

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA REGION DE BLAIN

PROJET D'AEROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC

Le projet d'aéroport de NOTRE-DAME-DES-LANDES a déjà été la cause d'un premier dégât collatéral : l'éclatement de notre structure intercommunale qui était encore le District de la Région de BLAIN, le 31 décembre 2001.

En résumé, au début de l'année 2000, les communes de NOTRE-DAME-DES-LANDES, puis de FAY-DE-BRETAGNE ont manifesté leur désir de quitter le District en vue d'une adhésion à la Communauté de Communes ERDRE et GESVRES (C.C.E.G.). Elles se sont appuyées, sans la moindre ambiguïté, pour justifier leur démarche, sur le projet d'aéroport.

Se sont ajoutées par la suite, d'autres considérations, puis la commune d'HERIC les a rejointes dans la même volonté, mais à l'origine, et j'insiste sur ce point, il s'agissait bien de mettre en place une nouvelle structure intercommunale autour du projet d'aéroport, dont les 5 autres communes devaient être exclues.

Je n'étais pas alors président du District, mais comme mes collègues des 5 communes j'étais opposé à une telle opération, sans qu'ait eu lieu au préalable une large concertation avec tous les autres EPCI du secteur.

Cette concertation nous a été refusée par la préfecture, nous nous sommes prononcés à la majorité qualifiée, contre le retrait des communes.

Sans jamais nous entendre, et sans prendre en considération les difficultés que cette décision allait entraîner pour notre structure, le Préfet a usé de son pouvoir dérogatoire pour autoriser les 3 communes à adhérer à la C.C.E.G. en même temps que les communes de la Communauté de Communes ERDRE et ISAC (C.C.E.I.).

Tels sont les faits.

Aujourd'hui, nous constatons que les élus de la C.C.E.G. sont habités par 2 préoccupations tout à fait légitimes :

- préserver les intérêts de leurs populations, en se posant la question de la pertinence du site, et en demandant expressément aux porteurs du projet d'effacer les nombreuses zones d'ombre qu'il comporte.
- Organiser le territoire, si d'aventure, le projet se concrétise, et là encore faire prendre en compte les intérêts des plus exposés.

Nous partageons ces préoccupations, les communes de BOUVRON, BLAIN, LA CHEVALLERAIIS se situent à moins de 12 kilomètres du site, il est faux de dire qu'elles ne seraient en rien concernées.

Le problème pour nous, après qu'on nous ait séparés des communes directement touchées, est que nous ne serions pas associés à l'élaboration des projets périphériques à l'aéroport.

Certes nous sommes toujours conviés aux réunions du Comité de Pilotage, et nous siégeons au Syndicat Mixte d'Etudes, car ces représentations nous ont été accordées avant l'éclatement de la C.C.R.B., et nous en écarter aurait nécessité une révision des statuts et une perte de temps, mais ce type de rassemblement sert généralement à entériner des décisions préparées lors de réunions organisées en amont d'où nous serons forcément absents.

Je souhaite donc que la C.C.R.B. soit associée, à toute discussion, à toute démarche concernant le projet, puis l'éventuel aéroport.

On pourrait m'objecter que cette requête ne concerne pas le débat public, qu'il s'agit d'un problème d'intercommunalité.

Cela ne devrait peut-être pas, mais il se trouve que l'Etat qui porte le projet, s'est bien mêlé, lui, **et dans la perspective de ce projet**, de modifier le schéma intercommunal de notre région à sa guise, la Communauté Urbaine a apporté son concours à cette démarche par les prises de position de ses membres, en particulier au sein de la Commission Départementale de Coopération Intercommunale, qui soit dit en passant avait en vain émis un avis défavorable à cette partition, le Conseil Général, quant à lui, a laissé faire.

On découvre même aujourd'hui que la Chambre de Commerce et d'Industrie, premier supporter du projet se mêle aussi d'intercommunalité.

Dans le dernier numéro de PLEIN OUEST, le magazine de la CCI, on donne la parole, dans le cadre du projet d'aéroport, bien entendu, aux élus des communes et de l'EPCI directement concernées, ce qui est quand même la moindre des choses, mais également aux élus des communes plus au nord, BLAIN, en tant que commune, NOZAY, DERVAL, mais on ignore totalement la C.C.R.B.

On ne l'oublie pas tout à fait quand même : dans le même numéro et dans un autre article, la C.C.I. « case » la C.C.R.B. avec les Communautés de Communes de SAINT GILDAS DES BOIS et PONTCHÂTEAU, sans qu'à aucun moment, on ait cherché à rencontrer un de ses responsables.

Lorsqu'il aborde les mesures d'accompagnement envisagées, le document du débat public s'appuie sur le périmètre de la Directive Territoriale d'Aménagement (D.T.A.).

On y évoque 3 pôles d'équilibre que seraient SAVENAY, BLAIN et NORT-SUR-ERDRE.

La D.T.A. qui se veut un dispositif moderne et adapté aux contraintes des années 2000, en particulier par rapport au projet d'aéroport, établit un périmètre d'application qui épouse les contours des cantons administratifs vieux de 2 siècles !

Ainsi, PLESSE et LA CHEVALLERAI, qu'on pourrait imaginer faisant partie du dit pôle d'équilibre, du fait de leur appartenance à la C.C.R.B., n'apparaissent pas dans le périmètre de la DTA, car elles ne sont pas dans le canton de BLAIN.

LA CHEVALLERAI, en revanche se situe dans l'Aire Urbaine de NANTES.

L'Aire Urbaine constitue le seul périmètre établi, ni par des élus, ni par des fonctionnaires, mais par les données statistiques de l'INSEE, c'est aussi manifestement le seul dont on peut ne pas tenir compte s'il n'apporte aucun argument au découpage arbitraire qu'on a imaginé à priori.

Pourtant on dit que c'est le périmètre de l'Aire Urbaine que doit s'appuyer le schéma des déplacements.

60% des chevalleraisiens actifs se déplacent sur l'agglomération nantaise et on ne voit rien venir en matière de transports collectifs.

Dans quelques années, on mettra peut-être un peu plus d'une heure pour aller de NANTES à FRANCFORT ou à MILAN, mais on mettra sans doute plus d'une heure pour se rendre de LA CHEVALLERAI à la gare de NANTES.

A chacun ses préoccupations.

Restons sur les transports terrestres.

La desserte ferroviaire n'est pas prévue pour l'instant, au jour de l'éventuelle mise en service de l'aéroport.

J'ai même entendu, un représentant de l'Etat affirmer lors d'une réunion du Comité de Pilotage, qu'en deçà de 4 millions de voyageurs, l'intérêt d'une desserte ferroviaire n'était pas établi.

Quelle absence de volontarisme dans un domaine où il en faudrait pourtant beaucoup !
L'agglomération nantaise n'est-elle pas suffisamment encombrée ?

Quant au projet lui-même, on constate que sa présentation est loin de répondre à toutes les interrogations qu'il suscite.

Le débat n'est ouvert, pour les porteurs du projet et pour ceux qui le soutiennent, que sur les variantes d'orientation et d'écartement des pistes, ce qui est loin d'être suffisant pour mériter le nom de débat.

Sur la pertinence du projet lui-même, on ne paraît pas tenir compte de l'environnement international.

Pour les responsables, il semble acquis que la baisse du trafic aérien ne peut être que ponctuelle.

Qu'en sait-on ?

On ne tient pas compte non plus de l'évolution des techniques de communication, les chefs d'entreprise ne vont-ils pas privilégier des modes de fonctionnement s'appuyant sur des moyens tels que le télétravail et la visioconférence ?

Sur la pertinence du site, on est là devant un vrai problème de démocratie.

Il suffirait donc dans la perspective d'un équipement lourd de s'assurer de la maîtrise foncière, pour affirmer le moment venu de la réalisation : c'est le meilleur site possible car il est déjà propriété de la collectivité.

On peut appeler ça de la prévoyance, on peut aussi appeler ça la politique du fait accompli.

Nous avons bien entendu que la commission du débat public accèderait à la demande, qui est celle des opposants au projet, bien sûr, mais qui émane aussi de toutes celles et ceux dont je suis et qui ne se satisfont pas du projet tel qu'il leur est présenté, d'une expertise indépendante.

Que se passera-t-il si cette expertise remettait en cause la nécessité de projet ou la pertinence du site ?

Toutes ces observations, toutes ces questions m'amène à vous demander que soit prolongée au maximum la durée du débat.

30 années de doute, de non dits, de faux espoirs ou de fausses menaces, de manœuvres, de laisser faire en matière d'urbanisme, valent bien quelques mois supplémentaires de réflexion, pour, ce qui nous concerne, élus de la C.C.R.B., sinon remettre en cause le découpage intercommunal qui nous a été imposé par l'Etat, au moins en atténuer les effets dévastateurs en apportant des éléments concrets au débat, sans nous en écarter.

Daniel BOISTUAUD

Président de la Communauté de Communes

De la Région de BLAIN.

Maire de LA CHEVALLERAI.