

A Notre-Dame-des-Landes, Bruxelles met Valls dans les choux

Le Premier ministre annonce le début des travaux pour cet automne.

Galéjade : plusieurs courriers de la Commission européenne imposent auparavant de nouvelles et longues études d'impact.

C'EST un Manuel Valls des plus martiaux qui s'est invité à « Ouest France », le 18 février, pour défendre le référendum de Hollande – pardon, la « consultation » – sur Notre-Dame-des-Landes. La veille, « Le Canard » avait raconté que le Premier ministre continuait de claironner qu'un changement d'aéroport aurait des vertus écolos, alors qu'une note planquée depuis deux ans à la préfecture de Nantes dit le contraire. Qu'à cela ne tienne, roulement de tambours, Valls gonfle le poitrail : « Je le dis clairement, si on empêche la consultation, il n'y aura pas d'alternative, et les travaux démarreront de toute façon à l'automne. » A vos ordres, chef !

La ruse du saucissonnage

Malheureusement, cette belle assurance cache un nouveau bobard. Valls le sait très bien : les travaux ne peuvent pas commencer « à l'automne ». L'Europe y mettrait le holà. Pour une raison simple : un contentieux entre l'Union européenne et la France sur le respect des normes environnementales est loin d'être réglé. Ségolène Royal a d'ailleurs glissé cette petite perfidie, la semaine dernière (France Inter, 3/3) : « Pas de travaux tant que les contentieux ne sont pas terminés. Il y a aussi un contentieux européen... » Cette baston, qui a débuté il y a deux ans, a donné lieu à une intense correspondance entre Bruxelles et Paris, que « Le Canard » s'est fait une joie de récupérer.

La première missive, datée du 16 avril 2014, commence par une remontée de bretelles. Une mise en demeure de 20 pages adressée à Laurent Fabius, alors ministre des Affaires étrangères, par l'ex-commissaire européen à l'Environnement Janez Potocnik, qui raconte dans le détail la grossière entorse de la France aux directives communautaires sur l'environnement : la technique dite « de saucissonnage ». Cette ruse bien connue, passible de la Cour de justice de l'Union européenne, consiste à fractionner un grand projet de bétonnage en plusieurs sous-projets étalés dans le temps, histoire de s'éviter une étude d'impact unique. Dans le cas de Notre-Dame-des-Landes, si les aménageurs ont ainsi mené de belles enquêtes publiques sur les travaux de l'aéroport et sa desserte routière directe, ils ont oublié, comme par hasard, le léger chambardement occasionné, à terme, dans toute la région.

Le projet de liaison tram-train, soit 17 km de voie ferrée qui doivent relier l'aéroport à la voie Nantes-Châteaubriant existante ? « L'évaluation des incidences environnementales n'a pas été effectuée », s'étrangle le commissaire. La ligne TGV Nantes-Rennes (une centaine de kilomètres, avec gare souterraine à l'aéroport), qui doit entrer en service vers 2030 ? Même topo. Sans parler des constructions (hangars, entreprises, zones commerciales), des « voiries départementales et communales », du « contournement des villes » ou des « échangeurs » qui vont venir s'agglutiner, au fil du temps, à l'aéroport.

Le coup de bambou final est rude : « En conséquence, la Commission européenne estime que, ayant omis de réaliser une étude globale des effets cumulés de l'ensemble des projets



connexes à l'aéroport (...), la République française a manqué aux obligations qui lui incombent. » C'est du brutal.

Le gouvernement Ayrault dispose alors de deux mois pour répondre. S'ensuivent de délicieux échanges, dans lesquels la France promet de « régulariser l'infraction » en menant toutes les évaluations demandées. Las ! le 18 décembre 2014, le nouveau commissaire européen à l'Environnement, Karl Falkenberg, écrit à l'ambassadeur de France auprès de l'Union, Pierre Sellal : le « document de synthèse d'évaluation environnementale » tant attendu ne sera valable que s'il est « formellement rattaché à un plan ou à un programme existant ». Les deux interlocuteurs sont d'avis que le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'agglomération nantaise, dont la révision est en cours, pourrait faire l'affaire.

Encore une sortie de piste

Le 10 février 2015, une « réunion bilatérale » est organisée à Bruxelles. Dans le compte rendu daté du 10 mars, la Commission accepte que les études d'impact soient intégrées dans le fameux SCoT. Mais, attention,

ses services rappellent la « nécessité de ne pas débiter les travaux avant la finalisation » de cette procédure.

Traduction : c'est reparti pour un tour d'enquête publique et tout le tintouin. Le 22 juillet 2015, la conseillère à l'Environnement de la France à Bruxelles, Aude Charrier, jure que son pays met le turbo, mais confirme à la Commission que ladite enquête publique relative à la révision du SCoT « est prévue en juin 2016, et l'approbation du plan en janvier 2017 ».

Dans un ultime courrier, le 25 novembre 2015, la Commission prend date, mais invite la France à « porter une attention particulière à la consultation du public et de l'autorité environnementale, et à la prise en compte des commentaires qui seront formulés »... Autrement dit, la « procédure d'infraction » est toujours en cours, comme le confirme un pont de la Commission au « Canard », et Bruxelles pourrait encore tout bloquer.

Moralité : dans le meilleur des scénarios, les travaux seraient autorisés à démarrer au début de 2017. En pleine campagne présidentielle, quel bon calendrier !

Christophe Nobili
et Jean-Luc Porquet