

Notre-Dame-des-Landes: vers un clash avec l'Europe

PAR JADE LINDGAARD
ARTICLE PUBLIÉ LE MERCREDI 30 NOVEMBRE 2016

À un mois d'un vote capital pour la suite du projet d'aéroport du Grand Ouest, un rapport signale l'incapacité de la France, à ce stade, de répondre à la mise en demeure de la Commission européenne lancée dès avril 2014.

Après le rejet des recours des opposants par la cour administrative d'appel, il ne reste plus qu'un obstacle institutionnel de taille sur la route de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : la Commission européenne. En avril 2014, elle a ouvert une procédure d'infraction contre la France pour non-respect des réglementations européennes sur l'évaluation environnementale des projets d'aménagement. Pour Bruxelles, les pouvoirs publics auraient dû évaluer « *les effets synergiques et les impacts cumulés de l'ensemble des infrastructures du projet d'aéroport* », conformément à **la directive de 2001 sur l'évaluation des incidences des plans et programmes sur l'environnement**.

Comme l'aéroport du Grand Ouest doit être créé *ex nihilo* dans une zone humide, il s'accompagne de toute une série de chantiers : barreau routier, échangeurs, tram-train, ligne ferroviaire à grande vitesse entre Nantes et Rennes, franchissement de l'estuaire de la Loire. Or l'étude d'impact du dossier ne les prend pas en compte. Pourtant, la directive de 2001 rend obligatoire l'étude des « *effets notables sur l'environnement, y compris les effets secondaires et cumulatifs* ». Par ailleurs, la Commission réclame le respect de la directive sur l'évaluation environnementale qui requiert du maître d'ouvrage – en l'occurrence, AGO, filiale de

Vinci – de présenter « *une description des effets importants que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement* ».



Des milliers de bâtons d'opposants à l'aéroport sont toujours plantés sur la ZAD, 7 novembre 2016 (JL).

Pour répondre à la Commission européenne, Paris a choisi de passer par un document de planification des infrastructures locales, le schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la métropole Nantes-Saint-Nazaire. Celui-ci datait de 2007 et a donc fait l'objet, courant 2016, d'une révision afin d'y intégrer les réponses attendues par l'Europe. Mais malgré les multiples réunions programmées pendant l'année, le compte n'y est toujours pas.

Première alerte en juillet dernier : **l'Autorité environnementale rend son avis sur la révision du SCOT** et constate que « *l'évaluation n'apporte pas toujours les justifications nécessaires pour apprécier les impacts environnementaux et la portée des mesures prises pour les éviter, les réduire et les compenser* ». Elle recommande au SCOT – ses avis ne sont pas contraignants – « *de préciser l'impact de tous les projets connexes au projet aéroportuaire, tels qu'ils sont appréhendés à ce jour et les éléments d'appréciation environnementale justifiant leur réalisation* ». Les semaines passent, mais rien ne bouge, ou presque. À partir du 19 septembre, le SCOT révisé est porté à la connaissance de tous dans le cadre d'une enquête publique.

Ses commissaires **viennent de rendre leur rapport**. Ils publient un avis favorable à une triple réserve près : établir un document récapitulant tous les projets connexes au projet aéroportuaire, ainsi que les éléments d'appréciation environnementale justifiant leur réalisation ; procéder à l'évaluation de l'impact de l'ensemble ; améliorer l'analyse et la présentation –

notamment par des cartes – des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des dommages à l'écosystème. Autrement dit, pour les commissaires enquêteurs, tout est bon, sauf que le nouveau document ne répond à aucune des questions posées par la Commission européenne ! « *Il semble indispensable que les incidences environnementales de ces projets soient regroupées d'une manière lisible et explicitée clairement pour une saine compréhension du public* », expliquent-ils, tout en euphémisme, dans leur avis (p. 65). C'est bien l'objectif que devait atteindre le SCOT. À l'évidence, il a été oublié en cours de route.

Contactée par Mediapart, l'équipe SCOT du pôle urbain de Nantes-Saint-Nazaire explique que des chargés de mission préparent les éléments supplémentaires réclamés et qu'ils seront prêts pour le jour du vote du document, le 19 décembre. C'est la date qui était prévue avant le rapport de la commission d'enquête publique. Juriste pour le réseau France Nature Environnement (FNE), Florence Denier-Pasquier explique qu'un avis de commission d'enquête publique est considéré comme défavorable tant que ses réserves ne sont pas dûment levées. Mais il n'a qu'une valeur consultative. Elle s'interroge sur les suites, car « *aujourd'hui l'exigence de la Commission européenne n'est pas remplie* ».

Dans un communiqué, FNE souligne que des projets connexes à l'aéroport « *vont détruire des espaces de compensation prévus au regard des impacts de l'aéroport lui-même* ». Pour son président, Denez L'Hostis, « *après la critique du rapporteur public de la cour administrative d'appel de Nantes fondée sur une interprétation stricte du droit européen de*

l'environnement, voici que la commission d'enquête du SCOT confirme les carences du projet global lié à NDDL. Plus que jamais il est temps de renoncer à ce projet nuisible ». Thomas Dubreuil, l'un des avocats des opposants à l'aéroport, a très vite noté, via Twitter, la « *réserve importante de la commission d'enquête* » dans l'enquête publique sur le SCOT et souligné qu'elle faisait suite à celles de l'autorité environnementale « *qui n'ont pas été traitées à ce jour* ».

Pour Françoise Verchère, du Collectif des élus doutant de la pertinence de l'aéroport, le rapport de la commission est « *d'une nullité crasse* » et n'apporte aucune motivation sur le projet. Elle se fait l'écho de réflexions entendues par des opposants au projet lors de leur audition par les commissaires enquêteurs entre septembre et octobre. Se plaignant du peu de temps – un mois – accordé au public pour étudier la révision du SCOT (**des centaines de pages éclatées en plusieurs documents**) et produire une contribution, certains s'entendent dire que « *ce n'est pas fait pour être lu par le public* ». D'autres que le SCOT « *n'a rien à voir avec le projet de Notre-Dame-des-Landes* ».

De son côté, la Commission européenne a déclaré cet été par la voie de son porte-parole Enrico Bivio à *Presse Océan* suivre « *de près la procédure de régularisation en cours. Dans l'intervalle, les travaux de construction du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes devraient rester suspendus afin d'assurer le respect des procédures* ». Si le SCOT révisé reste en l'état pour l'essentiel, l'accueil à Bruxelles risque d'être plus que froid.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 28 501,20€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 28 501,20€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.