

AÉROPORT. La mission de médiation sur le projet de Notre-Dame-des-Landes a fait un point d'étape avec les opposants et les partisans du projet. Ces derniers montrent les dents **NDDL : Grosvalet est prêt au bras de fer**

Dans un entretien à Presse Océan, Philippe Grosvalet, président du Département et futur président du syndicat mixte aéroportuaire, annonce qu'il attaquera l'État en justice si le projet NDDL est abandonné.

Pourquoi refusez-vous de rencontrer les médiateurs chargés de déminer le dossier de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ?

Philippe Grosvalet. « Pour trois raisons. Primo : nous avons déjà dit tout ce que nous avons à dire sur ce dossier à la commission du dialogue mise en place en 2012 par Jean-Marc Ayrault. Depuis, nos arguments n'ont pas changé.

« Si le projet est abandonné, nous engagerons tous les recours possibles »

Deuxio : au départ, le but de cette médiation était d'apaiser les tensions sur la ZAD et de permettre la réalisation du projet NDDL. Or aujourd'hui, on voit bien qu'elle s'oriente plus vers l'alternative du réaménagement de Nantes Atlantique ».

Et tertio ?

« On le sait tous : deux des trois membres de la mission sont des opposants au projet. Et il est impensable que trois personnes puissent avoir raison sur les quelque 270 000 habitants de la Loire-Atlantique qui se sont prononcés en faveur du projet lors du référendum de juin 2016 (55 % de « oui » au transfert, ndlr) ».

Quelle issue envisagez-vous à cette médiation ?

« Je reste persuadé, comme je l'étais déjà sous le quin-



Philippe Grosvalet : « Avec ou sans Macron, le projet se fera ». PO-OL

quennat précédent, que la décision finale reviendra au président de la République. Je souhaite bien sûr qu'Emmanuel Macron tienne ses engagements et qu'il confirme le projet. Dans ce cas, nous accompagnerons l'État dans sa réalisation ».

Que ferez-vous s'il décide d'abandonner le projet ?

« Une décision négative du président de la République n'empêcherait pas la réalisation du projet. Nous engagerions alors tous les recours

possibles, devant toutes les juridictions possibles »

Qui cela, « nous » ?

« L'ensemble des collectivités soutenant ce projet, réunies au sein du syndicat mixte aéroportuaire (*). Ce serait la première fois qu'un territoire de 6 millions d'habitants, englobant deux régions et neuf départements, s'engagerait dans une telle bataille juridique contre l'État.

De cette façon, nous acterions que le président de la

République n'est pas au-dessus des lois ».

Pour engager cette bataille, vous devrez d'abord être élu à la présidence du syndicat mixte aéroportuaire...

« La Région étant le premier financeur du projet, il était logique que la présidence lui revienne. Bruno Retailleau a fait le choix de Paris et de privilégier son mandat de sénateur. Désormais, je suis le plus « ancien » élu portant le projet. Le résultat du référendum de juin 2016, qui n'a concerné que la Loire-Atlantique, nous conforte en tant qu'élus. Il apparaît légitime que je sois le porte-parole des collectivités soutenant le projet NDDL. C'est un point de vue qui semble partagé par tous mes collègues. »

Les collectivités sont-elles toujours aussi déterminées à voir ce projet aboutir ?

« On a vraiment un élan collectif autour de ce dossier, qui réunit les collectivités, mais aussi le monde économique, et de très nombreux citoyens... Le Département a déjà engagé plus de 20 millions d'euros sur ce projet. Je demande à Emmanuel Macron de prendre la bonne décision. Mais avec ou sans lui, ce projet se fera. Et le plus vite si possible. Nous irons jusqu'au bout ».

Recueilli par Dominique Bloyet, Yann Gauchard et Xavier Boussion

(*) Le SMA regroupe 20 collectivités, dont 6 participent au financement du projet d'aéroport aux côtés de l'État et de Vinci : 2 régions (Bretagne et Pays de la Loire), 9 départements, 5 agglomérations et 8 communautés de communes.

BIO EXPRESS

Ancien adjoint (PS) au maire de Saint-Nazaire, conseiller général depuis 1998, Philippe Grosvalet, 59 ans, préside le conseil départemental de Loire-Atlantique depuis 2011.



« Mise en danger de la vie d'autrui »

Plainte. « La particularité de la commune de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, qui vit à 1,7 km du seuil de piste de l'aéroport de Nantes-Atlantique, semble occultée dans les débats. Comme si 4 000 habitants pouvaient être sacrifiés. » Hier, à l'issue de la réunion de la mission de médiation sur le projet de nouvel aéroport, Jean-Claude Lemasson, maire divers gauche de Saint-Aignan, a annoncé qu'il allait proposer à son conseil « d'attaquer l'État pour la mise en danger de la vie d'autrui ». Le droit européen, dit l'élu, « oblige l'État à mettre en place un certain nombre de protections pour les riverains des plates-formes aéronautiques. Or, ce travail n'est pas fait depuis 2004. » La commune de Bouguenais pourrait être associée à cette plainte.

Archives PO

Le projet d'aéroport est un « dossier prise de tête »

Gérard Feldzer, l'un des médiateurs nommés pour dénouer le dossier NDDL, sort de sa réserve. Décoiffant.

Heureusement que l'on est trois personnalités complémentaires pour cette médiation. On s'endort et on se réveille avec Notre-Dame-des-Landes : ça commence à devenir grave. » Gérard Feldzer, l'un des médiateurs appelés sur le dossier d'aéroport, a rompu le silence hier à l'issue d'un point d'étape orchestré avec les partisans et opposants au projet. « C'est un dossier prise de tête, lâche-t-il. Les positions sont tranchées, violentes de part et d'autre. Et cela fait 30 ans qu'il y a des conneries faites sur ce dossier... » La mission de médiation a pris le temps de sérier tous les arguments. « On étudie tout :

les problématiques économique, environnementale, sociale, agricole, le développement de la région nantaise, la question du déni de la démocratie. Personne n'a fait le travail qu'on a réalisé. Et les expertises complémentaires que l'on demande, c'est le top du top de l'indépendance. »

Trois études ont été diligentées. Elles portent sur l'appréciation des impacts environnementaux sur le lac de Grand-Lieu en cas d'aménagement de Nantes-Atlantique ; les besoins de réfection de la piste de l'aéroport existant (coût et durée des travaux) ; l'évaluation du bilan carbone des différentes options. Des travaux sont également menés sur le plan d'exposition au bruit. « On peut poser les avions vent arrière pour épargner Nantes,



Deux médiateurs à Nantes hier : l'ex-pilote Gérard Feldzer et Michel Badré, ancien président de l'Autorité environnementale. PO-D Lanrivain

relève Gérard Feldzer. Même si l'option NDDL est retenue, ça vaut le coup de le faire en attendant, non ? »

Un bon point pour les pro-NDDL : « Il y a un vrai problème foncier et d'aménagement du territoire. Récupérer 500 hectares en périphérie

de Nantes, ce n'est pas idiot du point de vue de l'étalement urbain. » Un autre pour les anti : « Les avions évoluent, ils devraient faire beaucoup moins de bruit. »

Les indemnités dues à Vinci en cas d'abandon ? « J'ai entendu tout et n'importe quoi

sur le sujet. On n'a pas à minorer leur montant mais c'est un problème national. Vinci, c'est beaucoup d'activités. À mon avis, ça se négocie de façon élargie. »

Si l'option NDDL était retenue, des travaux seront nécessaires à court terme à Nantes Atlantique pour « encaisser la progression du trafic actuel. Il faudra donc prendre des mesures pour le bruit et les trajectoires des avions ». Gérard Feldzer soutient qu'il ne peut se forger « d'intime conviction » sur le dossier. Le rapport remis le 1^{er} décembre au chef de l'État et au gouvernement ne sera « pas orienté. Il exposera combien chaque option coûtera au contribuable, à l'environnement, ou aux citoyens en terme de santé. Le choix sera politique... »

Y.G.



NDDL : une vraie « prise de tête » pour le médiateur

La médiation sur l'aéroport a reçu, hier, partisans et opposants au transfert. Pour la première fois, Gérard Feldzer, un de ses membres, s'exprime. Il évoque l'extrême complexité du dossier.

L'événement

« Je n'ai pas d'intime conviction »

Quatre mois de silence des médiateurs... et puis, hier soir, Gérard Feldzer improvise un point presse sur la place, devant la préfecture de Nantes. Auparavant, pendant deux heures, avec son confrère Michel Badré, la médiation a fait un point d'étape avec les partisans et opposants au transfert de l'aéroport. « On est crevés. On se réveille et on s'endort avec NDDL, s'amuse un peu Gérard Feldzer, ancien pilote de ligne. C'est une prise de tête, ce dossier, avec des positions violentes et tranchées des deux camps. Ce n'est pas calme. » Lui a été accusé par les pro-aéroport d'être anti-NDDL, proche de Nicolas Hulot. « Je n'ai pas d'intime conviction. Ni aujourd'hui, ni demain. Il y a une honnêteté et une transparence neutre à avoir. » Comme un clin d'œil, il arbore une cravate brodée de petits avions.

« On a tout listé »

Gérard Feldzer parle d'un « boulot énorme. Pas une chose ne nous a échappé. On ira au bout de toutes les problématiques. » Il les énumère en cascade : le bruit, le développement de Nantes, la santé des riverains, la sécurité, la saturation du périphérique, l'évacuation de la ZAD, les coûts, l'environnement, le vote « oui » à la consultation, l'évolution des avions... « Tous ces sujets sont légitimes. » La médiation a commandé trois expertises complémentaires indépendantes sur le survol du lac de Grand-Lieu, le bruit et l'état de la piste de Nantes-Atlantique. Des sujets très controversés entre partisans et opposants. « On mélange tout ça, on fait appel à des experts et on



« Il n'est pas possible de geler le dossier car les gens saturent, en ont marre. Trente ans que ça dure », a expliqué Gérard Feldzer, hier soir, à Nantes. Il est ici, à gauche, à côté de Michel Badré, un des autres médiateurs.

trouvera des solutions à tout. »

« Pas de gel du dossier »

Gérard Feldzer écarte une énième indécision politique. « Il n'est pas possible de geler le dossier car les gens en ont marre. Trente ans que ça dure. Ils veulent une réponse. Il y a un état de non droit, il y a un vote, il y a des nuisances à Nantes-Atlantique. J'espère que le gouvernement décidera en connaissance de cause. » Mais le médiateur est malin : à chaque fois que son propos pourrait être interprété dans un sens,

il contrebalance par un argument inverse. « On apportera au gouvernement toutes les réponses aux questions qui se posent et le choix final sera politique. Nous ne l'orienterons pas. On aura des éléments pour sortir par le haut et il faudra trouver des choses acceptables pour les perdants. » Il reconnaît néanmoins que « la décision ne sera pas facile à prendre ». La médiation rendra son rapport le 1^{er} décembre.

« Travaux à Nantes-Atlantique »

Si le gouvernement opte pour la

construction de NDDL, Gérard Feldzer considère que des travaux seront obligatoires à Nantes-Atlantique. « Il faudra encaisser de toute façon la progression du trafic pour une moyenne période, sans attendre cinq ans. » Autre passage obligé, selon lui, « le gouvernement devra résoudre le problème des zedistes violents. Peut-on négocier ? Peut-on évacuer ? Je n'ai pas de réponse. Si ça aboutit à un drame, ce sera un drame pour tout le monde. »

Christophe JAUNET.

Premières réactions : opposants satisfaits, partisans irrités

Thomas Dubreuil, avocat des opposants. « Pour la première fois, il sera possible de comparer deux projets au même niveau d'informations. Nous demandions ce rééquilibrage vis-à-vis de l'hypothèse d'une optimisation de Nantes-Atlantique par rapport à Notre-Dame-des-Landes. Le travail de fond est loin d'être terminé, il reste des points de crispation. La méthode des médiateurs semble vertueuse, avec une sincérité intellectuelle. On jugera sur pièces... »

Alain Mustière, président pro-aéroport des Ailes pour l'Ouest. « Nous constatons que les médiateurs travaillent essentiellement sur Nantes-Atlantique. Le gouvernement ne pourra pas s'asseoir sur 178 décisions de justice favorables à NDDL et sur le « oui » à la consultation. »

Syndicat mixte aéroportuaire (collectivités pro-NDDL). Bruno Retailleau dénonce « une présentation orientée et partielle qui s'affranchit largement de la lettre de mission des ministres. Les médiateurs ont surtout focalisé leurs analyses sur le réaménagement de Nantes-Atlantique [...]. Aucune proposition concernant la

gestion des actions illégales et violentes, ni le retour à l'État de droit, ni le respect de l'ordre public [...]. Les collectivités, qui avaient dénoncé la partialité de cette médiation, voient aujourd'hui leurs craintes renforcées, avec une médiation d'apaisement qui tourne vers une médiation de contournement. Je demande au Pre-

mier ministre de rappeler les médiateurs à l'objet principal de leur mission, qui est d'apaiser la situation pour faciliter l'évacuation des occupants illégaux du site, et non de réétudier le fond d'un dossier tranché par 178 décisions de justice, l'Europe et les citoyens. »

La commune survolée pourrait attaquer l'État

À Saint-Aignan-de-Grandlieu, le maire pro-aéroport de cette commune de 4 000 habitants en bout de piste de Nantes-Atlantique réfléchit à une action en justice contre l'État. « Je vais proposer à mon conseil municipal d'attaquer l'État sur la mise en danger d'autrui », annonce Jean-Claude Lemasson. Un État qui a repoussé le transfert de l'aéro-

port. « Le droit européen, depuis 2002, oblige les plateformes aéroportuaires à disposer d'un plan de prévention des bruits de l'environnement, dès lors que le seuil des 50 000 mouvements d'avion est dépassé. Ce plan de prévention n'existe pas à Nantes-Atlantique. » C'est plus large que le simple plan d'exposition au bruit.

Une telle action en pleine médiation est-elle opportune ? « Je me dois de protéger mes concitoyens », répond Jean-Claude Lemasson. Il pense aux problèmes de santé qui pourraient être occasionnés par le bruit des avions, d'autant plus que trafic ne cesse de battre des records. La barre des cinq millions de passagers sera franchie cette année.

La mission de « médiation » sur Notre-Dame-des-Landes irrite les partisans du projet

Les trois personnalités chargées de la médiation sur le dossier du nouvel aéroport nantais ont publié, mardi 26 septembre, un premier bilan de leur mission.

En consultant le site qui vient d'être ouvert (et rendu public), mardi 26 septembre, par la « mission de médiation au projet d'aéroport du Grand Ouest », les visiteurs seront peut-être déçus. Sur ce site, www.mediation-aeroport-du-grand-ouest.fr, les trois personnalités choisies, au début de juin, par les ministres Nicolas Hulot, pour la transition écologique et solidaire, et Elisabeth Borne, pour les transports, publient un point d'étape de leur mission qui doit s'achever par la remise de leur rapport final au plus tard le 1er décembre.

Mais la préfète, Anne Bocquet, l'ancien président de l'autorité environnementale et toujours membre du Conseil économique, social et environnemental, Michel Badré, et Gérard Feldzer, spécialiste d'aéronautique et chroniqueur radio, ne livrent rien, à ce jour, de leurs avis sur le transfert de l'actuel aéroport de Nantes Atlantique sur le site de Notre-Dame-des-Landes, à une vingtaine de kilomètres au nord de l'agglomération nantaise.

Ils ne laissent rien entrevoir de ce qui sera, dans un peu plus de deux mois, leur avis et peut-être leur proposition au gouvernement : maintenir le projet de construction du nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes, ou l'abandonner et retravailler l'alternative de l'aménagement de l'actuelle plate-forme aéroportuaire, située à Bouguenais, au sud-ouest de Nantes. Autant dire, qu'après de nombreuses missions du dialogue, de concertation et de rapports d'experts – dont le dernier commandé par Ségolène Royal avait, en avril 2016, laissé ouvert deux scénarios, celui d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes mais redimensionné à une piste et celui d'une alternative sur le site actuel –, l'avis de cette nouvelle mission est très attendu.

Une indécision durable

D'autant qu'à la différence des gouvernements précédents – qu'ils soient UMP-Les Républicains ou Parti socialiste, tous soutenaient vivement le projet d'aéroport –, le nouvel exécutif n'a pas d'histoire ancienne avec ce dossier qui encalmine le pouvoir depuis plus d'une cinquantaine d'années. Pas d'avis donc des trois missionnés mais un bilan qui fait état de 80 rendez-vous, de près de 200 personnes ou structures rencontrées, du côté des opposants comme des partisans du projet de transfert. On y trouve aussi le point sur des questions techniques concernant les caractéristiques des deux aéroports, le futur et l'actuel, autant d'éléments qui pour beaucoup étaient déjà dans les précédents rapports. Pas de scoop donc, mais on reconnaît aux trois missionnés, Mme Bocquet, MM. Badré et Feldzer, des approches nouvelles de la concertation, comme celle d'avoir réuni, à cinq reprises, des experts et personnes des deux camps dans une même discussion, ce qui permet d'appréhender la confrontation d'arguments opposés.

Leur constat est d'abord sur la longueur du processus de décision. La situation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest est d'abord celle d'une indécision durable, qui pénalise les acteurs locaux et le territoire. « C'est le processus de décision qui semble apparaître "anormal" à la plupart des interlocuteurs rencontrés par la mission. Le processus est critiqué pour sa longueur excessive par certains, par d'autres pour l'absence continue de réponse aux objections émises aux différents stades du projet. La mission a aussi entendu les interrogations fortes vis-à-vis de la consultation du 26 juin 2016 : si des critiques ont été émises, quant à son périmètre géographique ou à l'information rendue disponible au moment du vote, beaucoup dénoncent la non-prise en compte de son résultat. »

Telle était la volonté affichée par Emmanuel Macron et le nouveau gouvernement d'Edouard Philippe, dont Nicolas Hulot, connu pour son opposition au projet. Le premier ministre demandait aux trois « experts », le 1er juin, « d'identifier la mesure apte à satisfaire les besoins de transport à long terme et de préservation de l'environnement, dans une vision cohérente de l'aménagement durable de la métropole nantaise, au service du plus grand nombre, tout en assurant le respect de l'Etat de droit ».

Une mission « viciée dès le départ »

Dans la lettre de mission qu'ont reçue Anne Bocquet, Michel Badré et Gérard Feldzer, la méthode est précisée : « pour chaque option, et après l'écoute des parties prenantes, vous vous attacherez à analyser avec impartialité et neutralité ses conséquences notables et prévisibles, notamment économiques, sociales, environnementales, agricoles, techniques (...) en tenant compte à la fois des perspectives de long terme et des coûts et avantages socio-économiques complets pour la collectivité. »

La création de cette nouvelle mission de concertation a, d'entrée de jeu, irrité les porteurs du projet, comme la région des Pays de la Loire, le conseil départemental et la ville de Nantes, ou le Syndicat mixte aéroportuaire. Ils ont vivement critiqué la nomination de deux des personnalités, MM. Badré et, surtout, Feldzer, qui étaient, selon eux, des opposants « notoires » au projet de transfert.

Suite de l'article....

La mission de « médiation » sur Notre-Dame-des-Landes irrite les partisans du projet

Quatre mois plus tard, leur position n'a guère varié et ils ne se font qu'assez peu d'illusions sur la tonalité finale du rapport. « Cette mission est partielle, elle est viciée depuis le départ. On ne peut pas faire de médiation avec deux personnes engagées et qui, au cours des rendez-vous, ont fait sentir à leurs interlocuteurs leur opinion », a confié au Monde, Bruno Retailleau, le président (LR) de la région. « Je l'ai dit au premier ministre, quel que soit l'avis de la mission, il devra traiter le problème du maintien de l'ordre public et évacuer. »

L'avenir de la ZAD en question

Le Syndicat mixte aéroportuaire (SMA) du Grand Ouest a aussi réagi, mardi en fin de journée. « Les collectivités, qui avaient dénoncé la partialité de cette médiation, voient aujourd'hui leurs craintes renforcées, avec une médiation d'apaisement qui tourne vers une médiation de contournement. Illustration : place accordée dans les ateliers contradictoires à une opposante appelant ouvertement à s'opposer physiquement au démarrage des travaux et aux forces de l'ordre. Un comble ! », écrit le SMA dans un communiqué.

Que le projet se concrétise ou soit abandonné, se posera la question de la ZAD, la zone d'aménagement différé devenue zone à défendre, et de ses quelque 200 occupants, agriculteurs, militants écologistes, alternatifs qui, pour certains, se sont engagés dans des projets agricoles ou divers, boulangerie, conserverie, restaurant, studio d'enregistrement...

En précisant à la mission qu'elle devait, dans ses choix finaux, assurer « le respect de l'Etat de droit », le gouvernement sait qu'il ne pourra pas faire l'économie de ce délicat problème de l'évacuation, un challenge à haut risque. Tout au plus, imagine-t-il, qu'en écartant le problème d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, il réduira le camp des soutiens aux zadistes et rendra plus facile, voire légitime, l'évacuation des dizaines de cabanes et lieux de vie qui parsèment le bocage nantais.

Pour les opposants, on n'est en est pas encore là. Satisfaits d'avoir été reçus à plusieurs reprises par la mission de médiation, satisfaits plus encore de voir que le scénario alternatif de l'aménagement de Nantes Atlantique a réellement été étudié (à la différence des missions précédentes, dont ce n'était pas l'objet), ils attendent le résultat final. « On a de l'espoir, ils vont peut-être dire que Nantes Atlantique peut faire l'affaire. On sent nos adversaires très énervés, mais même si l'issue nous est favorable au niveau des médiateurs, cela ne veut pas dire que le gouvernement suivra », estime Julien Durand, de l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Acipa).

Alors, sur la ZAD, on continue de planter, de créer des chemins de randonnée et de bâtir. Et le gouvernement, quel que sera son choix, sait qu'il ne pourra pas faire l'impasse sur cet autre chapitre du dossier aéroportuaire.

Rémi Barroux