

ACIPA

Projet d'aéroport de
Notre-Dame-des-Landes (44) :

chronique
d'un « crash »
annoncé



DOSSIER DE PRESSE *Édition juin 2008*

Sommaire



■ Éditorial : résistance !	3
■ Aéroport de Notre-Dame-des-Landes : un projet du siècle passé...	4
■ ... En complète contradiction avec le « Grenelle de l'Environnement »	6
■ Les alternatives à la construction d'un nouvel aéroport.	8
■ Les « vrais-faux » arguments des porteurs du projet	9
■ La coordination des opposants au projet d'aéroport.	10
■ Ils ont dit... au sujet du projet d'aéroport.	11
■ Pétrole cher, transport aérien et réchauffement climatique.	12
■ L'ACIPA, une association citoyenne et active	14
■ En conclusion.	16

Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes
BP 5 – 44130 NOTRE-DAME-DES-LANDES

Contacts presse : **Dominique FRESNEAU** – 06 71 00 73 69 • **Catherine ÉDÉ** – 02 40 77 64 42, catherine.ede@free.fr
E-mail : acipa.info@free.fr – Site Web : <http://acipa.free.fr> – Web radio : <http://acipa.webhop.org>

**Lieu de résistance : « La Vache Rit »
Les Domaines, Notre-Dame-des-Landes (44)**

Résistance!



Historiquement, Notre-Dame-des-Landes a déjà connu une activité aérienne en 1944, avec l'armée américaine, et c'est peut-être ce qui a inspiré les décideurs pour le choix de ce site... retenu dès 1967 par le Service Technique des Bases Aériennes. Il était à l'époque jugé comme le plus adapté au Grand Ouest pour accueillir un aéroport international répondant à des besoins supposés en relation avec la naissance du Concorde et l'essor du transport aérien.

40 ans plus tard — le 28 septembre 2007 — Concorde sera vendu en pièces détachées à Toulouse!

En 1974, les études prévoient 5 à 9 millions de passagers pour Nantes, à l'horizon 2000. En réalité, il y a eu moins de 2 millions de passagers cette année-là. La DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) a enregistré 2,518 millions de passagers à Nantes-Atlantique en 2007, et 36 800 mouvements commerciaux, contre 39 250 mouvements en 1997...

Imaginé à une époque où on ne parlait pas encore de réchauffement climatique, ni de flambée des prix du pétrole, ce projet de nouvel aéroport fait également peu de cas de l'activité agricole dynamique existante et du dernier bocage préservé du département de Loire-Atlantique.

Pour éveiller les consciences et inciter l'État à revoir sa copie, la **RÉSISTANCE** s'organise à Notre-Dame-des-Landes et ailleurs.



La fresque humaine, sur le site, le 25 juin 2006.

Le témoignage de Gilbert, sympathisant de Servon-sur-Vilaine (35) :

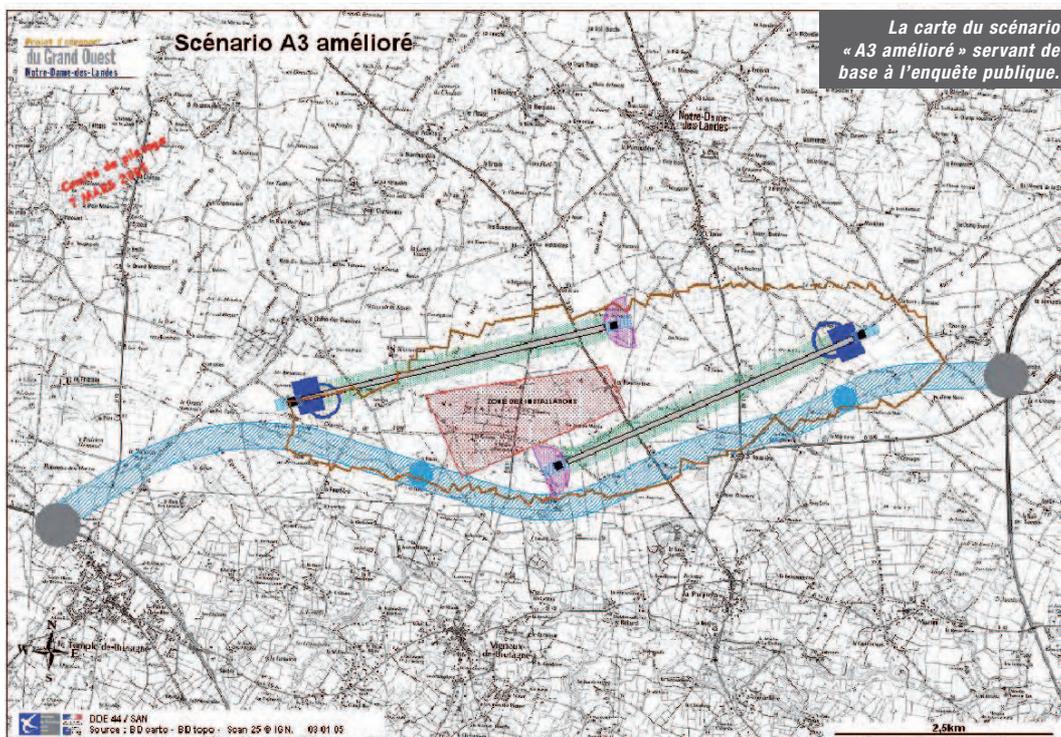
Rien de tel que d'aller voir sur le terrain! À voir les cartes, je m'attendais à d'assez grandes surfaces agricoles comme on en voit beaucoup. Mais, au lieu de cela, c'est un bocage riche et préservé, avec des haies, des bois, des zones humides... Vraiment, il faut sauver cet espace vivant!



Aéroport de Notre-Dame-des-Landes : un projet du siècle passé...



- Dans les années soixante, un nouveau site aéroportuaire est recherché en Bretagne Pays-de-la-Loire.
- En 1967, un emplacement est proposé du côté de Notre-Dame-des-Landes (44).
- En 1974, une zone d'aménagement différé (ZAD) est créée sur 4 communes : Notre-Dame-des-Landes, Grandchamp-des-Fontaines, Treillières, Vigneux-de-Bretagne (ces communes font partie aujourd'hui de la Communauté de communes d'Erdre & Gesvres (CCEG), qui regroupe 12 communes au total).
- Pendant 20 ans, il n'est plus question du projet. Les communes riveraines du site pressenti accueillent de plus en plus de population (51000 habitants en 2007 sur le territoire d'Erdre & Gesvres, 37 000 en 1990).
- Le projet est relancé en 2000. Il est question de transférer l'actuel aéroport Nantes-Atlantique, situé au sud de la Loire, vers le nord Loire, à Notre-Dame-des-Landes.
- À la demande des associations, un **débat public** est organisé en 2003, qui prouve la non-saturation de Nantes-Atlantique (piste utilisée au tiers de sa capacité), mais l'État décide de continuer les études sur ce projet.





- **Du 18 octobre au 30 novembre 2006**, le projet est soumis à enquête publique.
- **Avril 2007** : la commission d'enquête, à la majorité de 5 voix sur 7, donne un avis favorable assorti de 4 réserves et de 4 recommandations. Elle souligne « **un lourd tribut pour l'environnement, un lourd tribut pour l'agriculture** » et qualifie même ce projet de « **pari sur l'avenir** » !
- **Juillet 2007** : lancement du « Grenelle de l'Environnement » qui suscite un immense espoir... « *Nous n'augmenterons plus de façon significative les capacités routières et aéroportuaires* » déclare J.-L. Borloo en octobre 2007.
- **9 février 2008**, signature par le premier ministre, François Fillon, le ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, Jean-Louis Borloo, et le secrétaire d'État chargé des transports, Dominique Bussereau, du **décret déclarant d'utilité publique** les travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aéroport pour le Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes et de sa desserte routière, et emportant approbation des nouvelles dispositions des plans locaux d'urbanisme des communes de Fay-de-Bretagne, Grandchamp-des-Fontaines, Notre-Dame-des-Landes, Treillières, Vigneux-de-Bretagne dans le département de la Loire-Atlantique.
- **8 avril 2008**, les opposants au projet d'aéroport déposent au **Conseil d'État un recours en annulation du décret du 09.02.08.**



... En complète contradiction avec le Grenelle de l'Environnement



■ Sur le plan de l'écologie et du territoire

- Destruction d'une des dernières zones de biodiversité exceptionnelle du département ;
- Risques très importants liés à la pollution et à l'imperméabilisation de vastes surfaces en zone de bassins versants ;
- Accélération de l'urbanisation sur une quinzaine de kilomètres au nord de Nantes ;
- Destruction d'une agriculture périurbaine de proximité sur 2 000 hectares.

■ Sur le plan de l'énergie

- Pour rentabiliser un tel équipement, le concessionnaire privé cherchera à développer coûte que coûte le trafic aérien, facteur majeur de consommation de pétrole et de production de gaz à effet de serre, sans avantage économique ni social réel pour la région ;
- Construction de nouvelles routes ;
- Déplacements quotidiens des employés entre le sud Loire (où ils résident aujourd'hui) et le nord Loire où seront délocalisés leurs emplois, soit 60 kilomètres quotidiens environ.

■ Sur le plan économique

- Équipement surdimensionné compte tenu de la faible demande en transport aérien dans l'Ouest et du nombre d'aéroports proches de Nantes (Saint-Nazaire, Rennes, Angers) ;
- Investissement largement sous-estimé (581 millions d'euros HT annoncés, valeur 2006), pénalisant pour de nombreuses années les budgets des collectivités locales des Pays-de-la-Loire. En Angleterre, le projet d'agrandissement de l'aéroport de Stansted, à Londres, est estimé à **2,9 milliards d'euros pour une piste, un terminal et une aire de stationnement des avions** ;
- L'aéroport existant de Nantes-Atlantique, considéré comme aéroport jetable, alors qu'il remplit parfaitement son office ;
- Fragilisation des activités et des emplois au sud Loire dans la périphérie de Nantes-Atlantique, notamment EADS ;
- Fragilisation (voire fermeture...) de l'aéroport de Rennes ;
- Destruction du plus grand bassin laitier du département, coût du reclassement des agriculteurs ;
- Construction de nouvelles liaisons ferroviaires et routières pour accéder au nouvel aéroport, alors que les infrastructures existent pour Nantes-Atlantique.



La commission d'enquête publique l'a dénoncé :

« un lourd tribut pour l'agriculture
et un lourd tribut pour l'environnement. »

■ État des Lieux de l'agriculture

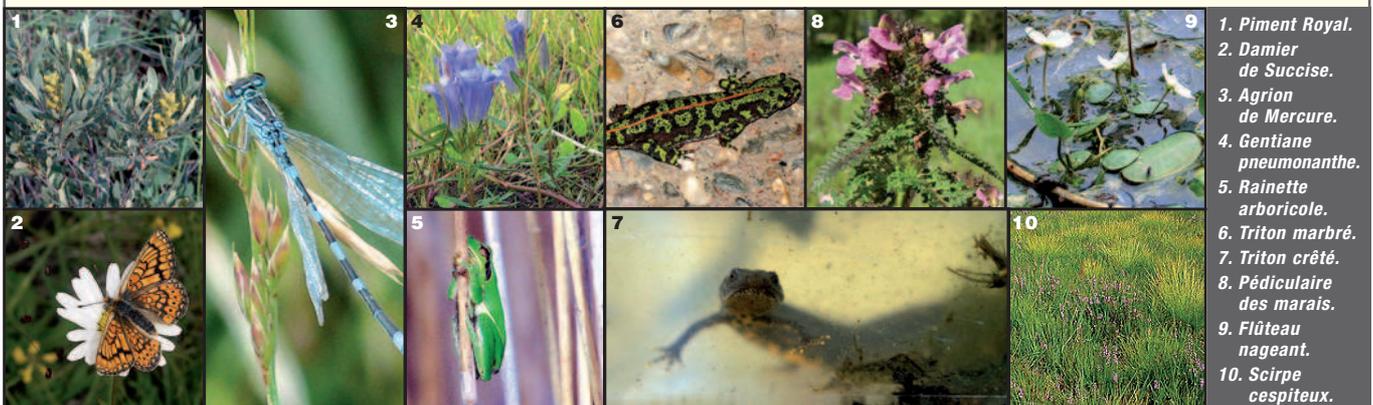
- Une **cinquantaine d'exploitations** remises en cause par ce projet ;
- La plupart sont des élevages bovins, totalisant plus de **11 millions de litres de lait** (collectés par 4 laiteries : *Colarena, Terrena, Société fromagère de Bouvron, Laiterie Saint-Père*) et près de 700 vaches allaitantes ;
- Des **centaines d'emplois** compromis : actifs agricoles directs et emplois induits (salariés de coopératives, entrepreneurs de travaux agricoles, filières de collectes, réseaux d'entraide, vétérinaires...);

(source Chambre d'Agriculture)

■ Zone de bocage très préservée

- Une des dernières du département, présentant des milieux de qualité, en mosaïque, favorables à la présence d'une faune diversifiée ;
- Les milieux humides et aquatiques du site (landes atlantiques, prairies humides, mares oligotrophes à mésotrophes, ruisseaux), souvent de bonne qualité, présentent un intérêt écologique fort, abritant des espèces de grand intérêt, protégées au niveau national ou régional : **Flûteau nageant, Scirpe cespiteux, Piment royal, Gentiane pneumonanthe, Pédiculaire des marais...**
- Par ailleurs, ces milieux humides hébergent également plusieurs espèces d'**insectes remarquables d'intérêt européen** : **Damier de la succise, Agrion de Mercure.** Il existe donc un enjeu important dans la conservation de ces insectes et surtout de leurs habitats.
- **Présence de populations d'amphibiens, résultant de la présence d'un réseau très important de mares** (environ 200 ont pu être comptabilisées). Pour les amphibiens, ces milieux sont favorables aux espèces dont les populations sont conditionnées par ce réseau de mares : **Rainette arboricole, Triton marbré et Triton crêté...**

(source ACEMAV-BIOTOPE)



Photos DR.



Des alternatives à la construction d'un nouvel aéroport



Les opposants au projet d'aéroport mettent en avant plusieurs solutions alternatives qui permettraient :

■ soit de réduire fortement le survol des zones urbaines

- transfert du trafic vers Paris et Lyon sur le TGV qui supprimerait 30 % des mouvements ;
- mise en place d'une interconnexion des aéroports de l'Ouest pour partager le trafic.

■ soit d'éviter totalement tout survol de zone urbanisée dense

en remplaçant sur l'aéroport actuel la piste existante, orientée nord-sud, par une autre piste, orientée est-ouest. Ce nouveau tracé proposé par l'association *Solidarités Écologie* est compatible avec les PLU actuels et n'a fait l'objet d'aucune opposition sérieuse de la part des élus et techniciens à qui il a été présenté.

Cette solution alternative représenterait un investissement modeste (65 millions d'euros) comparé à celui du projet Notre-Dame-des-Landes. Elle est également modulable et progressive. L'emprise nouvelle de terre n'est que de 200 hectares, situés en zone de déprise agricole, contre près de 2 000 hectares pour un nouvel aéroport (plate-forme et desserte routière). Elle présente de nombreux autres avantages :

- moins de bruit, car pas de virage au décollage et possibilité de pentes plus fortes ;
- bonne desserte : périphérique proche, tramway à 2 kilomètres, voie ferrée sur le site ;
- coût raisonnable et progressif ;
- une partie des terrains à acquérir appartient à la zone d'activité de l'aéroport ;
- compatibilité avec les plans d'urbanismes locaux des communes du sud Loire.

Jusqu'à présent, aucune étude sérieuse des alternatives possibles n'a eu lieu. Les élus et les administratifs poursuivent le projet de construction d'un nouvel aéroport, avec deux pistes, très largement surdimensionné, l'équivalent d'un « demi Roissy Charles-de-Gaulle » (l'aéroport de Roissy, avec ses quatre pistes, a un trafic annuel de près de 60 millions de passagers !).

Un projet qui détruira des milliers d'hectares de terres agricoles et la dernière zone de biodiversité exceptionnelle du département, qui mettra à mal l'économie agricole de Loire-Atlantique et qui ruinera les finances locales...

Plus d'informations sur le réaménagement de Nantes-Atlantique :

www.solidarites-ecologie.org

www.esginfra.com



Les « vrais-faux » arguments des porteurs du projet



■ Ce qu'ils disent *

« L'aéroport actuel de Nantes est saturé »

« Le trafic aérien nantais va exploser dans les prochaines années »

« La piste unique de Nantes-Atlantique est un frein à la compétitivité »

« Le survol de Nantes et du Lac de Grand-Lieu représente un danger »

« La mise en réseau des aéroports de l'Ouest est impossible »

Rennes : trafic affaire de proximité.

Saint-Nazaire : pas d'infrastructure pour accueillir des passagers en nombre.

Angers : dimensionné pour accueillir des avions de capacité limitée.

« Le nouvel aéroport permettra de mieux desservir Nantes et son agglomération »

« Sans aéroport, Nantes connaîtrait le même phénomène économique que La Flèche » **

■ Et la réalité...

Piste utilisée au 1/3 de sa capacité. Selon la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) 36 800 mouvements en 2007 (soit moins qu'en 1997 : 39 250 mouvements). 110 000 mouvements possibles. La capacité de l'aérogare peut être portée à 4,5 millions de passagers (Mpax)

2,518 Mpax en 2007 (DGAC), mais moins de mouvements, car les avions sont mieux remplis (emport de 68 contre 37 en 1997, certains aéroports sont déjà à 100). « Les touristes venant en majorité du "Grand Ouest", la demande en transport aérien est faible » ! (cf. dossier enquête publique)

- Genève : 1 piste pour 10,2 millions de passagers annuels,
- Gatwick : 1 piste pour 31 millions de passagers,
- Tenerife : 1 piste pour 11,7 millions de passagers,
- San Diego : 1 piste pour 17 millions de passagers,
- John-Wayne : 1 piste pour 8 millions de passagers.

En aucun cas, la création d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes ne permettra de mettre fin à ces survols, car l'aéroport de Nantes-Atlantique continuera de fonctionner pour la société Airbus.

Apporter une réponse à ce problème de survol supposerait :

- de faire fonctionner en complémentarité les aéroports existants (Saint-Nazaire, Rennes et surtout Angers) notoirement sous-utilisés.
- d'expertiser enfin sérieusement la perspective d'une piste est-ouest à Nantes-Atlantique en remplacement de l'actuelle orientée nord-sud.

En mars 2008, 7 avions d'Air France ont été déroutés de Nantes vers... Rennes (400 000 passagers par an).

En 2007 : 12 604 passagers à Saint-Nazaire (source Union des Aéroports Français).

En 2008 Angers-Marcé fête son 10^e anniversaire mais, faute de trafic, il est fermé une grande partie de l'année.

Des recommandations européennes préconisent d'utiliser l'existant.

Nantes — comme Rennes et Angers — compte parmi les villes les mieux connectées au réseau TGV. Ce réseau permet notamment l'accessibilité aux aéroports existants.

Nantes a déjà un aéroport international. Installé depuis longtemps sur un site dédié à l'aéronautique, c'est un équipement performant, qui répond bien aux besoins de mobilité. Il est proche de Nantes et de ses infrastructures stratégiques : périphérique, Île de Nantes, EuroNantes, Cité des Congrès, gare... contrairement au projet de nouvel aéroport.

De Nantes, on peut partir, entre autres, vers la Turquie, la Réunion, le Canada, la Guadeloupe, la Martinique, la République Dominicaine, l'Égypte, le Maroc, le Sénégal, la Tunisie, l'Autriche, la Bulgarie, la Hongrie, l'Irlande, la Norvège, la Pologne, la République Tchèque, Chypre, la Croatie, l'Espagne, la Grèce, l'Italie, Malte, le Portugal, la Jordanie.

(cf. passeport Évasion Printemps Été 2008, Aéroport Nantes-Atlantique)

* Sources : dossier enquête publique, réunion d'information et d'échanges sur le projet d'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes du 29.01.08 à la préfecture de Loire-Atlantique. Magazine « Nouvel Ouest » N° 146, avril 2008 .

** La Flèche, deuxième ville de la Sarthe avec 17 083 habitants, en 2007 (Wikipedia).



La Coordination des opposants au projet d'aéroport



Une première réunion de 14 associations opposées au projet d'aéroport a eu lieu le 4 septembre 2003, afin de préparer en commun un courrier au 1^{er} Ministre (M. Raffarin) et au ministre des transports (M. de Robien), avant la décision de mise à l'étude du projet.

Depuis, ces associations se réunissent régulièrement pour échanger sur le dossier et mettre en place des actions communes.

Aujourd'hui, **23 associations et mouvements politiques** composent cette coordination :

ACCV – Association Chapelaine de Défense et de Protection du Cadre de Vie
contact Guy LANNUZEL – guy.lannuzel@free.fr

ACIPA – Association Citoyenne Intercommunale des populations concernées par le Projet d'Aéroport
contact Dominique FRESNEAU – 06 71 00 73 69

ADECA – Association des exploitants agricoles concernés par le projet d'aéroport
contact Sylvain FRESNEAU – 02 40 57 27 02

À L'EST DE L'ERDRE – contact Olivier SARZEAU – 02 40 72 74 91

ANDE – Association Nantaise Déplacement Environnement – 08 79 62 84 29

BIEN VIVRE À VIGNEUX – contact Claude BORD – 02 40 63 36 18

BRETAGNE VIVANTE – contact Hervé LE STRAT – h.lestrat@wanadoo.fr

COLLECTIF ANTI-MARÉES NOIRES – contact Gaby CERONI – 02 40 53 12 66

CONFÉDÉRATION PAYSANNE – contact Julien DURAND – 02 40 57 25 62

FNAUT – Fédération Nationale des Usagers des Transports – contact Régis BERGOUNHOU – 02 40 57 69 97

GND – Groupe Nantais pour la Décroissance – contact Gregori.gaufroy@gmail.com

GREENPEACE 44 – contact Bernard – ennuclim@orange.fr

LES ALTERNATIFS 44 – contact Bertrand VRAIN – 02 40 69 72 43

LES VERTS 44 – contact Yves CHOQUET – 06 71 65 56 34

LPO – Ligue pour la Protection des Oiseaux – contact Guy BOURLES – 06 20 70 11 37
ou Mickaël POTARD – mickael.potard@lpo.fr

MALICE – contact Hervé MADOUAS – 06 86 94 93 04

MEI 44 – Mouvement Écologiste Indépendant – contact Alain BOULIER – 02 51 46 14 76

NATURE ACTION – contact Alain YVIQUEL – 06 63 54 22 99

NATURE AVENIR – contact Jacques LECOQ – 02 40 57 23 94

SOLIDARITÉS ÉCOLOGIQUES – contact Geneviève LEBOUTEUX – 02 40 72 51 99

SORTIR DU NUCLÉAIRE Loire & Vilaine – contact Karine PLANTIER – 06 26 96 17 67

UDES – contact Jean-François DYKE – 02 40 57 15 20

VIVRE À TREILLIÈRES – contact Jean-Marie GAILLARD – gaillard.j-m@wanadoo.fr



ils ont dit...

au sujet du projet d'aéroport



■ **Marie-Hélène AUBERT** – Députée européenne – Les Verts : « Les milliards d'euros envisagés pour construire cet aéroport sans avenir seraient bien mieux utilisés à convertir nos modes de vie, de production et de consommation, à la nouvelle donne écologique et au besoin exprimé par tous d'un monde plus solidaire et plus humain » (Tribune Ouest-France janvier 2008).

■ **Nicolas HULOT** – producteur TV : « Ce type d'équipement va augmenter les gaz à effet de serre et la France sera dans l'impossibilité de réaliser Kyoto » (Nantes, 15 janvier 2007).

■ **Philippe LABAT** – expert international en production pétrolière : « Il est illusoire de penser qu'un miracle permettra de trouver rapidement des carburants de substitution. Le fabricant d'AIRBUS lui-même ne prévoit pas une substitution massive du kérosène par l'hydrogène liquide (fabriqué principalement à partir du potentiel hydroélectrique encore inexploité du Québec) avant 2030-2040. D'ici cette date, qui correspond à la durée de vie minimale justifiant la construction de l'aéroport projeté, la disponibilité de kérosène aura considérablement diminué, réduisant ipso facto le trafic aérien » (19 novembre 2006).

■ **Yves PACCALET** – philosophe : « Dans moins de 10 ans, le secteur de l'aviation va être confronté à un immense crash. L'idée que le trafic aérien va augmenter, c'est un truc d'économistes et de responsables politiques à très courte vue » (Assises du développement durable – Nantes, octobre 2006).

■ **Jean-Marie PELT** – président de l'Institut européen d'écologie : « Nous nous comportons comme si il n'y avait pas de problèmes écologiques. L'avion a un effet très lourd sur le changement climatique. Il faut une moralisation des transports aériens » (Festival Art et Nature de la LPO – La Chapelle-sur-Erdre, avril 2006).

■ **Françoise VERCHÈRE** – vice-présidente du Conseil général : « Ce projet pose beaucoup de questions qu'on se refuse de voir. Les élus sont souvent obnubilés par la volonté de construire, de laisser des traces... Ils sont aussi dans le symbole "une grande métropole comme Nantes, pour être à l'échelle européenne, se doit d'avoir un grand aéroport" Cela peut empêcher parfois d'être lucide et de chercher des alternatives » (printemps 2006).

■ **Yves COCHET** – député – Les Verts : « C'est de la folie ! Cet aéroport serait une aberration écologique, une catastrophe économique » (conférence « Pétrole cher et dérèglement climatique » – Nantes, novembre 2005).

■ **Jean-Marc JANCOVICI** – ingénieur-conseil auprès de l'État et des grandes entreprises : « Bêtise ! Mauvaise idée d'aménagement du territoire » (conférence « Énergie et changement climatique » – Nantes, septembre 2005).

■ **Patrick COTREL** – vice-président du Conseil régional : « Dans une période où le réchauffement climatique est maintenant reconnu et ses causes bien identifiées, où le prix du pétrole brut continue de grimper, il est inconcevable de ne pas prévoir qu'une restriction du trafic aérien va devenir vitale pour la planète et économiquement obligatoire. Dans ces conditions, prévoir un investissement aussi important que celui de Notre Dame des Landes n'est pas un bon choix » (juin 2005).

■ **Hervé BOCHER** – conseiller général de La Chapelle-sur-Erdre : « L'absence de réel examen de solution alternative interroge beaucoup sur les fondements de la décision de l'État et fait apparaître, après coup, le débat public comme un alibi » (2003).

■ **Joseph GOURANTON** – expert : « Notre-Dame-des-Landes est une bêtise économique et intellectuelle. On ne peut pas faire un investissement de cette nature, qui engage pour au moins 50 ans, parce qu'on a acheté la moitié des terrains nécessaires il y a 30 ans, c'est d'une incroyable stupidité, avec des conséquences incalculables... » (2003).



Pétrole cher, transport aérien et réchauffement climatique



- **Air France tente de s'adapter à un kérosène cher** – Le Monde, 22.05.2008 « ... Le défi de la hausse du pétrole est énorme pour les compagnies aériennes, ce qui fait dire à M. Spinetta (président d'Air France-KLM), que le secteur devrait sortir transformé de cette crise, avec la disparition de plusieurs acteurs traditionnels et à bas coûts. Ces derniers devraient être pénalisés par leur modèle économique qui repose sur des coûts très bas et une croissance forte : deux éléments qui ne sont plus d'actualité... »
- **Hausse du pétrole : tout va changer** – Le Journal du Dimanche, 25.05.2008 « Les Français atteints dans leur quotidien. Mauvaise nouvelle à l'approche des vacances. Le prix des billets d'avions flambe. Air France vient d'augmenter pour la 17^e fois ses tarifs depuis 2004, afin de compenser ses dépenses en carburant. Cette « surcharge » atteint désormais 34 euros pour un trajet aller-retour en France et [...] 202 euros pour un vol intercontinental ! [...] Selon son patron, Jean-Cyril Spinetta, la compagnie devra répercuter environ deux tiers de la hausse du kérosène, qui représente déjà 30 % des coûts d'Air France. La hausse s'annonce salée. *Cela va décourager une partie de la clientèle qui prend l'avion actuellement*, reconnaît Jean-Cyril Spinetta, ajoutant que *la situation actuelle est bonne pour le TGV*. La compagnie envisage d'ailleurs de profiter de la libéralisation ferroviaire, prévue à partir de 2012, pour faire rouler des TGV à ses couleurs. Dans l'immédiat, les faillites et les fusions de compagnies devraient s'accélérer. Une baisse de l'offre qui va amoindrir la concurrence, donc pénaliser encore un peu plus le consommateur. »
- **Pétrole cher : notre vie a déjà changé** – Le Figaro, 31.05.2008 « ... Dans le transport aérien, touché de plein fouet par l'augmentation du kérosène, les voyageurs devront s'y faire : ils iront moins vite. Sur SAS, le client d'un Oslo-Paris volera [...] à une vitesse de croisière de 780 kilomètres/heure, contre 860 auparavant. Sur TUI, le particulier devra déboursier 25 euros supplémentaires pour les fauteuils dans la rangée proche des issues de secours – où l'on peut étendre ses jambes. Ailleurs, on fait payer les valises. Du coup, le tourisme doit apprendre à se faire plus proche, plus lent et plus léger. [...] L'onde de choc attendue sur le transport aérien concerne d'abord les entreprises low-costs, qui pourraient subir des baisses drastiques d'effectifs, voire des faillites sèches. [...] Le baril à 200 dollars. Le transport aérien n'en sortirait pas indemne. À 200 dollars le baril, le modèle économique des compagnies aériennes low-costs volerait en éclats, détruit par le prix exorbitant du kérosène. Certains pensent même qu'un avion géant comme l'A380 perdrait de sa pertinence, tant le renchérissement des billets d'avion dissuaderait les gens d'effectuer de longs voyages. »



**MAI 2008 :
LE BARIL
DE PÉTROLE À...
154\$
...CONTRE 66\$
IL Y A UN AN!**



août 2005 : le ciel de la région nantaise est déjà largement zébré par les contrails. Qu'en sera-t-il en 2015 ?



Images DR.

- **Les avions vont devenir plus rares et plus chers** – Presse-Océan, 07.06.2008
« Plusieurs compagnies aériennes, les américaines en tête, ont annoncé ces derniers jours des réductions du nombre de leurs vols pour faire face à la flambée des cours du pétrole. [...] Certaines dessertes, autrefois rentables, sont aujourd’hui déficitaires. Laisser un appareil au sol a un impact significatif sur le résultat de la compagnie et représente une économie importante. »
- **Le Kérosène cher, une surcharge intenable** – Presse-Océan, 12.06.2008 « Le prix record du carburant constitue la plus importante menace depuis la crise du SRAS pour les compagnies aériennes asiatiques. Certaines pourraient cesser de voler. »

LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE : défi majeur à relever au cours de ce siècle !

- **Le climat se réchauffe, c’est grave ! L’homme est responsable...**
...Responsable de rejeter autant de gaz à effet de serre (GES) dans l’atmosphère. Ce sont ces GES qui font monter la température de notre planète TERRE.
- **Avec + 2°, + 3°, + 4°... quels impacts pour ce XXI^e siècle ?**
 - **Écosystèmes en danger** : fonte des glaciers, biodiversité gravement menacée...
 - **Menaces sur les populations** : multiplication des accidents climatiques, risques sanitaires, sécurité alimentaire en péril, montée des eaux obligeant des millions de personnes à l’exode...

Les conséquences économiques, sanitaires, sociales et environnementales du réchauffement climatique seront multiples et frapperont tout le monde. Les pays du Sud seront les premiers touchés, mais les pays du Nord auront leur part. La France est concernée, y compris le « Grand Ouest » !
- **Quel remède pour faire baisser la fièvre ?**
 - Réduire dès maintenant la croissance des émissions de GES dans les domaines, entre autres, de l’habitat et des transports.

Le transport aérien contribuant très fortement aux émissions de GES, il est URGENT d’abandonner ce projet d’aéroport, en totale contradiction avec la politique de développement durable recommandée par tous nos dirigeants



L'ACIPA, association active et citoyenne



Association loi 1901, l'**ACIPA a été créée le 16 novembre 2000.**

L'ACIPA compte aujourd'hui plus de 3 300 adhérents. Plus de 11 000 personnes ont signé une pétition contre le projet d'aéroport.

Des sections locales ont été créées et organisent leurs propres actions. Des correspondants locaux informent la population dans une vingtaine de communes.

Làïque, indépendante de tout parti politique, groupement confessionnel ou organisation syndicale, l'ACIPA a pour objet :

- **De s'opposer au projet de création d'une plate-forme aéroportuaire à Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique) ;**
- D'informer les adhérents et la population des zones concernées par ce projet, y compris sur les équipements connexes (aménagement routiers et ferroviaires, constructions diverses...);
- De faire prendre conscience de toutes les transformations qui en découlent, aussi bien pour les zones urbanisées que pour les espaces ruraux
- De contribuer et de participer à la réflexion sur le développement du transport aérien au niveau régional en particulier dans une perspective d'aménagement humain du territoire ;
- **D'une manière générale, d'agir pour la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine de l'environnement et de l'aménagement harmonieux du territoire.**

L'association est administrée par un conseil d'administration. Une coprésidence est partagée entre :

- **Claude COLAS** – 45 rue de Nantes, 44130 Notre-Dame-des-Landes
02 40 57 20 62 – colasc@orange.fr
- **Dominique FRESNEAU** – Roty du Long-Duc, 44130 Notre-Dame-des-Landes
02 40 57 24 08 – dfresneau@free.fr
- **Agnès BELAUD** – La Choutière, 44360 Vigneux-de-Bretagne
02 40 57 39 13 – a.belaud@tele2.fr





1. Fest-noz de soutien (décembre 2007).
 2 et 6. Manifestation (novembre 2003) à Nantes.
 3. Inauguration de « la Vache Rit » (décembre 2007).
 4. Concours de dessins.
 5. Pique-nique annuel (juin 2006).

L'ACIPA, UNE ASSOCIATION ACTIVE

- Réunions publiques d'information, ciné débat ;
- Publication d'un bulletin aux adhérents (3 par an), animation d'un site Internet et d'une Web radio : <http://acipa.webhop.org>
- Constitution d'un dossier technique dit « Dossier des 80 000 citoyens » ;
- Participation au Débat Public de 2003 ;
- Contributions aux enquêtes publiques sur le projet d'aéroport, la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Loire, le SCOT métropolitain Nantes Saint-Nazaire ;
- Manifestations ponctuelles, pique-nique annuel, distribution massive de tracts d'information, interpellations des candidats lors des élections, présence aux conférences, festivals d'écologie...
- Organisation le 25 juin 2006 avec les associations partenaires d'une grande fresque humaine (4 000 personnes) pour dire « AÉROPORT NON ! » ;
- Actions communes avec 21 autres associations opposées au projet, entre autres : création d'un lieu de résistance « La Vache Rit », inauguré le 8 décembre 2007 au lieu-dit les Domaines à Notre-Dame-des-Landes, manifestation anti-aéroport à Nantes, le 1^{er} mars 2008, réunissant près de 4 000 personnes, lancement de comités de soutien, sortie découverte du bocage avec la LPO ;
- Contacts avec les élus ;
- Actions juridiques au Conseil d'État et au tribunal administratif ;
- **Projet pour 2009 : un grand festival de musique...**

PLUS D'INFORMATIONS SUR : <http://acipa.free.fr>



En conclusion...



Ce projet d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes (NDL), vieux de près de 40 ans, a été conçu pendant la période des « Trente Glorieuses », influencée par une croissance forte et propice aux aménagements surdimensionnés.

Les années quatre-vingt sont passées et les faits ont démenti les prévisions établies dans les décennies d'optimisme, si bien que le projet NDL — longtemps oublié — n'est réapparu que par l'entêtement de ses promoteurs, qui le justifiaient notamment par leurs acquisitions foncières.

Aujourd'hui, alors que tous les voyants sont au rouge en ce qui concerne les ressources et l'état de notre planète, il incombe aux responsables politiques de faire des choix qui ne laissent pas à nos enfants un environnement dévasté et une dette insurmontable.

S'il était besoin de désenclaver le « Grand Ouest » par rapport à l'Europe, des moyens de communication moins coûteux et plus respectueux de l'environnement que le transport aérien existent et doivent être mis en œuvre.

Le projet NDL est en total décalage avec le « Grenelle de l'Environnement » et les décideurs n'ont étudié aucune des alternatives susceptibles d'améliorer et de répondre à la demande de transport pour le long terme.

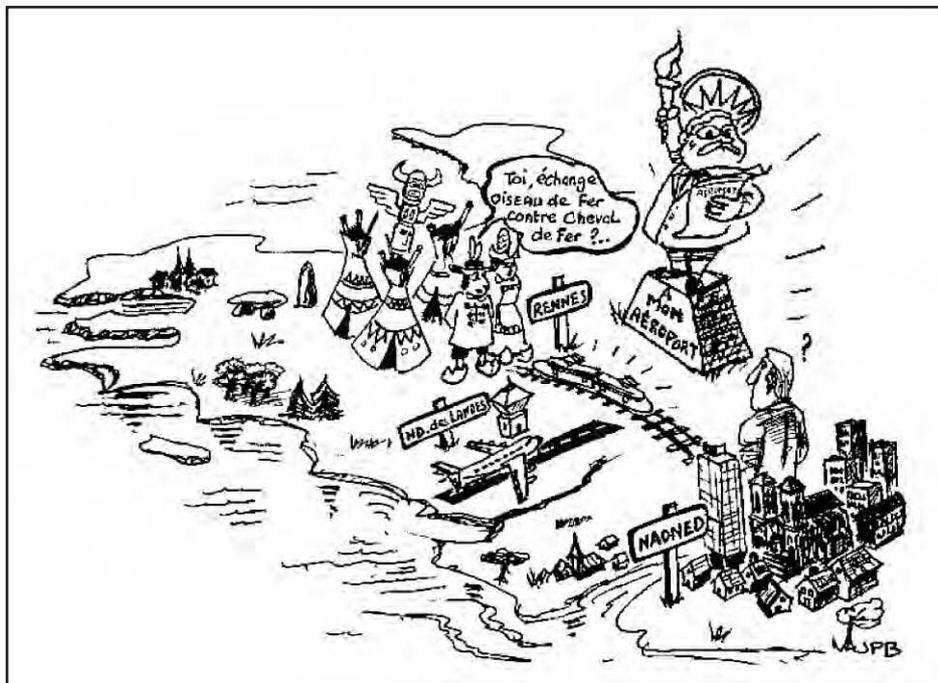
Si la machine administrative mise en marche avec l'enquête publique n'est pas stoppée, les acteurs de cette affaire, non seulement auront accouché d'un éléphant blanc, mais ils porteront la responsabilité d'un énorme gâchis environnemental et financier.

VOILÀ BIEN LE CONTRAIRE DE L'UTILITÉ PUBLIQUE !



12 avril 2008, aux abords des nefs de « l'île de Nantes », détournement du Grand Éléphant, orchestré par un comité de soutien nantais.





Dessin JPB (DR).

RÉALISATION  02 40 35 67 76 • Illustration letière : Pogam.

Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes
BP 5 – 44130 NOTRE-DAME-DES-LANDES
Contacts presse : **Dominique FRESNEAU** – 06 71 00 73 69 • **Catherine ÉDÉ** – 02 40 77 64 42, catherine.ede@free.fr
E-mail : acipa.info@free.fr – Site Web : <http://acipa.free.fr> – Web radio : <http://acipa.webhop.org>

**Lieu de résistance : « La Vache Rit »
Les Domaines, Notre-Dame-des-Landes (44)**