

Association Citoyenne Intercommunale des Populations  
concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes



# ACIPA

BULLETIN D'INFORMATION AUX ADHÉRENTS  
N° 17 - mai juin 2006

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)

## LE 25 JUIN, NOUS Y SERONS, ET VOUS ?



**FRESQUE HUMAINE**  
*DIMANCHE 25 JUIN 2006*

ORGANISÉE PAR LA COORDINATION  
DES ASSOCIATIONS  
*(voir article en page suivante)*

# VIE DE L'ASSOCIATION

## UNE FRESQUE POUR DIRE NON !

La coordination des opposants au projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, dont l'ACIPA fait partie, organise une fresque humaine le dimanche 25 juin prochain, aux Fosses Noires sur la commune de Notre-Dame-des-Landes (accès fléchés).

### 12 heures – Pique nique

**13 h 30 précises – MISE EN PLACE DE LA FRESQUE** en compagnie des 2 clowns de **MOUSSA COMPAGNIE** sur leurs Solex solaires. Des milliers de personnes sont attendues pour composer physiquement les 11 lettres des mots « **AÉROPORT NON** », qu'un journaliste de l'AFP, embarqué dans un hélicoptère, fixera sur la pellicule. Cette image découplera notre impact médiatique et montrera notre détermination contre ce projet sans avenir ! Après une courte prise de parole de la coordination des associations, la fresque se disloquera aux sons des percussions africaines de **DANZA**.

**À partir de 16 heures – animations théâtrales, circassiennes et musicales.** Au programme :

- « *Les Confidences de Marie Krastine* » par Florence Joubert, de la compagnie **À TOUTE VAPEUR** : prendre le risque de l'envol par le rire...
- « *Et de Fil en Aiguille...* » par Charlotte Boiveau, du **THÉÂTRE CAMÉLIA**, une fildefériste sur son chemin... de vie.
- Les jeunes du groupe **ZARBIVORES** et leur musique festive.
- Et pour finir, une bonne dose de « *potion musique* », à consommer sans restriction aucune et à écouter sans modération avec **CLAUDE SAINTAGNE TRIO**.

Vous serez les bienvenus aux stands des associations, au coin restauration et au bar. Nous comptons sur vous pour prêter main-forte à l'organisation de cette fresque ; n'hésitez pas à contacter votre correspondant local ! **NOUS SOMMES TOUS CONCERNÉS !**

*La coordination des associations : À L'EST DE L'ERDRE – ACIPA – ADECA – ANDE – BIEN VIVRE À VIGNEUX – BRETAGNE VIVANTE – CONFÉDÉRATION PAYSANNE – FNAUT – GREENPEACE 44 – LES ALTERNATIFS 44 – LES VERTS 44 – LPO – MALICE – NATURE AVENIR – SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE – UDES.*

*Avec le soutien de : ATTAC 44 – COHÉRENCE – EAU ET RIVIÈRES DE BRETAGNE – FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT – GAB – LES VERTS – ROBIN DES BOIS – CIVAM – SORTIR DU NUCLÉAIRE LOIRE ET VILAINE – UDPN 44 – WWF.*

## UN ÉCOLOGISTE SIGNE NOTRE PÉTITION

Jean-Marie PELT, président de l'Institut européen d'écologie, mais aussi biologiste, écrivain, homme de radio et de télévision de renommée internationale, a signé notre pétition et nous a donné la parole pour annoncer la fresque du 25 juin et informer des dérives du projet d'aéroport, lors de sa conférence à Redon, le 16 mars dernier.

Nous lui avons remis un dossier au salon Natura à Rezé en février 2005. Il est resté étonné que ce projet soit encore d'actualité, étant donné les perspectives de la rareté et de la cherté du pétrole qui réduira sans nul doute la fréquentation des aéroports.

Rencontré une nouvelle fois le 1<sup>er</sup> avril à La Chapelle-sur-Erdre lors du salon Art et Nature de la LPO (ligue pour la protection des oiseaux) en compagnie d'Alain Bougrain-Dubourg, il nous

# ZONE DE TURBULENCES

## LES ASSOCIATIONS REFUSENT LE SIMULAGRE DE CONCERTATION

Les associations ont été invitées par le préfet pour une présentation des dispositions retenues pour la desserte routière sud du projet d'aéroport. L'ADECA, l'ACIPA, BIEN VIVRE À VIGNEUX et SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE ont décliné l'invitation.

Dans leur réponse au préfet, elles rappellent qu'elles lui ont déjà clairement exprimé leur point de vue sur l'ensemble du projet : « Il nous paraît donc inutile de nous répéter et encore moins de nous prêter à un **simulacre de concertation** qui nous apparaît comme le véritable objectif de votre invitation : ceci d'autant qu'en dépit de vos affirmations le dossier de concertation demeure non consultable !

Pour cette raison, les associations qui, en toutes occasions, ont su se montrer responsables, **mais n'acceptent pas d'être instrumentalisées**, ont décidé de décliné votre invitation ».

a donné à nouveau la parole à l'issue de la conférence et nous avons une nouvelle fois démontré l'inutilité de ce projet, l'exagération de la saturation invoquée pour le justifier, la destruction du bocage, de l'agriculture florissante sur ce secteur, du peu d'emplois véritablement créés une fois déduits ceux liés au transfert des activités. Pour Jean-Marie Pelt, il faut une moralisation des transports aériens. Selon lui, nos gouvernants se comportent comme s'il n'y avait pas de problèmes écologiques et comme la cigale insouciant et inconscient de la fable de La Fontaine.

## MARCHE DU 1<sup>ER</sup> MAI CONTRE L'AÉROPORT

Environ 200 marcheurs se définissant comme « objecteurs de croissance », partis de Rennes, Rochefort-en-Terre et Nantes avaient décidé de passer le 1<sup>er</sup> mai à Notre-Dame-des-Landes pour protester contre le projet d'aéroport qui constitue pour eux une aberration face au défi écologique à relever de toute urgence.

Un groupe, au départ du bourg de Notre-Dame-des-Landes, rassemblant plus de 140 personnes membres ou sympathisants de l'ACIPA, a rejoint par les chemins de la belle campagne landaise la ferme Saint-Antoine où l'ACIPA avait organisé l'accueil. Merci à Paul et son équipe ! Prises de parole, musiques et échanges ont ponctué cette journée.

### La mobilisation gagne le Grand Ouest !



## QUESTION ÉCRITE AU MINISTRE DES TRANSPORTS

Yves Cochet a attiré l'attention du Ministre des Transports sur le projet d'aéroport du « Grand Ouest », dit de Notre-Dame-des-Landes, en lui adressant une question écrite (publiée au Journal Officiel le 28 mars 2006). Il demande des éclaircissements au Ministre quant à l'utilité d'un nouvel aéroport international (dont le site est enclavé) dans un contexte économique actuel de pénurie pérenne d'énergies fossiles.

## PSEUDO CONCERTATION

Les services de l'État ont tenu une permanence dans chacune des communes du Temple-de-Bretagne, Grandchamp-des-Fontaines, Vigneux-de-Bretagne et Notre-Dame-des-Landes sur 4 après-midi de 12 à 20 heures pour présenter aux populations les dessertes routières autour du projet d'aéroport.

C'est au travers d'une jolie plaquette représentant le barreau routier et les pistes de l'aéroport que des agents de la DDE ont voulu faire croire aux quelques visiteurs (proportionnellement au nombre de personnes concernées), qu'ils avaient pris en compte les contraintes environnementales.

Les termes utilisés dans leur descriptif, tels que : « insertion dans le site », « route apaisée », « aménagement pour le passage de la grande faune », « contournement d'un chapelet de mares », « reconstitution de corridors écologiques » et les quelques zones vertes répertoriées sur leur carte pouvaient, en minimisant l'impact écologique, séduire le non-initié.

Seulement, lorsque nous leur avons présenté par superposition sur leur carte toutes les zones sensibles recensées par l'étude de Biotope pour le débat public, ils se sont défendus de bien piètre manière, qualifiant entre autres de « champ d'arbres »



un bois reconnu comme zone de reproduction du grand gibier et situé sous les installations aéroportuaires, ou encore « qu'ils savaient faire... » s'agissant de déplacer des mares d'intérêt batrachologique.

Une chose est sûre, si ce projet aboutissait, nous et nos générations futures, serions victimes d'une véritable catastrophe écologique.

Si l'on revient à l'information aux populations, le plus scandaleux lors des permanences, c'est que les visiteurs du Temple et de Grandchamp n'ont pas eu accès à la carte du plan d'exposition au bruit « même minimisé », contrairement à ceux de Vigneux et Notre-Dame.

À vous de vous faire votre propre opinion sur leur manière équitable d'informer.

*Qui cueille une fleur dérange une étoile. (Francis Thompson)*



## ZONE DE TURBULENCES

### PADD OU PADI ?

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCOT de la métropole Nantes Saint-Nazaire a été soumis à concertation publique en février.

Quelques bonnes intentions dans ce PADD, mais le projet d'aéroport, en totale incohérence avec certains objectifs, gâche tout et va plutôt dans le sens du développement insoutenable !

Le tract de la Coordination des opposants au projet, distribué avant chacune des 5 réunions publiques, insistait sur les solutions alternatives à la construction d'une nouvelle plate-forme : optimisation des sites aéroportuaires existants et mise en réseau des aéroports de l'ouest.

## TÉMOIGNAGE SUR LA VIE À PROXIMITÉ D'UN AÉROPORT

Je réponds volontiers à la demande de témoignage sur la vie quotidienne à proximité d'un grand aéroport.

L'expérience que j'en ai est partielle mais me paraît suffisante.

Ma famille est originaire de Saint-Quentin-Fallavier, à l'origine petite commune tranquille située à une vingtaine de kilomètres au nord-est de Lyon. Les activités de la région étaient essentiellement à vocation agricole avec, aussi, la fourniture de main-d'œuvre pour les industries de la périphérie lyonnaise (notamment les usines Berliet, actuellement Renault poids lourds).

Malheureusement, située au carrefour des grandes voies de communication entre les pays du nord (Allemagne, pays nordiques), la Suisse et les pays du sud (Italie, péninsule ibérique), la région était un endroit idéal pour implanter un grand aéroport international, celui de Lyon-Bron ne suffisant plus et étant incorporé à la ville avec le développement de la banlieue. Ce qui fut fait, sur la commune de Satolas (Lyon Saint-Exupéry, depuis peu).

Saint-Quentin-Fallavier se trouve à 10-12 kilomètres des pistes de l'aéroport et la maison de ma sœur, malheureusement à peu de choses près, sur l'axe des pistes.

Quand je séjourne dans ma famille, je constate que l'inconvénient majeur reste bien sûr le bruit, très gênant, surtout lorsqu'un avion atterrit toutes les 3 minutes, ce qui est fréquent surtout dans la soirée (les atterrissages de nuit étant réduits voire interdits, ce qui n'est pas toujours respecté). Le bruit est nettement majoré lorsque les avions décollent (suivant la direction des vents).

Le soir, la personne qui rentre du travail et qui veut se détendre pourra, par exemple, difficilement écouter de la musique, même avec des fenêtres à double (triple) vitrage fermées en raison du bruit et des vibrations.

Le niveau sonore des conversations est obligé d'être élevé. Chaque fois que je rencontre ma sœur et mes neveux, je trouve qu'ils parlent en criant...

Par ailleurs, même s'il existe des normes au niveau sonore (déjà insuffisantes), il faut savoir que les avions ne respectent pas très précisément les couloirs, ni l'altitude au-dessus des habitations, etc. Comment pour les riverains contrôler ces dysfonctionnements ?

Quelquefois, des taches brunâtres viennent souiller le linge étendu dehors, d'autres fois on retrouve des traces d'hydrocarbures à la surface des réserves d'eau d'arrosage.

Les avions se délestent parfois du carburant. Il y a des zones pour le faire, mais sont-elles vraiment respectées ou alors les résidus sont-ils transportés par les vents ?

Les autres grands types d'ennuis sont liés au développement des infrastructures qui accompagnent l'aéroport (voies de chemin de fer — TGV lui aussi très bruyant — routes à 4 voies) et à l'urbanisation (habitations, supermarchés, panneaux publi-

citaires, centre de détention, etc.). De plus, il y a toujours quelque chose en chantier, l'aspect de la région change continuellement.

En quelques années, la région a changé de mode de vie, toute la culture sociale a été bouleversée par une urbanisation galopante. Elle est devenue une sorte de banlieue sans âme.

Saint-Quentin-Fallavier, le petit village tranquille avec implantation de résidences secondaires pour les citadins lyonnais, a perdu son histoire. Il est devenu une sorte de ville-dortoir avec une rotation des habitants. Bien évidemment, tous les problèmes rencontrés ailleurs dans les banlieues se sont développés.

En ce qui concerne l'emploi, il faut bien se rendre compte que l'installation d'un aéroport n'amène pas d'industries de production mais plutôt des affaires liées au stockage et des emplois dans les services qui accompagnent l'urbanisation. Sur la zone d'activités de la commune se sont construits, au bord de larges avenues, de grands hangars de stockage de marchandises pour approvisionner des magasins, des industries proches ou plus éloignées, voire situées à l'étranger. Il y a aussi des entreprises de transport (possibilité de dédouaner dans la zone aéroportuaire). Le nombre de camions qui circulent dans les parages est impressionnant. Les répercussions du trafic sont impor-

tales (bruits, pollution...). Cette zone d'activités, très importante en superficie, ne fournit paradoxalement que peu d'emplois liés au magasinage, à la restauration rapide et à l'hôtellerie de passage (Formule 1, etc.).

D'immenses hangars gérés par informatique offrent des perspectives d'emploi, à savoir trois postes de magasiniers ! Les chauffeurs routiers ne sont pas forcément de la région (beaucoup sont même étrangers pour des questions salariales). La plupart de ces emplois sont des emplois à faible qualification, assez mal rémunérés et proposés comme des emplois précaires avec une mobilité importante.

Mon neveu dit : « s'il y a du boulot, c'est surtout du boulot assez mal payé dans lequel

tu ne restes pas longtemps »... Le temps légal pour obtenir les avantages sociaux et éviter le paiement d'un maximum de charges.

Le soir, la zone d'activités se désertifie (activité réduite aussi chez les transporteurs) et devient lugubre. Ne restent que les gardiens et leurs chiens qui patrouillent dans les enclos autour des grands hangars.

En résumé, grosses infrastructures, activités polluantes, minimum d'emplois, précaires qui plus est, pour réceptionner le produit du travail de personnes encore plus exploitées dans les pays du quart-monde : c'est ça le progrès !

En conclusion, mon pays d'origine a changé, je ne le reconnais pas. Je n'y terminerai certainement pas ma vie, comme je l'aurais souhaité — ainsi que d'autres personnes ayant dû quitter leur région d'origine pour raisons professionnelles.

Je ne souhaite pas que ces changements se reproduisent dans la région où je me suis installé.

Je ne vous le souhaite pas non plus.

*B.G. de Fay-de-Bretagne.*



Dessin G.B.