

**Conseil Régional 26 juin 2008**  
**Bs 2008 – Notre-Dame-des-Landes**  
**Emmanuelle BOUCHAUD**

Monsieur Le président, chères collègues

Je ne vais pas vous surprendre en exprimant aujourd'hui toutes les critiques que nous, Les Verts, avons à l'encontre du projet de NDDL. Une des spécificités de l'activité politique est justement de dire et de redire ses arguments. Et comme nous constatons que nombre de citoyens et de citoyennes, également dans cet hémicycle, n'ont pas toutes les informations, Nous trouvons qu'il est de notre responsabilité de repreciser certaines vérités concernant ce projet.

Mais tout d'abord, je voudrais indiquer à Mme Jozan, qu'il n'existe pas aujourd'hui de norme HQE pour les bâtiments industriels.

Concernant le trafic, je voudrais juste souligner que, chiffres de la CCI à l'appui, le trafic de mouvements d'avion de l'aéroport Nantes-Atlantique a diminué. Avec l'augmentation de la capacité moyenne d'emport des avions, il est passé d'environ 73 000 en 1999 à 58 000 en 2006. Et même si ce mouvement était amené à augmenter, la piste actuelle pourrait le supporter. Raisonner en nombre de passagers, ce qui est fait régulièrement, n'est pas cohérent, c'est pourquoi je me permets d'insister sur la baisse tendancielle du nombre de mouvements d'avions.

D'autre part, concernant la sécurité, grand cheval de bataille des pro-aéroport qui brandissent cette épée de Damoclès, utilisant et entretenant ce sentiment de peur et d'insécurité d'habitants de l'agglomération nantaise. Je reprendrai les propos de Françoise Verchère, conseillère générale de Loire-Atlantique du canton de Bouguenais, c'est-à-dire canton directement concerné par le trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique, et bien Mme Verchère trouve elle aussi je cite « *gravissime que le seul argument réel avancé aujourd'hui pour justifier Notre-Dame-des-Landes soit celui de la sécurité. On joue sur la peur des gens. Si la question de la sécurité aérienne est vitale, alors il faut fermer tous les aéroports des villes survolées par les avions. Il n'y a pas de logique, une fois de plus, dans ce raisonnement.* »

Je tiens à rappeler que nous avons à plusieurs reprises demandé à ce qu'une étude indépendante sur une piste alternative soit sérieusement prise en compte et réalisée afin de voir d'éventuelles aménagements pour améliorer le trafic actuel. Or aucune étude indépendante n'a été à ce jour réalisée. Certains crient à la supercherie à propos de cette ligne alternative ou certains évoquent des coûts énormes comme Mme Jozan. Mais sur les conclusions de quelle étude indépendante se fondent-ils pour dire une telle chose ?

Certains considèrent qu'il s'agit d'une manœuvre pour ralentir ce projet. Je tiens à rappeler que celui-ci a commencé avant que je sois née et est le fruit de la réflexion d'un important homme d'affaires nantais.

Concernant l'évolution générale du trafic aérien. Tous les jours nous pouvons lire et voir l'augmentation rapide du prix du baril de pétrole. Le journal Les Échos en fait régulièrement des dossiers dans ses pages où économistes et experts affirment que cette hausse est inexorable. Je vous conseille d'ailleurs la lecture d'un article paru hier dans ce journal sur « *L'atterrissage brutal du transport aérien* » où il est dit qu'avec un cours moyen du baril de pétrole à 135 \$, le montant des pertes de ce secteur atteindra 6 milliards. Aujourd'hui encore le prix était de 137 \$. Même le feu 20 heures de PPDA en a fait l'autre jour un dossier spécial. Bref, tout le monde s'affole. On met en place des aides à la cuve pour le fuel domestique, on envisage des aides pour les pêcheurs et routiers.

Et parallèlement, de manière totalement schizophrénique, on envisage de construire un grand et un bel aéroport. Or vous n'êtes pas sans savoir que les avions volent au kérosène, c'est-à-dire un dérivé du pétrole. Je rêve du jour où ces avions pourront voler aux énergies renouvelables mais ce n'est pas aujourd'hui le cas. Et je pense que l'allègement du poids des avions et le fait qu'ils volent un peu moins vite ne soit pas suffisant pour faire face à cette crise pétrolière qui touchera aussi, malheureusement pour ceux qui ne voulaient pas le croire, le trafic aérien.

D'ailleurs l'Agence internationale du transport aérien comme l'Agence internationale de l'Énergie s'en inquiètent vivement. La compagnie United Airlines a même décidé de se séparer d'une centaine d'avions les plus gros consommateurs en kérosène, ce qui entraîne la mise au chômage de 900 pilotes.

Sur les aspects financiers, ce qui nous concerne directement aujourd'hui de part le rapport Notre Dame des Landes qui nous est présenté ; nous Les Verts, sommes fortement opposés à acter le principe d'une participation régionale au financement de l'opération dans le cas où celle-ci s'avérerait indispensable. Pour nous, cet engagement revient à signer un chèque en blanc au concessionnaire et cela pour une durée de 55 ans.

Nous savons que le contexte économique actuel n'est pas, et ne sera plus aussi propice à ce genre d'activité. Si les compagnies Low cost font aujourd'hui du profit, nous pouvons sérieusement, en toute légitimité et objectivité, nous interroger sur leur avenir dans 20 ou 30 ans voire même avant C'est ce que l'on appelle de l'anticipation et c'est de notre responsabilité en tant qu'élus. Dans cette même logique il est tout à fait probable que ces compagnies vont trouver avec les aéroports existants sur les Pays de la Loire et la Bretagne, les créneaux commerciaux dont elles ont besoin.

Aussi il nous paraît totalement déraisonnable d'un point de vue strictement économique de s'engager dans le financement d'une telle opération. On ne peut qu'être particulièrement inquiets lorsque nous voyons la sous-estimation du plan budgétaire évalué à 584 millions € et lorsque nous voyons la part de l'État s'établissant entre 120 et 150 millions €. Qui va payer la différence ? La région, via des subventions d'investissements concédées au concessionnaire comme cela est indiquée dans la délibération ?

Par qui et comment seront financées les liaisons ferroviaires en lien direct avec ce projet qui ne sont d'ailleurs pas comprise dans le budget initial ? Nous ne pouvons concevoir cet engagement financier pour un projet dont on sait qu'il n'est pas économiquement viable mais en revanche dont on sait qu'il est écologiquement nuisible et socialement inutile.

Nous prenons là des risques auprès de la population ligérienne alors que les ressources des collectivités ne sont pas extensibles à souhait. Il n'est pas anormal de craindre que ce choix de financement d'aéroport se fasse au détriment de financement d'autres politiques que nous avons su pour l'instant mettre en place de manière cohérente et avec efficacité, comme a pu le démontrer le compte administratif que nous avons voté ce matin.

Chères collègues, alors que certains d'entre vous s'interrogent quant à la viabilité économique de cet aéroport, alors que certains d'entre vous ont des collègues de parti qui s'opposent publiquement à ce projet, je tiens à dire que notre responsabilité politique n'est pas mince, elle doit être courageuse, éducative et exemplaire. Elle devrait conduire à ce que notre collectivité accepte à minima aujourd'hui un moratoire nous permettant toutes les études alternatives.

Pour conclure, la position des Verts n'a donc pas changé sur ce sujet d'autant plus que l'augmentation du prix des carburants ne va pas s'arrêter.

Emmanuelle BOUCHAUD  
Vice-présidente du groupe des Verts