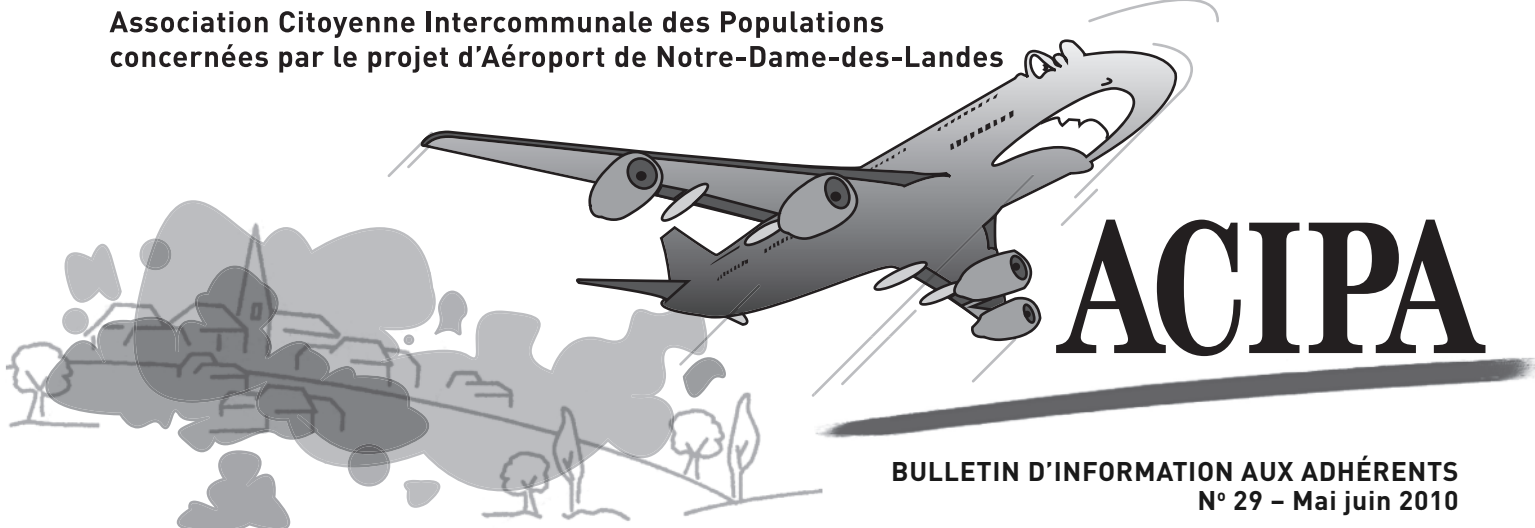




BULLETIN D'INFORMATION AUX ADHÉRENTS
N° 29 – Mai juin 2010

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

FAISONS LE POINT !

L'année 2010, c'est pour l'ACIPA 10 ans d'existence, dans 37 ans de lutte contre le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes pour les opposants de la 1^{re} heure ; la lutte va continuer jusqu'à son abandon définitif par l'État, qui s'endette de plus en plus (c'est-à-dire nous les contribuables) avec la complicité aveugle et sourde de nos 3 collectivités locales (CU, CG, CR). Nous sortons d'une campagne électorale qui concerne l'élection des conseillers régionaux des Pays de la Loire. Celle-ci fut intense, et nous avons réussi à mettre le projet d'aéroport au centre. Ce débat a enfin traversé tous les partis politiques et c'est une grande victoire pour tous les résistants et résistantes à ce sinistre projet. Regardons lucidement le chemin parcouru depuis près de 40 ans de lutte.

L'ADECA, créée en 1973, a réussi avec l'aide des syndicats agricoles à maintenir et développer l'activité agricole dans la zone de déclaration d'utilité publique (1 650 hectares), officialisée le 9 février 2008. L'ACIPA, créée en novembre 2000, a informé et mobilisé les citoyens et citoyennes des communes directement concernées, cela permet d'élargir les réactions hostiles à ce projet à l'ensemble des populations.

Le fameux débat public, qui eût lieu fin 2002 début 2003, a permis la naissance de la coordination des associations et partis politiques opposés au projet. Nous constatons que, grâce à cette coordination, nous avons évité le piège de nous faire enfermer par les porteurs du projet dans notre refus de ce projet comme de futurs riverains. Nous avons réussi à mettre l'opposition au projet de NDL dans une logique de refus

de l'évolution actuelle de la société de consommation, du toujours plus... de biens matériels, au profit d'une minorité de citoyens de plus en plus aisés et ceci en mettant en avant :

- la conservation des terres agricoles pour nourrir les populations (la terre nourricière) ;
- la lutte contre les changements climatiques (produire et consommer localement, donc réduire les transports routiers et aériens) ;
- la rareté de l'énergie (favoriser la recherche des solutions alternatives d'évolution de la société actuelle de consommation)

Les conclusions du débat public en juin 2003 mentionnaient notre déficit de soutien des élus : tous les partis politiques toutes tendances confondues étaient pour ce projet, sauf les Verts et les Alternatifs. Nous devons relever ce nouveau défi ! Pas évident de faire avancer l'idée qu'un autre développement économique est possible dans le discours des « grands partis politiques » habitués à ne rien changer pour être réélus...

Par nos actions — informations, manifestations et surtout la Semaine de la Résistance de l'été

dernier — nous avons réussi à faire passer l'opposition au projet d'aéroport NDL sur un plan médiatique national. Il est devenu un enjeu environnemental et économique emblématique à abandonner. Les résolutions du Grenelle de l'Environnement doivent s'appliquer dans le contexte général d'une crise économique majeure et durable ; nous sommes prêts à changer nos habitudes de consommations mais nos élus doivent revoir leurs pratiques politiques...

●●●



Photo : Guillaume de Crop.

Été 2010 : 10^e RASSEMBLEMENT

Vendredi 2 juillet : 3^e festival de musique « Le Plancher des Vaches » sous chapiteau

Samedi 3 juillet : rencontres thématiques autour de l'écologie

Dimanche 4 juillet : 10^e pique-nique des opposants

Lieu-dit « Le Limimbout » à NOTRE-DAME-DES-LANDES

Depuis juin 2009, un collectif d'élus qui doutent de la pertinence de l'aéroport de NDL, rassemble des élus, toutes tendances politiques confondues ; il s'élargit du local au national (+ de 600 adhérents, et ce n'est pas fini !).

Un renfort inattendu et de poids est venu nous rejoindre fin 2009 : ce sont des pilotes de lignes Air France qui appuient nos arguments et les rendent encore plus crédibles. Ils sont présents dans les réunions d'information organisées par l'ACIPA, Solidarités Écologie et le Collectif d'Élus.

Suite aux élections régionales, 25 % des conseillers régionaux des Pays de la Loire sont opposés au projet d'aéroport de NDL et leur nombre va augmenter dans les prochains mois.

Devant ces résultats positifs, les diverses actions complémentaires et non violentes des résistants au projet d'aéroport sont encourageantes pour l'avenir de notre juste lutte contre ce projet. Tous ensemble, continuons la mobilisation en soutenant :

- les paysans dans l'occupation de toutes les terres agricoles de la zone de déclaration d'utilité publique (DUP) ;
- les habitants des maisons d'habitation menacées par la DUP ;
- l'action des élus qui doivent intervenir et obtenir auprès de l'État l'arrêt de ce projet malgré la DUP.

C'est à ce prix que la dynamique née pendant les élections régionales doit aboutir à l'abandon de ce projet inutile, ruineux et humainement inacceptable.

*Julien Durand,
paysan retraité à Notre-Dame-des-Landes.*

INFOS

UNE ILLUSTRE SIGNATURE

Danielle Mitterrand a signé notre pétition. Éliane et Pierre l'ont rencontrée le 7 avril dernier, à Amélie-les-Bains, lors d'un débat public sur l'eau où elle intervenait pour sa Fondation France-Libertés. Ils ont pu lui parler du projet d'aéroport et Mme Mitterrand s'est inquiétée de la consommation de terres agricoles et des conséquences de ce bétonnage qui empêcherait l'eau d'arriver aux nappes phréatiques déjà en souffrance.

QUELLE SEMAINE !

Du 1^{er} au 6 mars, la caravane de la Régionale Tracto-Vélo a sillonné les routes de la région pour y porter notre combat contre l'aéroport. Il y avait en permanence un bus, 6 tracteurs,

trente à soixante cyclistes (plus d'une centaine le dernier jour), 2 à 3 voitures d'organisation... Sans compter ceux qui nous rejoignaient aux étapes.

Le départ a été donné par Jean-Paul Naud, maire de Notre-Dame-des-Landes, en présence de nombreux élus du comité des élu-e-s qui doutent de la pertinence du projet dont François de Rugy, député. Beaucoup étaient ceints de leur écharpe tricolore. Après une première journée particulièrement froide et pluvieuse, le soleil nous a accompagné pour tout le reste de notre parcours et ce fut pour tous un grand moment d'échanges et de convivialité.

Partout, un accueil chaleureux nous a été réservé et les réunions publiques du soir n'avaient rien à envier à celles que nous faisons dans les environs immédiats du projet. Il est important de souligner que de nombreux élus (maires, adjoints et conseillers municipaux, généraux, régionaux, et même une députée), têtes de listes et autres candidats aux élections régionales sont venus nous accueillir et nous rencontrer aux différentes haltes et aussi lors des réunions publiques. Cela fut l'occasion pour certains de rejoindre le collectif des élu-e-s. Des communes avaient même organisé des arrêts en cours d'étape pour pouvoir nous recevoir et nous encourager. Nous avons ainsi pu réaliser à quel point la réflexion autour de l'inopportunité de ce projet avance.

Toutes les villes étapes ont été traversées par la caravane complète (sauf La Roche-sur-Yon, où les tracteurs ont été interdits, sur décision arbitraire et ridicule de son maire). Ces traversées se sont faites selon l'itinéraire que nous avons prévu et nous avons été escortés comme des VIP, la police nous ouvrant la route et sécurisant les carrefours et les ronds-points.

Partout les comités d'accueil ont été parfaits et nous les remercions à nouveau pour leur efficacité et leur gentillesse. De nombreux producteurs locaux avaient fourni les repas et nous avons pu manger bon, bio et local à la plupart des étapes.

Les tracts distribués ont été toujours bien accueillis et les passants, s'étonnant de notre passage, souhaitaient en général en savoir plus sur notre action et nous encourageaient à continuer notre lutte. Notre tour régional a été perçu comme une action militante festive et sympathique. Plusieurs milliers de tracts ont été distribués et plusieurs centaines de personnes ont été sensibilisées grâce aux réunions publiques.

Chaque étape a fait l'objet d'un ou plusieurs articles dans la presse locale, ainsi que de plusieurs reportages télé. Un journaliste de Ouest-France nous a même accompagnés toute la matinée du jeudi (étape Laval – Angers).



Photo : Guillaume de Crop.

Tous les articles sont sur notre blog, ainsi que les comptes-rendus de chaque étape, de nombreuses photos et des vidéos. Le blog restera d'ailleurs consultable aussi longtemps que possible. Cette semaine s'est achevée par la grande manifestation de Nantes le 6 mars. La haie d'honneur et les applaudissements des manifestants à l'arrivée dans Nantes de la caravane, ont été l'occasion d'une émotion très intense pour tous les participants. Merci encore de nous avoir accueillis si chaleureusement !

Anne-Marie Chabod.

Merci les bloggeurs

La Tracto-Vélo remercie l'équipe des bloggeurs pour le travail considérable qui a été accompli pour la réalisation du blog : merci à Anne-Marie pour la mise en ligne et le rédactionnel, avec l'aide d'Agnès et de Thérèse, à Guillaume pour les photos, et à Karine, depuis Nantes, pour la revue de presse. Il a souvent fallu se coucher tard pour assurer les publications quotidiennes. Un beau travail d'équipe qui a visiblement été apprécié de ceux qui ne pouvaient nous accompagner.

L'adresse du blog : <http://tractovelo-ndl.blogspot.com>

MANIFESTATION SUR FOND D'ÉLECTIONS RÉGIONALES

Courrier aux candidats, tour régional en tracteurs et vélos, manifestation à Nantes — 4 000 personnes, 100 tracteurs — une semaine avant le 1^{er} tour, nous souhaitions mettre le projet d'aéroport au cœur des élections régionales. Pari réussi. Pas un jour sans qu'il n'en soit question dans les médias. Les candidats ont été régulièrement interrogés sur le projet de Notre-Dame-des-Landes par les journalistes et on a pu lire dans la presse que, sur les huit listes en lice, six y étaient fermement opposées. Le samedi 6 mars, quatre têtes de liste pour la Loire-Atlantique étaient présentes auprès des représentants de la coordination et du collectif d'élus.

Dominique Fresneau, pour la coordination, a rappelé quelques vérités : « Les travaux n'ont pas commencé à Notre-Dame-



Photo : Alain Martin.

des-Landes. **NON** l'aéroport de Nantes-Atlantique n'est pas saturé. **NON**, il n'est pas dangereux. Il est classé par la Direction de l'aviation civile en catégorie A, comme 97 % des aéroports, c'est-à-dire sans spécificité particulière. **NON**, les oiseaux de Grand-Lieu ne sont pas dérangés par le survol du Lac. Selon la LPO, depuis la création de la réserve au début des années 1980, aucun impact notable du trafic aérien sur le fonctionnement de la réserve n'a été constaté par la Société Nationale de Protection de la Nature, gestionnaire du site.

NON notre région n'est pas enclavée ! Elle est éloignée du centre de l'Europe, certes, mais elle est très attractive, car elle a d'autres atouts : façade maritime, qualité de vie, économie diversifiée. **NON**, le projet n'est pas bon pour l'économie de notre région, ni pour des emplois durables, car il est néfaste pour les finances publiques. Il est aussi néfaste par sa destruction d'une activité agricole prospère et de 600 à 700 emplois locaux, directement ou indirectement liés à l'agriculture. Il est néfaste car il fragiliserait le secteur aéronautique implanté à Bouguenais. Il est néfaste car il accentuerait le déséquilibre des emplois entre le nord et le sud de l'agglomération nantaise. Il est néfaste car il aggraverait les problèmes bi-quotidiens de circulation entre le sud et le nord de Nantes. Et de conclure : « **Alors, il est grand temps d'atterrir !** »

Françoise Verchère du collectif d'élus-es, absente ce 6 mars, avait tenu à nous envoyer un message : « Je ne peux être avec vous aujourd'hui pour cause de débat dans le sud de la France, mais je voulais vous dire le plaisir que j'ai eu à faire la première étape de la tracto-vélo et à partager avec vous tous, malgré la pluie de lundi dernier, le début de la « longue marche » qui vous a menés jusqu'à Nantes. Le plaisir et surtout la conviction qu'ensemble nous pouvons résister et obtenir l'abandon de ce projet d'avant-hier. NDL n'est pas plus fatal que la mondialisation, ou la crise financière, il est l'image même d'un mode de développement que nous refusons. Nous ne sommes pas contre la circulation des biens et des personnes, nous ne sommes évidemment pas contre l'emploi, mais nous sommes contre un transfert destructeur et inutile, fondé sur l'idée d'une croissance infinie, nous sommes contre le gaspillage d'argent public, nous sommes contre le partenariat avec des groupes financiers qui ne cherchent que leur profit. Nous sommes pour un monde nouveau à inventer ensemble, dans lequel les décideurs ne seraient ni aveugles ni sourds, mais au contraire, prêts à douter et surtout, à l'écoute des élus et des populations qui le leur demandent. Et aujourd'hui vous tous à Nantes, vous êtes le ferment de ce monde nouveau ! Chantez, criez, dans la rue et dans les urnes, il faudra bien qu'ils finissent par entendre ! »

ZONE DE TURBULENCES

Schéma d'incohérence régional

Alors que la région Pays de la Loire soutient le projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, elle laisse se décider, par ailleurs, les extensions de piste d'autres aéroports voisins. Angers, un des aéroports les plus déficitaires de France, souhaite allonger sa piste pour accueillir de plus gros avions et, de son côté, Laval a prévu de déplacer sa tour de contrôle de 20 mètres pour permettre aussi un allongement de sa piste. Ancenis souhaite apporter des améliorations à son petit aéroport pour pouvoir mieux le vendre.

À supposer que chacun réussisse à augmenter son trafic, quel peut être le devenir de Notre-Dame-des-Landes prévu pour être l'aéroport du Grand Ouest et, surtout, où est la logique de développement économique de la région ? Tous nos politiques prônent le développement durable qui préconise, entre autres, d'utiliser et améliorer l'existant. Nous pouvons constater qu'ils savent très bien parler d'écologie, mais qu'il y a un fossé de plus en plus large entre les paroles et les actes.

ACTUALITÉ DU PROJET

Déposés le 30 octobre 2009, les dossiers des groupes de BTP TARANIS, VINCI, AEMERA ont été étudiés par une commission d'analyse des offres. Le 29 mars 2010, les projets des trois candidats ont été présentés, pour avis consultatif, aux présidents des collectivités territoriales partenaires du projet d'aéroport, MM. AYRAULT, AUXIETTE, MARESCHAL.

Selon Patrick Mareschal, les groupements ont retenu la demande des collectivités « un projet pas prétentieux, s'intégrant dans le paysage, et de haute qualité environnementale » (sic). Il ajoute que « tous ont mis le paquet sur l'aspect environnemental » (sic²). Les trois projets rentrent dans l'enveloppe des 581 millions d'euros annoncés, dont 490 à la charge du concessionnaire.

La commission d'examen des offres doit transmettre son rapport et ses conclusions au ministre Jean-Louis Borloo qui devrait choisir un ou deux candidats pour une négociation préalable à un choix ferme. Le contrat de concession devra être approuvé par un décret du Conseil d'État.

Il est prévu que le concessionnaire choisi devra reprendre la concession de Nantes-Atlantique (et de Saint-Nazaire) avant son transfert à NDL. Actuellement, Nantes-Atlantique est géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes, dont la concession s'achève fin 2010.

ALERTE !

Ci-joint cartes-pétition à envoyer aux élus et surtout très rapidement à Jean-Louis Borloo, ministre d'État, avant sa décision sur le choix du concessionnaire. Nous comptons sur vous !

QUESTIONS À UN PILOTE DE LIGNE

Nous publions ici une partie de l'interview de Thierry Masson, pilote professionnel, officier pilote de ligne.

QUESTION : l'aéroport Nantes-Atlantique est-il dangereux ?

Sans aucun doute et assurément NON !

Les aéroports sont classés en 3 catégories : A, B, C selon leurs particularités. **En C**, des aéroports exigeant un entraînement particulier (simulateur de vol sous la forme d'instruction ou via une reconnaissance en réel), en raison d'un ou plusieurs paramètres : proximité du relief, phénomènes météorologiques particuliers, pistes, infrastructure, environnement, etc. **En B**, des aéroports également à particularités, mais où une information est juste diffusée aux pilotes. Enfin, les aéroports de **type A** (plus de 97 % des terrains), où il n'y a aucune particularité prise en compte par l'autorité (approches standardisées, aptitude de l'aéroport tout temps, sans limitations de performances, aucune restriction topographique, environnementale, sociétale). C'est le cas de Nantes Atlantique !

ZONE DE TURBULENCES

Réunion à haut risque

L'association du Pallet « LE CRI DU LOMBRIC », désireuse de vouloir informer ses concitoyens sur le projet d'aéroport, a organisé une réunion publique le 12 mars dernier avec projection du diaporama. Elle s'est rapprochée de sa compagnie d'assurance afin de savoir s'il n'y avait pas de problème à organiser ce type d'évènement.

Ô surprise ! Le thème de la réunion étant sujet à polémique donc « risqué », la compagnie d'assurance a répondu qu'elle ne couvrirait pas l'association en cas de problème.

Nous tenons à « rassurer » l'assurance, tout s'est très bien déroulé, le public a apprécié la richesse des arguments apportés et les échanges se sont faits dans le plus grand respect de l'autre. Pour information, nous avons participé aussi à des débats contradictoires et à aucun moment il n'y a eu un risque pour les biens et les personnes présentes à ces soirées.

Aucun organisme officiel, en particulier la DGAC, n'a publié un quelconque écrit concernant un risque potentiel à Nantes.

Quelques hommes politiques locaux sont allés jusqu'à annoncer publiquement que l'ensemble des syndicats de pilotes de ligne reconnaissent l'aéroport de NA comme dangereux (en débat public à La Montagne) ; Encore une fois c'est faux, irresponsable, et comme je l'ai annoncé de mon côté aussi publiquement, si tel était le cas, appliquons immédiatement le principe de précaution, si cher dans certains domaines et fermons tout de suite NA, sous réserve que cette dangerosité soit démontrée...

Le problème adjacent reste le survol des populations : faut-il fermer des aéroports tels que ceux de Bordeaux, Toulouse, Marseille, Paris où les populations sont exposées, comme à Nantes par des survols ?

On a pu aussi entendre dire récemment (débat public de Campbon) que le survol du lac de Grand-Lieu engendrait un risque d'ingestion d'oiseaux par nos moteurs, transposant à Nantes le cas de l'accident récent à New York d'un Airbus A320 d'US Airways en janvier 2009, percutant un vol d'oies et atterrissant dans l'Hudson moteurs cassés et arrêtés.

Après vérification minutieuse et directe auprès de l'organisme travaillant avec le gestionnaire de NA, il n'y a jamais eu historiquement le moindre incident entre un avion et des oiseaux. Si le risque animalier existe bel et bien, il est pris en compte, mais sans que jamais cela soit dû au fait d'un quelconque incident faisant courir un risque aux biens et/ou aux personnes.

Restent deux cas de survol de la ville par des vols charters de compagnies « marginales » et « exotiques », en plein milieu de nuit, et avec de mauvaises conditions météorologiques. Dans ces deux cas, les rapports du bureau enquête analyse (BEA) font montre d'une « hypo vigilance des contrôleurs aériens en fonction lors de ces approches », c'est consultable sur le site du BEA ! Les pilotes ne sont jamais seuls responsables, ils répondent aux ordres des contrôleurs aériens et sont normalement suivis sur leurs écrans radars, en route, en approche et parfois au sol...

QUESTION : Nantes-Atlantique est-il saturé ?

La réponse est très clairement et incontestablement : **NON !**

Et sa capacité aéroportuaire maximale est encore très loin d'être atteinte. La notion de SATURATION est particulièrement importante et sa définition répond à 5 critères :

1^{er} critère – Son espace aérien : à Nantes, il n'y a aucune contrainte de type environnemental, relief, zone dangereuse ou interdite, etc. La présence d'une zone classée Natura 2000 au sud n'est pas retenue dans l'espace aérien à cause de sa (trop) faible épaisseur et de son éloignement (risque aviaire non quantifiable et donc non retenu).

2^e critère – Son système de piste : une seule piste de 2 900 mètres avec un taxiway parallèle complet (sur toute sa longueur) autorise jusqu'à 35 à 50 mouvements d'avions par heure par beau temps (fonctionnement réel). À Nantes-Atlantique, il y a entre 80 et 115 mouvements par tranche de... 24 heures !

3^e critère – Ses aires de stationnement avions : tous les postes de stationnement (18 référencés sur le tarmac principal + 5 sur le hall 4) n'ont historiquement jamais été occupés simultanément, au pire 70 % des postes l'ont été environ 60 jours dans l'année.

4^e critère – Ses aérogares : les 4 halls de Nantes-Atlantique répondent à une fréquentation annuelle de 4 millions de passagers par an, chiffre encore jamais atteint, puisque la fréquentation commerciale se stabilise autour de 2,6 millions de passagers pour un nombre de mouvements d'avions (décollage et atterrissage) de 38 000.

5^e critère – Les accès aux aérogares : le réseau routier en place, ainsi que les surfaces de parking voitures pour les passagers en partance n'ont historiquement jamais atteint leur capacité maximale. Mieux, le dernier parking en P1 Est n'atteint qu'un faible 20 % de fréquentation. Au-delà de la proximité existent un réseau ferré distant de... 150 mètres et un accès via le Tram distant de 1 600 mètres, les voitures taxis assurant la « fluidité » des arrivées et départs des passagers ainsi qu'une seule navette reliant les aérogares au centre ville de Nantes.

La suite dans le prochain bulletin.

UNE PISTE POUR AIRBUS

Depuis plusieurs années déjà, nous alertons sur le risque de fragilisation des emplois liés à l'aéronautique dans le sud Loire si le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes se réalise. Les syndicats en ont pris conscience récemment. Lors de la soirée d'information à Bouguenais, en début d'année, un syndicaliste est intervenu : « Que va devenir l'outil industriel de Château-Bougon ? Que devient Airbus, la plus grosse entreprise du sud Loire ? » Tous les sites Airbus en Europe ont une piste. Si celle de Nantes ferme, le site risque bel et bien la délocalisation !

VICTOIRE À HEATHROW

Le gouvernement britannique avait le projet de construire une 3^e piste d'atterrissage à Heathrow. C'était sans compter les associations écologistes et les citoyens qui ont affirmé que le projet d'agrandir l'aéroport londonien (le plus fréquenté d'Europe) était en totale contradiction avec les objectifs fixés par le gouvernement dans le domaine du changement climatique.

La Haute Cour britannique a ordonné au gouvernement de revoir son projet. Le juge a précisé que le projet du gouvernement était « **indéfendable** » dans la mesure où il était basé sur des exigences environnementales dépassées. Bravo à John (qui était venu nous soutenir il y a quelques années) et à son équipe !

LA LETTRE DU SÉNATEUR

Dans sa lettre de mars 2010, François Autain s'interroge : « L'aéroport actuel est-il dangereux ? ». C'est l'argument massue actuel, utilisé à l'envi parce qu'il a une charge émotionnelle évidente et peut susciter la peur de la population nantaise et donc son rejet de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Or, le groupe de pilotes, qui s'est constitué récemment, a clairement expliqué que dans le classement opéré par la Direction de l'Aviation Civile, notre aéroport appartient au groupe des aéroports « **sans danger ni prescription particulière** ». Cela ne met évidemment pas à l'abri d'un accident, mais devrait inciter à une certaine mesure dans les propos. Qui sait où tomberait un avion ? Pourquoi ne pas tout de suite fermer l'aéroport la nuit ? Pourquoi ne pas déplacer tous les aéroports qui survolent des agglomérations ? Et, si l'on veut le risque zéro pour l'agglomération nantaise, pourquoi ne parle-t-on pas aussi — et peut-être surtout — du tunnel ferroviaire de Chantenay ? D'après les pompiers, un accident (incendie, explosion) qui y surviendrait pourrait avoir des conséquences dramatiques, car les secours auraient les plus grandes difficultés pour y accéder...

DÉCLARATION D'AVRIL

« ... Informé du probable et important dépassement des coûts de construction de la plate-forme aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes, j'ai décidé de retirer mon soutien à ce projet. Les offres des entreprises sont très proches de l'estimation qui en avait été faite — 581 millions d'euros — Ces offres précisent qu'elles concernent une implantation sur des terrains ne nécessitant aucune adaptation particulière. Elles laissent entendre qu'en raison de travaux supplémentaires liés à la structure géologique et hydrologique très défavorable à ce type d'implantation à Notre-Dame-des-Landes, ce coût pourrait être au minimum doublé et pourrait atteindre 1 milliard 500 millions d'euros. (...) La décision des collectivités locales de pallier aux insuffisances de financement du projet et le probable désengagement de l'État, dont la participation sera très réduite, pourraient entraîner des augmentations des impôts locaux de l'ordre de 50 %. Une telle augmentation serait bien sûr insupportable pour les ménages, notamment pour les plus fragiles et catastrophique pour les entreprises qu'elle entraînerait dans le cycle infernal récession – faillite – suppressions d'emplois. Dans ces conditions à titre personnel, je ne soutiendrai plus ce projet... »

signé Jean-Marc A., le 1^{er} avril 2010 !

ZONE DE TURBULENCES

PAROLE D'EXPERT !

L'aéroport de Nantes a transporté 2,6 millions de passagers en 2009, soit 3 % de moins qu'en 2008. Le trafic international a chuté de 13 %. Les vols vers Paris Roissy ont enregistré une baisse de 7 %, les vols vacances – 0,8 %, mais François Marie, directeur de l'aéroport, est confiant pour 2010, puisqu'il table sur une croissance de + 5 % !

UNE VIGIE BIEN EN VUE DEVANT L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Voyage sans encombre grâce à Laurent, merci chauffeur. 8 h 15 dans le car, coup de fil du cabinet Borloo. Accord pour rendez-vous demandé, non pas avec le ministre, mais avec son directeur de cabinet, un membre de la DGAC et un conseiller technique. Il est convenu qu'une voiture vienne chercher les représentants des élus et de la coordination à 11 h 30.

Arrivée vers 10 h 30 à Paris. Un emplacement nous est « réservé » sur une petite place en plein vent. Malgré tout, c'est un bon endroit car les voitures officielles passent devant nous et les élus à pied aussi. La vigie s'installe, des militants partent aux alentours distribuer de l'information. 11 heures, conférence de presse avec François Autain (sénateur) et les trois députés Verts : Yves Cochet, Noël Mamère et François de Rugy. La voiture du ministère vient chercher notre délégation. L'échange a porté sur les aspects politiques et techniques du dossier. Nous avons appris que les objectifs des porteurs de projet étaient de faire de Notre-Dame-des-Landes un aéroport « low-cost » pour atteindre 11 millions de passagers en 2050 au lieu des 9 prévus initialement ! Nous avons demandé avec insistance la venue sur place, et avant le 15 juin, de M. Borloo et de M^{me} Jouanno sa secrétaire d'État, car il est inadmissible de prendre des décisions sans venir « sur le terrain » visiter le site et rencontrer les personnes qui y vivent. Les ministres se déplacent généralement après les catastrophes, mais nous, nous voulons en éviter une !

Martine Billard, porte-parole du Parti de Gauche et députée de la 1^{re} circonscription de Paris arrive en tout début d'après-midi. Puis, visite de Jean Lassalle, député MoDem des Pyrénées-Atlantiques, qui signe notre pétition. Il repart avec un formulaire d'inscription au collectif d'élus. François Bayrou vient nous saluer également. François de Rugy nous propose des places pour assister aux débats sur le Grenelle 2, d'où il ressort la problématique du financement des dessertes routières et ferroviaires. L'État renvoie la balle dans le camp des collectivités qui, elles, exigent que l'État en prenne une grande part à leur charge. Un peu d'agitation en fin d'après-midi. La police est un peu plus présente. Nous devons attendre leur feu-vert pour faire la photo devant le Palais Bourbon. Le ministre quitte le palais sous bonne escorte et passe devant nous qui entonnons l'hymne des Citoyens Vigilants et la chanson du Petit Grenelle qui ne fut jamais appliqué...



Photo : Anne-Marie Chabod.

ACIP ACTIONS

et autres actions...

... passées

- 08.03 – sortie du film « État d'Élu » avec Françoise Verchère.
À ne pas manquer !
- 10.03 – table de presse et argumentaire présenté par un condensé du diaporama au meeting
« Tous ensemble, la gauche vraiment ».
- 11.03 – table de presse au meeting Europe Écologie.
- 12.03 – soirée diaporama ACIPA Solidarités Écologie au Pallet (44).
- 17.03 – distribution massive du 4 pages
« Extraits diaporama ACIPA Solidarités Écologie » avant le meeting PS/Europe Écologie à Nantes.
- 02.04 – soirée d'information avec le diaporama ACIPA Solidarités Écologie à Mésanger (44).
- 01.05 – stand d'information à la journée paysanne organisée par Terroirs 44, ferme de La Pannetière à La Chapelle-sur-Erdre (44).

... Et à venir

- Le vendredi 4 juin : soirée astronomie à La Vache Rit, à 21 heures, organisée par l'ACIPA et Julien Maillard.
- Le samedi 5 juin : participation au festival « Arts o'Zeurs d'été » organisé par l'association Mezclar'T à Nozay ; stand d'information.
- le samedi 18 juin : soirée à 20 h 30, salle Horizinc, à Bouvron, organisée par la municipalité.
- Les 2, 3 et 4 juillet 2010 :
10^e rassemblement des opposants à l'aéroport, au lieu-dit « Le Limimbout » à Notre-Dame-des-Landes ; forum des associations et mouvements politiques composant la coordination des opposants ; bar et restauration possible sur place.

Le vendredi 2 juillet : 3^e édition du festival

« Le Plancher des Vaches » ; musiques variées à partir de 20 heures sous chapiteau ; participation de soutien : 8 €.

Le samedi 3 juillet : rencontres thématiques autour de l'écologie, à partir de 10 heures ; stands d'information, diaporama, conférences... entrée libre.

Le dimanche 4 juillet : 10^e pique-nique des opposants à partir de midi ; après midi festif et musical ; entrée libre.

... Et bien d'autres choses en préparation car nous garderons les terres et les emplois de Notre-Dame des-Landes !