



Enquête publique relative à la révision du SCOT Nantes Saint-Nazaire Volet programme aéroportuaire du Grand Ouest

Déposition des associations France Nature Environnement, FNE Pays de la Loire, Bretagne Vivante – SEPNB, Ligue pour la Protection des Oiseaux 44, SOS Loire-Vivante / ERN France, Eau et Rivières de Bretagne

Les associations de protection de la nature et de l'environnement entendent par cette déposition commenter le projet de révision du SCOT de la métropole Nantes – Saint-Nazaire en tant qu'il comporte plusieurs orientations en faveur de la mise en œuvre du programme aéroportuaire du Grand Ouest et qu'il est vecteur de ce qui est censé être une évaluation environnementale de ce programme.

Cette déposition vient compléter la déposition que plusieurs des associations signataires ont élaborée à propos des autres volets du SCOT.

Après étude du dossier, nos associations estiment que l'intégration du programme aéroportuaire au sein du SCOT est incohérente avec plusieurs des objectifs retenus par le SCOT (1). Elles relèvent en outre les lourdes insuffisances de l'évaluation environnementale de ce programme (2) et demeurent circonspectes quant à la possibilité de régulariser, à un stade si avancé de la réalisation du programme aéroportuaire, l'absence d'évaluation environnementale stratégique (3).

1. Sur la cohérence de l'engagement du programme aéroportuaire au regard des objectifs du SCOT

Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes s'inscrit au sein du territoire de la communauté de communes Erdre et Gesvres, sur le secteur identifié par le projet de SCOT en tant que « Plateau bocager du sillon de Bretagne », qui présente de nombreux atouts environnementaux. Le programme aéroportuaire constitué par le projet d'aéroport et ses divers projets connexes, dont l'autre projet structurant que constitue le projet Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL), a cependant vocation à produire des effets sur d'autres secteurs identifiés au sein du SCOT.

Ce programme présente par conséquent des enjeux majeurs à l'échelle du SCOT.

Ceci implique évidemment une exigence de cohérence entre les caractéristiques du programme et les objectifs globaux fixés par le projet d'aménagement et de développement durables.

Pourtant, il apparaît que sur plusieurs thématiques ce programme va au contraire constituer un obstacle à la réalisation des objectifs promus par le projet présenté en enquête publique.

Plus globalement, les choix faits en faveur de ce programme orientent massivement les investissements publics vers des infrastructures à forts impacts fonciers et environnementaux au détriment du financement d'un projet de territoire axé sur la transition écologique, utile à une plus grande part de la population et aux générations futures.

Il prolonge un modèle de développement périmé au regard des enjeux du changement climatique et ne prépare pas l'avenir.

S'agissant du climat

Le PADD du SCOT fait état d'un volontarisme important du territoire pour lutter contre le réchauffement climatique. Il indique ainsi (page 4) :

*« La métropole Nantes Saint-Nazaire entend **contribuer à la lutte contre le dérèglement climatique et bâtir un nouveau modèle énergétique.** La diminution des émissions de gaz à effet de serre et la réduction des consommations d'énergie constituent, pour l'ensemble des intercommunalités, les premiers objectifs. Ils s'inscrivent, à l'horizon 2030, dans la perspective des objectifs nationaux de réduire d'au moins 40 % les émissions de gaz à effet de serre (par rapport à 1990) et de porter à 32 % de la consommation finale la part des énergies renouvelables. Maîtrise des consommations énergétiques, développement des énergies renouvelables, anticipation des conséquences du réchauffement climatique... **le territoire s'engage de manière volontariste dans la transition énergétique** pour contribuer à réduire, à l'échelle nationale, de 50 % la consommation énergétique finale en 2050 par rapport à 2012 ».*

La mise en place des infrastructures prévues par le programme aéroportuaire (plateforme aéroportuaire, desserte routière, projet LNOBPL) implique la destruction, sur une surface massive, de milieux constituant d'importants pièges à carbone (bois, haies bocagères, zones humides...). La phase chantier de mise en œuvre de ces projets va par conséquent être génératrice d'une quantité colossale de gaz à effet de serre, sans même que ces rejets n'aient fait l'objet de la moindre évaluation. Cette dimension que le projet de SCOT passe entièrement sous silence est en contradiction flagrante avec les objectifs posés par le PADD. Un choix de territoire privilégiant le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, sa connexion directe aux lignes ferroviaires et de transport en commun existantes sur l'agglomération de Nantes et la rénovation des lignes ferroviaires entre Nantes, Redon et

Rennes aurait évidemment des conséquences bien moindres sur les émissions de gaz à effet de serre.

La phase d'exploitation des infrastructures prévues dans le programme sera elle aussi évidemment caractérisée par l'émission de nombreux gaz à effet de serre : en effet, l'objet premier du programme consiste en l'augmentation de l'attractivité du territoire du Grand Ouest via une stimulation du trafic aérien.

En outre, on constate que du fait d'un décalage dans le temps entre la mise en service de l'aéroport et la mise en place des infrastructures permettant sa desserte par des transports en commun, c'est dans un premier temps par la voiture que celui-ci sera essentiellement desservi, entraînant une importante consommation foncière liée aux voiries et parkings. Compte tenu des incertitudes et de la faible rentabilité de ces dessertes en transport en commun du futur aéroport, soulignées par le rapport d'expertise de mars 2016 (pp.53-54), cette situation risque même de se prolonger. Ce choix apparaît également en contradiction avec l'objectif du PADD visant à « *favoriser les usages raisonnés de la voirie et limités de la voiture* » (page 41). Du fait de cette mauvaise desserte en transports en commun, l'accès au nouvel aéroport depuis le sud-Loire va en outre renforcer l'encombrement du pont de Cheviré, inconvénient que n'aurait pas l'option du réaménagement de l'aéroport actuel.

S'agissant de l'artificialisation des sols

Le PADD affirme l'objectif de « **Maintenir** les grands équilibres du territoire, soit 80 % d'espaces agricoles, naturels et forestiers, et préserver 80 000 hectares d'espaces agricoles pérennes » (page 34).

Il indique également que « *La métropole Nantes Saint-Nazaire reconnaît le rôle central joué par les espaces agricoles dans l'équilibre de ses territoires et dans son identité, les espaces agricoles pérennes en sont le témoin. Ils seront réaffirmés* » (page 22).

Le projet d'aéroport et ses projets connexes s'inscrivent au sein de territoire très majoritairement ruraux. Ils impliquent une consommation massive d'espaces agricoles, naturels et forestiers, manifestement incompatible avec l'objectif de préservation des espaces non urbanisés.

On observe par ailleurs que le projet de SCOT privilégie la construction sur le territoire de la commune de Notre-Dame-des-Landes d'un aéroport constitué de deux pistes de 3600 mètres de longueur. Un rapport remis par une mission d'expertise du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) en mars 2016 met en évidence le surdimensionnement que ceci constitue au vu des besoins aéronautiques. Il recommande ainsi, en l'absence de choix en faveur du réaménagement de l'aéroport actuel, un redimensionnement du projet permettant la sauvegarde de quelques 200 hectares de zones humides. On ne peut que s'étonner qu'une telle proposition n'ait même pas été évoquée dans

les documents soumis à enquête publique, alors même qu'elle semble favoriser l'atteinte des objectifs fixés par le SCOT.

L'incohérence entre les objectifs ambitieux fixés par le SCOT et les orientations retenues en faveur du programme aéroportuaire font écho à l'avis défavorable émis sur le document par la commission départementale de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers. Cet avis défavorable est révélateur des lacunes du projet de SCOT sur cette thématique.

Le réaménagement de l'aéroport actuel serait évidemment générateur d'un impact sans commune mesure avec la mise en œuvre du programme aéroportuaire.

S'agissant de la trame verte et bleue et des zones humides

Dans la visée ambitieuse de « **dessiner une éco-métropole verte et bleue** », le PADD fixe notamment pour objectifs de (page 25) :

« Préserver et restaurer les principales continuités naturelles terrestres et aquatiques : le réseau de haies, les boisements, les berges des cours d'eau, les secteurs amont des bassins versants, les zones humides des secteurs présentant un intérêt environnemental ou hydraulique particulier ».

« Protéger les espaces naturels emblématiques du territoire reconnus pour leur valeur patrimoniale, reconnus comme secteurs d'intérêt de biodiversité : vallées de la Loire, de l'Erdre et de la Sèvre, de l'Hocmard, du Cens, canal de Nantes à Brest, coteaux du sillon de Bretagne, marais de Brière et de l'estuaire, lac de Grand Lieu, forêt du Gâvre... »

Le site d'implantation du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est caractérisé par la présence ou la proximité immédiate de cinq zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF, trois de type 1 et deux de type 2), témoins de la qualité de biodiversité remarquable de ce secteur.

On y trouve notamment certaines espèces dans des effectifs si importants qu'ils confèrent au site une responsabilité majeure pour la conservation de ces espèces à l'échelle départementale voire régionale (triton marbré, lézard vivipare, campagnol amphibie...). De par la situation du site en tête et à la croisée de plusieurs bassins versants, il présente en outre un rôle clef en termes de corridors pour ces espèces.

Ces caractéristiques ont abouti à la reconnaissance, au sein du schéma de cohérence régionale des Pays de la Loire, de la qualité de « réservoir de biodiversité » du site de Notre-Dame-des-Landes.

Présentant des caractéristiques parfois proches, les sites concernés par la mise en œuvre des projets annexes au projet d'aéroport sont eux aussi très importants pour la protection de la biodiversité.

Outre ses atouts remarquables en termes de biodiversité, le site de Notre-Dame-des-Landes est également caractérisé par la présence de zones humides sur la quasi-totalité de son territoire (98%). Il s'agit de plus de zones humides de tête de bassin versant, dont l'intérêt environnemental est décuplé (essentiel dans le fonctionnement du cycle de l'eau) et est souligné par de nombreux documents de planification dont le SDAGE Loire-Bretagne.

La destruction pure et simple de ces milieux apparaît dès lors totalement contradictoire avec les enjeux du PADD, étant à ajouter que le PADD indique (page 17) que « *la métropole Nantes Saint-Nazaire sera particulièrement attentive aux **conditions d'intégration** de ces infrastructures dans le territoire local et au respect des équilibres environnementaux, économiques et démographiques* ».

L'intégration environnementale de ces infrastructures dans le territoire local est tout simplement catastrophique. En effet, les porteurs du projet d'aéroport se sont cantonnés à l'implantation de celui-ci au sein de la zone d'aménagement différé instituée en 1974, avant toute étude des caractéristiques écologiques de la zone, si bien que la phase de recherche de la réduction d'impact n'a jamais été menée et encore moins la phase d'évitement. Concernant le projet LNOBPL, il est à noter que lors du débat public organisé en 2015 les élus locaux ont unanimement fait état de leur préférence pour le tracé ayant les conséquences environnementales les plus négatives.

La réponse apportée par les porteurs du projet d'aéroport à la destruction des vastes zones humides du site de Notre-Dame-des-Landes et de la biodiversité qu'elles comportent consiste en un programme de compensation dont la pertinence a été profondément remise en cause par un collège d'experts indépendants nommé par l'Etat à la suite de la réserve posée par la commission d'enquête « loi sur l'eau » du projet.

Le programme aéroportuaire suppose la mise en œuvre des infrastructures annexes au projet d'aéroport au sein de parcelles qui, pour une partie importante d'entre eux, sont les enveloppes que les porteurs du projet d'aéroport ont destiné à la mise en œuvre des mesures compensatoires en question. Ce chevauchement, qui risque de mettre à mal tout le programme de compensation prévu, parachève cette mauvaise intégration environnementale qui paraît tout à fait contradictoire avec les objectifs retenus par le projet de SCOT.

Comme pour les volets précédents, la mise en œuvre du réaménagement de l'aéroport actuel aurait évidemment un impact nettement moindre sur la biodiversité et les milieux aquatiques.

2. Les lourdes insuffisances de la soi-disante évaluation environnementale stratégique

Le projet de SCOT est porteur de l'évaluation environnementale du programme aéroportuaire, que les rédacteurs du SCOT entendent faire passer pour l'évaluation environnementale stratégique exigée par la Commission européenne dans le cadre de la procédure d'infraction engagée à l'encontre de la France.

De prime abord, on regrette l'éclatement de cette évaluation entre le rapport de présentation et une synthèse environnementale annexée au projet de SCOT. Cet éclatement ne facilite pas la compréhension de cette évaluation.

Le contenu du document ne répond pas aux exigences posées par l'article 5 de la directive 2001/41/CE relative à l'évaluation environnementale des plans et programmes, lequel renvoie à des informations précises listées à l'annexe I de celle-ci. L'évaluation contenue dans le document est effectivement très superficielle et échoue à répondre à chacun des items listés par l'annexe I.

Nos associations relèvent en particulier les insuffisances et incohérences suivantes :

- Alors que l'évaluation environnementale est produite ici à l'appui d'un document de dimension stratégique, le document ne fait pas état d'éléments de justification quant aux projets connexes qui ne sont pas encore décidés à ce jour. L'autorité environnementale prend l'exemple du tram train.
- S'agissant de l'évolution probable de la situation si le programme n'est pas mis en œuvre (pages 38-39 de la synthèse environnementale), il est incohérent de spéculer sur l'évolution du secteur en l'absence de la mise en place de la zone d'aménagement différé en 1974. La soumission du programme à évaluation stratégique implique la reconnaissance qu'un tel programme a été décidé postérieurement à la directive 2001/42/CE, donc à une époque où la zone d'aménagement différé existait déjà depuis longtemps. Sur le même sujet, il est fait référence à la page 39 de la synthèse environnementale aux impacts qu'un maintien de l'activité commerciale à Nantes-Atlantique aurait sur le lac de Grand Lieu alors que ces impacts sont écartés tant par l'ancien et l'actuel directeur de la réserve naturelle de Grand Lieu que par les services de la DREAL. Le rapport rendu par le CGEDD en mars 2016 va dans le même sens ;
- S'agissant des effets notables probables sur l'occupation du sol et l'agriculture : si la synthèse comporte une analyse des impacts potentiels d'un maintien de l'aéroport à Nantes-Atlantique sur le lac de Grand Lieu, elle n'aborde en revanche à aucun moment les impacts potentiels d'un transfert de l'aéroport vers Notre-Dame-des-Landes sur ce même lac. Pourtant, tant l'ancien directeur de la réserve que les services de la DREAL indiquent qu'un tel départ risque d'augmenter la pression foncière autour du lac et donc les incidences défavorables sur celui-ci du fait de la disparition

du plan d'exposition au bruit qui constitue un frein à l'urbanisation du secteur. Nous invitons sur ce point la commission d'enquête à consulter les travaux de l'atelier citoyen, qui démontrent cette augmentation de la pression foncière ;

- Il est indiqué dans la synthèse que le projet principal a été optimisé s'agissant de l'occupation du sol (pages 61 et 62 de la synthèse environnementale). Une telle analyse est remise en cause par le rapport du CGEDD de mars 2016 selon lequel le projet est surdimensionné et pourrait encore largement réduire son emprise au sol via la suppression de la seconde piste et la mise en place de parkings en silos. La ministre de l'Environnement a confirmé à plusieurs reprises cette possibilité ;
- La mise en place d'un périmètre de protection des espaces agricoles et naturels (PEAN) est présentée dans la synthèse comme une mesure de compensation / accompagnement à la destruction des surfaces agricoles concernées par l'emprise du projet d'aéroport. Pourtant, ce PEAN a été décidé indépendamment de la réalisation de l'aéroport et sera mis en place qu'un transfert de l'aéroport intervienne ou non. La présentation du PEAN en tant que mesure de compensation / accompagnement au projet d'aéroport de NDDL est donc incorrecte ;
- L'aéroport, ses projets connexes et leurs compensations ne sont pas pris en compte dans le cadre de l'analyse globale relative à la consommation d'espaces ;
- S'agissant des effets notables probables sur les facteurs climatiques, l'analyse de l'incidence des différents projets pris individuellement et du programme d'ensemble (pages 69, 70 et 102) est extrêmement réduite et ne tient même pas compte de la phase chantier, pourtant critique puisqu'elle implique la destruction de nombreux milieux pièges à carbone (bois, haies bocagères, zones humides). Dans l'avis qu'elle rend à propos du projet de SCOT, l'autorité environnementale fait la même critique.
- L'autorité environnementale expose également que la présentation globale de la démarche « Éviter, Réduire, Compenser » et de sa faisabilité à l'échelle du programme aéroportuaire est peu compréhensible alors qu'il s'agit d'un élément essentiel : nos associations partagent entièrement une telle analyse et insistent en outre sur la vacuité de la démarche ERC ici menée ;
- Comme déjà exposé précédemment, nous partageons encore le constat de l'autorité environnementale quant aux lacunes de l'évaluation s'agissant des incidences des différents projets, et notamment leur incidence cumulée, sur la faune, la flore et la qualité de l'eau ;
- S'agissant des effets notables probables du programme sur les eaux : les masses d'eau interceptées par les différents projets du programme sont présentées comme étant de

bonne qualité alors que plusieurs de ces masses d'eau présentent un mauvais état chimique (page 49 de la synthèse environnementale). Le risque que le projet d'aéroport dégrade encore la qualité de ces eaux, ce qui supposerait le recours au mécanisme dérogatoire prévue à l'article 4 paragraphe 7 de la directive cadre sur l'eau, est au cœur du contentieux en cours devant la cour administrative d'appel de Nantes s'agissant des autorisations loi sur l'eau du projet. Il était dès lors indispensable que la présentation de l'état des masses d'eau soit faite de façon sincère et que la question de l'impact cumulé des différents projets sur ces masses d'eau soit abordée, notamment au regard de la destruction massive de zones humides qu'engendrent ces projets ;

- Comme déjà évoqué, il apparaît très nettement que les projets connexes au projet d'aéroport vont s'inscrire au sein du même territoire réceptacle des mesures compensatoires du projet d'aéroport au titre de la destruction d'espèces protégées et de zones humides (la carte page 80 de la synthèse environnementale est particulièrement édifiante à ce titre). Les vœux pieux formulés au sein de la synthèse quant à l'absence d'empiètement des projets connexes sur les enveloppes de compensation ne sauraient convaincre (pages 81, 107, 111). Les projets connexes supposant eux aussi la destruction d'espèces protégées et de zones humides, ils engendreront également la mise en place de mesures compensatoires qui devront s'inscrire au sein des mêmes bassins versants afin de satisfaire aux obligations du SDAGE Loire-Bretagne. Dès lors et au vu des critiques sérieuses formulées par le collège d'experts scientifiques à propos de la faisabilité de la compensation des impacts du projet d'aéroport, la faisabilité de l'ensemble du programme devait être abordée dans cette synthèse environnementale. L'explication donnée à ce titre n'est pas sérieuse (page 108), d'autant qu'elle invoque des chiffres qui sont faux quant à la superficie des enveloppes de compensation : les bassins versants de la Farinelais, de la Remaudais et du Cens ont en effet été exclus des enveloppes de compensation par l'autorité administrative elle-même lors de la signature des arrêtés loi sur l'eau du projet d'aéroport, conduisant à une réduction comprise entre 40 et 50% de la superficie des enveloppes de compensation définies dans les dossier de demande. Il convient de souligner ces lourdes contradictions du projet de SCOT avec le cadre réglementaire objectif du projet d'aéroport.

3. Sur le calendrier de présentation de la soi-disante évaluation environnementale stratégique

L'évaluation environnementale est qualifiée de « *ex-post* », à savoir intervenant « *à un stade où la localisation et la nature des travaux est définie pour le projet principal, partiellement connue pour les projets connexes* ».

Pour être plus précis, cette évaluation intervient à un stade extrêmement tardif de la procédure d'autorisation du projet d'aéroport du Grand-Ouest, volet central de la stratégie d'aménagement du Grand Ouest : la quasi-totalité des autorisations nécessaires à sa réalisation ont été délivrées (déclaration d'utilité publique, autorisation au titre de l'impact sur les milieux aquatiques, dérogation aux règles de protection des espèces...) de même que les autorisations relatives à certains de ses projets connexes (desserte routière et programme viaire).

Si l'on en croit de nombreuses déclarations récentes provenant du plus haut niveau de l'Etat, les travaux de construction seraient de plus sur le point de débiter.

Or l'intérêt même d'une évaluation stratégique est de procéder à une étude des incidences notables probables et solutions de substitution raisonnables d'un programme **avant** évaluation et approbation des différents projets participant à la sa réalisation.

Le considérant n°4 de la directive 2001/42/CE indique en ce sens :

*« L'évaluation environnementale est un outil important d'intégration des considérations en matière d'environnement dans l'élaboration et l'adoption de certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement dans les États membres, parce **qu'elle assure que ces incidences de la mise en œuvre des plans et des programmes sont prises en compte durant l'élaboration et avant l'adoption de ces derniers** »* (souligné et surligné par nous).

D'après l'article 3 de la directive, un plan et programme a pour but de définir « *le cadre dans lequel la mise en œuvre des projets énumérés aux annexes I et II de la directive 85/337/CEE pourra être autorisée à l'avenir* ». On en déduit *a fortiori* que l'évaluation environnementale des plans et programmes doit être réalisée avant évaluation et approbation des projets en question. Ceci permet tant à l'autorité décisionnaire qu'au public de bénéficier lors de l'examen des demandes d'autorisations des projets des enseignements tirés de l'évaluation stratégique.

Une partie importante des projets participant à la réalisation du programme aéroportuaire ayant été évalués et approuvés avant même la mise en révision du schéma de cohérence territoriale de la métropole Nantes – Saint-Nazaire, il en résulte que l'évaluation environnementale d'une telle révision ne saurait constituer l'évaluation stratégique du programme aéroportuaire.

Une analyse contraire ferait perdre tout effet utile à l'obligation d'évaluation stratégique qu'impose la directive 2001/42/CE.

L'évaluation environnementale stratégique est pourtant une garantie procédurale participant de la protection de l'environnement.

Comme l'indique l'avocat général Juliane Kokott dans les conclusions présentées dans le cadre de l'affaire C-41/11 (Cour de justice de l'Union européenne) :

« 37. Le droit à une évaluation des incidences sur l'environnement n'est pas une simple étape formelle de la procédure, mais il doit garantir, en vertu de l'article 1er ainsi que des quatrième et cinquième considérants de la directive ESIE, qu'il est tenu compte, lors de l'élaboration et de l'adoption des plans et des programmes, des incidences de leur exécution sur l'environnement. La prise en compte d'une série de facteurs plus large lors de la prise de décision contribue généralement à des solutions durables et efficaces.

38. Par conséquent, il ne saurait être supposé que la mesure aurait également été adoptée avec un contenu identique s'il avait été procédé à une évaluation des incidences sur l'environnement dans les règles. Il convient, au contraire, de présumer qu'une mesure ayant fait l'objet d'une évaluation aurait été plus favorable à la protection de l'environnement que la mesure non évaluée. En particulier, elle devrait produire moins d'effets négatifs sur l'environnement ».

Un projet adopté après évaluation environnementale stratégique du plan ou programme dans lequel il s'insère est donc présumé mieux prendre en compte l'environnement qu'un projet adopté sans réalisation d'une telle évaluation stratégique.

C'est tout à fait artificiellement qu'une évaluation « *ex-post* » envisage les impacts potentiels d'une stratégie d'aménagement sur l'environnement et les modalités d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts dès lors que l'architecture centrale de la stratégie est déjà entièrement actée et ne peut plus être remise en cause.

Le principe même d'une telle évaluation échoue donc à satisfaire aux objectifs précités de la directive 2001/42/CE.

Elle fait également perdre tout effet utile aux dispositions de cette même directive quant à la participation du public à la prise de décision publique. L'article 6 prévoit ainsi :

« Une possibilité réelle est donnée, à un stade précoce, aux autorités visées au paragraphe 3 et au public visé au paragraphe 4 d'exprimer, dans des délais suffisants, leur avis sur le projet de plan ou de programme et le rapport sur les incidences environnementales avant que le plan ou le programme ne soit adopté ou soumis à la procédure législative » (souligné et surligné par nous).

La tentative de régularisation est par conséquent vouée à l'échec.

Une telle régularisation ne peut intervenir que par un recommencement total de la procédure d'autorisation, débutant comme il se doit par la fixation d'une stratégie d'aménagement soumise à l'appréciation du public puis se poursuivant par le respect des procédures d'autorisation propres à chacun des volets de la stratégie.

En conclusion

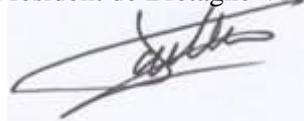
Au regard des contradictions entre le programme aéroportuaire et les objectifs du SCOT et de l'insuffisance de l'évaluation environnementale, nos associations sont **opposées** au projet de révision du SCOT en tant qu'il comporte plusieurs orientations en faveur de la mise en œuvre du programme aéroportuaire du Grand Ouest.

Fait à Angers le 19 octobre 2016

Florence DENIER-PASQUIER
Secrétaire nationale de FNE



Jean-Luc TOULLEC
Président de Bretagne Vivante - SEPNB



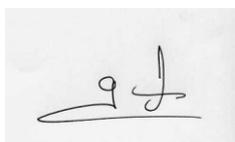
Jean-Christophe GAVALLET
Président de FNE Pays de la Loire



Guy BOURLES
Président de la LPO 44



Gilles HUET
Délégué général d'Eau et Rivières de Bretagne



Roberto EPPLE
Président de SOS Loire-Vivante / ERN France

