



**Intervention pour la session du 18 octobre 2010
Matthieu Orphelin**

NDDL, deux questions sans réponse !

Monsieur le Président, cher-e-s collègues,

Les politiques publiques doivent être strictement évaluées au regard de leurs impacts et de leur utilité sociale, économique, environnementale. C'est la responsabilité principale des élus dans un monde fragilisé et aux ressources limitées.

Pour cela, les femmes et les hommes politiques doivent prendre des décisions éclairées, notamment lorsqu'elles et ils engagent le futur pour leur région en 2020, 2030 ou 2050.

Des décisions éclairées en premier lieu par les éléments que lui communiquent les scientifiques. J'y suis particulièrement attentif, notamment en raison de mon parcours professionnel : ingénieur et docteur en énergétique, chef du service économie puis directeur de la recherche de l'ADEME.

Le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes ne résiste pas à la réalité des connaissances apportées aujourd'hui par la communauté scientifique dans au moins deux domaines. Ce constat terrible m'amènera à vous poser et à poser à ceux qui s'apprêtent à voter OUI, deux questions simples et précises.

Le premier domaine, c'est celui des sciences relatives au changement climatique.

La plate-forme de NDDL est conçue pour accueillir 8 millions de passagers par an¹, soit un triplement du trafic actuel.

Ce triplement est incompatible avec les alertes de la communauté scientifique.

En effet, les experts du GIEC, groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (qui regroupe plus de deux mille scientifiques et qui a reçu le prix Nobel de la paix en 2007) nous apprennent que pour limiter l'augmentation des températures à « seulement » + 2°C, ce qui est déjà énorme, il faudra diviser les émissions de gaz à effet de serre des pays industrialisés par 4 d'ici 2050. J'espère d'ailleurs que chacun d'entre vous a lu les résumés pour décideurs du GIEC ; je n'en suis malheureusement pas sûr.

Cette division par 4 des émissions s'applique au secteur aérien comme aux autres. Il y aura du progrès technique et tant mieux. Imaginons ensemble que les avions de 2050 consomment deux fois moins au passager transporté, ce qui sera déjà une prouesse technique et une vitesse de diffusion très rapide de ces progrès techniques.

¹

La division par 4 des émissions du secteur aérien correspond, avec ces hypothèses, à une division par deux du nombre de passagers transportés d'ici 2050². C'est une évidence difficile à combattre : on volera dans des avions optimisés, mais il faudra moins prendre l'avion demain qu'aujourd'hui.

Au lieu de cette division par deux du trafic, l'aéroport de Notre Dame des Landes prévoit et base sa rentabilité sur un triplement du trafic ; c'est dans tous les documents officiels. L'aéroport sera donc six fois plus grand que ce qui est jugé acceptable par la communauté scientifique.

D'où ma première question :

Quelles sont les informations dont disposent les porteurs du projet de nouvel aéroport pour leur permettre de contredire les deux mille scientifiques du GIEC ? (Evidemment aucune !)

Le second domaine, c'est celui des sciences économiques.

La commission Stiglitz a posé l'an dernier les bases d'une nouvelle approche du développement et de la mesure des performances économiques et du progrès social.

Cette commission réunissait les meilleurs économistes mondiaux dont pas moins de cinq prix nobels d'économie.

La commission Stiglitz a montré la nécessité de définir de nouveaux indicateurs pour, notamment, élaborer et évaluer les politiques à mettre en œuvre. J'espère d'ailleurs que chacun d'entre vous a lu le résumé pour décideurs de ce rapport ; je n'en suis malheureusement pas sûr.

Le rapport pointe les axes sur lesquels il faut évaluer le bien fondé des politiques : éducation, logement, capital humain et santé, réduction des niveaux dangereux d'atteinte à l'environnement, réduction des inégalités.

Elle a fait naître de nouvelles réflexions à tous les niveaux. Notre région vient de lancer un travail sur la définition de nouveaux indicateurs de la richesse dans les Pays de la Loire. Il ne faut pas que cela soit uniquement un exercice de style.

Appliquons donc cette approche au projet de nouvel aéroport. C'est en effet le plus gros investissement privé et public qui sera réalisé dans la région au cours des 20 prochaines années. Avec les infrastructures liées, c'est au moins entre 3 et 5 Milliards d'euros d'investis.

D'où ma deuxième question :

Sur lequel des axes pointés par le rapport Stiglitz -et que je répète : éducation, logement, capital humain et santé, réduction des niveaux dangereux d'atteinte à l'environnement, réduction des inégalités -, le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes permet-il une avancée économique ou de progrès social ? (évidemment, sur aucun !)
