

## **Budget primitif 2016. Programme 403 « Moderniser les aéroports à vocation régionale »**

Intervention d'Alain Thomas au nom des associations Bretagne Vivante, Eau et Rivières de Bretagne et Réseau Cohérence le 14 mars 2016.

La présentation du Programme 403 « *Moderniser les aéroports à vocation régionale* » appelle de notre part les commentaires suivants.

Dans son projet de budget primitif, le Conseil régional écrit ceci : « *Aucune subvention d'investissement n'a été versée depuis 2013 en attendant la reprise des travaux. La Région Bretagne verse au Syndicat Mixte, le SMA NDDL, une subvention de fonctionnement adaptée annuellement aux évolutions de la structure* ». En dépit des précautions prises dans la rédaction et de la formule abusivement réitérée par ailleurs de « *reprise des travaux* » -alors qu'ils n'ont jamais commencé-, la Région Bretagne confirme clairement son engagement dans le projet. Cela signifie, et ce n'est pas anodin, que les citoyens de cette région sont eux même impliqués dans le financement du projet par le biais de la part régionale de leurs impôts locaux.

Nous enregistrons avec incompréhension que le Conseil régional s'annonce hostile à une participation des citoyens bretons, contributeurs et contribuables, au referendum annoncé par le Président de la République. Que les choses soient claires. Notre étonnement ne vise pas le recours à un procédé référendaire sur une question environnementale suscitant localement de fortes et durables contestations. Comment pourrions-nous l'être puisque que cette solution figure parmi les propositions formulées depuis longtemps par les associations de protection de l'environnement et qu'elle a été enfin reprise, sur le principe, par le Président de la République lui-même lors de la dernière Conférence environnementale, peu de temps après les manifestations de Sivens et le décès du botaniste Rémy Fraisse. Mais nous considérons que, pour cette consultation, le périmètre non encore définitif mais en voie d'être retenu n'est pas recevable, ni pour la raison fondamentale évoquée ci-avant, ni du fait des inégalités de traitement à l'égard des populations vis à vis des nuisances générées par un tel aménagement. Ainsi, plus éloignés du site, les Clissonnais pourront voter, mais les Redonnais, bien plus proches du site, ne le pourront pas sauf à franchir la Vilaine et à s'installer d'urgence à Saint-Nicolas de Redon. Aéroport Grand Ouest, rappelons-le, mais Grand Ouest à géométrie variable. Les Bretons les plus à l'Ouest ne seraient-ils plus dans le Grand Ouest ?

Nous nous étonnons également de l'absence d'une analyse prospective sur les conséquences du projet sur le réseau de nos propres aéroports à vocation régionale et, tout particulièrement, sur celui de Rennes Saint-Jacques, ne serait-ce qu'au regard des investissements conséquents que nécessite cette plate-forme. A-t-on bien réalisé que l'actuel aéroport nantais et celui de notre capitale régionale ne jouent déjà pas dans la même catégorie : 4,15 millions de passagers en 2014 pour le premier, 540 000 passagers en 2015 pour le second. Le rapport est presque de 10 à 1 ! La différence de l'offre commerciale du premier, offre que Vinci promet d'amplifier, amène à poser les questions suivantes: l'aéroport de Rennes Saint-Jacques n'est-il pas appelé à être marginalisé? La Bretagne peut-elle financièrement assumer un tel risque? Est-ce un modèle de développement soutenable? Est-ce un exemple de coopération interrégionale équilibrée? Sur ces points, comme sur d'autres, le silence est assourdissant. Le malaise est tellement palpable que notre propre étude du CESER « *Les dynamiques de coopération interrégionale Bretagne-Pays de la Loire* » ignore le projet de transfert de l'aéroport nantais à deux pas de la Bretagne administrative. Le Syndicat Mixte auquel abonde pourtant la Région Bretagne ne figure pas dans le très intéressant tableau récapitulatif des coopérations interrégionales !

Dans leur domaine d'expertise, les associations de protection de la nature tentent de dévoiler les

nombreuses omissions et approximations qui caractérisent le projet. Depuis trois ans, elles se sont attelées à inventorier méthodiquement la biodiversité du site concerné à Notre Dame des Landes. Il ressort de ce travail, l'établissement d'une liste de plus de 2000 espèces dont 130 protégées. Aujourd'hui, elles sont en mesure d'affirmer et de prouver que les bureaux d'études ont sous-estimé l'importance et la superficie des zones humides, le nombre d'espèces protégées à prendre en compte, et ont proposé des compensations écologiques obscures, minimalistes et inapplicables. Nous rappelons que la méthode pour déterminer les compensations a été désavouée par le jury international d'expertise sollicité par l'Etat. Les espèces protégées nouvellement inventoriées ont fait l'objet d'une information auprès du Ministère de l'Environnement, sans guère de réaction de sa part jusqu'à présent.

Les études ont également porté sur les composantes du paysage : les ruisseaux, les prairies naturelles, les talus, les mares, etc. Elles forment un ensemble unique modelé pas à pas depuis plus de 150 ans par les habitants. Un ensemble d'autant plus unique aujourd'hui que, depuis cinquante ans, l'aménagement des territoires environnants a été particulièrement destructeur du bocage et des milieux naturels. Aujourd'hui, il apparaît clairement que l'agriculture pratiquée sur la Zone d'Aménagement Différé est un formidable modèle de coexistence avec une nature exceptionnelle dans le cadre d'une vie sociale riche en termes d'emplois et de cohésion sociale.

Au moment où la Bretagne entend développer une politique de l'eau ambitieuse, nous ne rappellerons pas ici l'importance qualitative et quantitative de l'aquifère de cette zone tant pour le sud de notre région que pour la Loire-Atlantique.

Une incompréhension de plus à propos d'un projet à contre-courant des orientations tracées par la COP 21 et vis à vis duquel les associations environnementales restent fortement mobilisées.