

Intervention pour la session du 18 octobre 2010
Jean-Philippe Magnen

Monsieur le Président, Chers collègues,

C'est entendu, et vous n'en serez pas surpris, nous voterons **non**.

Non, à cette délibération. **Non** à un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes, **Non** pour des raisons environnementales, économiques, sociales, à ce projet du passé.

Je vais concentrer mon propos sur le seul dossier qui nous est soumis aujourd'hui : l'accord de financement entre un opérateur privé, l'Etat, et les collectivités locales.

1- Nous nous y opposons tout d'abord pour des raisons de cohérence politique.

Ici même, au Conseil Régional des Pays de la Loire, notre majorité de la gauche et de l'écologie dénonce régulièrement, et avec raison, le désengagement financier de l'Etat, au détriment des finances locales.

Nous avons voté, ici, dans les départements, dans les villes, des vœux contre cette politique d'asphyxie budgétaire organisée par l'Etat.

A l'Assemblée Nationale et au Sénat, les élus de gauche et écologistes combattent ce transfert insidieux des devoirs financiers de la Nation sur le budget des collectivités locales.

Aujourd'hui, c'est à cette logique qu'on nous propose de dire oui, en acceptant de faire porter sur les finances de la Région une partie de la charge financière d'un projet qui est du ressort - tout le monde en convient - de l'Etat.

Où est la cohérence dans cela ?

2 – Mais notre opposition au financement de NDDL n'est pas seulement une question de principe. Elle est également justifiée par les conséquences qu'aura cette participation régionale sur les capacités d'investissement et d'action de notre collectivité dans l'avenir.

Alors que nous devons faire face aux mauvais coups financiers que l'Etat assène jour après jour aux collectivités locales, nous allons supporter, nous allons - disons le clairement - souffrir d'une charge financière non négligeable, qui aura des conséquences sur nos budgets, et donc dans la mise en œuvre de nos politiques.

Un peu plus de 40 millions d'€ de financement régional, c'est :

- La rénovation de 11 lycées
- L'achat de 8 automotrices classiques TER
- 40 kms de modernisation de lignes ferroviaires classiques
- 200 kms de pistes cyclables
- ...

Bien sûr, je ne prétends pas que nous allons devoir cesser de mener ces politiques, ou arrêter ces investissements, en acceptant de co-financer l'État (!!) dans ce projet d'aéroport. Je veux simplement rendre les choses compréhensibles pour nos concitoyens : c'est notre devoir d'élus, et il ne faut pas laisser croire que cette décision sera neutre sur le plan financier.

Il faut en finir des fables !

Nous avons eu la fable du « transfert de l'aéroport actuel » : elle a vécu, et tout le monde, y compris dans les invitations presse des collectivités financeurs, parle désormais du "nouvel aéroport".

Nous avons eu la fable de l'aéroport du Grand Ouest. C'est fini : l'aéroport de Rennes, celui d'Angers, continueront à être exploités.

Aujourd'hui, nous ne laisserons pas passer la fable de l'aéroport à un euro cinquante... 255 millions d'euros de dépenses publiques nouvelles, c'est :

- 17 € par foyer fiscal de la région hors 44
- 41€ par foyer fiscal dans le 44
- 112 € par foyer fiscal au sein de Nantes Métropole

Quel que soit l'habillage technique ou financier – des avances pseudo-remboursables - j'y reviendrai -, le lissage sur la durée de l'emprunt..., on ne masquera pas deux réalités têtues, que chacun perçoit sans difficultés : l'argent que vous vous apprêtez à consacrer à ce projet, nous n'en disposerons pas pour faire autre chose ; cet argent, il nous faudra bien le trouver quelque part.

Dans l'avenir, après ce vote, vous comprendrez donc que nous serons particulièrement attentifs à ce que les politiques régionales, celles qui nous engagent, soient tenues, dans leur contenu comme dans leurs échéances.

3 - Transfert de responsabilités financières de l'Etat, poids sur les finances régionales, on pourrait y rajouter les incertitudes sur le financement des dessertes ferroviaires (tram-train)... Nous avons enfin une 4^e objection, et de taille. Elle porte un nom : Vinci.

Un contrat de concession d'une durée exceptionnellement longue, 55 ans, a été signé par l'État avec un consortium privé, mené par le groupe Vinci (remarque : aujourd'hui, on engage la collectivité à payer alors que l'on ne connaît pas le contenu du contrat de concession : c'est un chèque blanc que vous allez signer chers collègues). Donc, Vinci, un groupe profitable - c'est heureux pour lui, pour ses salariés comme pour ses actionnaires - qui a dégagé un résultat de quelque 3 milliards d'euros l'an dernier, et a redistribué près de 800 millions d'euros de dividendes.

Un groupe financièrement sain, dont la garantie bancaire est même meilleure que celle de nos collectivités locales. Vinci peut donc, quand il ne choisit pas d'autofinancer ses opérations grâce à ses 17 milliards de fonds propres, accéder au financement sans difficultés. Il peut le faire à des conditions de taux meilleures que celles qui nous sont réservées par les organismes de crédit. **Autant dire que les "avances remboursables" dont on nous parle ne sont qu'un leurre.**

Donc, ce que l'on nous demande aujourd'hui, c'est de compléter l'investissement privé par des fonds publics ! dans des proportions qui ne sont pas conformes avec le dossier d'enquête préalable à la DUP qui précisait que "l'aéroport sera essentiellement - j'insiste sur ce mot - financé par les transporteurs aériens et leurs clients" via le concessionnaire.

Disons le clairement : ce complément de financement, porté par les contribuables, est en fait la part de risque de l'opération ! Le risque est porté par les collectivités, et on donne l'assurance de rentabilité à l'opérateur privé. Remarquable montage !

Monsieur le Président, mes cher(e)s collègues,

Dans la vie d'une majorité, il est des moments plus agréables que d'autres. A l'évidence, aujourd'hui n'est pas un jour comme les autres.

Pour la première fois sans doute, nous avons le sentiment aujourd'hui que notre assemblée s'apprête à commettre une erreur fondamentale.

Je respecte les motivations des partisans de la construction d'un nouvel aéroport - même si nous ne les partageons pas.

Je comprends, après tout !, la difficulté de ceux qui portent un projet depuis tant d'années et qui mesurent mal que les temps ont changé, que les gens ont changé, que les enjeux et les priorités ont changé.

Mais tout cela n'empêche notre mise en garde **sur le prix réel** de tout cela :

- en accompagnant le désengagement financier de l'Etat,

- en abandonnant en rase campagne les conditions hier considérées comme indispensables à la participation de notre collectivité,

- en fragilisant nos marges de manœuvre budgétaires,
- en validant un montage juridique et financier au bénéfice exclusif d'un groupe privé,

ce n'est pas simplement un nouvel aéroport que vous aidez à construire... Vous acceptez de cautionner **à n'importe quel prix** - environnemental, économique, social, fiscal et même philosophique ! - un projet du passé.