

# Notre-Dame-des-Landes : réétudier l'alternative

**Point de vue.** Par Gérard Brovelli, maître de conférences honoraire à l'Université de Nantes.



Gérard Brovelli.

Dans un récent rapport (*Ouest-France* du 13 mai), le Sénat a étudié la réalité des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité résultant des grands équipements. Pour ces projets, bien souvent, le triptyque « éviter-réduire-compenser », pourtant présent dans la loi depuis 1976, se réduit à la compensation des atteintes, parfois très importantes, à cette biodiversité.

Le rapport souligne la grande complexité de la compensation et l'insécurité qui en résulte pour les acteurs. Il évoque aussi la « **boîte noire des coûts de la compensation** ».

L'on peut même se demander si la réalisation de tels équipements est toujours possible en respectant totalement les prescriptions écologiques. Le rapport ne tire pas de conclusions sur les grands équipements étudiés, mais l'on comprend bien qu'avec une emprise de 1 000 ha, incluant la destruction de 752 ha de zone humide en tête de bassin-versant, Notre-Dame-des-Landes peut difficilement satisfaire aux exigences de compensation (90 % du site a été classé en zone humide en 2010).

Ce rapport sénatorial invite donc à réactiver les propositions d'étudier enfin sérieusement l'alternative au transfert de l'aéroport de Nantes. Les conclusions très fouillées de la rapporteure publique, pour l'arrêt rendu par la Cour d'appel le 19 décembre dernier, donnent de précieuses indications. Parmi les nombreux éléments du dossier analysés, on retiendra ici ceux qui concernent cette alternative. La réglementation impose aux « **maîtres d'ouvrage de projets impactant une zone humide, de [rechercher] une autre implantation** » (une « **alternative avérée** »), « **afin d'éviter de dégrader la zone humide** ». À défaut, après avoir réduit les impacts du projet, des mesures de compensation sont imposées.

---

## Les atouts de l'actuel aéroport

---

La recherche d'une alternative était donc, selon le droit, un préalable incontournable au projet de Notre-Dame-des-Landes. On sait qu'il n'en fut rien et que l'État et les collectivités locales engagées ont tout fait pour en écarter l'étude. Quant au référendum départemental, fruit d'un compromis entre l'ancien maire de Nantes et les écologistes aspirant à entrer au gouvernement en 2016, il s'est bien gardé de proposer un choix entre deux projets.

Dans ses conclusions, la rapporteure publique pèse donc l'ensemble des éléments permettant d'établir que l'agrandissement de Nantes Atlantique est bien une « **alternative avérée** » : impact écologique plus faible, extensions moins coûteuses, liaisons routières et transports collectifs existants, environnement, urbanisme et foncier peu impactés, coût global très inférieur.

Seuls l'impact sonore et la sécurité, avec le survol de Nantes, sont en défaveur de l'actuel aéroport, mais les nouveaux avions seront moins bruyants, il existe bien d'autres aéroports avec survol d'une ville (Londres, New York, Montpellier...) et, avec la construction d'une piste supplémentaire (qui n'est pas indispensable pour atteindre 9 millions de voyageurs), ce point négatif serait largement atténué. Ces conclusions éclairantes sont très convaincantes, beaucoup plus que le raisonnement tenu par la Cour d'appel pour rejeter les recours.

Conclusion alors que trois médiateurs viennent d'être nommés : puisque le gouvernement précédent n'a pas eu le courage de mettre l'ensemble de ces éléments de comparaison sur la table, et puisque la politique de transparence est attendue par les citoyens, le nouveau gouvernement, particulièrement son ministre de la Transition écologique et solidaire, serait bien inspiré d'enfin satisfaire aux exigences d'information qu'exige la démocratie.

(Ouest-France du 28 juin 2017)