

SORTONS D'UN PROJET SANS AVENIR!

ACCV ACIPA ADECA À L'EST DE L'ERDRE ANDE ATTAC BVV
BRETAGNE VIVANTE CAP21 COLLECTIF ANTI-MARÉES NOIRES
CONFÉDÉRATION PAYSANNE FEA FNAUT GND
GREENPEACE LES ALTERNATIFS LES DÉSOBÉISSANTS
LES VERTS LPO MALICE MEI NATUR-ACTION
NATURE AVENIR NPA OBJECTEURS DE
CROISSANCE PG SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE
SDNL&V SP2015 VÀS VÂT
VERTOU ÉCOLOGIE SOLIDARITÉ

Édition
juillet 2010

Coordination des Associations Opposées au Projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Vous vous posez encore des questions sur le projet d'aéroport dit de Notre-Dame-des-Landes ?

Comment peut-on encore justifier un tel projet ?

Les justifications successives avancées depuis 40 ans ont été balayées les unes après les autres au cours des dernières décennies : le Concorde n'a pas eu l'avenir qu'on lui promettait, les projets de grand aéroport pour le fret et celui du troisième aéroport parisien ont été abandonnés, l'absence de saturation de Nantes Atlantique a été démontrée en 2003, lors du débat public et il est maintenant prouvé que les mouvements d'avions sur Nantes peuvent être mieux cadrés, grâce à des moyens techniques encore inexistants à Nantes Atlantique.

Ce projet va à l'encontre des recommandations européennes de 2003 qui préconisent d'optimiser l'existant en matière de transports. Alors qu'en 2007, le Grenelle de l'Environnement prévoyait de ne pas augmenter les capacités aéroportuaires en France, nos décideurs locaux ont joué sur le mot « TRANSFERT » et le projet a été estampillé « Haute Qualité Environnementale » pour qu'il continue d'exister...

La boucle est bouclée entre Concorde et A380 — le dernier joujou aéronautique — dont on nous dit qu'il faut pouvoir l'accueillir puisqu'il est en partie fabriqué à Nantes. Pourtant, l'A380 peut atterrir et décoller à Nantes Atlantique, son train d'atterrissage spécial faisant qu'il peut se poser un peu partout ; les règles de sécurité imposent cependant une piste de 3200 mètres pour un très long courrier en pleine capacité (passagers et carburant) ; on peut douter qu'un A380 puisse être rempli (850 voyageurs !) dans un bassin de chalandise si peu important...

En réalité, il s'agit bien de pouvoir urbaniser le sud de Nantes, le plan d'exposition au bruit actuel étant contraignant autour de Nantes Atlantique ! Notons bien que le réaménagement de Nantes Atlantique (réorientation de la piste) supprimerait le survol de Nantes et du lac de Grandlieu qui, par ailleurs, selon des responsables environnementaux, n'est pas significativement affecté par l'aéroport actuel.



Quant à l'idée, lancée début 2010 par Jacques Auxiette, de création d'un parc régional du lac de Grandlieu à l'estuaire de la Loire, elle pourrait bien servir à justifier le départ de l'aéroport actuel mais elle ne serait pas incompatible avec la réorientation de la piste actuelle...

De toute évidence, il faut une belle vitrine à l'ouest pour des egos surdimensionnés ! Les collusions entre BTP et responsables politiques ne sont pas anodines et en politique, il semble bien difficile d'admettre qu'on s'est trompé !



Quelles conséquences pour la Communauté de communes d'Erdre & Gesvres ?

a) Au niveau des emplois et de l'activité économique

Avant de parler de « création » d'emplois, il faudrait d'abord assumer la disparition d'une cinquantaine d'exploitations agricoles, soit 100 emplois directs. Comme on considère qu'en agriculture, chaque emploi direct génère 6 à 7 emplois indirects (salariés de coopératives, entrepreneurs de travaux agricoles, filières de collectes et de transformation des produits, réseaux d'entraide, vétérinaires, etc.), ce serait bien 6 à 700 emplois qui seraient compromis par la création de cette nouvelle infrastructure.

On nous annonce 4 000 emplois (!) pendant 3 ans pour le bétonnage de 2 000 hectares de terre agricole ; pour qui seraient ces emplois, sachant que les grands groupes de BTP préfèrent embaucher une main d'œuvre sous payée venant d'ailleurs ? De plus, faire disparaître une terre agricole précieuse sous le bitume pour un projet inutile, est-ce bien cela l'idée que l'on se fait d'emplois utiles et pérennes ? Rappelons que l'équivalent d'un département français est artificialisé tous les 10 ans...

On nous parle de 3 500 emplois à l'ouverture de Notre-Dame-des-Landes ; actuellement, 650 emplois directs et 1 000 emplois indirects sont recensés sur le site de Nantes Atlantique. Ces emplois seraient tout simplement transférés sur le nouveau site. Comment peut-on croire que, par un simple transfert de l'aéroport, on puisse passer de 1 650 à 3 500 emplois ? On nous promet aussi 15 000 emplois à l'horizon 2050... Mais quel va être le développement du transport aérien compte tenu des crises financières et énergétiques en cours ?



Les grandes plateformes aéroportuaires génèrent une moyenne de 1 000 emplois par million de passagers, grâce au fret voyageant dans les avions de ligne (80 %) et au trafic régulier des grandes lignes ; très peu de fret est traité à Nantes Atlantique et créer une nouvelle infrastructure ne le ferait pas augmenter pour autant, car Notre-Dame-des-Landes ne serait jamais un grand hub international à 400 kilomètres d'un des 3 grands hubs européens qu'est Roissy. Nantes Atlantique restera une plateforme régionale, surtout orientée vers les low cost et les charters, ce qui génère très peu d'emplois ; Nantes Atlantique est au tiers de sa capacité d'activité, car la zone de chalandise n'en permet pas davantage. À titre d'exemple, la plateforme de Lyon Saint-Exupéry, bien qu'ayant une zone de chalandise deux fois plus importante, n'a jamais réussi à ouvrir de ligne régulière à l'international.

Il s'agirait donc principalement de « transferts » d'emplois et une plateforme flambant neuve ne développerait pas plus d'activités que l'actuelle plateforme sous-employée !

b) Au niveau des habitations et des équipements



La Communauté de communes d'Erdre & Gesvres (CCEG) ne compte pas sur cette infrastructure pour se développer et se dynamiser ! Ce projet d'aéroport la déséquilibrerait plutôt : excès de population et détérioration d'un milieu agricole et semi-urbain riche, destruction d'un bocage à la biodiversité exceptionnelle...

Dans la politique d'aménagement de la CCEG, il est prévu de se limiter à 450 habitations par an sur 10 ans et sur les 12 communes du territoire ; Nantes Métropole leur a demandé d'accueillir davantage de population, pour prendre leur part d'augmentation de la population à venir sur la périphérie nantaise : quelle cohérence avec le projet en cours ?

Une première incohérence fut de laisser passer la population d'Erdre & Gesvres de 17 000 à 52 000 habitants entre 1970 et 2005. Dans les 10 ans à venir, 4 500 habitations — soit 15 000 habitants supplémentaires — sont prévues.

Par ailleurs, sur la Communauté de communes Loire & Sillon (partie ouest du projet), 30 000 habitants sont directement concernés, ce qui fait que ce projet prévu pour réduire le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores verrait le jour au milieu de plus de 80 000 citoyens !

Ce projet ne constitue pas une chance, mais plutôt une source de déséquilibre pour les communes concernées tant au niveau économique et social qu'écologique.





Qu'est-ce qu'une compagnie low cost et quel est son fonctionnement sur les aéroports ?

Une compagnie à bas coût dite « low cost » est une compagnie qui casse les prix, en s'appuyant sur des fonctionnements contraires à la législation du travail (sécurité limite, personnel sous-payé et sur-exploité) et à la concurrence déloyale en faisant pression et chantage sur les collectivités pour obtenir des subventions. Le projet de Notre-Dame-des-Landes serait un aéroport pour ce type de compagnies...

Deux modèles économiques européens de ce type se sont mis en place depuis 5 à 6 ans, et s'emparent de 10 à 15 % du trafic à l'heure actuelle, ceux des compagnies Easy Jet et Ryanair. Avec des chiffres d'affaires faisant pâlir les grandes compagnies européennes dites historiques, leur croissance semble encore et toujours possible, mais à une seule condition : que le prix du pétrole, et par conséquent celui du kérosène, n'évolue pas ou peu. Au-delà d'un baril à 115 dollars, le système low cost ne supportera plus ce poste carburant et le modèle s'écroulera. Sinon, il faudra aussi que les partenariats en place perdurent...

Les « facilités de traitement » offertes à ces compagnies interpellent ! Différences de traitement, distorsion de concurrence ? Les deux principaux avionneurs, Boeing d'un côté pour Ryanair et Airbus de l'autre pour Easy Jet, s'affrontent sur ce marché émergent, en offrant des reports de paiements extraordinaires sur le leasing des avions placés dans ces compagnies. Peu ou pas de loyers avions, peu ou pas de dépenses impliquent de fait, peu ou pas de charges matérielles pour ces transporteurs.



Une autre source de polémique vient des partenaires sociaux économiques : les « aides au marketing » — le mot *subvention* ayant été rayé du vocabulaire low cost — permettent de contourner les lois européennes sur la concurrence. Les exploitants de plateforme aéroportuaire, cautionnés par des départements et des régions peu scrupuleux, associés aux gestionnaires d'aéroport et aux syndicats mixtes partenaires, soutiennent ces entreprises low cost, à hauteur de 10 à 30 € par billet passager. Pour exemple, Ryanair a touché, en 2009, environ 664 millions d'euros de subventions « régionales », ce qui représente l'essentiel de son bénéfice annuel. Sans cela, la compagnie n'est plus viable.

Promettant un développement et un dynamisme économique grâce au flux important de passagers ainsi drainé, Ryanair continue de mettre la pression sur des aéroports en soutenant que sans une rallonge de subvention, elle ne pourra maintenir ces aides tarifaires, au risque d'abandonner aussitôt telle ou telle ligne (à Poitiers, la CCI vient d'augmenter de 50 % sa participation).

Localement, Ryanair, n'ayant pas réalisé le nombre de passagers escomptés sur la ligne Nantes-Londres — un temps exploitée par Air France-KLM — a demandé un effort financier. Celui-ci n'étant pas venu, Ryanair a donc, sans préavis, abandonné la ligne sur laquelle elle s'était pourtant positionnée avec la bénédiction des acteurs économiques nantais ! Cette rotation est exploitée de nouveau par une compagnie issue du groupe Air France-KLM.

Certaines régions et leurs présidents ont récemment crié au scandale et à l'arnaque low cost (Poitiers, Angoulême, Mulhouse...), quand d'autres continuent d'abonder (La Rochelle, Bergerac, Tours, Marseille...).

Le chantage macro-économique, discours des low cost, reste bien évidemment l'emploi local. Chaque opérateur aérien se targue de faire travailler directement une trentaine de salariés sur l'aéroport fréquenté pour chaque vol entrepris, lors des départs ou des arrivées.

On peut facilement s'interroger sur la déontologie politique qui autorise, à grand renfort d'argent public, l'expansion de ces compagnies aériennes rendant le travail précaire, fractionné... et surtout faiblement rémunéré !

On passera rapidement sur le traitement minimaliste entre ces compagnies low cost et leur client-passager, s'étonnant parfois de ne se voir offrir ni eau ni café, l'emport d'un bagage à main étant strictement réglementé, pas de siège réservé, un embarquement et un débarquement à pied, sans aucune prestation ni d'agent représentant la compagnie à qui s'adresser en cas d'ennui... En 2009, Ryanair vient de se voir condamnée à payer quelques 3 millions d'euros pour non respect du droit du passager et ne fera pas appel.

Et les conditions de travail ? Easy Jet, de droit anglais, s'est vue condamnée, il y a deux ans, après une longue procédure soutenue avant tout par des organisations professionnelles de navigants français, mais aussi par l'État, à régulariser en droit français tous les contrats de ses salariés travaillant et étant basés en France, Orly, Marseille ou Nice (taxes professionnelles, caisses de retraite, sécurité sociale, etc.)...



La plus décriée des compagnies reste de loin Ryanair, de droit Irlandais, avec son patron qui cultive un caractère sulfureux (épisodes récents où il envisageait de faire voyager des passagers debout ou encore de faire payer les passages aux toilettes) et n'hésite pas à dire : « pas de syndicat dans mon entreprise sous mon putain de commandement » !

La concurrence n'autorise pas tout ! La majeure partie des compagnies low cost, plus ou moins rigoureusement gérées en Europe comme aux États-Unis, a déjà disparu. Aucune n'existe et ne se risque sur les vols long courrier, la marge économique étant encore plus ténue.

Deux majors se partagent donc un nouveau marché qui permet au plus grand nombre de se déplacer en avion, déplacement réservé il y a encore peu à une catégorie financièrement aisée.

Mais est-ce ici un modèle de développement durable et cautionnable ?

Sur nos aéroports régionaux — Angers, Rennes et Brest — ces compagnies réalisent leur exploitation uniquement sur la période estivale et disparaissent aussitôt... Tours voit son aéroport de moins en moins fréquenté, alors que les acteurs, qu'ils soient politiques ou économiques, ne veulent plus cracher ces subventions déguisées : l'aéroport se retrouve en cessation de paiement et au bord du dépôt de bilan ! Plus rien ne nous assure que cet aéroport restera ouvert cet été 2010 !

Le contribuable paiera-t-il deux fois ?

- Une première au travers des « aides au marketing » réservées à ces compagnies peu respectueuses des droits des salariés comme de ceux des passagers-clients (pas de syndicalisme autorisé) ?
- Une seconde fois où il faudra bien, à un moment donné, aider une plate forme aéroportuaire, sans doute déficitaire puisque non rémunérée par la ressource issue des taxes d'aéroport prélevées sur les billets de voyage ?

Certainement à l'image d'un feu de paille, le low-cost aura le mérite de réveiller les grandes compagnies en place en redynamisant le marché du transport aérien, malheureusement sans y remettre un peu plus de déontologie, mais en limitant les situations capitalistiques et monopolistiques qui ont trop longtemps perduré.

Voyager en avion, certainement oui, mais sûrement avec de nouvelles contraintes, de nouvelles données. Clairement, qui devra payer ?

Thierry MASSON,
pilote professionnel, officier pilote de ligne.

Comment des élus « de gauche » peuvent-ils baser le développement économique d'un projet sur un tel modèle anti-social et dire (comme Pascal Bolo, adjoint au maire de Nantes) des compagnies low-cost : « Puisqu'elles existent, il faut bien faire avec ! » ?

La sécurité des Nantais est-elle en jeu ?

Les aéroports français sont classés en 3 catégories : C pour les aéroports à risque (Calvi), B pour les aéroports à particularités de relief (Clermont-Ferrand, Marseille, Nice, Strasbourg) et A pour les aéroports qui ne demandent pas d'attention particulière. Nantes Atlantique est classé dans cette catégorie A.

De plus, et contrairement à ce qu'on veut nous faire croire, un système de navigation guidée pourrait être installé au nord de Nantes pour diminuer les nuisances (pollution, bruit, risque de décrochage...) lors des atterrissages effectués par le nord de la ville. Ce système est utilisé depuis plusieurs années sur des aéroports tels que Marseille ou Strasbourg et dans la plupart des aéroports européens ; questionnée en 2007, la DGAC avait répondu que cela était tout à fait possible sur Nantes, mais que le trafic de Nantes ne le rendait pas prioritaire.

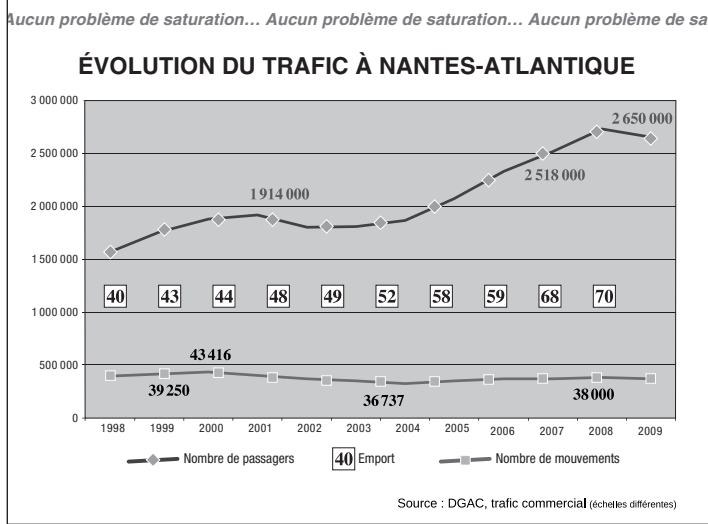
Nantes Atlantique ne pose donc aucun problème de sécurité !

Quelles sont les capacités réelles de Nantes Atlantique ?

Selon la direction générale de l'aviation civile (DGAC), la capacité d'une plateforme aéroportuaire répond à cinq critères particulièrement bien définis :

1) Son espace aérien : à Nantes, il n'y a aucune contrainte de type environnementale, relief, zone dangereuse ou interdite, etc.). La présence d'une zone classée NATURA 2000 au sud (lac de Grandlieu) 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) Son système de piste : une seule piste de 2900 mètres avec un taxiway parallèle sur toute sa longueur autorise jusqu'à 35 à 50 mouvements d'avions par heure par beau temps. À Nantes-Atlantique, il y a entre 80 et 115 mouvements par tranche de 24 heures ! Prévoir 2 pistes sécantes à Notre-Dame-des-Landes est une aberration ; du jamais vu... Et les 2 pistes ne seraient jamais utilisables simultanément !



Pour le trafic prévu, une seule piste suffit !

Aéroport	Surface (hectares)	Piste L x l (mètres)	Mouvements	Passagers (millions)
Genève	340	3 900 x 45	170 000	11
Gatewick	270	3 200 x 45	280 000	35
San Diego	270	2 900 x 45	223 000	17
Nantes Atlantique	320	2 900 x 45	38 000	2,8
Nantes – NDL	940	2 x [3 600 x 60]	100 000 ?	9 ?

3) 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, tout au plus 70 % de ces postes l'ont été environ 60 jours dans l'année.

4) Ses aérogares : les 4 halls de Nantes-Atlantique répondent à une fréquentation annuelle de 4 millions de passagers, 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 par an.

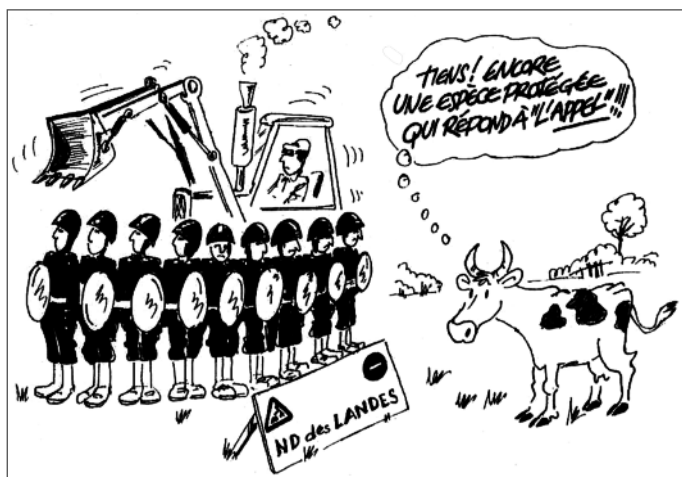
5) Les accès aux aérogares : le réseau routier en place, ainsi que les surfaces de parkings voitures pour les passagers en partance n'ont historiquement jamais atteint leur capacité maximale; le dernier parking en P5 n'atteint qu'un faible 20 % de fréquentation. Les taxis assurent la «fluidité» des arrivées et départs des passagers, ainsi qu'une seule navette reliant les aérogares au centre ville de Nantes; un réseau ferré, distant de 150 mètres, existe et la dernière station du tramway nantais n'est distante que de 1 600 mètres.

Il n'y a pas de « saturation » sur l'aéroport de Nantes Atlantique et sa capacité aéroportuaire maximale est encore très loin d'être atteinte. L'accès par transport en commun n'y est pas favorisé car les 5 700 places de parking payant représentent 23% des revenus de l'aéroport qui deviendrait très sûrement déficitaire sans cela !

Combien a déjà coûté ce projet au citoyen ?

- Le Syndicat Mixte d'études de Notre-Dame-des-Landes a englouti près de 2 millions d'euros depuis 2007 (participation des collectivités). Les charges de personnel ont augmenté de 100 000 euros (130 %) entre 2007 et 2010 alors que peu d'études ont été réalisées dans le même temps.

Ce syndicat mixte ne semble être qu'une coquille vide, un outil de propagande; rappelons qu'un budget de 200 000 euros a été voté récemment pour une campagne de communication dans le seul but de contrer les arguments des opposants décidément bien gênants...



- Le débat public a coûté 959 000 euros (cf. rapport d'activité CNDP 2008-2009) et l'enquête publique encore plus sans doute...

Le conseil général de Loire-Atlantique possède 850 hectares sur les 1 650 nécessaires au projet selon la déclaration d'utilité publique; à raison de 1 200 euros l'hectare en moyenne, cela représente environ 1 million d'euros.

Sans compter le coût des déplacements des forces de police...

Le conseil général 44 a dépensé environ 7,7 millions d'euros pour l'achat d'une trentaine de maisons sur le site, dont une partie hors de l'ex ZAD (zone d'aménagement différé) dans le seul but d'acheter la paix sociale au nord-Loire...

L'État a acheté trente autres maisons qui ne sont pas relouées, dans la zone du droit de délaissement.

Combien va encore coûter ce projet aux citoyens ?

L'État se désengage du barreau routier sud et n'en prendrait pas plus de 25% à sa charge; les collectivités locales seraient sollicitées pour 50% restants et le concessionnaire en aurait 25% à sa charge. Les installations de guidage et la construction de la tour de contrôle sont normalement financées par l'État. Une piste cyclable est prévue le long du barreau routier sud (route dite « apaisée »!), mais elle serait à la charge des communes concernées! Des routes départementales devenant communales constitueraient une charge supplémentaire pour les communes...



Le financement de la construction de la plateforme serait privé (évalué à 581 millions d'euros) à la charge du concessionnaire à qui on attribuerait une concession d'exploitation pour 55 ans, avec en plus la gestion de Nantes Atlantique et de Saint-Nazaire. Et si cette nouvelle plateforme n'était pas rentable? À Angers, la société Kéolis, gestionnaire de l'aéroport, étant déficitaire, les collectivités du conseil général 49 et de la ville d'Angers subventionnent Angers-Marcé, inaugurée en 1998, à hauteur d'un million d'euros annuels. Plus près de nous, Ancenis a coûté 270 000 euros à la Communauté de communes d'Ancenis en 2008.

La plateforme de Vatry a coûté 220 millions d'euros depuis sa mise en service qui date de 10 ans; à part les hubs, tous les aéroports sont en déficit.

Des investissements sont en cours ou en projet sur les aéroports existants dans l'ouest — projet de rallongement de la piste à Laval et Angers; améliorations à Rennes et Dinard pour conserver leur clientèle, etc. Quelle cohérence régionale avec le projet de construction d'une nouvelle infrastructure à Notre-Dame-des-Landes?

D'accord pour payer une étude sérieuse et indépendante des solutions alternatives, mais pas d'accord pour financer ce projet qui, faute de rentabilité, reviendrait forcément à la charge des collectivités locales pour les décennies à venir!

Où en sont les recours juridiques ?

• **Au tribunal administratif de Nantes** : le recours en annulation de l'achat des maisons déposé par l'ACIPA contre le conseil général 44 a été rejeté; et l'ACIPA a été condamnée à lui verser 500 euros.

• **Au Conseil d'État** : les recours en annulation de l'enquête publique, déposés par les associations, les collectivités (CEG, mairie de Vigneux, conseil général de Vendée) et le cabinet de B. Fourage ont tous été rejetés au cours de l'année 2009, sans argumentation aucune pour ce qui concerne celui des associations; rappelons que M^{me} Hagelsteen, femme du préfet de région au moment du jugement, était aussi présidente de la section travaux publics du Conseil d'État.

• **À la Commission européenne** : un mémoire a été déposé en avril 2010 par 3 associations, Bretagne Vivante, la LPO 44 et SOS Loire Vivante. Ce mémoire, qui décrit les impacts du projet, a été déclaré recevable par la commission; dorénavant tout ce que l'État français décidera autour du projet de Notre-Dame-des-Landes sera visé par cette commission, qui ne manquera pas de rappeler à l'État français les lois existant sur l'eau, sur la protection des espèces animales et végétales, et les compensations environnementales obligatoires. En cas de non respect de ces lois, la commission pourra déposer un recours auprès de la cour de justice européenne.

***L'accès (refusé jusqu'à présent!) au cahier des charges, fin 2010, révélera probablement son lot de surprises...
Le combat juridique continue!***



Avancées et contradictions... Où en est le projet ?

Du côté de l'État :

- Depuis la déclaration d'utilité publique (DUP) de février 2008, aucune mesure d'expropriation envers des maisons ou terres agricoles n'a été engagée; aucune démarche n'a été faite de la part de l'État envers les propriétaires qui n'ont pas vendu leurs biens. De rares transactions se font entre propriétaire et État à l'amiable.
- L'État, pourtant officiellement porteur du projet, ne cesse de se désengager financièrement du barreau routier : de 100 %, il passe à 25 % de prise en charge aujourd'hui... En mai dernier, le président Mareschal nous affirmait officiellement que le CG44 ne mettra pas un euro pour le financer.
- Les maisons achetées par l'État — une trentaine — et gérées par la DGAC, ne sont pas relouées; nous demandons qu'elles le soient par ces temps de crise!
- Pour le moment, il n'est plus question de sondages géotechniques et archéologiques, ces derniers étant pourtant obligatoires.
- Le concessionnaire en charge des travaux devrait être choisi fin 2010.

Sur le terrain :

- L'installation de jeunes agriculteurs ou autres exploitants se poursuit avec l'aval de toute la profession agricole.



- Les habitants des 700 à 800 maisons concernées par l'offre d'achat du Conseil général 44 ne se sont pas laissés avoir par les sirènes... Depuis 2 ans, 30 maisons seulement ont été vendues et sont actuellement relouées. Suite à notre pression, les loyers ont été baissés... Depuis février 2010, l'achat des maisons a été arrêté; mais surprise! Nous constatons que le conseil général propose à certains nouveaux locataires de devenir propriétaire de leur logement; comprenez qui pourra...
- L'occupation des maisons du site aéroportuaire s'intensifie depuis le Camp Action Climat de l'été 2009...
- Une maison située à l'emplacement de la piste nord a été récemment vendue à un particulier sans intervention de l'État.

Et aussi :

- Un collectif de pilotes combat ce projet inutile à nos côtés.
- De plus en plus d'élus (600 personnes réunies en collectif) portent ouvertement l'opposition à ce projet dans leurs collectivités respectives.
- La coordination — forte de 32 associations et mouvements politiques — travaille régulièrement en lien avec ces 2 collectifs.

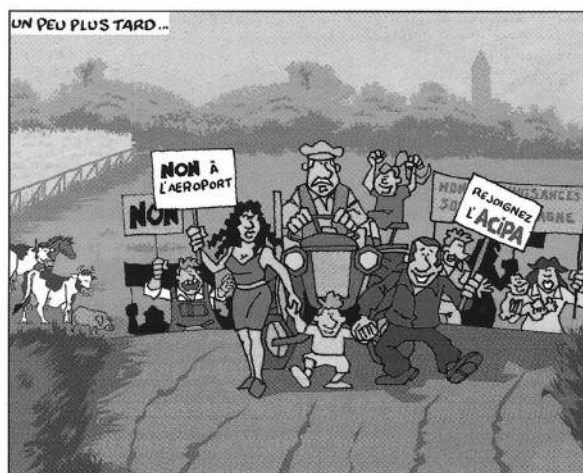
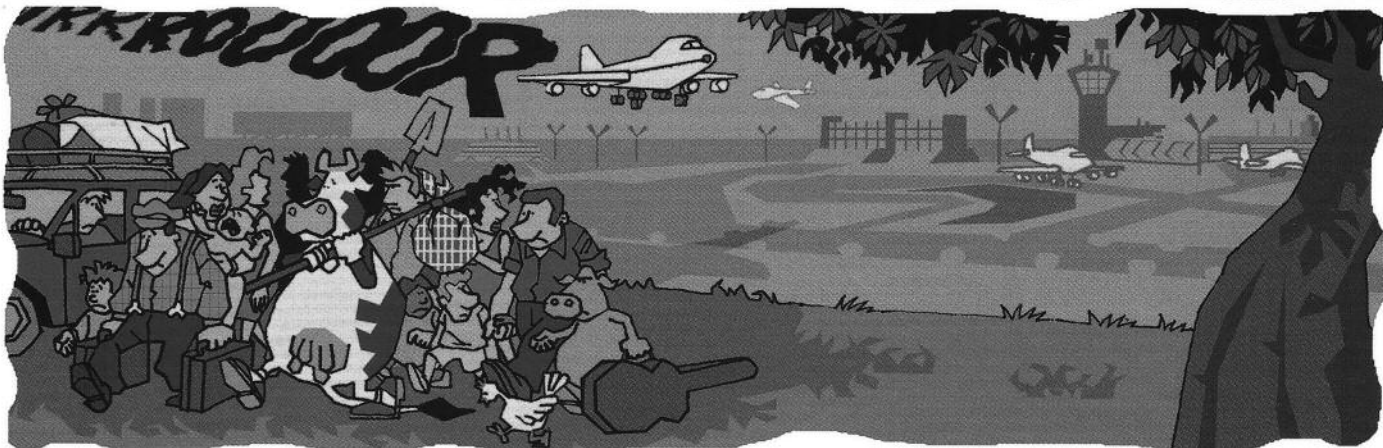
Ailleurs :

- Le projet de Notre-Dame-des-Landes est devenu le symbole d'un type de société qui pose question et que beaucoup de citoyens refusent.
- Le combat est maintenant arrivé au niveau national grâce à nos actions retentissantes et il ne se passe pas une semaine sans que ce projet aberrant soit dénoncé dans les médias nationaux.

Regardons ce qui vient de se passer en Angleterre avec l'abandon des projets d'extension à Heathrow et Stansted par le nouveau gouvernement, grâce à la ténacité des opposants !



Ah ! Quel cauchemar !...



Nous lutterons nous aussi jusqu'à l'abandon définitif de ce projet indécent !

Réalisation : coordination des associations et mouvements politiques opposés au projet d'aéroport, collectif des pilotes et collectifs d'élue(s) doutant de la pertinence du projet (Cédpa).

Contact : Secrétariat de la Coordination par l'ACIPA – BP 5 – 44130 Notre-Dame-des-Landes
Téléphone 06 71 00 73 69 – site web : acipa.free.fr – acipa.info@free.fr