



DOSSIER DE PRESSE

COMMISSION DU DIALOGUE DU PROJET D'AEROPORT A NOTRE-DAME-DES-LANDES

NANTES, MERCREDI 6 MARS 2013

**Audition des élu-e-s EELV du Conseil régional des Pays de la Loire
et du Conseil régional de Bretagne*
et de Dominique Voynet, ancienne Ministre de l'Environnement
et de l'Aménagement du Territoire**

**Jean-Philippe Magnen, Geneviève Lebouteux, Christophe Dougé, Sophie Bringuy, Michel Perrier, Jacques Cochy, conseillers régionaux EELV des Pays de la Loire.
Gaëlle Rougier, Conseillère régionale EELV de Bretagne.*

INTRODUCTION

Suite aux vives tensions sur la zone du projet d'aéroport et devant le succès de la manifestation du 17 novembre 2012, le Premier Ministre a proposé de mettre en place une Commission du dialogue du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Jean-Philippe Magnen l'a interprété comme « *Un geste d'apaisement qui répond à notre volonté d'échanges et de débats constructifs* ». Mais le vice-président prévient : « *La Commission ne présage en rien de l'issue du projet et n'atténue à aucun moment notre opiniâtreté à combattre ce projet coûteux et irresponsable pour le territoire et ses habitants* »

L'argent public est devenu une denrée rare. Le gouvernement français cherche à faire encore 4 milliards d'économies supplémentaires en 2013, idem pour 2014. Les dotations financières des collectivités sont gelées depuis plusieurs années et connaîtront une baisse dans les années à venir. Dans ce contexte, la dépense d'argent public doit être recentrée sur l'essentiel : construire un nouvel aéroport là où il en existe déjà est financièrement irresponsable.

C'est dans ce cadre-là, au regard des compétences et des décisions prises par les Conseils régionaux des Pays de la Loire et Bretagne, que les Conseillers régionaux Europe Ecologie Les Verts des deux régions ont sollicité une audition en complémentarité des autres opposants au projet d'aéroport.

En effet, le projet de nouvel aéroport a donné lieu à différents votes au sein des Conseils régionaux Pays de la Loire et de Bretagne et, risque d'impacter durablement les politiques régionales et leurs finances.

Les conseillers régionaux ont choisi de mettre en exergue trois points principaux directement liés à leurs compétences. A savoir :

- I) Le droit à l'information des élu-e-s
- II) Le développement économique et l'emploi
- III) Les transports et l'aménagement du territoire

La question globale de l'aménagement du Grand Ouest étant largement liée au développement historique du projet, les élu-e-s régionaux ont donc invité Dominique Voynet, ancienne Ministre de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire, à s'exprimer sur le sujet pour confirmer son positionnement clair et sans ambiguïté contre le projet à Notre-Dame-des-Landes.

I Information ou désinformation ?

Une campagne de propagande hors contrôle

Les élu-e-s Europe Ecologie les Verts ont dénoncé le lancement d'une vaste campagne de publicité par les collectivités soutenant le projet, et ce avant les conclusions de la commission de dialogue. « *Ce sont encore 300 000 euros des poches des contribuables qui partent en fumée pour promouvoir une infrastructure dont la population voit de moins en moins l'utilité* » s'était alors indignés les écologistes.

Le droit à l'information de l'élu-e fortement interrogé

Par la voix de Sophie Bringuy pour les Pays de la Loire et de Gaëlle Rougier pour la Bretagne, les conseillers régionaux ont fait valoir leurs remarques sur le respect du processus démocratique au sein de leurs assemblées.

« *Les conditions pour prendre une décision éclairée et responsable n'ont jamais été réunies lors du vote de la convention entre l'Etat et les collectivités* » s'est étonnée Sophie Bringuy. En effet, malgré les demandes formulées par le Groupe Europe Ecologie Les Verts, aucun document ou information complémentaires pourtant essentiels à la compréhension de la teneur de la convention, n'ont été communiqués, comme le contrat entre l'Etat et Vinci ou encore l'explication de la formule utilisée pour le calcul du retour à meilleur fortune :

$$m_k = 0,5 \cdot \{ [P_{1k} \cdot (TP01_{k-3} / TP01_{i-3} - (1,02)^{k/12})] + [P_{2k} \cdot (BT01_{k-3} / BT01_{i-3} - (1,02)^{k/12})] + [P_{3k} \cdot (Syntec_{k-3} / Syntec_{i-3} - (1,02)^{k/12})] + [P_{4k} \cdot (Syntec_{k-3} / Syntec_{i-3} - (1,02)^{k/12})] \}$$

« *Aucune garantie, aucune réponse quant aux conséquences d'un désistement de Vinci, comme ce fût le cas pour l'aéroport de Brive-Souillac où se furent les collectivités qui durent mettre la main à la poche pour finaliser le projet* » poursuit l'élue.

Une soi-disant unanimité autour du projet

« *L'adhésion des élus bretons au projet d'aéroport tient beaucoup au fait qu'a été lié de façon artificielle le projet Bretagne Grande Vitesse (BGV) à cette plateforme aéroportuaire. Ce qui intéresse avant tout les élus du Finistère c'est bien de mettre, grâce au train, la pointe bretonne à 3h00 de Paris et non à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en tant que tel* » explique Gaëlle Rougier.

II Un vrai + pour le développement économique et l'emploi ?

> En matière de développement économique

Que présage la fragilité du discours sur le potentiel de développement économique du territoire ?

Chef de file en matière de développement économique, la région ne semble pourtant pas avoir travaillé au sein de sa commission sur les retombées économiques qu'amènerait la nouvelle infrastructure.

« Nous interrogeons fortement la véracité des chiffres et des retombées économiques avancées par les promoteurs et demandons qu'une étude sérieuse et indépendante puisse être menée pour évaluer cela de manière objective » indique Jean-Philippe Magnen.

A l'instar d'Yves Crozet, président du Laboratoire d'économie des transports qui a déclaré cet été dans l'Express : « Les infrastructures de transport n'apportent pas, en général, de surcroît de croissance économique mais plutôt un déménagement d'emplois et des transferts d'activités », les écologistes contestent fermement le bénéfice apporté par un nouvel aéroport.

> En matière d'emplois

« + d'emplois » tel est le leitmotiv de la nouvelle campagne de publicité des promoteurs de l'aéroport.

« Là aussi, nous exprimons de sérieux doutes » glisse Geneviève Lebouteux « Il y a les plus (estimation par Vinci de 700 emplois sur la période de la construction), mais il y a également les moins ; sans parler des transferts (1100 emplois seraient obligatoirement transférés (compagnie aériennes : 420 ; emplois publics : 371 ; transfert et fret : 300)! ».

Christophe Clergeau, 1^{er} vice-président de la Région Pays de la Loire, a dit sur France Inter (3 déc 12) : "La question centrale n'est pas celle de la création des emplois, puisqu'il est vrai que si on déplace l'aéroport, on déplace les emplois qui vont avec. Bien sûr il y aura un chantier, mais les emplois liés au chantier ne seront que provisoires."

« Le projet aéroportuaire va accélérer la perte d'emplois agricoles directs ou indirects » explique Jacques Cochy, « On estime la perte à 600 emplois. De plus, les zones humides étant propices à l'élevage, cela va fragiliser toute la filière de l'amont à l'aval, abattoirs et transformateurs compris »

« Le bilan global sur l'emploi n'est donc pas positif. Au mieux il est neutre », concluent les élu-e-s Europe Ecologie Les Verts.

III Les dessertes font débat !

« *Il n'y aura pas d'aéroport sans desserte ferroviaire* » déclarait Jean-Louis Borloo lors de la signature du contrat de concession entre l'Etat et Vinci le 2 août 2010.

La desserte ferroviaire figurant parmi les recommandations de la commission chargée de l'enquête publique et les collectivités s'étant engagées, auprès de la population, à les respecter le débat semblait clos.

Cependant, un désaccord ouvert et prononcé entre les collectivités semblent s'accroître :

- Le tram-train soutenu uniquement par le **Conseil régional des Pays de la Loire** et la Communauté de **Commune Erdre et Gesvres** qui ne sera pas opérationnel avant 2020.
- L'option d'un service de bus cadencé en partie en site propre, articulé avec le réseau de la communauté urbaine est préférée et soutenue par le **Conseil général de Loire-Atlantique et Nantes Métropole**
- Le **Conseil Général de Vendée** lui conditionne son soutien à Notre-Dame-des-Landes à la création d'un nouveau franchissement de la Loire.

NDDL desservie par une nouvelle liaison ferroviaire Nantes-Rennes?

C'est la grande inconnue supplémentaire. En novembre 2012, la Bretagne a associé son projet « Bretagne Grande Vitesse » au projet de ligne Nantes-Rennes pour le débat public prévu en 2013. Cependant, saisi par RFF, la commission nationale du débat public a préféré suspendre le débat en attendant la révision du SNIT.

« *Ainsi, ce projet de nouvelle liaison n'aboutira pas avant 2030/2035 ! Et encore faudrait-il qu'un financement soit trouvé pour une infrastructure estimée à près de deux milliards d'euros !* » s'étonne Michel Perrier.

En fait, seule la desserte routière est actée (81 millions d'euros HT)

Ainsi, il y aura 7500 places de parkings, représentant 30 % des recettes de Vinci.

Notre-Dame-des-Landes et la révision du SNIT

Considéré comme acté et financé, le nouvel aéroport ne fait pas partie des projets intégrés dans la révision du SNIT. Pour autant, ses voies d'accès ferroviaires ne sont ni décidées ni financées. Il serait pourtant légitime qu'avant toute décision, les élu-e-s puissent avoir une vision claire de l'ensemble des infrastructures projetées et de leurs financements.

IV Une vision globale et partagée du Grand Ouest ?

Risque d'un petit Ouest !

Le « développement du Grand Ouest » est un argument incantatoire qui n'a d'autre réalité qu'un effet d'annonce.

En effet, le rennais qui viendrait prendre un avion à Notre-Dame-des-Landes mettrait 1 heure en voiture, contre 1h20 actuellement pour se rendre à Nantes Atlantique. Ce gain de 20 minutes ne représente pas un changement majeur vis-à-vis de l'éloignement de l'équipement. De plus, le transfert au Nord de la Loire de l'aéroport risquerait de priver le tout nouvel « aéroport du grand Ouest » de sa clientèle vendéenne et poitevine qui représente actuellement 20 % des passagers.

Le projet a plutôt tendance à réduire la taille du grand Ouest en le limitant à quelques départements des deux régions Bretagne et Pays de la Loire.

Absence de réflexion globale et cohérente dans le sens d'un schéma aéroportuaire partagé

- décision du Conseil des Ministres du 6 février dernier « *veiller à ce que les infrastructures aéroportuaires françaises assurent une offre de transport de qualité et au meilleur coût, et s'intègrent dans les projets de développement du territoire. Cela passe par des projets de modernisation des aéroports de Paris et une meilleure association des collectivités locales à la gouvernance des aéroports d'intérêt national, notamment pour les problématiques d'aménagement* ».
- s'il n'est apparemment pas question de fermer les aéroports existants, leur pérennité est tout de même interrogée : Angers Marcé, Ancenis, ou les 9 aéroports bretons : Rennes (800 salariés dont 150 sur site), Dinard (800 emplois), Brest, Quimper, Lannion, Saint-Brieuc, Vannes et Morlaix.

« Quel peut être l'impact de la réalisation de NDDL sur les autres aéroports, notamment l'aéroport rennais ? » s'interroge Gaëlle Rougier, « sans dire ici quel aéroport ou pas doit fermer, il est quand même tout à fait étonnant de voir des collectivités régionales mettre en faillite des aéroports dont elle finance les infrastructures ».

La proposition des écologistes

En conclusion de l'échange avec la Commission du dialogue et pour rester dans une démarche constructive, les élu-e-s écologistes ont formulé une proposition : la tenue d'une étude financière et indépendante sur l'optimisation de l'aéroport Nantes Atlantique « *Il est étonnant qu'aucune étude sérieuse n'ait été faite pour prolonger la desserte ferroviaire existante qui s'arrête qu'à 1,5 km de l'aéroport actuel, ou examiner la possibilité d'y construire des parkings en silo qui permettrait d'optimiser l'aéroport au sud de Nantes* » explique Jean-Philippe Magnen.

Dans le contexte économique actuel particulièrement âpre et des perspectives d'efforts budgétaires supplémentaires à venir, chaque euro public dépensé se doit d'être conforme à nos objectifs affichés et s'intégrer dans un schéma cohérent. Le temps des projets de développement nocif pour l'environnement est révolu ! Mettons nous en cohérence avec les préconisations du Livre blanc du transport de l'Union Européenne qui nécessitent de la part des collectivités, une vision rationnelle quant à la mise en place et à la complémentarité des dessertes du territoire ou encore du Grenelle de l'Environnement qui combat l'artificialisation des sols et une consommation excessive d'espaces.



Région

PAYS DE LA LOIRE

Groupe d'élu-e-s Europe Ecologie Les Verts

Annexe

LETTRE OUVERTE DE DOMINIQUE VOYNET,
ANCIENNE MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,
A JACQUES AUXIETTE,
PRESIDENT DE LA REGION DES PAYS DE LA LOIRE

Cher Jacques Auxiette,
2012

Jeudi 29 novembre

Nous nous connaissons bien, et depuis longtemps. Nous avons eu à travailler ensemble sur bien des sujets qui relevaient de nos compétences respectives. Tu étais considéré, parmi les présidents de région, comme l'un des plus attentifs aux questions soulevées par les écologistes ; et moi, parmi les écologistes, comme l'une des plus capables - sans doute faut-il y voir la raison pour laquelle Lionel Jospin m'a proposé de rejoindre son gouvernement - de concilier des exigences jusque là considérées comme incompatibles : l'égalité des territoires, la qualité des emplois, la qualité de la vie, la responsabilité écologique.

Nous avons affronté des coups durs ensemble, nous avons conduit des campagnes électorales ensemble, et convaincu les militants de nos partis de poursuivre côte à côte, pendant un mandat de plus, le travail engagé dans la Région... ce qui supposait que soit mise de côté la loi du plus fort, au profit d'échanges intellectuels nourris, entre pairs respectueux les uns des autres.

Quelle mouche t'a donc piqué ? Pourquoi a-t-il fallu que tu exhumes, sorties du contexte, des phrases du siècle dernier pour (tenter de) disqualifier ceux qui, aujourd'hui et dans un contexte économique, social et énergétique radicalement différent, tentent d'alerter sur l'inutilité de ce projet conçu à une époque où ni toi, ni moi n'avions l'âge de voter ?

En vérité, cher Jacques, seule ministre écologiste dans un gouvernement qui ne l'était pas, je me suis battue pour faire changer des lois qui prévoyaient, par exemple, qu'aucune partie du territoire métropolitain ne devrait être située à plus de 50 km d'une autoroute en 2015 ! J'ai mobilisé toute mon énergie pour convaincre ministres et grands élus de transformer radicalement leur approche en matière de politique des transports, pour éviter les concurrences coûteuses et dévastatrices entre « grands projets », alors que montaient en puissance la préoccupation civique sur deux sujets longtemps négligés : la raréfaction des ressources en gaz et en pétrole, et la menace du changement climatique.

A l'époque, nous nous battions, déjà, contre un aéroport, celui que certains auraient voulu bâtir - c'eût été le troisième ! - dans le grand bassin parisien, à Beauvilliers, à Chauves ou à Vatry. Nous trouvions cela idiot. Nous aurions préféré une offre mieux répartie, sur quelques aéroports de dimension interrégionale. On parlait de Toulouse (pour admettre que l'aéroport construit en zone dense ne pouvait s'étendre sans nuisances terribles pour les riverains), de Lyon (pour constater que l'aéroport de Satolas était... loin de tout) ou... de Nantes. Nantes, pourquoi pas ? Nantes, faut voir... La discussion fut vive entre les ministères... comme en témoin le texte que tu me mets en bouche, écrit à la 3^{ème} personne, sans que jamais le Je ne soit utilisé... Qu'en décire ? Que j'étais respectueuse du travail interministériel ? Oui, sans doute, c'était la règle du jeu. Que j'étais convaincue ? Tu sais bien que non. Et je me réjouis qu'aucune décision concrète ne fût prise alors...

Depuis, le monde a bien changé. Les mesures de régulation du trafic aérien ont été radicalement améliorées, au point qu'un trafic bien supérieur à celui de Nantes peut être traité en toute sécurité, sur une seule piste, à Genève ou à Glasgow. L'empport moyen des avions a augmenté, leurs moteurs sont moins bruyants. Et surtout, nous avons désormais compris que le vieux monde, gaspilleur et vorace, sera bientôt derrière nous et qu'il devient



urgent de gérer de façon plus économe et plus sobre, et notre argent et nos ressources énergétiques et nos terres cultivables.

Tu l'auras compris, mon cher Jacques, je n'ai pas l'intention de me fâcher avec toi, même si tu me prends pour cible aujourd'hui. Et je reste à ta disposition pour poursuivre sur ce sujet et sur d'autres un débat qui n'aurait jamais du être interrompu. Avec l'espoir, évidemment, de te convaincre, et la certitude que cette sottise ne se fera pas.

Dominique Voynet, Maire de Montreuil, ancienne ministre de l'environnement.