



## Communiqué de presse

# Un recours contre le SCoT de Caen Métropole pour empêcher l'allongement de la piste de l'aéroport de Caen-Carpiquet

Ce vendredi 12 juin, l'association ACAPACC (Association Contre l'Allongement de la Piste Caen-Carpiquet), accompagnée par [Notre Affaire à Tous](#), dépose un recours en annulation du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Caen Métropole. Le SCoT de Caen Métropole prévoit d'ores et déjà le projet d'allongement de la piste de l'aéroport de Caen-Carpiquet, alors même que ce projet n'a pas encore fait l'objet d'une étude d'impact aboutie et que les émissions ou nuisances qu'il entraînerait n'ont pas été mesurées. Le projet d'allongement de la piste de l'aéroport de Caen-Carpiquet fait partie de la dizaine de projets qui, en France, prévoient l'intensification du trafic aérien sur différents aéroports.

Le schéma de cohérence, approuvé par délibération par le Comité syndical du pôle métropolitain Caen Normandie Métropole, définit les grandes lignes de l'utilisation des sols sur le territoire, mais aussi l'ambition de Caen Métropole vis à vis du développement durable de ses espaces.

Or, bien que ce schéma plaide pour les mobilités douces pour une baisse des gaz à effet de serre, prône la préservation des terres agricoles, il prévoit aussi l'allongement de la piste de l'aéroport de Caen-Carpiquet qui se fera, justement au détriment de terres agricoles.

Bien sur, seul l'impact positif présumé de ce projet (emploi, développement du territoire) est mis en avant dans ce document d'urbanisme. Or ses effets négatifs seraient nombreux : artificialisation des terres, augmentation importante des émissions de CO<sub>2</sub> pollution de l'air, nuisances sonores, trafic routier...

Alors qu'un [recours gracieux](#) a été déposé le 19 décembre 2019 contre ce schéma d'aménagement, l'association passe aujourd'hui au contentieux pour contraindre les pouvoirs publics à intégrer sérieusement les objectifs de sobriété et de lutte contre le réchauffement climatique dans les documents prescrivant l'aménagement du territoire.

Les outils d'échelle nationale tels que la Stratégie Nationale Bas Carbone, ou l'objectif de zéro artificialisation nette, se doivent d'être déclinés à l'échelle des territoires, sans cela ils resteront lettre morte et ne seront d'aucune aide dans la lutte contre le changement climatique et pour la protection de l'environnement.

Au titre de l'article L101-2 du code de l'urbanisme il revient aux collectivités de lutter, à l'échelle de leur territoire, contre les nuisances sonores, l'artificialisation des terres et le changement climatique. En planifiant l'augmentation du trafic aérien le comité ignore ces missions essentielles.

Les associations exigent donc que ce projet ne fasse en aucun cas partie intégrante des documents d'urbanisme tant qu'il n'a pas été soumis à une étude d'impact rigoureuse et à l'information du public.



**Pour Chloé Gerbier, juriste de l'association Notre Affaire à Tous :** *“L'échelle locale se doit d'être le relais des politiques nationales en terme de lutte contre le changement climatique. La SNBC, l'objectif de zéro artificialisation nette des sols, sont l'outil des collectivités territoriales dans leur lutte contre le changement climatique”*

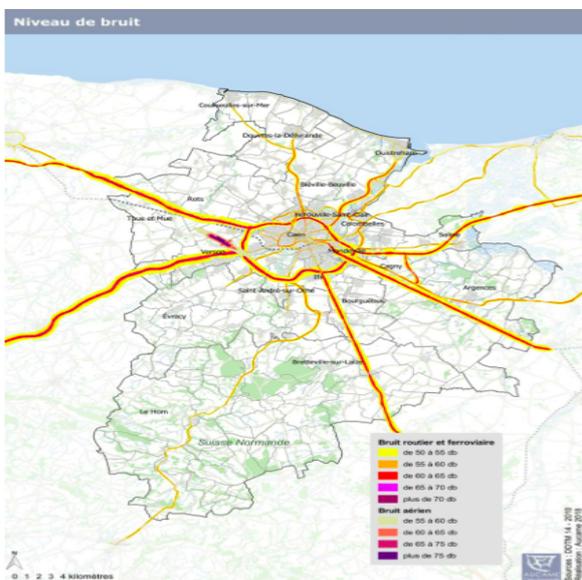
**Pour Christian Delabie membre co-président membre de l'association ACAPACC :** *“Notre recours gracieux a été vécu comme une manoeuvre électorale, dans le cadre des municipales, par des élus de la majorité de Caen métropole. En saisissant le Tribunal administratif, nous montrons notre détermination à nous faire entendre au-delà de ces élections.”*

**Pour Danielle Bouffard, membre du Conseil d'Administration :** *“La lutte pour sauver le climat doit être menée sur tous les fronts et ne pas souffrir d'exception. Le projet de L'allongement de la piste de l'aéroport de Caen Carpiquet est hautement symbolique de ce point de vue. Projet de dimension modeste, ramené au plan national, il est en totale contradiction avec les objectifs nationaux et internationaux pour lutter contre la dégradation de l'environnement et du climat.”*

## Contacts Presse

- Gerbier Chloé (NAAT) : 0646435509
- Gourdeau Pascal (ACAPACC) : 0768235525

## Carte du niveau de bruit sur le territoire de Caen Métropole





Extrait de l'évaluation environnementale du SCoT page 64

Enjeu 9 : réduire les émissions de gaz à effet de serre		
Etat initial du thème de l'enjeu	Tendance d'évolution	Niveau d'impact potentiel du SCoT sur le thème

Extrait de l'avis de l'Etat sur le SCoT en mai 2019, disponible au recueil des avis

Le DOO, en fixant un objectif minimum de 15 % de construction neuve dans le tissu urbain existant des EPCI autres que la CU de Caen-la-mer, ne va pas dans le sens des préconisations du diagnostic et ne prend pas la mesure des enjeux. Cette part est très faible et mériterait d'être plus ambitieuse, a minima de manière différenciée, pour répondre aux objectifs de consommation d'espaces ou de cohérence avec le PCAET en cours. En l'état, il n'assure pas une déclinaison satisfaisante de l'ambition portée par le PADD de considérer la construction de logements dans les tissus urbains existants comme le mode de développement prioritaire de l'habitat et limiter ainsi les extensions de l'urbanisation. Plutôt que de fixer un ratio minimum par EPCI, difficile à décliner de façon uniforme sur l'ensemble des communes, et qui conduit à retenir le plus petit dénominateur commun, le SCoT devrait plutôt :

- Demander aux documents d'urbanisme de déterminer différents ratios selon les types d'espace
- Prévoir l'objectif suivant : « la construction de logements dans les tissus urbains existants devra être le mode prioritaire de développement de l'habitat. Un suivi annuel sera assuré à l'échelle du SCoT ».