

Aéroport = capitalisme Arrêt immédiat

LES GRANDS TRAVAUX INUTILES

UNE COURSE SANS FIN AUX PROFITS

En recherche permanente de nouveaux marchés et de gains de rentabilité, le capitalisme cherche à investir les endroits les plus reculés de la planète, comme les aspects les plus anodins de nos vies.

Aujourd'hui, cette fuite en avant productiviste pousse le capitalisme à délocaliser les productions pour des salaires plus bas, à rentabiliser des secteurs comme la santé, l'éducation, le logement, etc. en les privatisant et en les raréfiant, mais aussi à développer toujours plus les infrastructures existantes, dans le transport, l'énergie, l'exploitation minière, l'alimentation...

Les deux conséquences les plus visibles sont une précarisation et une dépossession croissantes de la population, et une destruction accélérée des territoires, sur la planète entière (déforestation, pollution, épuisement définitif des « ressources »...)

UNE PLANÈTE TRANSFORMÉE EN CHANTIER

Ainsi dans le monde entier, en Europe comme en France, de grands projets industriels sont lancés : grands barrages, ports en eau profonde, mines à ciel ouvert, exploitation pétrolière et gazière, autoroutes et voies rapides, aéroports... Ils viennent s'ajouter aux précédentes installations et en exacerbent encore les nuisances.

Par exemple, les lignes de grande vitesse (LGV) doivent englober des milliards d'euros pour moins de passagers, moins de gares desservies, une surconsommation continue et croissante d'énergie, des milliers d'hectares de terres agricoles supprimées et des tranchées sabrant le territoire, pour quelques minutes gagnées. Un aéroport superflu à Notre-Dame-des-Landes ou une gigantesque gare enterrée à Stuttgart, un tunnel de 80 kilomètres sous les Alpes entre le Val de Susa (Italie) et la vallée de la Maurienne (France) ou un réacteur nucléaire surdimensionné EPR à Flamanville, sans parler de l'exploitation des gaz de schiste ou de parcs éoliens gigantesques...

Ce qui était désigné autrefois comme le Progrès par la Gauche et beaucoup de révolutionnaires, s'avère être de façon criante un véritable suicide collectif pour l'espèce humaine et la planète, comme le dernier épisode de Fukushima vient le rappeler.

Ces projets sont justifiés par le mythe central d'un développement sans fin, du PIB, des « richesses », des emplois, mais ce mythe butte sur une contradiction indépassable : la planète est finie et la reproduction des conditions de vie sur le globe terrestre sont progressivement compromises.

LES BESOINS... DE LA CLASSE DOMINANTE !

C'est ce que ne veulent pas voir ceux qui en bénéficient et qui façonnent l' "opinion" en fabriquant de nouveaux "besoins" : les classes aisées qui vivent un peu dans un autre monde et qui ne voient dans ce « progrès » que les réalisations qui améliorent leur

mode de vie. Prendre l'avion où l'on veut, quand on veut, livrer les marchandises pillées ou produites ailleurs le plus vite possible et toute l'année, se déplacer rapidement sur tout le territoire dans des TGV quasiment réservés à leur classe, et continuer à consommer de l'électricité sans risque de pénuries, c'est bien ce qu'ils veulent. Les conséquences sur les "autres" (qui sont les majorités) ne sont pour eux que des dégâts collatéraux, à ranger dans les profits et pertes en quelque sorte.

C'est pourquoi, à ces gens-là, il faut leur enlever le pouvoir de décider car ce qu'ils décident par eux-mêmes, c'est pour eux-mêmes ; ce que nous pouvons faire aussi, ce que nous ferons mais avec cette différence que nous sommes plus nombreux et que nos besoins ne sont pas les mêmes !

PRÉSERVER LES DERNIÈRES PARCELLES D'AUTONOMIE

La poursuite des grands travaux d'exploitation et d'infrastructures provoque aussi des transformations qui se veulent naturelles et irréversibles : urbanisation et métropolisation des territoires (et "bidonvilisation" du monde), disparition de l'agriculture vivrière au profit de l'agro-industrie, montée de nouvelles formes de misère et de dépendance (accès à l'eau, en matière alimentaire et de santé).

Ce "développementisme" capitaliste tend à étendre encore un peu plus les aveuglements du consumérisme, à déconnecter encore plus la sphère des "besoins" de celles des "capacités" humaines et de l'usage des ressources disponibles.

Lutter contre le "développementisme", contre les grands travaux destructeurs et inutiles aux quatre coins de la planète, mais surtout là où l'on est, est un élément fondamental du combat anticapitaliste aujourd'hui : ces luttes mettent indissociablement en cause, et en rapport, les modes de vie et d'organisation sociale, les manières de produire et de définir les besoins socialement utiles et les formes de décision politique.

A partir – et au-delà – de leur actualité, elles définissent les éléments incontournables d'un projet d'émancipation pour le XXI^e siècle.

ORGANISATION COMMUNISTE LIBERTAIRE NANTES LE 25/2/12

[HTTP://OCLIBERTAIRE.FREE.FR/](http://OCLIBERTAIRE.FREE.FR/)

OCLNANTES@FREE.FR

**Pour en savoir plus sur la lutte
contre le projet d'aéroport
de Notre Dame des Landes,
voici quelques lectures possibles
avec analyses et suivi de terrain :**

Nantes nécropole n°1, bulletin irrégulomadaire du comité nantais contre l'aéroport (analyses sur le projet municipal de métropole). Printemps 2011.

Lèse Béton, bulletin irrégulomadaire d'habitant-e-s de la ZAD – zone à défendre ; une certaine vision de la lutte sur le terrain.

Z n°4, revue irrégulomadaire et nomadisante faite sur la ZAD à l'automne 2010 ; plein d'infos et de réflexions sur la lutte ; 160 p. ; 10 euros.

C'est quoi c'tarmac ?, collectif Sudav, éditions No Pasaran, juil. 2011. 10 euros. 170 p. ; un bon panorama, historique, exhaustif, des enjeux de ce projet mégalomane et destructeur.

UN AÉROPORT POUR CONSOMMER DES VOYAGES... MAIS LA CONSOMMATION, C'EST QUOI ?

UN MODÈLE EN FORME D'IMPASSE

La consommation actuelle pose problème du fait du système économique capitaliste. D'ailleurs peut-on encore parler de consommation puisque nous sommes dans l'ère de la surconsommation pour les uns pendant que d'autres manquent de tout. Si on s'en réfère à la notion d'empreinte écologique pour que tous les habitants de la planète vivent comme beaucoup d'occidentaux, il faudrait l'équivalent des ressources de plusieurs planètes. Le but du capitalisme étant de faire le maximum de profits financiers, les conséquences sociales et environnementales s'avèrent de plus en plus effroyables depuis les années 50. Dès 68 le club de Rome et des intellectuels tel Ivan Illich, entre autres, ont remis en cause la notion de croissance tant économique que démographique. Le club de Rome parlant de croissance zéro nécessaire à la survie de l'humanité. En effet la croissance économique, toujours produire plus pour consommer plus, génère une croissance exponentielle de la pollution.

UN MODÈLE POUR LES PLUS FORTS, LES AUTRES... QU'ILS CRÈVENT !

Le capitalisme est sans limite, alors que la planète est un monde limité en surfaces et en ressources. Il s'avère être un déséquilibre social et environnemental. Le gaspillage et la surconsommation des uns entraînent la mort de faim ou la malnutrition de plus de 900 millions d'humains sur la planète tous les ans en sachant que ce nombre ne cesse d'augmenter.

La mondialisation du capitalisme entraîne un effet boule de neige. La délocalisation de l'économie a pour conséquence un gaspillage supplémentaire de l'énergie avec une croissance des transports. La publicité est inutile et énergivore tout comme le sur-éclairage, le chauffage électrique, la climatisation, l'agriculture intensive et l'élevage intensif pour une alimentation de plus en plus carnée, la pêche industrielle. En une année nous consommons en énergie fossile ce que la planète a accumulé en un million d'années. Le gaspillage touche même le domaine de la consommation d'eau.

Parallèlement, pour faire fonctionner ce système mortifère, des millions d'être humains sont honteusement exploités et maltraités, travaillant plus de 12 heures par jours toute l'année, tous les jours jusqu'à ce que mort s'en suive devrait on rajouter et nous le rajoutons !

Le travail tue, tout cela pour le profit financier d'une minorité soit 2,2 millions de morts tous les ans !

UNE RÉFORME IMPOSSIBLE, SEULE LA RÉVOLUTION...

Que les réformistes se le tiennent pour dit : Il n'y aura pas de décroissance possible dans ce système ! Parler d'une régulation du capitalisme, c'est faire preuve de malhonnêteté !

La décroissance ne peut être que révolutionnaire, libertaire et par conséquent autogestionnaire.

La décroissance ne peut être que choisie, élaborée et décidée à la base.

La richesse ne doit plus être financière. Elle doit être sociale et en harmonie avec l'environnement.

Tout humain doit avoir accès à une alimentation saine et peu énergivore, à la santé et aux soins, à l'instruction et à l'éducation.

Satisfaire les besoins et non satisfaire l'appétit des goinfres du capital.

Pour ce faire, il s'agit de travailler le moins possible pour produire des biens durables et socialement utiles. Créer de la solidarité, du collectif de la convivialité. Ne plus rêver au superflu, aux gadgets, bref à l'inutile.

L'ESCROQUERIE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Face au désastre, le capitalisme se repeint en vert et nous « a pondu » le développement durable ou comment associer deux mots contradictoires (oxymore) pour berner les gens. Même l'« ayraultport » de Notre Dame des Landes va être labellisé Haute qualité environnementale et ainsi conforme à leur développement durable !

Tout devient durable alors que les dégradations continuent inexorablement. Les effets d'annonce sont bien là. Il faut dire que les grendins sont royalement payés, eux, pour baratiner.

Quant ils parlent d'énergie renouvelable, ils donnent 90% des subventions au nucléaire. Quand ils parlent des gaz à effet de serre, ils « oublient » de dire que les trains ne transportent plus de marchandises et que ce sont les camions qui assurent ces transports dévirants.

Quant au « programme » des écologistes politiques actuels il est loin du programme du candidat écolo à la présidentielle de 1974 ... Rappelons en les points marquants :

Elaboration d'une société consommant peu d'énergie - Création de villes de moins de 100 000 habitants parce qu'au-delà, il y a trop d'inconvénients - Arrêter toutes les industries d'armement

Diminuer la production de voitures et développer les transports en commun - Réduire le temps du travail - Arrêter de faire des protéines avec les protéines (production de viande) - Supprimer la pub - Bloquer la consommation d'énergie - Réduire la croissance de la population - Diminuer les pouvoirs de l'état et des bureaucrates - Croissance zéro de la région parisienne - Empêcher la spéculation foncière en municipalisant les sols - Participation directe des gens aux décisions les concernant - Bloquer le bétonnage des sols fertiles.....

UN AUTRE FUTUR !

Alors que les problématiques n'ont fait que croître depuis 40 ans les écolos libéraux se sont éloignés de la radicalité d'un tel programme (bien qu'inapplicable sans révolution). A l'opposé nos exigences sont sans limite!

Contre tous leurs projets pharaoniques, symboles de leur système basé sur une inexorable croissance nous affirmerons haut et fort : ARRÊT IMMÉDIAT.

GRUPE LIBERTAIRE LOCHU & FÉDÉRATION ANARCHISTE VANNES

Le 24/02/12

[HTTP://ANARS56.OVER-BLOG.ORG/](http://ANARS56.OVER-BLOG.ORG/)



Pour soutenir les nombreuses personnes inculpées dans les actions contre Vinci, l'aéroport et la politique d'aménagement socialiste, le comité de soutien aux inculpés anti aéroport diffuse t-shirts et bières, disponibles dans le cortège ou par contact mail : csia@riseup.net ; le blog : <http://soutieninculpeesnddl.wordpress.com/>.

Aéroport, capitalisme et métropole

Lorsqu'on parle de l'aéroport de NDDL, il s'agirait avant tout d'une condition nécessaire au développement d'une nouvelle métropole appelée « Grand Ouest », voulue et imposée par les pouvoirs locaux. Pour répondre aux besoins du capitalisme, les grandes villes ont pour objectif de réorganiser et d'élargir une partie des territoires locaux de manière à capter l'ensemble des échanges humains et économiques¹. Dans une économie mondialisée et concurrentielle, technocrates et décideurs nous martèlent sans cesse le même refrain : il faut développer et construire de nouvelles structures urbanistiques toujours plus grandes et toujours plus coûteuses. Sans préciser que ces transformations contraignent les populations à s'adapter à ce modèle économique, en clair : à vivre sous le règne du profit et de la marchandise. L'aéroport de NDDL, dont Nantes Métropole est l'un des principaux instigateurs, s'inscrit dans cette logique capitaliste. Il a pour objectif d'être au cœur de cette métropole « Grand Ouest », au carrefour entre Saint-Nazaire, Rennes et Nantes, permettant à la ville de Nantes d'asseoir sa domination économique sur la région.

C'est donc un enjeu stratégique pour les aérocrates locaux, qui veulent avant tout éviter une appropriation démocratique de ces débats, pouvant mettre en péril leur projet gigantesque et délirant. Nantes Métropole, qui promet à tout-va son modèle de « démocratie participative »² (*sic*), ne se contente pas d'une absence totale de dialogue sur ce sujet avec les populations concernées. Elle met en place et organise la répression de tous les opposant-e-s, avec l'aide bienveillante des forces du désordre.

Alors que l'actuel aéroport de Nantes est sous-utilisé, alors que les prévisions du trafic aérien sont à la baisse, alors que le moyen de transport aérien est à terme remis en question (raréfaction du pétrole), on voudrait nous faire croire en la nécessité du nouvel aéroport. Le nouvel aéroport a beau se parer d'un habillage « écolo » en prétendant être de Haute Qualité Environnementale (*sic*), d'un vernis démocratique ou d'un costume utilitaire, il se conçoit avant tout comme le reflet d'un modèle de société, d'une modèle de production et de consommation. Ignorant les préoccupations sociales et environnementales les plus basiques, le capitalisme ne connaît que la recherche du profit, quitte à détruire des milliers d'hectares de terres cultivables, exproprier les paysans, délocaliser des populations entières etc... La critique du nouvel aéroport ne peut se faire qu'à travers une critique sans concession du capitalisme et de la métropolisation de Nantes-Saint-Nazaire.

En tant que libertaires, nous refusons cet aéroport décidé par une minorité de politicards avides de pouvoir, au profit de multinationales connues pour leur mépris total des populations et de l'environnement. Bien loin des enjeux politiques et de l'impasse électorale, notre combat contre l'aéroport ne peut se faire qu'en occupant la rue et en multipliant les alternatives autogestionnaires. Contre les illusions et les promesses électorales, il est grand temps de se saisir de notre capacité à prendre nos affaires à mains, à décider nous-mêmes ce que nous voulons, sans s'en remettre à une quelconque caste politicienne.

**Qu'il soit rose, bleu ou vert,
le capitalisme détruit nos vies ! Détruisons-le !
Contre l'aéroport et son monde, autogérons nos vies !**

1. Voir à ce propos l'article «Vive la métropole du "Grand Ouest" », n°1 de *Nantes Nécropole*.

2. À la sauce socialiste : les débats organisés ont seulement pour but de convaincre les populations des mesures déjà prises par les décideurs, permettant à ces derniers de se parer d'une légitimité factice.

Sirènes vertes restez sous l'eau !

On n'y échappera pas ! Mener campagne contre un « grand projet » en période électorale va ouvrir toutes grandes les portes aux forces qui veulent que les mobilisations ne soient que le support aux stratégies électorales. Au nom du réalisme et de l'efficacité, bien sûr, et c'est ce que EELV va nous servir pour, disent-ils, peser d'un plus grand poids dans le « bras de fer » qu'ils prétendent mener avec leurs alliés socialistes avec qui l'accord électorale réalisé fait l'impasse sur l'aéroport.

Or l'histoire nous enseigne que c'est tout le contraire qui se passe. Prenons le cas de Lille qui ressemble comme deux gouttes d'eau à celui de Nantes. Dès 1983, Mauroy se lance dans une grande politique de modernisation de la ville. De grands travaux vont se projeter et se mettre en place, accompagnés par les Verts qui mettent progressivement un mouchoir sur leur critique du productivisme.

À partir de 2001, forts de leurs 15 %, les verts se « professionnalisent », comme ils disent. Ils veulent ni plus ni moins qu'être la force politique du siècle naissant, et cultivent leur image d'élus compétents. Le dilettantisme du siècle passé est révolu : « La reprise en main de l'ensemble des dossiers d'urbanisme sera une priorité forte des Verts ». Martine Aubry, nouvelle maire de Lille, leur ouvre des postes à responsabilité. Les Verts sont mûrs et peuvent désormais s'adonner aux joies de l'aménagement du territoire.

À la manière de leurs camarades grenoblois qui soutiennent le projet de trains de marchandises à grande vitesse Lyon-Turin, les Verts nordistes sont de farouches défenseurs du monstrueux canal Seine-Nord-Europe. 550 kilomètres d'autoroutes - dont l'A1 entre Paris et Lille, la plus empruntée d'Europe - un aéroport international à Lille-Lesquin, 145 kilomètres de littoral au bord du détroit le plus fréquenté du monde, trois ports maritimes à Boulogne-sur-mer, Calais et Dunkerque, 576 kilomètres de canaux de fret et vingt ports fluviaux, 1 552 kilomètres de voies ferrées dont une ligne TGV, et un tunnel sous la Manche ne suffisent plus à rapprocher les producteurs des consommateurs.

Et maintenant, cerise sur le gâteau, il faut équiper chaque habitant de Lille d'une carte de vie quotidienne dotée d'une puce « sans contact » : identification et traçabilité à distance de tous les habitants du Nord-Pas de Calais. Un projet non pas défendu et proposé par la droite comme les naïfs auraient pu s'y attendre mais par le PS et EELV (Eric Quiquet et Dominique Plancke (historique des verts, adjoint au maire, président de la commission transport à la mairie de Lille)). Deux hommes qui ont suivi le chemin de l'irrésistible ascension de la bureaucratie obligée d'un parcours électif dans les institutions. C'est la conception du « vivre ensemble » des bureaucrates-élus Verts.

Lille Métropole met ensuite en place « 2 515 caméras enregistrant douze images par seconde sur disque dur amovible, qui sauvegardent 48 heures durant les vidéos à l'usage de la Police Nationale ». « Précisons que les images enregistrées sont écrasées mécaniquement » mais restent exploitables « au delà de ce délai uniquement dans le cas d'un dépôt de plainte », nous dit le Vert Quiquet. Magnifique tour de langue pour ne pas avouer que les enregistrements ne disparaîtront jamais*.

Lille n'est que l'exemple dont Ayrault s'inspire. Les « technobureaucrates » Verts du Pas-de-Calais ne sont que l'aboutissement de ce que deviendront où sont déjà leurs homologues de Loire-Atlantique et de partout.

* infos tirées de Tomjo, décembre 2011, Badaboum Editions 14 rue des Tours à Lille

Le «PPP», un partenariat privé-public bien juteux pour Vinci

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sera construit et administré par la multinationale Vinci pendant plus de 50 ans par le biais d'un «PPP» conclu avec les institutions locales. En clair, que signifie ce «PPP» ?

UN PEU D'HISTOIRE

Les travaux du Canal du Midi datant du XVII^e siècle furent le premier exemple de cofinancement Etat/Privé. A partir du Second Empire, l'Etat et les collectivités locales ont généralisé les contrats avec des entreprises pour cofinancer ou gérer des infrastructures notamment de services d'eau ou de transports ferroviaires ou fluviaux.

La forme utilisée est la Délégation de Service Public (DSP), soit sous sa forme d'affermage, soit sous sa forme concessive. La différence entre ces deux types de contrat provient de son mode de financement. Dans la première le Public garde le contrôle du financement alors que dans la seconde celui-ci est pris en charge partiellement ou totalement par le Privé. Mais dans tous les cas l'Etat garde la maîtrise d'ouvrage (ou son contrôle), donc la conception.

UNE NOUVELLE FORMULE, LE «PPP»

En 2004, une ordonnance ouvre pour tout grand projet la possibilité de signer un contrat de partenariat, nommé également Partenariat Public Privé (PPP)¹. Si en apparence, ce nouveau type de contrat s'inspire du mode concessif, il diffère fortement en laissant une grande partie du financement au Privé mais aussi et surtout la conception. De plus, une clause peut introduire une condition de rentabilité ou de performance fixant le prix du loyer (remboursement de l'investissement privé) payé par l'argent public.

Les PPP ont été mis au point sous la pression des grands groupes de travaux public pour contourner la loi Sapin de 1993 (complétée par la loi Barnier de 1995) qui limite la durée des DSP à 20 ans hors autorisation spéciale². Cette loi fixe comme limite de tous les contrats en cours à février 2015.

LE «PPP» AUX PETITS OIGNONS POUR VINCI

La nature du contrat pour la construction et la gestion de l'aéroport de Notre Dame des Landes est pour le moins curieux et sa légalité pourrait être interrogée. En effet, il est officiellement sous le mode concessif, mais il introduit des clauses spécifiques au PPP. La traduction cynique de cet état de fait est que le Privé a conservé les intérêts du contrat concessif (notamment une partie de la conception reste au Public) tout en transférant les risques financiers (logiquement à sa charge) au Public. Il permet également un étalement dérogatoire soit une durée de la concession de 55 ans.

Pour rappel, il s'agit d'un projet estimé à 556 M€HT en 2010 (contre 581 M€HT en 2006). Cette estimation ne comprend pas les coûts des infrastructures ferroviaires prévues (tram-train et ligne LGV). Ce coût est réparti de la manière suivante :

- 315 M€ HT (56,6%) seront apportés par le concessionnaire Vinci.
- 241 M€ HT (43,3%) par la collectivité publique dont :
 - Etat (125,5 M€),
 - Collectivités territoriales (115,5 M€)

Mais une clause de performance permet de garantir à Vinci, donc à ses actionnaires, un rendement de 12 %. En effet, si les prévisions de trafic opérées par la commande publique et garantissant l'équilibre économique du contrat n'est pas au rendez vous, les collectivités publiques compenseront jusqu'à épuisement de l'investissement privé.

LE JACKPOT POUR VINCI

Cette clause pourra également s'appliquer si le coût réel dépasse les montants initiaux et si le rendement financier net ne le compense pas. Or des constructions d'aéroports comparables ont souvent atteint des sommes dépassant le 1,5 milliard d'euros HT. De plus le projet ne tient pas compte ou insuffisamment des coûts induits par les lois Grenelle, de compenser la destruction des zones humides par une surface double transformée en zone humide.

Une autre possibilité de financement de ce grand projet, par ailleurs inutile d'un point de vue écologique, social et sociétal, aurait été un simple marché public. Il aurait alors été nécessaire de scinder la construction et la gestion³. L'avantage de construire sous marché public est double. Il permet d'une part de conserver la maîtrise d'ouvrage totale par le Public. D'autre part son financement est alors assuré par le Public sous fond propre ou sous forme de prêt. Ces prêts se négocient à des taux de 4 à 6%. Sans commentaires !

Les élus et les pouvoirs publics ne doivent pas être très sûrs de la rentabilité de leur beau « gadget » pour laisser ce petit cadeau de 8% sur la part privée à Vinci. Mais les cadeaux ne s'arrêtent pas là ! En règle générale, les entreprises privées n'investissent pas sur leur fonds propres mais également par des prêts bancaires à ces taux de 4 à 6%, mais inscrits dans leurs comptes d'exploitation entre 8 et 10%. Toujours dans le compte d'exploitation, ces entreprises privées notifient leurs impôts sur les bénéfices au taux légal de 33% alors que le taux moyen des entreprises du CAC est plutôt de l'ordre de 24%. Ces deux derniers ne pourront se vérifier que par un audit sérieux du contrat et des futurs comptes d'exploitation. Mais trop tard, le mal sera fait ! On comprend mieux alors pourquoi tant de projets pharaoniques, coûteux et inutiles, aéroports ou lignes à grande vitesse⁴ sont imposés à la population (et aux contribuables) pour les seuls intérêts de multinationales (Vinci, Eiffage, Bouygues...).

AL NANTES - [HTTP://WWW.ALTERNATIVELIBERTAIRE.ORG/](http://www.ALTERNATIVELIBERTAIRE.ORG/)

1. Ce qui était déjà possible depuis 2002 pour certains projets type hôpitaux.
2. S'il peut être justifié que la période d'amortissement de l'investissement ne peut être réduite à cette durée (jurisprudence Olivet).
3. Assurable également en DSP mais aussi sous une forme de régie publique.
4. La LGV Le Mans - Rennes est attribuée à Eiffage, la LGV Tours - Bordeaux à Vinci, la LGV Nîmes - Montpellier à Bouygues.

DÉFINITION D'UN PPP :

C'est un contrat à long terme (10 à 35 ans ou plus) par lequel une personne publique attribue à une entreprise une mission globale de :

- conception, réalisation et financement
- entretien/maintenance et/ou exploitation de l'ouvrage

Assorti de modalités souples de paiement, étalé sur la durée du contrat et lié à des objectifs de performance

Manifestation contre le projet d'aéroport
Nantes - samedi 24 mars
Rejoignez le cortège anticapitaliste
12h 30 rond-point de Rennes (Bellamy)