

Contribution d'E! à l'enquête publique sur le SCOT Nantes – Saint Nazaire

Category: Écologie

écrit par jmfouquer | 26 octobre 2016

La révision du schéma de cohérence territoriale (SCOT) Nantes Saint-Nazaire a été diligentée par la demande de l'Union Européenne de mettre en conformité le dossier d'impacts du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes (NDDL) dont le dossier a été saucissonné par la France, contrairement aux directives en vigueur.

L'ampleur du projet, l'ampleur de ses impacts, tant écologiques qu'économiques, notamment sur les infrastructures de transport, amène le mouvement que nous sommes à s'investir et à réagir face aux multiples manipulations des services de l'Etat, engagé depuis des décennies dans la réalisation de NDDL envers et contre toutes oppositions.

Notre contribution se limitera aux aspects directement liés à la réalisation de cette plateforme, mais impactant un territoire de plusieurs milliers d'ha sur la zone de bocage de NDDL.

ENSEMBLE !, mouvement pour une alternative de gauche, écologiste et solidaire, participe depuis longtemps aux luttes contre la réalisation de cet équipement, tant sur le terrain qu'à travers différentes organisations et regroupements, notamment d'élus. L'exigence d'une démocratie réelle fait partie de nos combats et nous sommes très attentifs à l'exercice démocratique, fortement mis à mal par les omissions et les mensonges de l'Etat qui balisent les documents notamment d'enquête publique.

Nous savons que les enquêtes publiques permettent à tous d'exprimer les points de vue sur les projets ; nous savons que

les commissions d'enquête publique permettent un approfondissement du dialogue entre les parties intéressées ; nous savons que le travail de la commission permet, par son rapport, une restitution étendue et détaillée des différentes contributions et un avis sur ces bases.

Nous savons aussi que l'Etat ne tient pas toujours compte de ce travail détaillé et approfondi en rendant une déclaration d'utilité publique (DUP) davantage conforme à sa volonté sur les projets qu'aux avis rendus, les exemples ne manquent pas de contradictions totales entre l'avis des commissions d'enquête et les DUP mais, l'avis n'ayant pas force de loi, il reste malheureusement seulement indicatif.

Le dossier très volumineux, bien plus de 1 000 pages, sollicite un travail très lourd non seulement de la part de la Commission mais aussi de la part des nombreuses parties prenantes, associations et organismes compétents dans de nombreux domaines, économiques, de défense de l'environnement ou investis dans l'aménagement du territoire.

La présente contribution est axée sur l'articulation entre les objectifs généraux, les objectifs opérationnels et les moyens pour y parvenir tout en étant attentifs à la cohérence des démarches notamment liées aux parties traitant de NDDL.

Les objectifs du projet :

Ils sont mentionnés sur deux modes :

l'un concerne les objectifs généraux qui montrent davantage les intentions globales du projet principal de NDDL et des projets connexes, déclinés abondamment par un ensemble de termes ou d'expressions sensés exprimer les concepts retenus ;

l'autre précise, de façon très limitée, des objectifs chiffrés sur lesquels des actions opérationnelles devraient se greffer, ce qui, classiquement, devrait conduire à des plans d'actions devant traduire le coté crédible des développements des projets.

Les objectifs généraux sont mentionnés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et le Document d'Orientations et d'Objectifs (D00). Pour le logement, des déclinaisons sont présentées et mènent à l'affirmation d'objectifs chiffrés (p 9 à 11 du D00). Pour les espaces agricoles, sont mentionnés les objectifs de surfaces à pérenniser mais pas les destructions, très nombreuses dans le département.

La protection des zones humides conduit à : « préserver de toute destruction les zones humides présentant un intérêt environnemental particulier ou dites zones stratégiques pour la gestion de l'eau, à l'exception de projets bénéficiant de DUP, sous réserve qu'il n'existe pas de solution alternative constituant une meilleure option environnementale » (D00 p 38) mais, précise le D00, « en cas de dégradation ou de destruction de zone humide, qui doivent rester exceptionnelles, les mesures compensatoires proposées lorsque toutes les autres solutions alternatives ont été étudiées, doivent cumulativement présenter une restauration dans le même bassin versant, équivalente sur le plan fonctionnel et sur le plan de la qualité de la biodiversité. Sinon la compensation doit être sur une surface égale à au moins 200 %, conformément aux objectifs du SDAGE en vigueur »

Il est donc bien précisé que la compensation à 200 % reste la règle (cf Loi sur l'eau) mais que le législateur peut totalement déroger à la loi pour les projets avec DUP, cas de NDDL.

Les objectifs de réduction de consommation d'espace pour l'urbanisation restent dans une logique de croissance urbaine importante puisque la réduction de 50 % (pour Nantes métropole, (D00 p 44) signifie la libre disposition des 50 % restant, ce qui reste considérable pour un département déjà champion de l'artificialisation des sols.

Les objectifs se limitent le plus souvent à identifier et décliner les lieux et les zones impactées par l'urbanisation

ou la protection des espaces naturels. Mais où est l'état des destructions passées et celles prévisibles ?

Dans la partie relative aux usages raisonnés de la voirie, certaines déclinaisons sont surprenantes par rapport aux objectifs relatifs à la limitation des Gaz à Effets de Serre (GES) : tout en promouvant l'usage raisonné de la voiture, l'optimisation des infrastructures (D00 p 66) débouche sur des programmes routiers très inflationnistes, et donc consommateurs d'espace agricole.

De la mise aux normes autoroutières de la N165 aux contournements Nord de Nantes par une espèce de deuxième périphérique, les objectifs restent dans la lignée d'un productivisme motorisé sans limite. Les contradictions profondes avec la préservation écologiste sont éclatantes y compris avec les assertions de « réduire l'usage de la voiture individuelle », l'humour n'est certes pas absent de ces documents.

Quelques objectifs sont issus de programmes nationaux pour les émissions de GES, et les ENR, soit :

- 40 % de GES par rapport à 1990 pour 2030 (D00 p 28)

- 75 % d'ENR dans les réseaux de chaleur en 2020 (id)

Ou encore, dans le Rapport de Présentation Vol 1 (RP V1)

- 50 % de GES par rapport à 2012 pour 2050 (Plan Climat Energie Territorial – PCET)

Part des ENR à 21 % en 2020, 32 % en 2030 et 55 % en 2050 (PCET)

Et dans le RP V2 :

Tableau de la page 75 de $\text{teqCO}_2/\text{hab}$ compris, pour les 2/3 par Cordemais avec les tranches au charbon et Donges

Et dans le RP V3 :

Prévision d'un bilan carbone neutre à 380 000 TeqCO_2 pour la construction de NDDL, mais avec quelle énergie grise prise en compte et contenant quels équipements en dehors de la seule

aérogare ?

Les tableaux, p 104 à 108 du RP V3 donnent les indicateurs de suivi avec un état initial en colonne 5 mais où sont les objectif chiffrés correspondant à des indicateurs de maîtrise ?

Le travail sur les objectifs reste donc très lacunaire ; les bonnes intentions abondamment déclinées ne semblent pas se traduire en actions opérationnelles planifiées. Les documents de planification absents ne permettent pas de rendre crédible les intentions autour du projet.

Les questions, les approximations, les erreurs et les manques

La Synthèse Environnementale (SE) est riche d'assertions, parfois inexactes ou paradoxales et fait l'objet des interrogations suivantes, elles sont reprises dans l'ordre de déroulement du document :

P12 : rappel de l'assertion mensongère selon laquelle NDDL améliorerait l'offre de mobilité du Grand Ouest. Le seul déplacement de la plateforme n'est pas un critère d'amélioration puisque la configuration de NDDL est même en diminution par rapport à celle de Nantes-Atlantique (NA) et les principaux clients venant individuellement à NDDL sont de l'agglomération nantaise pour laquelle l'accessibilité notamment routière à NA est bien supérieure.

P 38 : le contenu est à la fois mensonger et en partie faux. En absence de projet NDDL l'urbanisation aurait sans doute été plus importante mais avec le projet NDDL, la tendance à l'urbanisation et la pression foncière seraient en augmentation notable ; les zones connaîtraient des implantations économiques et bien entendu aussi des logements.

P 39 : L'assertion est étonnante « La croissance du trafic se ferait donc au détriment des populations survolées de l'agglomération nantaise, qui sont déjà aujourd'hui soumises à des survols réguliers et à la gêne sonore liée au trafic aérien ». Bien entendu l'augmentation du trafic crée un peu plus de survol des zones habitées mais les nuisances sonores

ne sont pas au niveau décrit pour deux raisons :

le PEB pris en compte est extrapolé de celui de la DGAC de 2004 remodelé avec suppression de l'approche par le Nord désaxé par rapport à l'axe de la piste et passant donc sur le centre de Nantes, contrairement aux règles actuelles. Le PEB de 2004 était basé sur 110 000 mouvements alors que nous en sommes actuellement à la moitié : les zones A à D du PEB sont donc considérablement plus importantes qu'en réalité ;

le bruit aérien, certes bien trop important, est en diminution depuis de nombreuses années malgré l'accroissement du trafic et les progrès dans les motorisations et l'aérodynamique tirent vers le bas les nuisances liées au survol. Ce bruit aérien reste très en retrait du bruit routier (ref. cartes de bruit de Nantes métropole)

De plus, dire (P 39) que la zone D du PEB nécessite des mesures d'insonorisation est faux : la zone D ne fait l'objet d'aucune prescription particulière. De fait, avec un PEB réaliste, la Ville de Nantes ne ferait l'objet d'aucune restriction de construction, même avec un trafic prévu à 9 MPAX.

Enfin, l'insistance mensongère sur les dangers des survols du lac de Grand-Lieu pour la faune reste, pour les associations de protection de la nature, purement spéculative, en dépit du classement NATURA 2000 du site.

P 40 : La synthèse qui clôt le chapitre précise : « En l'absence de réalisation du projet principal et des projets connexes, la pression foncière aurait vraisemblablement conduit, comme cela a été le cas sur le territoire de la CCEG, à une urbanisation du territoire de proximité aux dépens des terres agricoles et, concomitamment, à une rationalisation de l'organisation des terres agricoles pouvant avoir une incidence négative sur la qualité des sols et des eaux.

A l'échelle du territoire élargi, en l'absence du projet principal et des projets connexes, le maintien de l'exploitation de l'aéroport Nantes-Atlantique obérerait les possibilités d'aménagement urbain, de densification et de construction de nouveaux logements, autour

de l'emprise aéroportuaire et sur d'autres communes de l'agglomération nantaise, notamment du Sud Loire.

Le niveau de trafic augmenterait, occasionnant une augmentation des nuisances sonores d'une part, une augmentation du nombre d'avions survolant le lac de Grand Lieu d'autre part, qui est une zone Natura 2000 ». Les assertions des deux derniers paragraphes sont totalement trompeuse.

P 76 : le tableau des effets sur l'environnement de NDDL et des projets annexes montre bien le côté très négatif de l'ensemble des projets : 17 points négatifs sont relevés (17 signes -), encore peut-on douter de certaines classifications comme le seul petit signe « - » pour le dérangement de la faune du projet principal.

Nous notons également que les effets dus au Tram-train (Tt) ne sont pas évalués. Enfin, les mentions « non notable » du tableau paraissent paradoxales notamment pour les réserves foncières liées à la dynamique aéronautique, réserves appelées sans doute à être utilisées largement.

P 77 : Le principe Eviter-Réduire-Compenser (ERC) n'est manifestement pas mis en œuvre : dire que « la définition du projet principal a évité les sites écologiques sensibles, en particulier sur le territoire de proximité. Ainsi le territoire de proximité n'accueille aucune zone Natura 2000. » est un peu se moquer du monde : comment peut -on écrire que les têtes des bassins versants concernés ne sont pas des sites sensibles ? Cette manipulation est basée sur le refus de classement des zones concernées par les autorités en raison précisément du projet NDDL.

La première mesure « Eviter » n'a pas été mise en œuvre. Les mesures de « Réduction » sont peu significatives ; « les maîtres d'ouvrage du projet principal et du programme viaire ont cherché à :

- Optimiser le projet afin de réduire la consommation d'habitats d'intérêt écologique ;
- Rétablir les continuités écologiques. »

On notera le côté très prudent du « les maîtres d'ouvrage ... ont cherché à ... »

P 80 : la carte semble montrer une absence d'urbanisation autour d'AGO ; est-ce vraiment crédible ?

P 81 : la recommandation « Les autres projets connexes, notamment LNOBPL, nécessiteront potentiellement la mise en œuvre de mesures compensatoires. La compensation réalisée pour les projets connexes devra être cohérente avec les mesures compensatoires relatives au projet principal. » est plus que prudente : à l'évidence, des mesures de compensations seront nécessaires pour respecter la loi sur l'Eau, sauf si l'Etat accepte de lui tordre encore le cou, comme il le fait pour le projet principal avec l'acceptation de compensations folkloriques en lieu et place des 200 % édictés dans ladite Loi.

Enfin le 4.2 relatif au transfert d'espèces et mesures spécifiques évacue allègrement les problèmes liés à la transplantation des espèces, allègrement comme a su le faire le Préfet, représentant l'Etat, en autorisant la destruction du Campagnol amphibie ; une fois détruit, il n'y a certes plus de problème de transplantation.

P 83 : dans le tableau des effets probables, tout est négatif ou non évalué.

P 86 : les mesures de « Compensation » restent calquées sur celles de l'aéroport, c'est-à-dire totalement hors la loi sur l'Eau, comme l'indique la recommandation : « Les autres projets connexes, notamment LNOBPL, nécessiteront potentiellement la mise en œuvre de mesures compensatoires. Il s'agira d'inscrire cette démarche dans celle déjà menée vis-à-vis du projet principal. »

P 87 : les assertions mensongères sont encore de mise : « Les activités exercées sur le site de l'aéroport présentent un avantage direct en termes d'emploi. » et « Enfin, l'implantation de l'aéroport permettra d'offrir un nouvel équipement optimal pour desservir le Grand Ouest sur des moyennes et longues distances et ouvrir le potentiel touristique du Grand Ouest. » Les emplois ne seront que transférés du Sud Loire vers le Nord Loire ; quant à la desserte optimale, nous l'avons évoqué plus haut.

P 88 : Les mesures de réduction des impacts « intègrent une offre multimodale d'accès à l'aéroport : route, fer, mode doux. » Pour la route, c'est sûr ; pour le fer, c'est hypothétique malgré les affirmations ; quant aux modes doux, pour les piétons, il conviendrait de tracer les voies adaptées et pour le mode vélo, la législation impose, en tout état de cause, l'adaptation de toute voirie nouvelle à ce mode.

P 89 – 90 : le tableau qui résume la vision du porteur de projet sur les effets de NDDL et les réponses dans le cadre de la démarche ERC banalise les destructions qui, en réalité, ne peuvent être compensées conformément à la Loi sur l'Eau :

Sur la ligne Agriculture et occupation des sols : les effets cataclysmiques du projet semblent être adoucis par le mensonge de l'Evitement des « sols les plus sensibles (sites écologiques) » qui traduisent la manipulation par l'Etat du non classement des zones de NDDL qui sont à 98 % des zones humides ; les mesures dites de Réduction par optimisation foncières sont des tartes à la crème servies pour 4 facteurs sur 6 mais qui ne correspondent pas à des pseudos mesures de réduction ;

Sur la ligne Densité biologique, faune et flore : les mesures de compensation par : «

- Mise en œuvre de mesures compensatoires vis-à-vis de l'incidence résiduelle sur la faune, la flore et les habitats : définition de périmètres

- Transfert d'espèces »

sont bien traduites par les décisions du Préfet de supprimer les problèmes gênants comme le Campagnol amphibie dont il a annoncé l'autorisation de destruction ;

Sur la ligne Sols, eaux, zones humides : les mesures de Compensation n'en sont pas, conformément à la Loi sur l'Eau, et la vraie compensation à 200 % reste impossible dans les périmètres décrits ;

P 91 – 93 : le tableau résume bien les manques en matière d'évaluation pour les projets connexes pour lesquels les évaluations se feront ultérieurement alors que les effets probables sont quasiment tous négatifs ou très négatifs.

P 98 : les affirmations qu'en cas de transfert de l'aéroport actuel de NA à NDDL « les superficies de ces espaces offerts à l'aménagement du fait du transfert sont du même ordre de grandeur que celles consommées par le projet principal. » ne manque pas de sel : comment peut on croire qu'une plateforme nouvelle avec 2 pistes, sa desserte routière avec ses PEB associés plus les projets connexes est plus petite que l'actuelle ? La démonstration n'est pas donnée et la présence dans la page du cliché du PEB de 2004 montre bien les bases erronées qui sont prises en compte pour cette pseudo évaluation ; on frise là la malhonnêteté intellectuelle.

P 99 : le résumé dans l'encadré reste au niveau du conseil, avec les expressions « anticiper au mieux », « porter une attention particulière » ou encore « assurer la cohérence des mesures » ; il n'y a aucune prescription.

P 100 – 101 : la question du bruit est, pour les transports terrestres traitée rapidement : s'il est vrai que la superposition sonore de la desserte routière et des lignes du Tt et de la LNOBPL limite les effets, le côté « apaisé » de la desserte reste hypothétique : à moins de limiter la vitesse à 70 voire 50 Km/h, et de la contrôler, la nuisance sera permanente, jour et nuit et la fréquence faible de passage du Tt ne change pas grand-chose.

Par contre, la mise aux normes autoroutières de la N165 aura des conséquences très négatives en terme de bruit et donc de nuisances.

P 102 : l'assertion de réduction des pics de pollution par « fluidification » du trafic est fausse. Cette soi-disant diminution sera, 20 h sur 24 compensée par la pollution augmentée de 20 % due à l'accroissement de vitesse autorisée de 20 Km/h.

P 117 et suivantes : les dispositifs de suivi font bien référence à des objectifs qualitatifs et quantitatifs qui ne sont pas rappelés

P 128 : l'affirmation que « Les mesures de compensation proposées dans le cadre du projet principal et du programme viaire s'inscrivent dans les objectifs de gestion des milieux

naturels et agricoles du territoire au Nord de l'agglomération nantaise » reste très banale alors que les dispositifs de compensation sont, eux extraordinaires et totalement dérogatoires.

Les conclusions générales de la synthèse environnementale et les annexes n'apportent pas d'éléments significatifs supplémentaires.

Conclusion

Les éléments examinés montrent que globalement, le dossier est traité par l'Etat à décharge ; les incidences notamment environnementales sont minimisées voire faussées.

Les objectifs ne sont, pour la quasi-totalité que qualitatifs ou restent avec une expression littéraire ; les objectifs chiffrés sont soit très généraux et issus de plans largement en dehors des périmètres des projets mentionnés dans le SCOT Nantes Saint-Nazaire. En l'occurrence, les indicateurs relevés ne font pas, pour la plupart, l'objet de cibles facilement lisibles.

La reprise d'éléments faux comme données de base met un doute sur l'honnêteté même des acteurs moteurs du projet.

Le style littéraire très prudent et l'usage systématique du conditionnel traduisent des réserves vis-à-vis des affirmations contenues dans les documents et les positionnent davantage comme éléments de conseil.

A la lumière de ces constats, il n'apparaît pas que le SCOT Nantes Saint-Nazaire réponde aux exigences concernant l'impact des projets sur le territoire ; par les nombreux manques de réponses, il n'établit pas la certitude que ces projets sont établis en cohérence avec les exigences écologiques en vigueur.

Notre mouvement ENSEMBLE ! est particulièrement attentif aux multiples tentatives de manipulations qui accompagnent ce projet de NDDL depuis 15 ans. Elles constituent autant d'entraves à l'exercice de la démocratie.

Au cours des différentes phases de ces projets, mais surtout pour celui de la plateforme aéroportuaire, les partis pris des

grands élus locaux et l'orientation partisane des politiques affirmées sur ce projet ont conduit les collectivités concernées à des décisions pour le moins hasardeuses et dangereuses.

Les difficultés d'appréciation desdits dossiers de 1 000 pages et plus ont amené la quasi-totalité des élus à ne pas être informés vraiment. Le rythme de cavalerie mené pour que des délibérations favorables soient votées a contribué, en l'absence de connaissance de chacun, à une violation de l'exercice démocratique que devrait suivre le déroulement des délibérations dans une collectivité locale.

Enfin, l'ensemble des dossiers a été examiné par des entités compétentes, associations ou organismes d'aménagement du territoire ou de protection de l'environnement. Ces organismes ou associations contribuent également à l'exercice démocratique et nourrissent les contributions à la présente enquête publique.

Pour notre mouvement, l'examen de l'ensemble de ces éléments conduit à rejeter résolument le SCOT Nantes Saint-Nazaire, principalement pour les parties qui concernent les aménagements de NDDL et ses annexes.

Ensemble ! Fédération 44