

# Solidarités CANTON DE LA CHAPELLE SUR ERDRE Ecologie

N° spécial – printemps 2005

Journal d'information citoyenne

## *Lettre ouverte aux élus*

### **Projet de nouvel aéroport : études enfin les solutions alternatives !**

**Depuis quatre ans, le nombre d'avions atterrissant ou décollant de Nantes Atlantique a chuté de 20 %...**

**Depuis deux ans, il est clair que ni l'Etat français ni l'Union européenne ne financent un nouvel aéroport dans l'Ouest...**

**Depuis le début de son engagement sur le sujet, Solidarités Ecologie répète qu'aucune étude sérieuse de solutions alternatives à la création d'un nouvel aéroport n'a été menée...**

**Il existe pourtant trois attitudes beaucoup plus sages que de lancer un projet comme celui de Notre Dame des Landes, projet inutile, nuisible et ruineux : ① partager le trafic sur d'autres aéroports proches, ② construire une deuxième piste à Nantes Atlantique, transversale à la première, ③ se contenter de mesures pour réduire les nuisances sonores autour de Nantes Atlantique.**

Un an et demi après la clôture du débat public sur le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes, où en sommes nous ?

**Avant le débat**, les porteurs du projet nous disaient que Nantes Atlantique allait être bientôt saturé. Les commissaires du débat, s'appuyant sur l'expertise complémentaire, ont conclu qu'une possible saturation des pistes arriverait au plus tôt en 2020... et ceci, dans l'hypothèse d'une croissance annuelle moyenne du trafic aérien de 4 % jusque là. Qui peut encore croire à ces 4 % de croissance annuelle moyenne ?

**Pendant le débat**, on nous a parlé de saturation psychologique à prévoir chez les riverains de Nantes Atlantique : l'expert, constatant que la saturation physique de Nantes Atlantique n'était

pas un problème pour les 20 années à venir (et vraisemblablement au-delà), a supposé qu'un seuil de saturation psychologique, lié aux nuisances, serait atteint et justifierait la création d'un nouvel aéroport.

Il existe plusieurs solutions correctives et alternatives susceptibles de réduire considérablement les nuisances supportées par les riverains. Aujourd'hui, peu de solutions correctives sont mises en œuvre : pourquoi ? Aucune solution alternative n'a été étudiée : pourquoi ?

**Avant, pendant et depuis le débat**, l'utilité d'un nouvel aéroport a-t-elle été démontrée ?

**Depuis le débat**, l'étude technique progresse. « On fait où on nous dit de faire » : ainsi résumons-nous l'attitude des services de l'Etat qui en ont charge de cette étude technique. Ces services exécutent des décisions. C'est leur travail. Il nous faut donc interroger ceux qui prennent les décisions. Aujourd'hui, c'est vous, les élus qui soutenez ce projet, que nous interrogeons. Nous ne sommes pas les seuls à nous poser des questions. Ces derniers mois, plusieurs personnalités de la région ont fait part de leur incompréhension devant l'entêtement de la majorité des élus à vouloir poursuivre ce projet.

#### **Le trafic a diminué de 20 %**

Depuis 2000, le nombre de mouvements commerciaux sur Nantes Atlantique diminue régulièrement et sensiblement. En 2003 le trafic a été inférieur de 20 % à celui de 2000 ! Rien n'indique une tendance différente pour 2004.

Ce n'est pas ce chiffre qui est donné dans la presse : la direction de Nantes

Atlantique préfère communiquer sur l'évolution du nombre de passagers, même si ce ne sont pas les passagers qui créent les nuisances sonores mais bien les avions...

Côté nombre de passagers, l'évolution n'est pas non plus celle qu'on nous annonçait : diminution puis stagnation. Depuis quatre ans, Nantes Atlantique a toujours moins de passagers qu'en 2000. Si les prévisions du document officiel du Débat Public étaient justes (5 % de croissance annuelle), nous aurions compté 2,4 millions de passagers en 2004. Ils sont 480 000 de moins que prévu, soit un déficit potentiel de près de 20 %. C'est énorme !

On est effectivement très loin des prévisions de croissance euphoriques initiales... et même de celles revues à la baisse par l'expertise du débat public : 4 % en moyenne jusqu'en 2020 avec 3,8 millions de passagers annoncés à cet horizon.

#### **Nécessité de revoir les prévisions**

La stabilisation du trafic se produira tôt ou tard : quand une activité nouvelle démarre, la croissance est forte, puis elle se ralentit, se stabilise et décroît. Il y a 30 ans, le trafic aérien progressait fortement : période de vulgarisation d'un mode de transport, période de « jeunesse ». Cela n'a pas de sens de vouloir prolonger ces tendances passées : « Les arbres ne grimpent pas au ciel » ou, mis au goût du jour par l'économiste Nicholas Georgescu, « *Pour imaginer une croissance infinie sur une planète finie, il faut être fou ou économiste* ».

La difficulté est de savoir si, en matière de transport aérien, nous sommes arrivés

dans la phase de stagnation ultime ou si le plateau actuel n'est qu'un « accident de parcours », un aléa conjoncturel, avant une reprise du trafic.

Au niveau français et mondial, les chiffres du 1<sup>er</sup> semestre 2004 indiquaient une reprise du trafic. On peut donc 1) remarquer qu'au final, Nantes Atlantique n'en a pas profité, 2) se demander combien de temps cela durera/a duré. Les compagnies, de plus en plus restructurées, sont moins nombreuses à venir à Nantes. Par ailleurs, la ligne TGV directe de Nantes à Roissy Charles de Gaulle permet désormais à de nombreux passagers nantais d'embarquer directement à Charles de Gaulle.

En ce qui concerne le contexte plus global, la fin des ressources pétrolières est annoncée (voir encadré). Dans ce contexte, il nous paraît totalement absurde d'imaginer une croissance annuelle moyenne du nombre de passagers de Nantes Atlantique qui soit à la fois forte et durable.

### Le transport aérien n'a pas dix années à vivre

*La situation va se dégrader doucement. Le pic de production pétrolière mettra des pans entiers de l'économie en faillite, en faisant grimper le chômage. Personne ne se rend compte qu'une multitude d'activités existent parce qu'elles ont le pétrole quasi gratuit ! Le transport aérien par exemple, n'a pas dix années à vivre. SwissAir, Sabena, Air Afrique ont déjà disparu. Les gens réaliseront peut-être la gravité de la situation à la mort d'Air France ou à la disparition de pans entiers de l'économie, de la pêche à des activités beaucoup plus idiotes. On est toxico-dépendants du pétrole et cela va poser de très graves problèmes. A mon avis, le plus grand défi qu'auront à affronter les hommes politiques à venir, ce sera d'organiser une solidarité nationale pour faire face à cette crise, pour éviter le chacun pour soi. On s'en sortira tous ensemble ou on ne s'en sortira pas.*

Philippe Labat, polytechnicien, ancien ingénieur en techniques de production chez Elf, puis BP, consultant international, interviewé en décembre 2004

Sachant en outre qu'une croissance du nombre de passagers ne signifie pas forcément une croissance du nombre de mouvements puisque l'emport (le nombre de passagers par avion) augmente. Il augmente d'ailleurs plus fortement que ce qu'avait prévu l'expert, atteignant dès

2003 le chiffre moyen prévu en 2020 par l'expert : 55 passagers par avion (il était de 45 en 1999).

Les hypothèses prises en compte par l'expertise complémentaire, de 3 à 4,5 % de progression par an sur 15, 20, 30 ans..., sont très optimistes !

### La CCI veut y croire !



L'hypothèse de la CCI, illustrée par le graphique ci-dessus, est, elle, franchement incantatoire : 3,2 millions de passagers en 2010<sup>1</sup>, soit une croissance de 8 % par an en moyenne. Rappel : la saturation de l'aérogare actuelle est estimée aux alentours de 3 millions de passagers mais des extensions sont possibles ; la saturation de la piste actuelle est estimée aux environs de 4,5 millions de passagers, soit plus du double du trafic actuel !

Dans l'hypothèse où la croissance du trafic aérien serait pour quelques années encore d'actualité et que Nantes Atlantique en bénéficierait, les hypothèses les moins délirantes seraient celles des Schémas de Transport Collectif prévoyant une croissance de 1,3 à 3,3 %, soit une moyenne de 2,6 %, sur les 20 prochaines années. Cela correspondrait à un nombre de passagers entre 2,2 et 3,1 millions en 2020 (à condition que l'on n'ait pas restreint la consommation de pétrole à cette date).

Il est bon de rappeler les conclusions de l'expertise : « Avec 3,8 millions de passagers en 2020, la piste de Nantes Atlantique ne serait utilisée qu'à 73 % de sa capacité, la saturation avec une croissance de 4 % ne serait atteinte qu'en 2027 et, pour une croissance réduite à 2,5 %, la saturation ne serait pas atteinte avant 2042 !!! » ...Et pour une croissance de 1,3 % ? Nous sortons de l'épuration... bien au delà de 2050... et du sens des prévisions !

On ne peut plus s'appuyer sur un prétexte du risque de saturation rapproché pour justifier la nécessité de transférer Nantes Atlantique et encore moins prétendre que

la saturation serait imminente pour justifier une prise de décision rapide !

Nous connaissons la suite... La décision a été prise de lancer les études pour un équipement dont la nécessité n'est toujours pas démontrée.

### 2003 et 2004: la stagnation est niée

Pour 2003 puis pour 2004, on nous annonce régulièrement le « redécollage » de l'activité de Nantes Atlantique. En fait, le nombre de mouvements a continué de diminuer et le nombre de passagers a faiblement progressé : +1,7 % en 2004, +1,5 % en 2003. En 2004, la progression repose sur le trafic vers Paris (cherchez l'utilité de ces vols !). En 2003, elle était liée à l'augmentation du nombre de passagers en transit. Cela ne représente pas une activité commerciale pour notre aéroport : ces passagers s'arrêtent et repartent à Nantes Atlantique, souvent sans changer d'avion. Si l'on ne tient pas compte des passagers en transit et des passagers sur vols non commerciaux (seule la CCI en tient compte, la DGAC ne le fait pas), la croissance du nombre de passagers en 2003 est nulle. La situation de 2004 ne doit guère être différente (le détail des chiffres ne nous est pas connu pour l'instant).

### A ceux qui envisagent 9 millions de passagers en 2050...

On entend dire que le niveau de vie des Chinois progresse à toute vitesse et qu'ils viendront bientôt faire du tourisme chez nous... Même si cette hypothèse ne nous paraît pas vraisemblable, plaçons-nous dans le cas où ce niveau de trafic serait atteint dans les années à venir. Nos réflexions sont alors les suivantes :

- Un tel niveau de trafic, s'il est atteint (!), ne le sera jamais longtemps, étant donné les pénuries de pétrole à venir, ce serait une sorte de « chant du cygne » du transport aérien.
- De nombreux aéroports à une seule piste fonctionnent aujourd'hui avec un nombre de passagers équivalent, notamment Genève et Majorque.
- Les solutions correctives et alternatives que nous proposons pour réduire les nuisances des riverains de Nantes Atlantique (voir ci-après) permettent de réduire les impacts d'un tel trafic sur l'aéroport actuel.

Bref, un nouvel aéroport n'est toujours pas justifié. ■

<sup>1</sup> Dépêche AFP d'octobre 2003

# Réduire les nuisances supportées par les riverains actuels

## Pourquoi si peu de solutions mises en œuvre ?

L'aéroport actuel de Nantes Atlantique présente de nombreux avantages. Situé à proximité de Nantes il bénéficie d'un accès routier rapide et d'une ligne de tram (terminus de la Neustrie) qui peut être facilement prolongée jusqu'à l'aérogare. L'aéroport se trouve sur la voie ferrée Nantes-Pornic et pourrait donc bénéficier d'une desserte ferroviaire. Le handicap majeur de cet équipement est le survol de Nantes. Même s'il est loin d'être le seul aéroport dans cette configuration de survol de zone urbanisée dense.

En regardant les problèmes réels qui se posent aujourd'hui et risquent de se poser à l'avenir, diverses solutions sont envisageables d'une part pour réduire les nuisances sonores supportées par les riverains, d'autre part pour limiter, voire réduire le trafic et le survol de Nantes.

### Réduire les nuisances sonores

Des solutions correctives concernant le mode de fonctionnement de Nantes Atlantique existent. Certaines ont commencé à être mises en œuvre depuis le Débat public, plus souvent par décision économique des compagnies aériennes que par choix des gérants de l'aéroport :

- Mieux remplir les avions : l'emport a fortement progressé ;
- Se poser la question de la fréquence, voire du maintien de certaines lignes : plusieurs lignes ont été supprimées ;
- Mettre en place une pente d'atterrissage de 5 degrés au lieu de 3 précédemment : cette mesure a été prise l'an passé, elle permet de réduire les nuisances supportées par les riverains et assure une plus grande sécurité aux vols.

Il reste encore de nombreuses solutions correctives permettant de diminuer les nuisances sonores tout en continuant le fonctionnement de Nantes Atlantique :

- Améliorer l'étalement du trafic ;
- Dégager progressivement les vols non commerciaux vers d'autres aéroports, comme cela s'est fait dans les autres grands aéroports de province (ce sont eux qui font le plus de bruit).

Et concernant les conditions d'atterrissage et de décollage :

- Approcher le long de la Loire par temps clair ou plafond élevé ;
- Atterrir face au Nord en période de vent faible pour éviter le survol de la ville de Nantes ;
- Faire respecter les procédures de moindre bruit par les compagnies ;
- Etendre le système d'aide à l'atterrissage ILS dans le sens Nord-Sud ;

### Partager le trafic

Les « vols-vacances » peuvent être répartis sur Rennes et Angers sans inconvénient pour les usagers ni les opérateurs. En effet, pour le passager d'un vol-vacances, un temps d'accès à l'aéroport de départ de moins d'une heure et demie reste raisonnable. Quant aux compagnies de charters, ce qui compte, c'est d'être au centre d'un bassin de clientèle suffisamment dense.

Chacune des villes de Rennes et Angers peut intéresser une clientèle équivalente ou supérieure à celle de Nantes. En effet, la population située dans un rayon d'environ 120 km autour de ces villes (rayon qui correspond à un temps d'accès d'une heure à une heure et demie, compte tenu des liaisons routières et ferroviaires actuelles) est de plus de 5 millions d'habitants pour Rennes et de 4,9 millions d'habitants pour Angers. Nantes, proche de l'Océan, n'a que 4,3 millions d'habitants dans ce rayon de 120 km.

Les aéroports de Rennes et Angers sont actuellement sous-utilisés. Celui d'Angers est l'un des aéroports français les plus coûteux pour les deniers publics : chaque passager coûte 60 euros à la collectivité.

Dans le futur, il pourrait être envisagé d'utiliser l'aéroport de Saint Nazaire, l'activité à risque (engrais) située à proximité pouvant ne pas perdurer.

La répartition des vols-vacances actuellement au départ de Nantes, sur les aéroports voisins réduirait le nombre de passagers d'environ un tiers (600 000 passagers de moins) et le nombre de mouvements de près de 20 %<sup>2</sup>. Cela se tra-

duirait en outre par une régularité plus grande du trafic, puisqu'on supprimerait les périodes de pointe.

*« Une véritable politique des transports aériens doit harmoniser l'activité des aéroports et non pas en favoriser certains en réalisant des investissements coûteux. »*

(extrait du Livre blanc sur les transports de la Commission européenne).

### Une deuxième piste pour éviter le survol de Nantes

Il devrait être possible de construire une deuxième piste à Nantes Atlantique, coupant la piste actuelle au Sud (voir carte en page 4). Les terrains nécessaires sont dégagés et les zones survolées peu habitées. Cette solution avait été envisagée il y a une ou deux décennies. D'anciens dirigeants de la CCI ne comprennent pas pourquoi elle a été abandonnée.

Un document plus récent de la CCI estimait que cette solution ne présentait pas d'obstacles majeurs mais qu'elle serait « longue et coûteuse » en expropriations. Plus longue et plus coûteuse que de créer un nouvel aéroport et de déménager l'actuel ? La solution d'une deuxième piste à Nantes Atlantique a été éliminée par la DGAC avant l'ouverture du Débat public. Pourquoi ? S'agissait-il d'une solution trop modeste par rapport aux espérances faramineuses de trafic escompté ?

Les avions empruntant cette deuxième piste éviteraient le survol de Nantes. Un tracé pour cette deuxième piste nous a été suggéré : plus au Sud que la piste secondaire, orientée Est-Ouest, 90°-270°, à peu près à la hauteur du 47° parallèle.

Peut-être faut-il avoir des espérances de trafic un peu supérieures aux chiffres actuels pour qu'un tel investissement se justifie ? Si c'est le cas, que dire d'un projet de nouvel aéroport ? ■

<sup>2</sup> Faute de pouvoir obtenir des statistiques plus précises, nous avons estimé

l'emport vacances au double de l'emport régulier



## Pour une véritable politique d'aménagement du territoire

Le partage du trafic sur plusieurs aéroports est la solution retenue pour éviter de construire un troisième aéroport parisien. Quelques mois avant cette décision du gouvernement français, l'expert du Débat public affirmait qu'une telle solution ne pouvait être envisagée car contraire à la législation (!). La région Bretagne vient de lancer le projet d'étude d'un fonctionnement en réseau de ses aéroports. Qu'attendons-nous ?

Si le partage du trafic entre aéroports existants n'est pas mis en œuvre, ce n'est pas le fait des compagnies qui pourraient l'accepter sans dommage commercial, mais c'est tout simplement parce que dans la gestion de l'aéroport, la logique commerciale l'emporte sur la logique d'aménagement du territoire. Les gestionnaires cherchent avant tout à développer l'activité de l'aéroport, indépendamment des conséquences sur le territoire et de la notion de service public.

Les responsables des villes de l'Ouest déclarent régulièrement leur intention de travailler en réseaux plutôt qu'en concurrence (dernièrement : Ouest France du 16 décembre 2004). Il y a là, sur le sujet du transport aérien, une réelle opportunité de mettre en œuvre concrètement cette politique, de passer des paroles aux actes. ■

### Trois grands bassins de clientèle



Plus de 5 millions d'habitants habitent dans un rayon de 120 km autour de Rennes, 4,9 millions pour Angers, 4,3 millions pour Nantes. Ce rayon correspond à un maximum d'une heure à une heure et demie de transport.

## Une deuxième piste à Nantes Atlantique est possible (mais pour l'instant il semblerait que le trafic très modéré ne le justifie pas...)

La carte ci dessous permet de donner une idée approximative de l'orientation d'une deuxième piste et des possibilités d'emplacement. Le tracé n'est là qu'à titre très indicatif, bien sûr.



Un tracé pour cette deuxième piste peut être suggéré : par exemple au Sud de la piste secondaire, orientée Est-Ouest, 90°-270°, aux environs du 47° parallèle

**Solidarités Ecologie -Allée des Simonnières  
44240 La Chapelle sur Erdre**

**Rédaction :** H. GRACINEAU, G. LEBOUTEUX, P. LE-PAROUX, JP. MINIER, C. ROY, M. TARIN, O. VERGER.  
ISSN N° 1270-2927 – dépôt légal : janvier 2005  
Imprimerie La Contemporaine – Nantes

**Bulletin d'adhésion :**

NOM, Prénom :

Adresse :

Adhère à l'association Solidarités Ecologie  
(individuel 11,5 € – couple 15,5 € – chômeurs et étudiants 4,5 €)

# A VOS AGENDAS !

---

## Solidarités Ecologie vous invite au théâtre :

### "Comme un parfum de kérosène"

*Nous sommes en 2055, une grand-mère et sa petite fille sont dans un respirarium pour retrouver les odeurs d'autrefois. La grand-mère raconte à sa petite fille qu'il avait été prévu de construire un aéroport à cet endroit. Avec humour, nous traversons les souvenirs de jeunesse de la grand-mère, les discussions passionnées dans les familles de paysans autour de ce projet, les visites des « spécialistes » sur le terrain... Et même des débats-réalité télévisés à grand spectacle et grand enjeu. On s'y croirait !*

Avec humour et légèreté, la pièce aborde les principales questions qui se posent aujourd'hui autour du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes.

Réalisation : la pièce est créée et montée par la troupe de théâtre "La Fourmilière" de Plessé (44) avec l'aide de Christelle Dubois pour l'écriture et la mise en scène.

**Samedi 9 avril à 20h30, salle "Louis Guervel" (place de l'église) à Treillières**

**Samedi 23 avril à 20h30 à Capellia, La Chapelle sur Erdre**

et autres dates à prévoir à l'automne 2005 dans le canton

---

## Conférence – débat organisée par la coordination des 20 associations opposées à l'aéroport de Notre Dame des Landes

**"Le transport aérien face à la pénurie de pétrole ;  
quelle place pour le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes ?"**

**Vendredi 18 Mars à 20h30 à La Manufacture des Tabacs  
Boulevard Stalingrad - NANTES**

---

## Que deviennent nos déchets ?

Le collectif "déchets" de La Chapelle-sur-Erdre (Confédération Syndicale des Familles – Groupe Nature et Environnement – Solidarités Ecologie) propose une :

**Visite du Centre de Tri et d'Enfouissement Technique de Tréffieux (expérience innovante)**

**Vendredi 25 mars à 14h30 (covoiturage)**

S'inscrire en téléphonant au 02 40 29 71 87 ou au 02 40 29 74 85.

## Le nucléaire tue l'avenir, sortons en !

A l'occasion du 19<sup>ème</sup> anniversaire de la catastrophe de Tchernobyl, pour refuser le projet d'EPR, le réseau "Sortir du Nucléaire" organise une manifestation nationale à Nantes

**Samedi 23 avril 2005 à 14h dans la Prairie aux ducs, Ile Beaulieu, Nantes**

(arrêt de tram : "chantiers navals")

**Nous voulons être 10 000 personnes à 14 h pour constituer physiquement ces 30 lettres :**

**LE NUCLEAIRE TUE L'AVENIR, SORTONS EN !**

soit environ 330 personnes par lettre qu'un photographe embarqué dans un hélicoptère fixera sur sa pellicule. Les 10 000 personnes porteront chacune un carré de papier noir ou orange tourné vers le ciel. La fresque sera suivie d'une marche festive et revendicatrice à travers le centre ville de Nantes.

# Une semaine de réflexion sur "le logement" du 8 au 16 avril à Nort sur Erdre

Organisée par MALICE (Mouvement d'Actions Locales et d'Initiatives Citoyennes Erdre) de Nort sur Erdre

*Il est de plus en plus difficile de se loger correctement dans la région Nantaise.*

L'association part de trois constats :

- le logement ou le manque de logement est un facteur d'exclusion dans le pays nantais,
- le logement est victime de la spéculation foncière,
- les dispositifs d'accompagnement à la construction ne répondent pas aux besoins.

**Vendredi 8 avril à 20h15 au cinéma "Le Générique" d'Héric**

**Film suivi d'un débat : "Quand tu descendras du ciel"**

Histoire d'un agent communal chargé d'expulser un S.D.F. Le débat : Droit au logement : est-ce un droit fondamental ? Avec la participation de l'association "Une famille, un toit"

\*\*\*\*\*

**Mardi 12 avril à 20h30, salle St Pierre à Saffré**

**Réunion publique - Des pistes pour :**

**"La maîtrise des terrains à construire"  
"Un habitat économe et écologique"**

\*\*\*\*\*

**Jeudi 14 à 20h30, salle des loisirs à Nort sur Erdre**

**Réunion publique : "Comment trouver des solutions aux problèmes d'exclusion par le logement ? comment agir localement ?"**

Avec la participation de :

**André LEGALL**

(maire d'Arradon (56))

**Henri VOISINE**

(membre du Conseil Economique et Social)

**Jean GOIZET**

(maire de Nort sur Erdre)

---

## Diffusion du Journal

Pour la deuxième fois le journal de Solidarités Ecologie est diffusé par les adhérents et sympathisants de l'association. Ce mode de diffusion permet à tous les habitants de La Chapelle-sur-Erdre – Grandchamp-des-Fontaines – Sucé-sur-Erdre et Treillières d'être informés des prises de position, des réflexions et des démarches de Solidarités Ecologie. Ainsi, les personnes (de plus en plus nombreuses) qui refusent la publicité dans leur boîte à lettres reçoivent aussi cette information.

Cette diffusion sera d'autant plus facile et rapide que nous serons nombreux à l'assurer ; aussi, nous faisons appel aux lecteurs qui accepteraient d'y contribuer dans leur quartier à raison de 2 ou 3 numéros par an. Si vous partagez les idées défendues par Solidarités Ecologie et/ou si vous jugez qu'elles méritent d'être connues de tous sur le canton, aidez-nous à diffuser le journal. Envoyez-nous vos coordonnées et précisez le quartier où vous souhaitez effectuer la diffusion, en utilisant l'une des trois possibilités suivantes :

- téléphonez au 02 40 72 53 20 (J-P. Minier) ou au 02 40 29 71 86 (R. Gomez)
- envoyez un e-mail à Yves Piffard - yves.piffard@wanadoo.fr
- remplissez le coupon-réponse ci-joint et retournez le à Geneviève Lebouteux – Chemin des Simonnières 44240 La Chapelle-sur-Erdre

NOM ..... PRENOM .....

ADRESSE.....

Tél. .... E-MAIL .....

Accepte de diffuser le journal de Solidarités Ecologie dans le quartier .....

.....

Commune .....

**Supplément du N° spécial printemps 2005 Solidarités Ecologie**