



# ACIPA

BULLETIN D'INFORMATION AUX ADHÉRENTS  
N° 19 - Janvier février 2007

Notre-Dame-des-Landes • Blain • Bouvron • Casson • La Chapelle-sur-Erdre • La Chevallerais • Cordemais  
Fay-de-Bretagne • Grandchamp-des-Fontaines • Héric • Malville • Nort-sur-Erdre • Petit-Mars • Saint-Étienne-  
de-Montluc • Sautron • Savenay • Sucé-sur-Erdre • Le Temple-de-Bretagne • Treillières • Vigneux-de-Bretagne...

Internet : <http://acipa.free.fr>

E-mail : [acipa.info@free.fr](mailto:acipa.info@free.fr)

# AVIS DÉFAVORABLE !

*Que l'avis des commissaires enquêteurs sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes soit DÉFAVORABLE ! C'est déjà ce que l'ACIPA vous souhaite pour cette année 2007...*

Comment pourrait-il en être autrement ? À lire les nombreuses contributions apportées au dossier d'enquête publique, rien ne justifie la création d'une nouvelle infrastructure aéroportuaire.

Les élus de certains conseils municipaux de nos communes, du SIVU aéroportuaire et de la Communauté de Communes Erdre & Gesvres entre autres, ont réaffirmé leur opposition et nous nous félicitons de ce pas — bien tardif certes — mais qui va dans le sens de notre combat et nous espérons qu'il sera suivi d'actes concrets, par exemple, en entrant dans la bataille juridique, le moment venu.

L'ACIPA a, pour sa part, déposé un dossier important résumant ses arguments (des extraits vous sont proposés dans ce bulletin) et les quelque 9 000 signatures des pétitions rassemblées depuis plusieurs années.

De son côté, le président du Conseil général, dans le magazine de janvier 2007, assure que les grands projets comme celui de



l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sont « élaborés dans la concertation ». M. Maréchal n'a-t-il donc pas entendu le NON des populations et de leurs représentants depuis 2003, ou pense-t-il, comme son prédécesseur, pouvoir « passer sur le corps des élus » pour mener ce projet au bout ?

2007 sera une année importante et l'ACIPA, avec les autres associations de la coordination, restera mobilisée ; les commissaires enquêteurs vont rendre leur avis dans quelques semaines et quel que soit celui-ci, il est fort probable que la déclaration d'utilité publique soit faite début 2008 ; cette DUP ne serait pas un aboutissement et la bataille juridique pourrait alors commencer...

2007 sera aussi une année électorale ! Nous ne manquerons pas de demander à tous les candidats — qui lavent tous plus blanc que blanc dans tous les domaines actuellement ! — de se positionner par rapport à ce projet coûteux, inutile et néfaste et nous ne manquerons pas non plus d'en tirer les conséquences au moment de déposer notre bulletin dans l'urne !

En attendant ces échéances importantes, l'ACIPA vous souhaite une **BONNE ANNÉE À TOUS !**

**RÉUNION D'INFORMATION : L'APRÈS-ENQUÊTE ET LES SOLUTIONS ALTERNATIVES  
À FAY-DE-BRETAGNE (SALLE DENISE-GREY) VENDREDI 2 MARS À 20 h 30**

# INFOS

## AVIS DE NICOLAS HULOT SUR NDL

Nicolas Hulot, le très médiatique présentateur d' *Ushuaïa*, est venu à Nantes le 15 janvier. La LPO, membre de la Coordination des opposants au projet d'aéroport, l'a rencontré pour l'informer sur les deux gros sujets qui fâchent en Loire-Atlantique : Donges-est (N. H. a la conviction que « *la loi littorale est ici bafouée, qu'on s'assoit dessus* ») et Notre-Dame-des-Landes.

À l'issue de sa conférence sur le thème de son pacte écologique, notre question sur le projet d'aéroport lui a été posée.

Nicolas Hulot a répondu : « *Je suis stupéfait de la façon dont le débat a été posé. On ne pourra pas faire voler éternellement des avions. On a donné à croire que le trafic aérien continuera à se développer de façon très importante. C'EST UNE VISION À COURT TERME. Le trafic aérien va se réguler. Ce type d'équipement va augmenter les GES (gaz à effet de serre) et la France sera dans l'impossibilité de réaliser Kyoto.* »

Jean-Marc Ayrault, présent au premier rang, n'a pas applaudi...

<http://www.pacte-ecologique-2007.org>

## ENQUÊTE PUBLIQUE D'UN PROJET DÉPASSÉ

Du 18 octobre au 30 novembre dernier, le public a été invité à s'exprimer sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en consultant les documents officiels (+ de 500 pages format A3, reçues le 15 novembre à l'ACIPA) et en inscrivant sur les registres tout le « bien » qu'il en pensait.

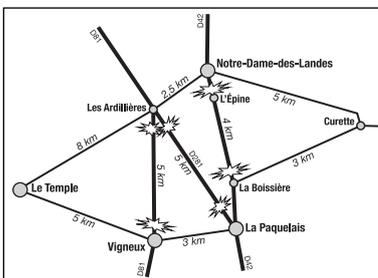
Les plus courageux d'entre nous sont allés à plusieurs reprises en mairie au cours de la période d'enquête pour avoir un maximum d'informations mais la plupart, se trouvant noyés sous ce raz de marée de documents, se sont contentés de feuilleter les dossiers en grappillant par ci par là des renseignements...

Les avis exprimés, qui auraient dû être plus nombreux encore, ont montré que la population désapprouve complètement ce projet avec des arguments maintes fois évoqués par les associations. Tout au long de cette enquête, les commissaires enquêteurs ont semblé à l'écoute de nos revendications, ce qui n'augure pas pour autant que leur avis — consultatif uniquement — ira dans notre sens.

Les six semaines de l'enquête publique nous ont permis de nous faire entendre à plusieurs reprises, lors des barrages routiers des 20 octobre et 4 novembre notamment, grâce au concours de l'ADECA. Ces barrages ont été l'occasion d'informer individuellement la population des contraintes de déplacement qu'elle aurait à subir si le projet aboutissait. Pour beaucoup de nos concitoyens ce fut d'abord l'étonnement et ensuite la prise de

conscience que la réalisation de l'aéroport, même loin de chez eux, pourrait les impacter considérablement.

Le dernier jour de l'enquête a été marqué par une importante manifestation de l'ADECA à



Nantes ; les 80 tracteurs et les manifestants présents ont fortement impressionné les Nantais — mais aussi très certainement les porteurs du projet — en montrant que le site de Notre-Dame-des-Landes est loin d'être un désert, que des gens y vivent et surtout y travaillent, contrairement à ce qu'on veut bien faire croire !

C'est le dernier jour que l'ACIPA a déposé, ainsi que plusieurs autres associations, son dossier de contribution dont voici la trame ainsi que quelques extraits...

## I – RAPPEL DES FAITS

### I-1 Un vieux projet pour Concorde

« Historiquement Notre-Dame-des-Landes a déjà connu une activité aérienne, en 1944, avec l'armée US, et c'est peut-être ce qui a inspiré les décideurs pour le choix de ce site... retenu en 1967 par le service technique des bases aériennes et jugé par le cabinet DG Conseil (sollicité périodiquement au fil du temps) comme étant le plus adapté au Grand Ouest pour accueillir un aéroport international répondant à des besoins supposés en relation avec la naissance du *Concorde* et de l'optimisme qu'il suscite concernant l'avenir du transport aérien. »

### I-2 Une parodie de débat public

« Il apparaît clairement que les demandes des associations représentatives du public concerné par le projet ont été d'emblée repoussées et que le semblant de réponse apporté par une étude complémentaire pendant le déroulement du débat public, sans moyens réels, n'avait d'autre but que de calmer les esprits, puisque les conclusions de cette étude n'ont pas été prises en compte.

Dans ces conditions le préfet et la CNDP n'ont en rien respecté l'esprit du débat public, mais ont cherché à justifier une décision déjà prise. »

### I-3 Quelle enquête publique ?

« C'est donc un dossier technique déviant de celui présenté au débat public, ne respectant ni l'arrêté du ministre des transports du 9 octobre 2003, ni la Convention d'Aarhus, et excluant sans examen toutes solutions alternatives, qui est soumis à l'enquête publique. »

### I-4 Un projet d'État imposé

« Les populations concernées quant à elles, ont montré dans leur majorité une opposition au projet grandissante au fil du temps en adhérant aux associations (l'ACIPA compte aujourd'hui 3200 adhérents environ) et en participant au *débat public* et à de nombreux rassemblements et manifestations dont dernièrement, en juin 2006, la fresque humaine pour dire « AÉROPORT NON » qui rassemblait plus de 4000 participants. Un sondage effectué en 2003 sur son territoire par la commune de Notre-Dame-des-Landes faisait ressortir 77 % d'opposants au projet. »

## II – LES RAISONS DE NOTRE OPPOSITION

### II-1 Pas besoin d'un nouvel aéroport pour l'Ouest

« Il apparaît que l'on a décidé de *construire à tout prix* sans connaître l'usage qu'il sera fait de l'équipement. Nantes Atlantique a une capacité suffisante pour assurer l'évolution prévisible des 20 à 25 prochaines années dans la conjoncture actuelle. La crise pétrolière structurelle annoncée ne peut que freiner l'évolution du transport aérien, voir même amener à une régression. La décision de construire NDL serait anachronique.

Le « Grand Ouest » est largement équipé en aéroports et la création d'une nouvelle plate-forme mettrait en péril l'existence de certains d'entre eux, déjà fragilisés.

Le projet de NDL relève d'une volonté politique. La recherche de l'équilibre des territoires et du développement durable commanderait la collaboration entre les aéroports existants et leur développement harmonieux plutôt que la concurrence accentuée par l'arrivée d'un nouveau venu qui se veut plus grand que les autres. »

### II-2 Catastrophe environnementale

« Par sa multifonctionnalité, **LE BOCAGE EST D'UN INTÉRÊT PUBLIC CAPITAL** : conservation des sols, régulation et épuration des eaux, protection des cours d'eaux, protection des cultures (augmentation des rendements) et des animaux, production de bois (déchiqueté pour l'alimentation des chaudières à bois, bois bûches, bois d'œuvre) et de fruits, conservation de la faune sauvage, lutte contre l'effet de serre, amélioration du cadre de vie, développement des activités d'accueil en milieu rural... Pour faire croire que ce projet prendrait en compte tous les enjeux environnementaux, les porteurs du projet prévoient des corridors pour le passage des petite et grande faunes alors que, par ailleurs, il est prévu une procédure de demande d'autorisation de destruction d'espèces protégées ! **AUCUNE MESURE NE POURRAIT COMPENSER LA DESTRUCTION DÉFINITIVE DE CE BOCAGE SI PRÉSERVÉ.** »

« Les risques liés à la pollution et à l'imperméabilisation de vastes surfaces en zone de bassins versants sont trop importants pour laisser faire ce projet. »

« ... Pour toutes ces raisons liées à un cadre de vie choisi et une qualité de vie recherchée, le projet de NDL est un projet qui porterait préjudice à un très grand nombre de citoyens et qui ne peut être reconnu d'utilité publique, puisqu'il n'a aucune justification essentielle. »

### II-3 Agriculture dynamique sacrifiée

« La campagne n'est ni un désert, ni une aire de jeu pour les *« aménageurs bétonneurs »* qui y viennent assouvir leurs caprices. C'est un lieu de vie de grande qualité pour les personnes et un outil de travail pour les agriculteurs.

En ce qui concerne l'agriculture, nous tenons à réaffirmer que c'est une activité économique à part entière que le projet occulte en classant l'activité agricole dans un cadre à part. »

« Pour nous, notre choix est fait : c'est NON au projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. C'est OUI à la modernité économique. C'est OUI à l'agriculture durable. »

### II-4 Dérives du dossier technique

« Les services de l'État en charge du dossier technique, se trouvant dans l'impossibilité de réaliser le projet dans le cadre imposé, ont présenté un dossier en dérive par rapport au cahier

des charges du ministre, incomplet et masquant la réalité sur les nuisances. »

### II-5 Recommandations européennes non respectées

« ... Ce projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes va à l'encontre de ce que préconisent les dirigeants européens qui se préoccupent davantage des problèmes environnementaux que posent les différents modes de transport.

L'État ne peut maintenir ce projet en le déclarant d'utilité publique car il est en totale contradiction avec les objectifs fixés au niveau européen :

- rééquilibrage des modes de transport en faveur du rail ;
- optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes ;
- maîtrise de la croissance du trafic aérien ;
- prise en compte des conséquences graves pour l'environnement, liées au transport aérien. »

### II-6 Gaspillage d'argent public

« Des alternatives moins coûteuses ont été proposées ; elles doivent être envisagées sérieusement plutôt que s'engouffrer dans des dépenses irresponsables et inutiles. »

### II-7 Projet en contradiction avec les économies d'énergie et l'effet de serre

« Les deux nécessités que sont économiser l'énergie et réduire la production des gaz à effet de serre, conduisent à remettre en question le développement du transport aérien et mettent en évidence l'incongruité d'un investissement dans un nouvel aéroport. »

### II-8 Leurre de la création d'emplois

« ... La création de NDL supprimerait quelques centaines d'emplois en agriculture (72 actifs directs) et dans les activités liées. »

« ... Ces délocalisations, qui ont commencé il y a quelques dizaines d'années, sont en train de se généraliser, et ont les conséquences suivantes :

- Les emplois de production voire de conception dans des domaines de plus en plus nombreux comme l'industrie, les services à l'industrie, (...) sont notamment menacés en France par ce moyen de transport. Les menaces concernent vraisemblablement des centaines de milliers d'emplois dans notre région.
- La capacité de travail et la compétence d'une partie des habitants de ces pays à bas coût de main-d'œuvre sont détournées de leur propre développement social, environnemental. En effet, est-il souhaitable de mobiliser les habitants de ces pays sur notre projet de développement économique contre une somme d'argent finalement bien faible (nous payons ces produits et prestations à un prix très bas) au lieu de les mobi-

## ZONE DE TURBULENCES

### MASSACRE À LA TRONÇONNEUSE ?

Du 26 au 30 décembre 2006, Ouest-France a publié une enquête sur le projet d'aéroport en Erdre & Gesvres.

Lu dans O.F. du vendredi 29 décembre 2006 : « **À suivre demain : Les routes landaises taillées à la tronçonneuse** »

Mais dans le O.F. du samedi 30 décembre 2006, l'article était titré : « **La desserte routière : un vrai casse-tête** ».

Toute vérité n'est décidément pas bonne à dire...

liser sur leur propre développement économique, social, environnemental ? »

### II-9 Destruction d'un tissu socioculturel rural

« Ce projet plus que néfaste pour les populations concernées ne peut être d'utilité publique car il ne tient pas compte de cette ruralité qui nous est vitale. Dans les textes de loi il est prévu pour chaque espèce animale ou végétale des mesures de protection ; les indigènes que nous sommes ne font-ils partie d'aucune espèce connue pour qu'on les élimine sans autre forme de procès ? »

### II-10 Solutions alternatives existantes

« Des solutions alternatives au projet NDL existent et elles doivent être étudiées et comparées au projet du maître d'œuvre. Comment pourrait-on juger de l'utilité publique d'un projet sans en examiner les alternatives ? »

## III- LES CARENCES DU DOSSIER D'ENQUÊTE

III-1 « Les commissaires enquêteurs ne donnent pas tous la même réponse quand on leur demande si cette enquête relève de **droit commun** ou de la **loi Bouchardeau**, ce qui est de nature à induire en erreur les populations concernées sur la nature de l'enquête ; ce point a d'ailleurs fait l'objet d'une requête en référé suspension déposée par l'ACIPA le jeudi 23 novembre et attaquant l'arrêt du préfet datant de septembre 2006.

III-2 Le non-respect des dispositions figurant dans la **loi sur l'eau** de janvier 1992, précisant qu'un inventaire des ruisseaux et zones humides doit être réalisé dans chaque commune concernée ; ce point fait également partie de la requête en référé suspension déposée par l'ACIPA le jeudi 23 novembre.

III-3 La **desserte routière** dite « *route apaisée* » est présentée **sans alternative**. »...

## IV- CONCLUSION

**« Ce projet vieux de près de 40 ans a été conçu pendant les « trente glorieuses » alors que les imaginations, influencées par une croissance forte, poussaient à des 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 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 de NDL est en total décalage avec ces impératifs et les décideurs n'ont étudié aucune des alternatives susceptibles d'améliorer l'existant et de répondre à la demande 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.**

**CECI EST BIEN LE CONTRAIRE DE L'UTILITÉ PUBLIQUE ! »**

## V- annexes I à XII

Le texte intégral est sur le site de l'ACIPA : <http://acipa.free.fr>

## AUTRES CONTRIBUTIONS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Tout en réaffirmant son opposition, **À L'EST DE L'ERDRE** a souhaité aller au-delà de la contestation en développant dans son dossier des idées forces :

- innover dans un développement économique non basé sur la mobilité, développer les solutions alternatives aux transports : téléphonie et internet ;
- arrêter de subventionner le transport aérien ;
- limiter le transport de fret par avion afin de limiter les effets sur l'emploi en France ;
- limiter les déplacements superflus de passagers en avion dans le but de lutter contre l'effet de serre et l'épuisement des ressources naturelles ;
- développer le ferroviaire et une vision multimodale du transport ;
- répartir les nuisances auprès des populations après en avoir limité le volume et la toxicité.

**BIEN VIVRE À VIGNEUX** estime que, marqué par l'âge (40 ans), décalé par rapport aux exigences économiques et de cadre de vie d'une société moderne, générateur d'un supplément non négligeable de dette publique, fruit de spéculations foncières privées sur des biens publics, mais aussi soutenu par des décideurs uniquement responsables à échéance de leurs mandats, le projet de NDL ne peut en aucun cas prétendre :

- à une quelconque labellisation d'outil d'aménagement du territoire ;
- à une utilité publique, pouvant être assurée de manière pérenne par l'actuelle plate-forme de Nantes-Atlantique : ceci pour autant que des solutions dites alternatives soient appliquées.

Pour **BRETAGNE VIVANTE**, ce projet aux impacts graves et sous-estimés sur l'environnement s'inscrit à contresens d'une politique de développement durable pourtant prônée par tous nos dirigeants. Ce nouvel aéroport ne se justifie pas. Ce serait encore de nouvelles nuisances puisque le site de Bouguenais serait maintenu.

Selon les élus **ALTERNATIFS** de la ville de Nantes, le projet d'aéroport ne présente aucun caractère d'utilité publique ; il s'inscrit même contre l'intérêt général des collectivités. Ils démontrent, entre autres, dans leur contribution que :

- le développement de la région n'est en rien lié à la réalisation d'une nouvelle plate-forme hyperdimensionnée ;
- Nantes-Atlantique répond largement aux besoins actuels et prévisibles de développement du secteur moyennant quelques adaptations progressives ;
- l'équilibre dans l'aménagement du territoire dicte plutôt un renforcement des activités au sud-Loire qu'un déménagement de l'aéroport, ravageur en emplois et en impact économique

La **LPO** (Ligue pour la Protection des Oiseaux) a noté des insuffisances dans l'étude d'impact, un diagnostic écologique léger alors que la richesse écologique du site de NDL est incomparable. Pour la LPO, le plus étonnant a été l'inconsistance des

mesures compensatoires qu'elle juge insuffisantes, vagues et non adaptées. Pour toutes ces raisons, la LPO invite le président de la commission d'enquête à rendre un avis défavorable à ce projet d'aéroport.

Pour **NATURE AVENIR**, la création de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est une promesse d'échec économique.

**SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE** a défendu sa proposition de réaménagement de Nantes-Atlantique, moins coûteuse que Notre-Dame-des-Landes en terres, en argent public, en endettement, en désorganisations économiques et sociales. Pour l'association, cette alternative est pertinente dans le contexte incertain du secteur aérien et dans le contexte économique et écologique difficile dans lequel nous commençons tout juste à entrer. Cette proposition optimise les structures existantes : plate-forme aéroportuaire, accès routier, voie ferrée, ligne de tramway, tout en évitant le survol de zones urbanisées denses. Sans étude de cette proposition alternative, Solidarités Écologie estime que le dossier qui a été soumis à l'enquête publique était notoirement incomplet et qu'il ne permettra pas une décision en toute connaissance de cause sur l'utilité publique du projet de NDL.

Pour **LES VERTS 44**, c'est un projet d'un autre âge, surdimensionné, anti-écologique, économiquement dangereux. Sachant qu'il y a un risque de dérive financière, les élus s'interrogent sur le coût final du projet et remarquent que l'État ne dit pas comment il compte le financer dans une période de restrictions budgétaires importantes. L'aéroport de Nantes-Atlantique ayant de nombreux avantages et n'étant pas saturé, Les Verts rappellent que des alternatives existent pour accueillir une éventuelle augmentation du trafic, pour diminuer les nuisances sonores et pour un coût moins élevé. Pour toutes ces raisons, ils souhaitent que le Président de la commission d'enquête demande une étude aux services de l'État sur leurs contre-propositions.

Les **VERTS BRETONS** ont fait le choix de déposer une contribution à l'enquête publique car ils considèrent que :

- ce projet constitue une menace pour l'équilibre territorial de la Bretagne (fracture entre l'ouest et l'est de la Bretagne, affaiblissement des structures aéroportuaires bretonnes...);
- ce projet va clairement à l'encontre des objectifs de développement durable : impact sur l'effet de serre, crise énergétique ignorée;
- le plan de financement est totalement sous-estimé et la participation de l'État n'est pas assurée.

La **CONFÉDÉRATION PAYSANNE** a tenu à réaffirmer que l'agriculture est une activité économique à part entière. Ce projet de stérilisation de plus de 2 000 hectares de terre, dans une zone d'élevage dynamique impacterait des dizaines d'exploitations et compromettrait l'avenir alimentaire, les paysans n'accepteront pas ce plan de licenciement et cet avenir compromis ! Ils évoquent aussi les risques sanitaires majeurs qu'engendre l'implantation d'un aéroport dans un grand bassin d'élevage. Les paysans de la Confédération paysanne, ont fait leur choix : ce sera oui à la préservation de l'avenir, oui à la modernité de choix économiques et durables, **NON À L'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES !**

Tous les membres de la **COORDINATION** ont demandé à la commission d'enquête que la proposition de construction d'une nouvelle piste est ouest à Nantes-Atlantique en remplacement de l'actuelle orientée nord sud fasse l'objet d'une étude sérieuse et indépendante.

## AVIS DE LA CCEG ET DU SIVU AÉROPORTUAIRE

Nos élus de la CCEG et du SIVU aéroportuaire ont décidé d'exprimer auprès de la commission d'enquête l'avis suivant :

- le dossier d'enquête publique ne permet pas davantage que les données du débat public d'affirmer que, dans l'environnement actuel, l'utilité d'un nouvel aéroport pour le grand Ouest dans une logique d'aménagement durable est démontrée;
- le site de Notre Dame des Landes n'est pas justifié ni pertinent pour accueillir une telle infrastructure;
- le dossier d'enquête publique n'analyse pas réellement les impacts d'un tel projet sur le territoire de la CCEG/du SIVU, et qu'il est notoirement insuffisant sur le registre des mesures compensatoires pour celui-ci.

L'utilité publique du projet n'est ainsi pas démontrée par le dossier présenté.

## LES PORTEURS DU PROJET CONTINUENT LEUR OFFENSIVE

Pendant que les commissaires enquêteurs rencontrent les associations anti-aéroport qui ont déposé leurs avis au cours de l'enquête publique, l'État vient de publier le décret d'application concernant la mesure « Droit de délaissement ». Aujourd'hui, deux collectivités territoriales peuvent acheter les habitations à l'amiable :

- L'État dans la zone de délaissement;
- Le Conseil Général dans la zone de sursis à statuer.

L'ACIPA appelle les habitants concernés par ces deux zones à résister au projet d'aéroport (il n'y a pas obligation de vendre) en ne proposant pas leurs habitations à ces deux intervenants, car ils n'ont pas de droit de préemption, la transaction se fait à

## ZONE DE TURBULENCES

### « LA CROISSANCE S'ACCROCHE AUX CROISSANTS »

L'aéroport de Saint-Brieuc avait vu sa ligne régulière s'interrompre avec Jersey. Mais, depuis mars 2006, quelle aubaine, les magasins *Checkers* de l'île ont démarré un commerce lucratif de légumes d'Ille-et-Vilaine, de pommes du Limousin, de baguettes de pain et de... croissants chauds !

Le tout livré par avion, après passage aux rayons X avant de finir dans ceux du magasin.

Croissants chauds, baguettes et tartes mitonnées sortent tout droit du four d'un fier boulanger de Lamballe et sont chargés à 5 h 45 à l'aéroport.

Le « *Saturday Market* » est né, qu'on se le dise !

Réflexion : à ne pas savoir cuire le pain, à quand l'expédition des rasoirs avec mode d'emploi ?

Nos amis de Jersey doivent être bien hirsutes.

En attendant, même si cette idée de croissants ne vient pas d'un... Briochin, elle ne manque pas d'embonpoint !

Gare aux miches lorsque le pétrole manquera... car là, les îliens seront chocolat. Exotisme quand tu nous tiens !

Merci à l'un de nos sympathisants des Côtes-d'Armor de nous avoir fait parvenir l'article de O.F. du 22 novembre 2006.

l'amiable. En cas d'obligation de vendre, les propriétaires peuvent utiliser le marché ordinaire. Ces deux mesures visent à démobiliser la population comme cela a été tenté depuis 1974 avec la création de la ZAD pour les terres agricoles... mais aujourd'hui les paysans sont toujours présents.

## ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE « SCOT » (SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE) du 13 NOVEMBRE au 14 DÉCEMBRE 2006

Le 13 décembre 2006, l'ACIPA a déposé, dans le registre d'enquête ouvert à la CCEG, sa contribution qui relève quelques incohérences dans ce « schéma de cohérence » :

- comment va-t-on « faire de l'environnement et du cadre de vie un facteur de développement » en construisant un aéroport qui entraînerait une dégradation considérable de l'environnement et du cadre de vie ?
- comment va-t-on « soutenir une agriculture pérenne » en détruisant une zone d'activité agricole dynamique ?
- comment va-t-on « limiter la contribution de la métropole à la production des gaz à effet de serre » en augmentant considérablement la présence d'avions dont on sait qu'ils sont les plus gros producteurs de gaz à effet de serre et en augmentant inévitablement autour de cette zone la circulation automobile ?

**L'ACIPA, ne voyant pas de cohérence dans un SCOT s'articulant autour d'un projet d'aéroport inutile et néfaste, a donné un avis défavorable.**

## RECOURS JURIDIQUE PENDANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le 23 novembre dernier, l'ACIPA a déposé une requête (référé suspension) tendant à suspendre l'exécution de l'arrêté préfectoral ordonnant l'enquête d'utilité publique, devant le tribunal administratif de Nantes. Cette requête portait sur deux points :

- Des informations contradictoires et partiellement fausses ont été délivrées par certains commissaires enquêteurs lors de l'enquête publique.
- Les dispositions de la loi sur l'eau n'ont pas été respectées (l'inventaire des ruisseaux et zones humides n'a pas été réalisé lors de la mise à jour des PLU).

L'ACIPA a pris note du rejet de sa requête par le tribunal administratif et des motifs justifiant celui-ci :

- Les motifs développés par l'ACIPA pour justifier l'urgence n'ont pas été retenus par le tribunal.
- Recours non dirigé contre une décision mais contre un acte préparatoire à une décision.

L'ACIPA ayant déposé conjointement avec le référé suspension une requête en annulation ; cette dernière sera examinée ultérieurement par le tribunal.

### LA BATAILLE JURIDIQUE CONTINUE. AIDEZ-NOUS À LA GAGNER EN LA SOUTENANT FINANCIÈREMENT.

Remplissez la souscription jointe et envoyez-la avec votre règlement à :  
ACIPA – Souscription – BP 5 – 44130 NOTRE-DAME-DES-LANDES.  
Et n'oubliez pas de réadhérer cette année avec le bulletin ci-dessous !

## ACIPA 2007 — ADHÉSION — RÉ ADHÉSION

À remplir en lettres majuscules SVP (cochez les cases correspondantes).

Adhésion familiale 15 €     Adhésion individuelle 12 €

	Nom	Prénom	Date de naissance
<input type="checkbox"/> M. <input type="checkbox"/> M <sup>me</sup> <input type="checkbox"/> M <sup>lle</sup>			

Adresse .....

Code postal ..... Commune .....

Téléphone ..... E-mail .....

Pour une **adhésion familiale**, veuillez indiquer ci-dessous les noms, prénoms et dates de naissance des autres adhérents **âgés de 18 ans et plus** :

	Nom	Prénom	Date de naissance
<input type="checkbox"/> M. <input type="checkbox"/> M <sup>me</sup> <input type="checkbox"/> M <sup>lle</sup>			
Enfants ou autres membres majeurs de la famille :			

Souhaitez-vous participer à la vie de l'association au niveau local ?  Régulièrement.  Occasionnellement. Dans une de ses commissions ?  Oui.  Non.

Règlement par chèque à l'ordre de : ACIPA – Adhésions – B.P. 5 – Notre-Dame-des-Landes (ou à remettre au correspondant local).

Site Web : <http://acipa.free.fr> – Téléphone 02 40 57 20 29 – E-mail : [acipa.info@free.fr](mailto:acipa.info@free.fr)

Les informations demandées ne seront utilisées que pour la gestion de l'association. Conformément à la loi Informatique et Libertés (article n° 34), vous disposez d'un droit d'accès et de modification aux informations qui vous concernent. Pour l'exercer, adressez-vous à [acipa@free.fr](mailto:acipa@free.fr) ou à ACIPA – B.P. 5 – 44130 Notre-Dame-des-Landes.