'agglomération pour un développement durable et solidaire de notre métropole. (...) Il indique notre volonté d'accompagner la décision de l'État de construire l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en veillant aux équilibres sociaux, économiques et environnementaux locaux. (...) Ce projet, initié et porté par l'État, a été abondamment débattu et discuté, notamment lors du débat public de 2002 et de l'enquête d'utilité publique menée en 2006. Ces deux temps forts, mais également les multiples réunions et rencontres, qui ont permis l'expression des différents points de vue et la confrontation des opinions, ont construit dans la durée un débat de qualité qui a débouché sur la déclaration d'utilité publique du projet.

L'intérêt stratégique du projet est aujourd'hui établi et partagé. Il est conforme aux orientations du Grenelle de l'environnement. (...) Le transfert est donc officiellement acté par l'État et nous rappelons notre vigilance sur le financement de ce transfert qui doit relever très majoritairement du secteur privé, des futurs exploitants et de l'État. (...)

Pour l'agglomération, ce projet, par sa contribution au développement économique, renforcera la création d'emplois permet-



tant ainsi de renforcer nos politiques de solidarités. Pour nous, le transfert de l'aéroport est l'expression d'un acte fort de soutien au tissu économique de l'agglomération, tourné vers l'industrie aéronautique de pointe. Alors que se construit sur notre territoire l'avion du futur, les salariés du pôle de compétitivité matériaux composites, du Technocampus, les entreprises de Daher à Airbus ont besoin de ce signe de confiance en l'avenir, en direction du progrès durable et du potentiel économique de notre agglomération et plus largement du Grand Ouest.

Bernard Aunette, maire de Sainte-Luce-sur-Loire ; Jean-Marc Ayrault, Député-maire de Nantes ; Bernard Chesneau, maire de Thouaré-sur-Loire ; Christian Couturier, maire des Sorinières ; Valérie Demangeau, maire du Pellerin ; Jean-Pierre Fougerat, maire de Couëron ; Jacques Garreau, maire de Bouaye ; Charles Gautier, maire de Saint-Herblain ; Jacques Gillaizeau, maire de Saint-Léger-les-Vignes ; Michèle Gressus, maire de Bouguenais ; Jean-Luc Le Drenn, maire d'Indre ; Jean-Pierre Legendre, maire de Brains ; Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu ; Liliane Plantive, maire de la Montagne ; Pascal Pras, maire de Saint-Jean-de-Boiseau ; Jean-François Retière, maire de Mauves-sur-Loire ; Gilles Retière, maire de Rezé ; Fabrice Roussel, maire de la Chapelle-sur-Erdre.

## Le départ de l'aéroport représente une opportunité



À Bouguenais, l'aéroport est un équipement structurant. Il fait partie du paysage. Voir partir un équipement de cette nature génère toujours des inquiétudes. Car il a été beaucoup écrit, beaucoup médiatisé sur le lieu d'arrivée, il est beaucoup plus rare que de lire des communiqués sur le lieu de départ.

Il s'agit, certes d'un aéroport, mais aussi d'Airbus et de tous ses emplois. L'avenir

de la zone aéroportuaire actuelle est très liée au maintien et au développement des activités du site de construction aéronautique sur Bouguenais.

Dès lors que le maintien de la piste n'est pas exigé par Airbus, le départ de l'aéroport représente une opportunité. Ce transfert permet une extension de l'entreprise. Pour Bouguenais c'est renforcer une zone économique pourvoyeuse d'emplois qualifiés. Pour le Sud Loire c'est créer une zone d'activité économique importante à proximité des habitations, c'est éviter, à des centaines de salariés de franchir le pont de Cheviré.

Le départ de l'aéroport libère des zones soumises au plan d'exposition au bruit. De ce fait du foncier devient disponible pour des logements, et ainsi contribuer à un rapprochement entre le bassin de vie et le bassin d'emploi. Il s'agit, en continuité avec ce qui a toujours été fait à Bouguenais, de pratiquer ce que certains appellent le développement durable.

Pour autant, le départ d'un équipement structurant doit être compensé par l'arrivée d'un autre équipement. Aujourd'hui la présence de l'aéroport, du port permet à Bouguenais d'être la commune du Sud Loire où l'emploi salarié dans le domaine de la logistique est le plus important. Nous pensons que cette situation doit être confortée, et les emplois logistiques conservés.

Un nouveau défi est à relever : faire cohabiter le high-tech de Technocampus, du Laboratoire des Ponts et Chaussées avec une économie résidentielle encore à développer sur la commune. Nous sommes les gardiens d'un équilibre économique, environnemental, et social envié. Équilibre dont nous sommes si fiers et auquel nous sommes particulièrement attachés. Si les Airbus continueront à naître à Bouguenais, nous voulons voir se développer les technologies pour un "futur durable" sur la zone libérée par Nantes Atlantique dans une commune ou environnement, économie, social ne sont pas des mots creux.

**Michèle GRESSUS**  
Maire de Bouguenais

## /// 7 bonnes raisons de soutenir le transfert de l'aéroport de Nantes

**1 • L'accessibilité aérienne du territoire** est un facteur majeur de développement économique et d'attractivité. Dans la compétition que se livrent les grandes métropoles pour accueillir des entreprises, des touristes et des emplois, nous devons mettre tous les atouts de notre côté si nous voulons continuer à exister et à créer des richesses et des emplois.

**2 • Création du 1<sup>er</sup> et unique aéroport français labellisé Haute Qualité Environnementale.** Le projet d'aéroport s'inscrit totalement dans les exigences environnementales figurant dans le SCOT métropolitain (performance énergétique exemplaire avec un bilan carbone optimisé, préservation de l'environnement et de la biodiversité, plan agri-environnemental, trame verte, production d'énergies renouvelables...)

**3 • Une réelle prise en compte de l'agriculture.** C'est la démarche d'acquisition foncière engagée depuis 30 ans par les pouvoirs publics qui a permis de "geler" 1 000 hectares de terres, terres qui sont loin d'être toutes cultivées et de la meilleure qualité. Les agriculteurs déplacés seront indemnisés et relocalisés sur des parcelles qui seront pérennisées comme étant à destination agricole. Entre l'agglomération nantaise et le futur aéroport, l'agriculture et la coupure verte seront défendues et maintenues.

**4 • Un survol régulier et permanent de l'agglomération nantaise n'est ni responsable ni défendable.** Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de Nantes Atlantique recouvre plus de 42 000 habitants, 10 000 avions par an survolent à basse-altitude le centre-ville de Nantes, des nuisances environnementales se concentrent sur le site classé Natura 2000 du Lac de Grand-Lieu, il convient donc d'y mettre un terme par ce transfert.

**5 • Le développement de l'agglomération nantaise est lié au transfert de Nantes Atlantique.** La libération d'une centaine d'hectares utilisables sur le site de Nantes Atlantique doit servir au renforcement du pôle aéronautique (Airbus, Daher) confortant le rôle économique majeur des filières d'excellence en termes d'emplois et de richesses créées. Par ailleurs, les projets urbains des communes du Sud Loire (Rezé, Saint-Aignan, Bouguenais...) et celui de l'Île de Nantes sont bloqués par le PEB actuel.

**6 • Le trafic aérien n'est pas le 1<sup>er</sup> responsable des émissions de gaz à effets de serre** (1 % des émissions nationales). Croire que le seul levier de la lutte contre le changement climatique passe par l'aérien n'est pas réaliste. Tous les leviers doivent être activés aussi bien dans les différents modes de transports que pour l'habitat (deux secteurs responsables de 80 % des émissions de gaz à effet de serre).

**7 • L'investissement public n'est pas sacrifié au service des intérêts privés.** Sur le projet, l'investissement public sera maîtrisé, il pourra bénéficier d'un remboursement intégral via la clause de "retour à meilleure fortune" (résultats positifs liés à l'activité partagés entre le concessionnaire et les financeurs publics).

## Portrait croisé

# Socialistes à Berlin en 2009

De passage à Berlin pour couvrir les célébrations des "20 ans de la chute du mur" pour différents médias, Saber Jendoubi, militant nantais, a pu rencontrer Matthieu Rigal, 25 ans, géomaticien et secrétaire de la section PS de Berlin puis Gabriel Richard-Molard, 23 ans, militant PS et attaché parlementaire au Bundestag. Un portrait croisé de ces deux socialistes français de l'étranger.

### • Comment est né votre engagement ? Comment milite-t-on à Berlin ?



Matthieu Rigal

**MR** : Être militant socialiste à Berlin est différent d'être militant en métropole. De façon générale, c'est chercher à représenter, dialoguer et entrer en contact avec les 25 000 Français de Berlin ainsi qu'avec les camarades des partis frères. Ici, militantisme rime avec débrouille. Du coup, chaque militant peut facilement monter et conduire son propre projet. Sans budget de communication et avec les distances, nous faisons presque tout par Internet. Nous devons nous montrer créatifs dans nos actions, en nous greffant à des conférences, à des manifestations et en s'adaptant aux spécificités locales : collage sur les poteaux, théâtre de rue...

**GRM** : J'ai toujours été socialiste et je sais que je le serai toujours. J'ai grandi dans une famille de gauche, protestante et progressiste. J'ai réellement commencé à m'engager au PS lorsque j'étais en échange Erasmus à la fac de Tübingen en 2007. Bien que nous soyons coupés de la vie du parti et de son agenda, militer ici est un peu comme militer en métropole. Le socialisme est à construire dans le monde entier et pas seulement chez soi dans son village, dans son quartier ou dans sa section.



Gabriel Richard-Molard

### • Comment se passe la politique en Allemagne ?

**MR** : L'anecdote du ministre qui a failli démissionner pour s'être fait voler la voiture de fonction en Espagne souligne un plus grand sens donné à la responsabilité en politique. Les électeurs sont très exigeants. Concrètement, le mensonge et les fausses promesses sont sanctionnés par les électeurs. Les débats sont moins enflammés qu'en France car beaucoup de place est laissée au dialogue. Une large place est aussi accordée à l'expert puis, surtout, de forts liens sont créés avec les syndicats -très puissants- et la société civile en général.

**GRM** : Nous avons été très touchés par la défaite du SPD aux dernières élections législatives. Je crois que le SPD n'est pas aussi moribond que les médias veulent nous faire croire. Les prochains mois vont être intéressants -notamment avec la nomination du nouveau secrétaire du SPD, Sigmar Gabriel- car ils savent que s'il n'y a pas un ré-ancrage à gauche, et une cohérence dans les alliances, ils risquent de se prendre un revers. Encore un.

Propos recueillis par **Saber JENDOUBI**

## Décès d'Antoinette Philippot

Militante socialiste, agricultrice, Antoinette s'est battue pour que les femmes d'agriculteurs aient un statut professionnel. Son combat fut celui de la solidarité et de la justice. Elle était l'épouse de René, ancien maire de Treffieux, et la mère de Gilles, conseiller général du canton de Nozay. Nos pensées vont à sa famille.

## /// Agenda

### • Forum des Tanneurs

"Développement durable : Le socialisme du 21<sup>e</sup> siècle ?"

Débat le **30 novembre à 20h30** à la **Fédération du PS 44** (allée des Tanneurs à Nantes) en présence de Géraud Guibert, élu municipal et communautaire du Mans et membre du conseil national du Parti socialiste. Débat ouvert à tous les militants.

### • Compte rendu de mandat

Michel Ménard tiendra deux réunions publiques ouvertes à tous :

**Ancenis, vendredi 27 novembre**, salle du Bois Jauni à **20h30** : zoom sur les réformes de l'école

**Carquefou, mercredi 2 décembre**, La Fleuriaye à **20h30** : Zoom sur les réformes des collectivités et de la fiscalité locale

### • La Poste : Pour un référendum

Rassemblement à Nantes, **samedi 28 novembre à 14 h 30**, place du Cirque (piet de la Tour Bretagne, arrêt tramway place du Cirque). À cette occasion remontez vos cartes pétition.

Dispensé de timbrage **NANTES R.P.**

Ensemble  
1, allée des Tanneurs  
44 000 NANTES  
Déposé le 25/11/09



Le Journal des socialistes de Loire-Atlantique  
1 allée des Tanneurs - 44 000 NANTES  
Tél : 02 40 20 63 00 - Fax : 02 40 08 27 24  
E-mail : fede44@parti-socialiste.fr  
Directeur de Publication : Alain Gralepois  
Rédacteur en chef : Benjamin Baudry  
Rédacteurs en chef adjoints : Romain Mercière et Nicolas Nocet  
Chargé de la rédaction des articles : François Caillaud  
Crédit photos : Vincent Gautier, François Caillaud et Saber Jendoubi  
Mise en page : Scopic  
Imprimé avec des encres végétales sur papier ecolabellisé par Parenthèses  
N° CPPAP : 0909 P 10 751  
N° ISSN : 1296 - 2201  
Prix : 1,50 euro - Tirage : 3500 ex.

