



ACIPA

BULLETIN D'INFORMATION AUX ADHÉRENTS
N° 30 – Octobre novembre 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

Alliance PS-UMP-VINCI : quel choix de société !

Plus que jamais, nous considérons le projet de nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes comme le symbole d'un choix de société que nous refusons parce qu'il nous mène droit dans le mur ! Cette société du « Toujours plus »... au mépris de la plus élémentaire démocratie !

L'entente entre le PS et l'UMP pour offrir à Vinci un chantier qu'il dit pouvoir réaliser « à bas coût » est inacceptable ; nous constatons que les collectivités locales offrent un pont d'or à ce grand aménageur et que, au final, c'est bien nous qui paierons 3 fois, voire 4 pour les Nantais ! Les responsables de nos 3 collectivités territoriales — aménageurs eux aussi ! — soutiennent que la facture sera insignifiante pour chacun d'entre nous ; ce n'est pas du tout l'avis des élu(e)s opposé(e)s au projet qui siègent dans ces collectivités...

Ne nous laissons pas endormir !

Rappelons-nous que des projets comme celui du Larzac ou de Plogoff ont été abandonnés après avoir été déclarés d'utilité publique et que les terrassements étaient commencés lorsque le projet de centrale nucléaire au Carnet fut stoppé. Tout comme nous avons fait de la

lutte contre le projet de Notre-Dame-des-Landes LE thème central des élections régionales passées, nous le mettrons au centre de toutes les élections à venir.

Sur le terrain, l'ACIPA appelle la population à refuser toute autorisation ou transaction financière liée à la réalisation du projet (étude piscicole des ruisseaux, ouverture de carrières, etc.).

Par ailleurs, l'ACIPA se mobilisera contre toute menace d'expulsion en activant la chaîne téléphonique comme elle l'a fait pour les forages passés et proposera une motion dans ce sens lors de l'AG de novembre.

La lutte continue à s'élargir grâce aux nombreuses actions médiatisées ces derniers mois, et la création de plusieurs comités de soutien qui — à l'image de ceux de Redon ou de Vannes, n'hésitent pas à organiser leurs propres rassemblements et actions — est une très bonne nouvelle pour cette rentrée !

**PLUS QUE JAMAIS MOBILISÉS,
NOUS GARDERONS LES TERRES ET LES EMPLOIS
DE NOTRE-DAME-DES-LANDES !**

Les co-présidents.

**Assemblée générale ordinaire de l'ACIPA
Mercredi 10 novembre 2010
à 20 heures salle Cassiopée à Notre-Dame-des-Landes**

INFOS

L'ÉTÉ DE TOUS LES ARTIFICES !

Habituellement, les porteurs du projet d'aéroport communiqueaient la veille — ou l'avant-veille — de nos manifestations, histoire de démobiliser les troupes des opposants. Cette année, les coups bas ont frappé entre le 14 juillet et le 15 août, ce qui fait dire à un conseiller régional «...les méthodes utilisées sont indignes de la transparence qu'il faudrait appliquer si l'on souhaite que les Françaises et Français reprennent confiance en la chose politique. La signature secrète de l'accord de financement autour de Dominique Bussereau le 16 juillet en est un parfait contre-exemple. Je me rappelle d'un illustre préfet avec lequel j'avais travaillé sur les farines animales, un sujet sur lequel l'Etat cachait une partie de la vérité. Il m'avait expliqué les méthodes : quand tu as un mauvais coup à faire, fais-le après le 14 juillet, pendant les étapes de montagne du tour de France...»

Les trois annonces de l'été

- **15 juillet** : Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, et les collectivités locales (Nantes métropole, département de la Loire-Atlantique, région Pays-de-la-Loire) ont acté un accord de financement pour la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes et de sa desserte routière, d'un montant de 254 millions€ (État : 138,5 millions, collectivités 115,5 millions) laissant **500 millions d'euros à la charge du concessionnaire** (cf. communiqué de presse du 16 juillet émanant du cabinet du secrétaire d'État chargé des transports).
- **30 juillet** : Jean-Louis Borloo, ministre de l'écologie, et Dominique Bussereau désignent le groupe Vinci pour la conces-



Photo A.-M. Chabod

ZONE DE TURBULENCES

Parole de ministre !

Lors de sa visite aux usines Airbus, Jean-Louis Borloo déclarait que la piste de Nantes-Atlantique serait maintenue malgré l'ouverture de Notre-Dame-des-Landes. Il fallait bien rassurer les ouvriers présents et c'est beaucoup plus facile pour recevoir des applaudissements. Mais au fait, si la piste reste à Nantes-Atlantique, Notre-Dame-des-Landes, ce n'est plus un transfert, mais bien un nouvel aéroport... Que deviennent les conclusions du Grenelle, Monsieur le ministre ? Le comble dans cette visite éclair, c'est que d'autres pensent pour lui, car dans l'après-midi même, ses propos étaient démentis par son propre cabinet : il n'est plus question de conserver la piste. Retour à la case départ.

Quelle confusion pour tous ceux qui attendent des réponses claires dans un contexte économique aussi incertain ! Quelle crédibilité peut-on accorder à un ministre qui dit tout et fait son contraire ? Manifestement, il ne maîtrise absolument pas ce dossier. Toujours est-il qu'en bon ministre écolo, il est rentré à Paris par les airs. Peut-être voulait-il en profiter pour survoler le bocage landais...

sion de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Cette concession vise la construction et l'exploitation de l'aéroport, la durée de contrat étant fixée à 55 ans.

- **2 août** : Jean-Louis Borloo annonce qu'un tram-train desservirait depuis le centre de Nantes le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes (bretelle au niveau de La Chapelle-sur-Erdre sur la ligne Nantes-Châteaubriant).

RÉACTIONS

L'ACIPA s'est interrogée sur ces annonces et a communiqué ses impressions sous la forme d'un tract « *L'été de tous les artifices* », massivement distribué ; en résumé, pour nous, ce ne sont que des effets d'annonce pour bien faire croire à la population que tout est réglé !

<http://acipa.free.fr/Plus/Actualites/Communiqués/communiqués.htm>

Elle a demandé l'ensemble des documents composant l'appel d'offres, dont le cahier des charges, au préfet qui a répondu : « *Je vous informe que je viens de transmettre votre demande à la Direction générale de l'aviation civile* ».

Elle a aussi écrit au président de la CCEG : « *L'été 2010 a été riche en annonces au sujet du projet d'aéroport. Malgré cela, nous pensons que tout n'est pas joué et qu'il est, plus que jamais, nécessaire de continuer à s'opposer à ce projet qui ne peut trouver de justification dans les contextes économique, financier et environnemental actuels. L'ACIPA souhaite faire le point avec les membres du bureau de la CCEG et sollicite donc un rendez-vous dans les meilleurs délais* ».

En complément, la coordination a sollicité une rencontre auprès du groupement Vinci, via son directeur général délégué en charge de la province, et a demandé aux trois collectivités (Nantes métropole, département et région) une copie du texte de l'accord de financement qui a été acté avec l'État. Pas de réponse, au moment où nous finalisons ce bulletin.

FINANCEMENT DÉVOILÉ

Au cours d'une réunion d'information le 22 septembre organisée par la commune de Bouvron et d'une conférence de presse des présidents de la région, du département et de Nantes Métropole le 27 septembre, le coût du projet et la part des contributeurs ont été dévoilés.

À Bouvron, nous découvrons que le coût du projet a baissé !

	Estimation DUP HT	Projet actuel HT
• Aéroport	484 M euros	441,5 M euros
• Équipements de navigation	34 M euros	34 M euros
• Desserte	63 M euros	81 M euros
TOTAL	581 M euros	556,5 M euros

... Et que le plan de financement s'avère très différent de celui annoncé en juillet :

- Vinci 302,5 M euros (au lieu de 500)
- État 138,5 M euros
- Collectivités locales 115,5 M euros

La part des collectivités se répartirait comme suit :

- Conseil régional Pays-de-la-Loire : 40,4 M euros
- Conseil régional Bretagne : 28,9 M euros
- Conseil général de Loire-Atlantique : 23,1 M euros
- Nantes Métropole : 17,9 M euros
- CARENE* : 2,9 M euros
- Cap Atlantique : 2,3 M euros

* CARENE : Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire.

Les collectivités emprunteraient et rembourseraient pendant 30 ans !

Selon les porteurs du projet, la participation des collectivités est « raisonnable » (sic). Elle se fera sous forme « d'avance remboursable » (sic), dans le cadre d'une clause de « retour à meilleure fortune » (sic), c'est-à-dire « qu'une part des bénéfices de l'exploitant reviendra aux collectivités » (et re-sic). Par ailleurs, les collectivités contributrices ont demandé à l'État qu'une partie du produit de la vente des terrains soit reversé aux collectivités.

Nous laissons à chaque contribuable le soin de méditer sur ce montage financier « encadré » et très optimiste pour un projet au budget volontairement sous-évalué.

ZONE DE TURBULENCES

On n'est jamais mieux servi...

L'Observatoire de l'environnement prévu pour le super beau projet d'aéroport de Très Haute Qualité Environnementale serait animé par quelqu'un qui serait lui-même payé par... Vinci ! Sans commentaire.

Mise au point

Quelques heures après les présidents des trois collectivités, les élu-e-s écologistes de la région, du département et de Nantes métropole ont donné leur position sur ce bouclage financier : « NON au fait accompli, à une tentative de hold-up sur la démocratie locale et sur les finances publiques ».

<http://www.ee-cr-pdl.net/dossiers/notre-dame-des-landes/>

Ils expliquent que NDL, c'est 255 millions d'euros de dépenses publiques nouvelles, dont 115 millions d'euros à la charge des collectivités, soit :

- 17 euros par foyer fiscal de la région, hors Loire-Atlantique,
- 41 euros par foyer fiscal du département, hors Nantes métropole,
- 112 euros par foyer fiscal de Nantes métropole.

DÉBAT TERMINÉ ?

Selon les porteurs du projet « *Le temps du débat est terminé, nous entrons dans celui de la réalisation* ». Et pourtant, le 22 septembre à Bouvron, 500 personnes étaient présentes à une réunion organisée par la municipalité. Preuve, s'il en est, d'un important besoin d'information.

3 thèmes ont été abordés :

- Utilité du projet/emploi et économie ;
- Financement du projet/impact financier sur les collectivités ;
- Impact sur la vie quotidienne du territoire.

P. Mareschal, A. Mustière, C. Clergeau, J. Gillaizeau, ont répété leurs incantations : Nantes-Atlantique bientôt saturé, accessibilité de l'ouest, accélérateur de croissance, projet créateur d'emplois...

Les opposants ont été plus réalistes :

- Nantes-Atlantique est déjà un aéroport international, pas saturé, sûr, bien desservi, qui peut être optimisé (Geneviève Lebouteux).
- Les menaces de pertes d'emplois industriels à Airbus sont réelles. Les pertes d'emplois des exploitants agricoles sont certaines. Les seules perspectives à NDL sont des vols « low cost » (véritables pavillons de complaisance) qui ne créent pas d'emplois, mais cassent les normes sociales et environnementales... (Gilles Denigot).
- Deux certitudes : un transfert d'activités entraînant une forte mobilité résidentielle des salariés (sud > nord)... Mais aussi des incertitudes : transferts absolument pas préparés, sans mesures d'accompagnement, avec des conséquences graves pour les collectivités et pour les habitants (Jean-Paul Naud).
- Un concessionnaire, Vinci, un groupe du CAC 40 aux profits énormes et aux pratiques très discutables, auquel on va prêter de l'argent public sans sourciller (Françoise Verchère).
- Réponse à la question « Comment faire pour arrêter le projet ? » : élections de 2012, mobilisation populaire, juridique (Christophe Dougé).

ZONE DE TURBULENCES

Comme un ressort...

Lors de la réunion d'information de Bouvron, devant une salle de 500 personnes, dont 95 % étaient acquises à notre cause, Christophe Clergeau, le jeune loup du PS, a bondi de sa chaise pour contredire l'élus qui rappelait l'importance des échéances de 2012 pour le combat contre le projet d'aéroport.

Ce « bondissement de chaise » est-il bien le signe d'une force tranquille ?



Photo A.-M. Chabod

L'ARBRE À PALABRES

Répondant à l'invitation d'Europe Écologie, la coordination des associations et mouvements politiques a tenu un stand d'information lors de ses 3 Journées d'Été.

Le ton fut donné dès la séance d'ouverture quand Pascal Bolo, ayant pour mission d'accueillir les participants au nom de la ville de Nantes, a entendu l'amphi entier scander « NON À L'AÉROPORT » pendant plus d'une minute en guise d'applaudissements supposés clore son discours...

La première séance de travail fut consacrée à une présentation rapide mais efficace du sujet et nombreux furent les visiteurs au stand d'information, notamment les élu-e-s venant en masse rejoindre le Cédpa <http://aeroportnddl.fr/>

Le temps fort de ces 3 journées fut, pour nous, le passage des personnalités à la Vache Rit, pour la plantation d'un chêne ; cet arbre grandira calmement et en plus de devenir l'Arbre à Palabres d'Europe Écologie, comme l'a souhaité Yannick Jadot, il sera très certainement l'endroit où pique-niqueront « Les anciens de Notre-Dame-des-Landes », une fois les menaces sur le bocage définitivement écartées !

ZONE DE TURBULENCES

Début de réaction en chaîne ?

Xavier Bouziat, secrétaire de la section Loire-Divatte de la fédération socialiste de Loire-Atlantique, délégué fédéral à l'environnement, a démissionné après 25 ans au PS. Il rejoint Europe Écologie. « *Animateur du pôle écologique au sein du PS, j'aurais souhaité voir mettre les questions écologiques et environnementales au cœur de son projet politique. Ce qui n'est pas le cas* », affirme Xavier Bouziat, qui ajoute « *Sur la question du projet d'aéroport, la contradiction devenait trop forte. Il n'y a pas eu de débat* ».

ZONE DE TURBULENCES

Mareschal, président du Grand Ouest ?

Le 20 août 2010, Patrick Mareschal déclarait dans Ouest-France, que l'aéroport de Rennes devait continuer à assurer des liaisons dans toute la France, que celui de Brest devait pouvoir assurer des navettes avec Notre-Dame-des-Landes, mais qu'en revanche Angers-Marcé devait fermer pour cause de trafic quasi nul. Depuis quand le département de Loire-Atlantique a-t-il un droit d'ingérence vis-à-vis de l'Ille-et-Vilaine, du Finistère ou du Maine-et-Loire ?

Le plus étonnant est le peu de réactions des élus des départements concernés. À part Jean-Claude Antonini, maire PS d'Angers, qui se dit « fâché », il n'y a rien eu d'autre. Christophe Béchu, président UMP du conseil général du Maine-et-Loire, n'a même pas réagi, alors que fin décembre 2009, il faisait voter le principe de rallongement de la piste d'Angers-Marcé pour accueillir de plus gros avions. Il pensait ainsi obtenir l'ouverture de nouvelles lignes commerciales, ce qui dynamiserait enfin son aéroport moribond.

On est en mesure de penser qu'il serait politiquement incorrect d'émettre le moindre avis sur de telles déclarations. À quand la prochaine alliance UMPS ?

DES CITOYENS VIGILANTS REMONTÉS

Les Citoyens Vigilants qui sont venus interpellier les présidents des trois collectivités territoriales (Nantes métropole, conseil général de Loire-Atlantique, région Pays-de-la-Loire) à l'occasion de leur conférence de presse sur le financement de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le lundi 27 septembre au CCO (tour Bretagne), n'ont pu que constater une fois de plus que ces élus ont préféré entrer par une porte dérobée — comme l'avait fait M. Borloo lors de sa visite au siège d'Airbus — plutôt que d'engager le dialogue avec eux.

Ils dénoncent le nouveau déni de démocratie que constitue cette conférence de presse, alors que les collectivités territoriales doivent se prononcer sur ce financement le lundi 18 octobre. Les élus seront donc mis devant le fait accompli, c'est faire bien peu de cas de leur rôle !

Leur argumentaire est-il si faible pour qu'ils aient si peur de le voir contredit ? Les citoyens vigilants rappellent en outre que les Nantais payeront quatre fois, une fois au titre de Nantes métropole, une fois au titre du département, une fois au titre de la région et une fois au titre de l'État. Cet argent gaspillé de façon indécente, pourrait pourtant être bien mieux employé qu'à ce projet inutile et destructeur.



Photo A.-M. Chabod



Photo M. Marchand

OUI AUX AMÉNAGEMENTS TOURISTIQUES, NON À L'AÉROPORT !

Le Collectif Vigilance Aéroport NDL Pays de Redon et de Vilaine, qui s'est créée en juin 2009, a voulu marquer le coup de l'inauguration de la ré-ouverture d'une portion du canal de Nantes à Brest à Saint-Nicolas-de-Redon (44). Il faisait beau ce samedi matin du 3 juillet.

De nombreux élus étaient présents sur les péniches voguant dans un cadre bucolique et paisible. Il ne fallait pas louper cela ! Nous étions une bonne soixantaine à les accueillir — au top départ — avec maillot spécial « NON À L'AÉROPORT », plus, illico un nez rouge de clown sur le pif, tout cela agrémenté du son simultané et harmonieux (?) de nos vuvuzelas. Effet garanti !

Puis, comme pour tout beau cortège, nous nous sommes accordé le privilège d'accompagner les bateaux de nos édiles jusqu'à leur point d'arrivée, 500 mètres plus loin, avec cette banderole établie pour l'occasion « OUI AUX AMÉNAGEMENTS TOURISTIQUES, NON À L'AÉROPORT », réanimant nos charmeuses vuvuzelas lorsque le bagad officiel devait prendre un peu de délasserment.

Ceux qui, parmi les quelque 400 personnes présentes cette matinée-là le long du canal, ne nous auraient pas remarqués, y auraient mis plus que de la mauvaise volonté. À tel point que M. Mareschal n'a pu s'empêcher ensuite de « ronchonner » contre nous qui lui faisons face sans sourciller sur son estrade de discours. Sans convaincre l'assistance...

Le collectif vigilance Redon.

QUESTION À UN PILOTE DE LIGNE

Suite de l'interview de Thierry Masson, pilote professionnel, officier pilote de ligne

Quels moyens pour améliorer la sécurité et réduire les nuisances sonores à Nantes ?

Le risque ZÉRO n'existe pas ! Partant de ce constat, il n'est pas contredit que la sécurité reste l'élément majeur du transport aérien, à Nantes, comme quasiment partout ailleurs sur la planète.

À Nantes Atlantique, les moyens radio-électriques de guidage, de suivi et de surveillance du trafic se sont modernisés au fil des dernières années. Il en est de même dans les équipements embarqués des avions qui se sont considérablement développés. Curieusement, et sans doute à l'économie, seule l'approche par le nord est restée « sur la touche »

avec un moyen d'approche dit classique et non de précision, jamais modernisée par l'autorité, imposant une manœuvre de pilotage manuelle juste avant l'atterrissage, manœuvre somme toute ordinaire et conventionnelle et jamais risquée ou dangereuse pour tout pilote normalement et ordinairement entraîné.

Côté avion, nous sommes capables aujourd'hui d'assurer nos trajectoires avec une très grande précision, sans aucune intervention coté sol. C'est la mise en place des approches dites GNSS, basées sur un guidage GPS extrêmement précis tant en site qu'en azimut (axe et plan de descente). C'est une solution applicable à NA sans aucun coût supplémentaire, ni pour le gestionnaire, ni le contribuable. Il existe aussi des approches de précisions, comme actuellement pour les arrivées par le sud à NA, cas de l'ILS, avec un guidage plan de descente et suivi d'axe au pilote automatique, quasiment jusqu'au sol. Pourquoi ne pas mettre en place un moyen de guidage identique par le nord, avec une pente de descente plus forte, pour passer plus haut au dessus des populations qu'actuellement (3,5° soit 6,12% à la place de 3° soit 5,2%) ? Une arrivée dans l'axe de la piste nous ferait abandonner la tour de Bretagne coté gauche au lieu du coté droit, une sortie des volets d'atterrissage et du train retardée diminuerait les gênes sonores engendrées par ces éléments.

Enfin, la disparition des approches dites « à vue » par le nord à NA, en raison de divers lobbies, a imposé la répétition systématique du survol des mêmes populations 8 à 10 000 fois par an, celles du centre ville ! On fait mieux en terme de sécurité et de sérénité... Exemple inverse concret : à Marseille, les approches à vue restent autorisées, avec évitement imposé des zones de forte population. Idem à Toulouse et Strasbourg ! Pourquoi pas à Nantes ?

Quant aux routes de départ, tous les aéroports de France ont modifié leurs trajectoires d'envol avec maintien de l'axe de piste, ajoutant des contraintes de pentes de montées minimales, imposées dans l'axe sur plusieurs kilomètres, afin de prendre de l'altitude au plus vite et « gêner » à minima l'environnement. Rien n'a été fait à Nantes...

Par ailleurs, des politiques européennes ont été mises en place pour éliminer les avions les plus bruyants et polluants.

Quant aux nuisances sonores, les motoristes ont diminué les niveaux sonores des moteurs de 75 % en 40 ans, dont 50 % en 10 ans ; la consommation de 70 % ces 40 dernières années, dont 20 % ces 10 dernières années ; les émissions de CO₂ par l'avion ne représentant pas plus de 1,5 % en Europe, 2 %

au global dans le monde, sachant qu'avec une meilleure organisation des flux vol, il y a potentiellement encore 12 % de réduction d'émissions possible (source ERA European Regional Airlines Association -Aviation & Environment Facts-).

Quid de l'étude objective a priori recevable d'une piste alternative à l'existante émise par Solidarités Écologie ? Un des arguments des porteurs du projet est que les temps de roulage seraient considérablement augmentés pour passer de 5 à... 20 minutes ?! À Roissy CDG, 2^e plus grand aéroport d'Europe (avec 4 pistes) après Amsterdam (6 pistes), on y passe 17 minutes maximum !

Il semble évident que moderniser l'existant devrait retenir l'attention et tout le sérieux que cette alternative propose, vraisemblablement à meilleur coût pour la collectivité plutôt que d'aller transposer une activité du sud vers le nord Loire, à l'heure où le maintien d'une activité Airbus à NA semble de plus en plus évidente. Deux aéroports à Nantes ? En avons-nous les moyens ? Quid des équilibres environnementaux qui seront profondément remis en question ?

Détail pour en terminer : seules deux infractions suivies d'amendes ont été historiquement imposés par l'ACNUSA, seule autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires habilitée... C'était en février 2007 ! Depuis, il n'a pas dû y avoir d'infraction ou de violation, puisqu'aucune amende n'a été infligée à quelconque transporteur et/ou pilote !

GRUPPETTO AVEC NOUS

Samedi 2 octobre, le quatuor vocal Gruppetto — dont Philippe Chasseloup, un fidèle supporter de notre grande cause — nous a fait rire à grands éclats, lors d'une soirée bien déjantée ! Merci à vous les Gruppetto & co, notamment pour ce vol, non pas d'avions... mais d'oies sauvages, au-dessus de nos têtes !

INFO PRESSE : SORTIE DE LA REVUE Z

Des articles sur Notre-Dame-des-Landes dans la Revue Z, numéro 4 (176 pages, 10 euros). En librairie ou sur commande. Points de vente : <http://www.zite.fr/>
Commandes et courriers : contact@zite.fr

ACIPACTIONS

Et autres actions passées...

- 13.06 – Stand d'information, randonnée BASTA et à Pannecé.
- 30.06 – Soirée d'information avec diaporama au Palais des Congrès de Vannes, à l'appel du nouveau collectif créé sur le Morbihan.
- 30.06 – Notre-Dame-des-Landes : apéro-bouffe et film en plein air organisés par le collectif des opposants à NDL et la revue Z.
- 03.07 – Action du collectif Vigilance de Redon sur le canal de Nantes à Brest.
- 02-03-04.07 – 3 jours de juillet : festival, conférences, pique-nique.

- 13.08 – Soirée astronomie aux Planchettes de NDL.
- 19-21.08 – Stand d'information et participation aux Journées d'été d'Europe Écologie à Nantes.
- 28-29.09 – Tractage d'information et action lors des RDV de l'Erdre à Nantes.
- 01.09 – Soutien à la reprise de l'action Citoyens vigilants à Nantes.
- 04.09 – Participation aux forums des associations à Vigneux-de-Bretagne, Fay-de-Bretagne, Grandchamp-des-Fontaines et Sucé-sur-Erdre.
- 07.09 – Participation à la soirée « Les mardis d'ATTAC » à Nantes.
- 11.09 – Participation au forum des associations de Casson.
- 10-12.09 – Stand d'information à Pas Bête la Fête au Dresny.
- 15.09 – Réunion d'information (diaporama) à Muzillac (56).
- 17.09 – Réunion d'information (diaporama) à Legé (44).
- 18.09 – Stand d'information au Mamm Douar, fête des résistances écologiques, à Arradon (56).
- 19.09 – Stand d'information à Village en Fête à Saint-Florent-des-Bois (85).
- 22.09 – Participation à l'organisation de la soirée d'information de Bouvron (44).
- 25-26.09 – Stand d'information à la Foire bio de Muzillac (56).
- 02.10 – Soirée de soutien proposée par Gruppetto à Treillières (44).
- 02-03.10 – Stand d'information au festival Nature en Fête à Aigrefeuille-sur-Maine (44).
- 09.10 – Stand d'information à la ferme du Limeur à La Chapelle-sur-Erdre (44).
- 09-10.10 – Participation au salon Ile et Bio de Guichen (35).
- 18-10 – Actions diverses à l'occasion des votes sur le financement dans les 3 collectivités territoriales.
- 19-10 – Soirée d'information (diaporama) au Loroux Bottereau.

... Et à venir

- D'autres projets de soirées d'information sont en cours : Montaigu, Rochefort-en-Terre, etc.
- 10-11 – AG de l'ACIPA, à 20 heures, salle Cassiopée à Notre-Dame-des-Landes.
 - 03.12 – Soirée d'information avec diaporama organisé par la municipalité de Saint-Nolff (56), salle du conseil de la mairie à 20 h 30.

Photo A.-M. Chabod

