

Projet de « liaison structurante » Ancenis – Savenay

Etat des lieux Conséquences et alternatives

Association BASTA

octobre 2009

Sommaire

Synopsis	3
I. Descriptif du projet du Conseil Général	5
1) Historique récent	5
2) Argumentaire du Conseil Général	7
3) Conclusion	7
II. Pourquoi (ne pas) construire cette route ?	9
1) Un projet au coût faramineux	9
2) Les réalités écologiques	10
3) Des routes pour réduire le trafic : une logique inefficace	12
4) Un projet censé desservir des « grands équipements » incertains ou néfastes	13
5) Lutter contre l'étalement urbain : réalité ou posture ?	14
6) Des acteurs économiques plus responsables que les élus ?	15
III. Les conséquences d'un tel projet	16
1) Conséquences sur l'environnement	16
2) Conséquences économiques : le secteur agricole	18
3) Conséquences pour le secteur tourisme et loisirs : le cas de Blain	19
4) Conséquences sur l'urbanisme : l'exemple de Blain	20
5) Conséquences humaines et sociales	20

IV. Un véritable déluge de projets concurrents	23
1) L'aéroport Notre-Dame-des-Landes et son barreau routier	23
2) La mise hors-gel et élargissement de la RN171	23
3) La « liaison structurante » Montoir-Pontchateau-Redon-Rennes	24
4) L'amélioration de l'axe Ancenis-Chateaubriant	25
5) La LGV Rennes-Nantes	25
6) Le plan fret de la SNCF	26
V. Conclusions et alternatives	27
1) Quelques mots de conclusion	27
2) Les alternatives soutenues par BASTA	27
Annexe A : L'association Basta	31
Annexe B : Le « tracé préférentiel » et le « barreau routier » de desserte de l'aéroport NDDL	32
Annexe C : Conclusions du Groupe de suivi de la commune de Blain	33

Synopsis

L'association **BASTA** s'élève contre le projet de liaison 2x2 voies Ancenis-Savenay apparu en 2006 à l'initiative du Conseil Général de Loire-Atlantique.

Ce projet défini comme « liaison structurante », doit, selon les termes du Conseil Général, « assurer la prise en charge du **trafic de transit et d'échanges** en provenance des départements limitrophes » et « **desservir les principaux pôles d'activités** et des grands équipements implantés sur le territoire départemental ».

Après étude, il apparaît que ce projet **va à l'encontre de certains objectifs fixés dans le Schéma routier**, et qu'il cumule de nombreux défauts, dont certains sont à notre avis **insurmontables**.

A l'échelle du département, on peut d'abord s'interroger sur **l'opportunité d'un tel projet pour la collectivité** : ce projet **au coût exorbitant**, surtout dans la conjoncture actuelle et face aux incertitudes que connaissent les collectivités, va à **l'encontre des engagements écologiques contenus dans la loi Grenelle I** (réductions d'émissions de GES¹, rattrapage des modes de transports alternatifs à la route notamment), et plus largement des prévisions **réalistes de trafic et de coût du carburant** pour les vingt prochaines années.

La logique consistant à **construire des routes pour réduire le trafic** a été très souvent prise en défaut par le passé. La pression supplémentaire qu'une voie rapide ajoute à **l'étalement urbain** (théoriquement combattu par le Conseil Général) est également dénoncée. De plus, l'objectif de relier entre eux des grandes **infrastructures incertaines** (autoroute de la mer) **ou nuisibles** (Aéroport de Notre-Dame-des-Landes) ne paraît pas suffisant pour justifier un tel chantier. Enfin, l'argument du développement économique local est **réfuté par les entrepreneurs eux-mêmes**.

Mais c'est surtout **l'accumulation de projets pharaoniques dans un même territoire** qu'il convient de dénoncer : ces projets d'infrastructures, aux objectifs proches, mais réalisées par des collectivités différentes, **coexistent en dépit du risque de double, voire de triple emploi**. Si ces chantiers étaient menés à bien, notre territoire se verrait transformé en **Val-d'Oise miniature**, avec aéroport international, liaisons routières multiples, agriculture pratiquement disparue, mais sans train de banlieue.

Dans le cas où ce projet de voie rapide serait réalisé, nous pointons également les diverses conséquences qu'il entraînerait :

L'impact environnemental d'une telle infrastructure sera important, compte tenu de sa nature, d'une part, et des zones traversées, d'autre part. La **dégradation directe des milieux** traversés va se conjuguer au fractionnement des habitats pour amplifier le mitage des espaces naturels en Loire-Atlantique.

¹ Gaz à effet de serre, dont le CO₂, produit pour l'essentiel par combustion de carburants issus du pétrole.

Il faudra s'acquitter d'un **coût économique important** dans les secteurs agricole et touristique, et des conséquences collatérales à la dégradation de l'image des lieux traversés.

La **destruction annoncée d'exploitations agricoles** va dans le sens d'une déprise rurale que tout le monde regrette sans s'y attaquer.

La **défiguration des abords d'une ville comme Blain** risque d'être **contre-productive** pour l'attractivité économique. Enfin, les **problèmes de transit dans les agglomérations** ne seront pas réglés pour autant.

Localement, on doute qu'un quelconque accompagnement du projet compense le **grave préjudice physique et moral** subi par populations les plus proches du tracé. Des communautés soudées vont être désarticulées. Les problèmes de santé liés aux pollutions du trafic s'ajouteront aux conséquences morales d'une dégradation irréversible de leurs conditions de vie. Enfin, ces nuisances toucheront une population où figurent de nombreuses familles jeunes avec enfants.

En guise de conclusion, nous proposons un certain nombre d'alternatives, notamment le **développement massif du fret ferroviaire à partir du Port de Saint-Nazaire**, qui pourrait entrer dans les objectifs du plan fret de la SNCF, et le **développement d'une ligne de tram-train La Chapelle-sur-Erdre – Blain – Nozay**, qui compléterait l'étoile ferroviaire autour de Nantes, à partir d'une emprise existante. Ces projets pourraient figurer, si les grands responsables régionaux les soutenaient, au titre du Grand emprunt national ou du Plan fret de la SNCF.

I. Descriptif du projet du Conseil Général

1) Historique récent

Le projet de « liaison structurante » Ancenis-Savenay est piloté par le Conseil Général de Loire-Atlantique. Il apparaît pour la première fois sous cette forme dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la communauté urbaine Nantes-Métropole datant de 2006. Dans un document fondamental pour l'aménagement de notre région, dont les prérogatives couvrent notre commune, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Loire, publié peu avant, il n'est d'ailleurs pas fait mention de ces liaisons structurantes¹.

En 2006 toujours, apparaît, signé par le Conseil Général, le **Schéma routier départemental**, visant à tracer les perspectives à moyen et long terme de l'équipement routier départemental. Ce schéma reprend pratiquement mot pour mot le projet de « liaison structurante » Ancenis-Savenay écrit par Nantes-Métropole, en précisant son format : il s'agit d'une 2x2 voies, alimentée par des échangeurs distants d'au moins 8 km, où la circulation est limitée à 110 km/h. Le tracé, schématique (comme son nom l'indique), semble reprendre le tracé de la D16 autour d'Héric et Fay-de-Bretagne. Aucune information publique n'indique encore les fuseaux étudiés, ni le fait que ce projet est déjà découpé en deux parties bien distinctes : le projet Ancenis-Nort-sur-Erdre, où de rapides négociations « bilatérales » entre le Conseil Général et quelques élus des communes rurales concernées semblent mettre tout le monde d'accord, et la liaison Nort-sur-Erdre-Bouvron.

Au printemps 2007 surgissent, dans les mairies concernées par cette dernière liaison, des tracés d'étude traversant la commune de Blain, en particulier le sud de la forêt de la Groulais et Saint-Emilien de Blain. Au mois de juin 2008, à la suite d'une procédure pour le moins opaque, un « tracé préférentiel » est présenté au Conseil Municipal de Blain, différent des précédents, puisqu'il comporte un détour par le Pont-Maffré (cf. Annexe B).

L'association **BASTA** est alors créée. D'autres associations se joignent bientôt à BASTA, comme l'Association des Jeunes Agriculteurs d'Héric (AJAH) et l'Association de Défense des Riverains de la RD 164 (ADR164), ainsi qu'une partie importante du monde agricole, par l'intermédiaire de la Chambre d'Agriculture, de la FDSEA, et des fédérations d'associations naturalistes ou d'usagers des transports (FNAUT), sans oublier les partenaires de la Coordination contre l'aéroport de Notre-Dame des Landes (NDDL). Une réunion publique est organisée par la commune de Blain, qui débouche sur la création d'un Groupe de suivi du projet, dont les conclusions sont annexées à ce document. Une réunion est organisée courant octobre 2008 au Conseil Général, rassemblant les élus concernés par la partie Ancenis-Nort-sur-Erdre et les associations, pendant laquelle de fortes critiques se font entendre de toutes parts.

¹ La desserte routière prévue pour l'éventuel aéroport de Notre-Dame des Landes n'y figure pas non plus, mais nous y reviendrons.

Au début 2009 ont lieu des discussions entre l'Etat et le Conseil Général à propos de la mise hors gel de la RN 171 – dont le Conseil Général, après une vague de décentralisation, a partiellement hérité. Ces discussions aboutissent entre autres à la décision d'effectuer ces travaux de mise hors-gel (achat des emprises foncières autour de la voirie, travaux de mise aux normes sur la voirie) entre Savenay (La Moëre) et Nozay. Le Plan de relance gouvernemental permettra même d'orner ce tracé existant d'un certain nombre de ronds-points, sans grande concertation avec les élus concernés.



Figure 1- Schéma routier départemental (voté en 2006) – source : Conseil Général 44

Le Conseil Général, préparant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, anticipant peut-être de futures contraintes liées à la loi dit Grenelle I, décide de saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) le 12 août 2009. Cette saisine n'était pas obligatoire en l'état, le critère principal étant le montant du projet, estimé par le Conseil Général à 280 M€, alors que le plancher pour qu'une telle saisine soit obligatoire est de 300 M€. La commission rend sa décision le 7 octobre en recommandant, non pas un Débat public (à l'instar de celui qui s'est tenu pour le projet d'aéroport), mais une « **concertation** ». Notons que cette démarche, confiée au cabinet de communication Altéris-Environnement, avait déjà été mise en place (avec le même prestataire) à propos du projet de « liaison structurante » Ancenis-Clisson. La CNDP énonce ainsi les objectifs de la « concertation » :

« (...) La concertation aura pour but d'assurer l'information et l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques (...) Elle portera sur les

objectifs assignés au projet, ses enjeux économiques et son intégration dans un contournement plus large, par l'Ouest, de l'agglomération nantaise. Elle portera également sur les conséquences et enjeux environnementaux du projet, notamment son impact sur les milieux naturel et agricole. »

2) Argumentaire du Conseil Général

Il est difficile de décrire précisément cet argumentaire, pour la bonne raison que, jusqu'à présent, le Conseil Général n'a pas jugé bon d'informer les habitants – ni les communes, du moins jusqu'à une date récente – des motivations de ce projet. Aucun document précis pour cette voie rapide, aucune déclaration, sinon les termes très généraux, rédigés en langue administrative, du Schéma routier, concernant a priori tout le réseau départemental. Il s'agirait, à lire ce document :

- d'assurer un « développement équilibré » et le « désenclavement du nord du département »
- de « favoriser l'irrigation du territoire et la circulation des grands flux régionaux et nationaux »
- de « maîtriser l'étalement urbain »
- de « respecter la diversité des espaces naturels et le cadre de vie des habitants ».

Ces objectifs très généraux sont, concernant le projet Ancenis-Savenay, précisés dans le dossier que le Conseil Général a envoyé à la CNDP en août 2009, dont seul un court résumé est consultable¹ :

« La Liaison Ancenis - Bouvron a pour vocation de renforcer le réseau routier majeur à 2x2 voies dont la fonction première est d'assurer la prise en charge du trafic de transit et d'échanges en provenance des départements limitrophes ainsi que la desserte des principaux pôles d'activités et des grands équipements implantés sur le territoire départemental. L'itinéraire Ancenis -Nort-sur-Erdre - Bouvron constituera, à terme, un axe transversal est-ouest permettant de relier les routes d'Angers, de Rennes et de Vannes, et d'améliorer la desserte du port de Nantes - St-Nazaire et du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes »

3) Conclusion

En l'état, ce projet de « liaison structurante » est loin d'être en sommeil. Les récents événements semblent même indiquer que le Conseil Général entend aboutir rapidement à une déclaration d'utilité publique, préliminaire indispensable au lancement des travaux.

Les objectifs de ce projet sont d'ailleurs affirmés plus clairement, et ne ressemblent guère à ceux entendus ici ou là, à destination d'élus locaux qu'il s'agirait d'amadouer. Le format (2x2 voies), le trafic visé (transit et échange), le soutien aux « grands équipements » (port de Saint-Nazaire, aéroport NDDL) ne font guère de

¹ Sur le site de la CNDP : <http://www.debatpublic.fr/activites-cndp/debats.html>

doute. Il ne s'agit donc plus de « désenclaver » le nord du département, ou de rendre à certaines communes (comme Blain) le statut de « pôle structurant » injustement méconnu, mais bien de permettre aux containers venant de Montoir de traverser notre région en camion, ou aux futurs passagers aériens habitant l'Est du département de se rendre à l'éventuel aéroport international de Notre-Dame des Landes. En un mot, malgré les dénégations du Conseil Général, il s'agit bien là d'un projet de **super-périphérique**.

Dans les paragraphes suivants, nous nous attacherons à **montrer combien les objectifs généraux énoncés dans le Schéma routier sont importants à nos yeux**, mais que **le projet présenté est loin de répondre à ces enjeux**, et **va même à l'encontre de ces objectifs sur des points essentiels**.

II. Pourquoi (ne pas) construire cette route?

Le Conseil Général a choisi de construire ce super-périphérique dans un contexte qu'on peut qualifier d'incertain : tant du point de vue de ses propres finances que du droit environnemental, des prévisions concernant le coût des carburants et le trafic routier à venir que des réalisations effectives des « grands équipements » prévus, de l'évolution de l'agriculture que du « développement par la route », le pari semble extrêmement risqué.

1) Un projet au coût faramineux

Le financement de la liaison structurante peut légitimement préoccuper tout contribuable du département, en particulier dans une période où le budget du Conseil Général n'offre aucune marge de manœuvre. En estimant le simple coût de construction d'une 2x2 voies à environ 5 M€ par kilomètre, la réalisation d'environ 70 km de liaison entre Ancenis et Savenay **coûtera environ 350 M€¹** à la collectivité. Rapporté aux 621 000 foyers fiscaux du département, le **coût moyen de cette construction sera de plus de 560 € par foyer!** Si l'on ne compte que les 350 000 foyers imposables, **le coût sera plus proche de 1000 € par foyer imposé...** Il y a d'ailleurs fort à parier que cette estimation devra être revue à la hausse, du fait des compensations carbone rendues obligatoires par la loi Grenelle I (cf. infra). Si le Conseil Général n'avait aucun problème pour boucler son budget annuel, si l'endettement était réduit, si d'autres dépenses, autrement plus nécessaires (action sociale, vieillesse, éducation, handicap) n'étaient en train d'exploser, l'argument prêterait à sourire. Les avis d'imposition concernant les taxes locales (taxe foncière, d'habitation) montrent pourtant le contraire, lorsque **la part départementale voit ses taux augmenter de plus de 25%.**

De plus, les projets gouvernementaux concernant la réforme des collectivités locales, dont les Conseils Généraux, ne donne pas une grande visibilité quant aux possibilités de financement à cet échelon : incertain de son existence même à compter de 2012, il sera – à coup sûr en revanche – victime, comme de nombreuses autres collectivités locales, de **l'augmentation de son périmètre de compétences**, conjuguée à la **suppression de la taxe professionnelle**, dont la compensation promise par l'Etat ne trompe personne. Si la baisse des revenus des taxes sur les entreprises doit être compensée, ce sera forcément aux ménages de combler la différence. Cette hausse inéluctable doit-elle être amplifiée par des « investissements » routiers ruineux ? A moins que Conseil Général soit séduit par l'attrait d'un endettement en trompe l'œil, produit par les Partenariats Public-Privé (PPP), où la dette, qui gonfle le déficit public dès le début du chantier, est remplacée par un loyer versé à une très grande entreprise du BTP – seule à même de remporter l'appel d'offre « tout compris » - , sur des périodes très longues, ce qui revient finalement beaucoup plus cher ?

Enfin, l'estimation du coût de construction de cette « liaison », confortée par celle du Conseil Général lui-même, ne tient bien sûr pas compte du **coût d'entretien**

¹ Nous avons réalisé cette estimation avant la saisine de la Commission Nationale du Débat Public, pour laquelle le CG affiche un coût de 280 M€. Compte tenu des dérives budgétaires habituelles, un surcoût de 20% par rapport à cette estimation minimale ne paraît pas excessif, et nous maintenons le chiffre de 350 M€.

d'une telle infrastructure. A voir les difficultés rencontrées par le Conseil Général pour entretenir le réseau routier actuel, il est difficile d'imaginer une telle dépense supplémentaire. D'ailleurs, si le Conseil Général, faute de moyens, s'orientait vers la construction, dans un premier temps, d'une liaison à 2x1 voie, le rabais n'en sera que minime; en particulier, les réserves foncières, les franchissements, les ouvrages d'art seront identiques. La **mise en avant de l'option 2x1 voie constituerait une manœuvre** visant à faire accepter le projet plus facilement, sans renoncer pour autant au doublement des voies de circulation un peu plus tard.

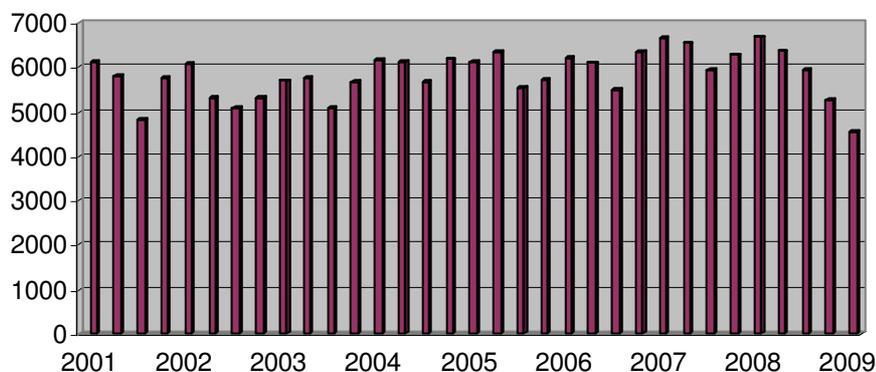
2) Les réalités écologiques

Au-delà des bilans comptables, un arbitrage budgétaire de cette ampleur en faveur du développement routier semble simplement anachronique.

Le **Grenelle-Environnement**¹ a, dans ses conclusions, fixé à 2020 l'objectif de réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre, dont le transport routier est largement responsable. Ces objectifs, reconnus par l'Union Européenne, sont l'intérêt de tous, pas seulement des écologistes. Comment les atteindre en développant à ce point le réseau routier ? Il est clair en effet que ce développement, loin de dissuader l'utilisation de la voiture, l'encouragerait, et créerait de nouveaux problèmes de trafic au lieu d'en résoudre.

C'est ce cercle vicieux bien connu que le Grenelle-Environnement propose de rompre : le Président de la République a ainsi pu affirmer, en conclusion de ces discussions, que « **la priorité ne sera plus au rattrapage routier** mais au rattrapage des autres modes de transport », et le Ministre de l'Écologie et de l'Aménagement du Territoire : « **sauf pour des raisons de sécurité, nous n'augmenterons plus de façon significative les capacités routières et aéroportuaires** ». Ces engagements, prônés depuis longtemps par les organisations écologistes, devraient être repris à leur compte par les majorités soutenues par les voix écologistes.

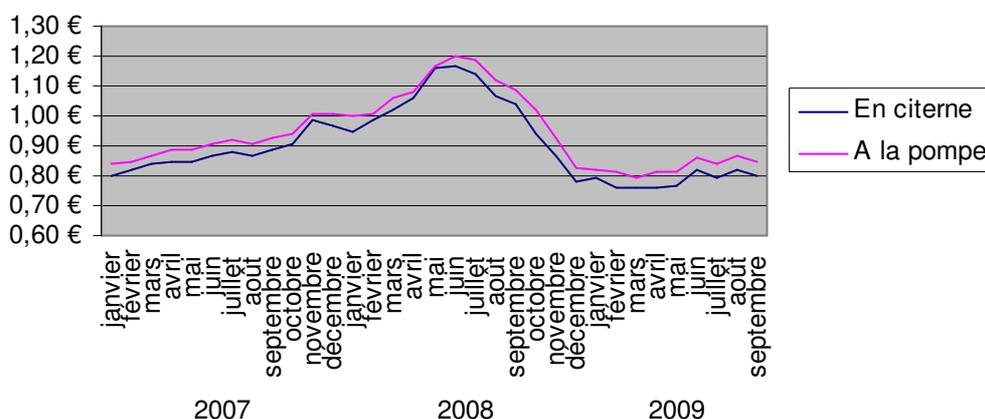
Flux des véhicules de transport routier de marchandises en Pays de la Loire (en Mt-km)



¹ <http://www.legrenelle-environnement.gouv.fr/>

Vouloir construire de telles infrastructures nécessite une vision à long terme des modes de transport, en particulier des **coûts du transport routier**. En la matière, la prospective est difficile, mais la tendance de fond est à l'augmentation (l'apparition de la **taxe carbone** en est une manifestation), et l'exemple de l'été 2008 devrait porter à réfléchir : l'augmentation du prix du pétrole a provoqué une chute brutale de 12% de la consommation de carburant en août 2008 par rapport à août 2007 (données de l'Union Française de l'Industrie Pétrolière, UFIP¹)! Pour revenir à des données locales, le trafic poids lourds entre Nantes et Savenay a, par exemple, baissé de plus de 10% entre 2007 et 2008². Le trafic poids lourds sur le périphérique nantais, à hauteur de la porte de Rennes (que le projet du Conseil Général est censé délester) a, quant à lui connu une baisse de 3,9% sur la même période. Sans prétendre que le coût du carburant soit l'unique cause de ces baisses, on peut néanmoins observer que, contrairement aux idées reçues, ces flux ne suivent pas une augmentation continue.

Prix du gazole professionnel



Qui pourra se permettre de rouler sur cette « liaison structurante » dans vingt ans ? Toujours selon l'UFIP, les réserves actuelles sont estimées à 138,615 milliards de tonnes, alors que la consommation de brut pour l'année avait été de 3,214 milliards de tonnes, soit une **espérance de consommation d'environ 40 ans**, à demande constante. Mais la demande explose...

Gouverné par l'offre, le marché du pétrole semble désormais osciller entre des prix extrêmement élevés en période de prospérité économique, et des tarifs plus abordables lors des crises : dans l'un ou l'autre régime, les conditions ne semblent pas réunies pour un investissement routier massif.

¹ www.ufip.fr

² Données en TMJA (trafic moyen journalier annualisé) DIR Ouest <http://www.enroute.ouest.developpement-durable.gouv.fr/>. Pour d'autres données de trafic, notamment sur la RN 171, voir « Etude du trafic routier sur la RN 171 » disponible sur <http://basta.jimdo.com>

3) Des routes pour réduire le trafic : une logique inefficace

La réalisation d'un super-périphérique est en réalité une première concernant les métropoles régionales telles que Nantes. Pour trouver trace d'un projet similaire (voie rapide de contournement à 40 km du centre-ville), il faut se tourner du côté de Paris (autoroute dite « Francilienne ») ou de Lyon (A46). Dans ces deux cas, la densité de trafic de transit est incomparable à celle que nous connaissons dans l'agglomération nantaise. D'autre part, la réalisation du « Contournement Est » de Lyon a donné lieu à un étalement urbain sans précédent, sans régler les problèmes de trafic (en guise de fuite en avant, on parle à nouveau de réaliser un second contournement, à l'Ouest de la capitale rhônalpine). Enfin, si la Francilienne a permis d'immenses profits aux grandes entreprises de génie civil, son échec flagrant à contenir la circulation sur le boulevard périphérique parisien a conduit les élus locaux à (enfin) développer les transports en commun de banlieue à banlieue.

Par ailleurs, la construction de routes induit inévitablement une **augmentation de trafic**, ne serait-ce que par les commodités de transport qu'elle offre, rendant l'option routière plus séduisante au détriment d'autres modes de transport (ferroviaire, fluvial...), que ce soit pour le fret ou le transport de passagers : le concessionnaire du projet d'autoroute A65 Langon / Pau prévoit ainsi une augmentation du trafic de + 91% entre 2011 et 2020 et de + 285% entre 2011 et 2061.

Il faut noter également que le développement de voies rapides, avec échangeurs (comme le précise la nomenclature départementale à propos d'une « liaison structurante »), **désorganise le trafic local** : des voiries communales peu utilisées deviennent brusquement des voies d'accès à l'autoroute et voient leur trafic décupler alors que rien n'est prévu pour cette augmentation. Les zones d'attraction que constituent ces échangeurs peuvent rapidement devenir des lieux de circulation difficile, focalisant un trafic qui auparavant se distribuait de manière plus homogène.

Dans sa description du projet à la CNDP, le Conseil Général a omis de mentionner le « désenclavement du nord du département », argument qu'il avait utilisé lors de la réunion du 17 octobre 2009. Il a peut-être réalisé entre-temps la faiblesse de cet argument. L'Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise (AURAN) signale, dans son document « Loire-Atlantique 2008 - Diagnostic du territoire départemental »¹ qu'« **aucun point du département ne se trouve à plus de 10 km du réseau routier national ou départemental structurant** ». La notion de « décroissement », valable pour les vallées alpines, reste donc peu pertinente ici.

Si ni le trafic de transit, ni le trafic local ne justifient la construction de ce type de liaison (qui, à Paris et à Lyon, n'a rien réglé), qu'en est-il du **trafic pendulaire** ? Pour revenir à la situation nantaise, il paraît assez déraisonnable d'imaginer qu'une autoroute Ancenis-Savenay aide en quelque manière à réduire les problèmes de circulation aux franchissements de la Loire (Cheviré, Bellevue, ponts de Nantes). Elle semble même **faciliter l'installation des ménages à des distances de plus en plus grandes des bassins d'emplois**, majoritairement situés dans la proche

¹ http://www.auran.org/src/diag_44.html

banlieue nantaise. En l'état, cette liaison n'aura ainsi qu'un impact faible, voire négatif sur le trafic pendulaire. D'ailleurs, si le trajet Ancenis - Nort-sur-Erdre - Savenay était davantage pratiqué pour rallier son lieu de travail, **pourquoi le Conseil Général n'a-t-il pas développé, entre ces communes, de ligne de bus Lila ?** Ce serait la première (et la meilleure) réponse à apporter aux usagers actuels des routes départementales reliant ces communes – à moins que les flux prévisibles ne justifient pas un bus quotidien...

4) Un projet censé desservir des « grands équipements » incertains ou néfastes

Dans le court paragraphe motivant la présentation de ce projet à la CNDP, le Conseil Général indique son rôle dans la desserte des « grands équipements » départementaux. On peut, fort heureusement, en exclure l'extension du Port autonome de Nantes – Saint-Nazaire, puisque ce chantier, baptisé « Donges-Est » a été abandonné cette année. L'impact qu'il aurait eu sur des zones naturelles d'intérêt écologique majeur n'était en effet plus à démontrer. On pense alors à deux projets, par nature très différents : **l'aéroport de Notre-Dame des Landes** et le projet d'« **autoroute de la mer** » **Saint-Nazaire – Gijon**.

Concernant le premier, c'est, sans exagérer, le projet d'aménagement le plus contesté (et le plus contestable) de France. Allant à rebours de toutes les prévisions réalistes concernant le prix du kérosène, l'intérêt des compagnies aériennes pour des liaisons secondaires où le TGV est compétitif, méprisant les exemples pourtant parlants d'échecs similaires (Montréal), reniant les engagements environnementaux récents, consommant pas moins de 2030 ha (plus grand qu'Orly, 6 fois plus grand que Genève Cointrin pour un trafic inférieur), ce projet d'aéroport Haute Qualité Environnementale (sic) risque d'entraîner des coûts proprement ahurissants, au regard de la procédure de Partenariat Public Privé (PPP) employée. Il va sans dire que cet aéroport, si jamais il venait à voir le jour, serait un gouffre suffisant pour ne pas y ajouter un projet de voie rapide – qui, au passage, le contournerait plutôt qu'il le desservirait. Nous sommes en complet accord avec nos partenaires de la Coordination contre le projet d'aéroport NDDL, qui, à leur tour, soutiennent notre initiative contre le projet de « liaison structurante ».

Le projet d'«**autoroute de la mer**» Saint-Nazaire – Gijon, consiste à embarquer régulièrement (3 rotations par semaines) des poids lourds (jusqu'à 150 par trajet), pour éviter qu'ils se retrouvent sur les routes entre l'Espagne et le Nord de la France, ce qui est un objectif raisonnable. Il pourrait ainsi drainer sur le réseau principal de Loire-Atlantique jusqu'à 450 nouveaux poids lourds par semaine. Dans 4 ans, si l'opération fonctionne, 7 rotations sont prévues par semaines, soit jusqu'à 1050 camions par semaine. Ces chiffres pouvant impressionner, il convient de rappeler les données concernant le trafic actuel de poids-lourds entre Saint-Nazaire et Savenay.

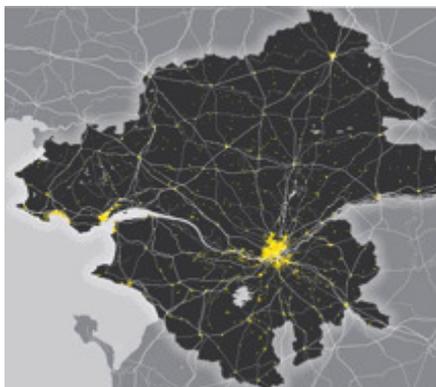
En 2008, le trafic poids lourds journalier moyen était de 3747 véh/j (en comparaison le trafic PL à l'Hôtel de France était de 1073 véh/j). Une augmentation de 900 poids lourds par semaine (hypothèse maximale pour les 4 ans à venir, trajets aller et retour) n'engendrerait qu'une augmentation de 3,4% de ce trafic PL, ce qui

n'est pas négligeable, mais reste raisonnable, par comparaison aux variations annuelles.

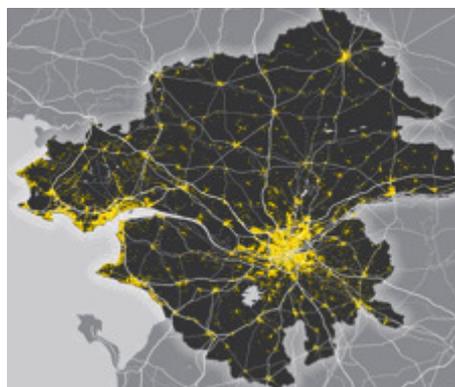
Bien entendu, l'initiative d'une autoroute de la mer est à encourager, l'expérience montre néanmoins que sa viabilité économique (même si l'opérateur privé reçoit des subventions européennes) est assez incertaine : l'unique précédent en Europe est l'autoroute de la mer entre Toulon et Civitavecchia (Italie), ouverte en 2005, qui a été interrompue en février 2009, du fait d'une baisse de volumes. Cette sensibilité plus forte à la conjoncture économique menace sa pérennité : si l'on tente un parallèle avec une route, c'est un peu comme si un nombre trop faible de camions circulant sur cette route la rendait impraticable. Nous essaierons, dans la dernière partie, de tracer des pistes, notamment le développement du ferroutage et du fret ferroviaire, qui pallieraient ces défauts.

5) Lutter contre l'étalement urbain : réalité ou posture ?

Une priorité que s'est donnée le Conseil Général dans son Schéma routier est la lutte contre l'étalement urbain. On ne peut que souscrire à une telle ambition : l'AURAN souligne que si, chaque année en moyenne, la Loire-Atlantique accueille 12500 habitants nouveaux, elle transforme chaque année 900 hectares en surface urbanisée. Ainsi, chaque habitant nouveau « consomme » entre 1,6 et 2 fois plus d'urbanisation qu'un habitant actuel. L'AURAN prévient également : « le fait que le département dispose de beaucoup d'espaces naturels apparaît comme une chance en terme de qualité du territoire, mais cela représente aussi un risque ou **une tentation pour la poursuite de l'étalement urbain** ».



Surface urbanisée en 1960...



et en 2008

Une voie rapide, comme la liaison Ancenis-Savenay, ne peut que faciliter cet étalement. En effet avec cette route, il sera encore plus facile de travailler près de Nantes tout en habitant en zone rurale, où le coût du foncier est bien moindre : la proximité d'un échangeur garantira un trajet domicile-travail « raisonnable »... pour le conducteur. Cette analyse est partagée par l'AURAN pour laquelle « l'étalement de la ville, souvent relié au développement des infrastructures routières, atténue la frontière entre "urbain" et "rural" ».

Il est probable qu'une telle voirie engendre de nouveaux secteurs d'urbanisation : attirés par un prix faible et un accès facilité, les promoteurs immobiliers ne se

contenteront pas de « re-densifier les centres » des villes moyennes, mais préféreront des constructions pavillonnaires, au voisinage des échangeurs, celles qui accentuent le plus l'étalement urbain. Il sera alors encore plus difficile, pour les responsables municipaux, de renoncer à ce qui leur paraîtra un accroissement naturel, une pratique déjà ancienne et reconnue... qu'il s'agirait de remettre en cause plus nettement si la lutte contre l'étalement urbain est vraiment une priorité.

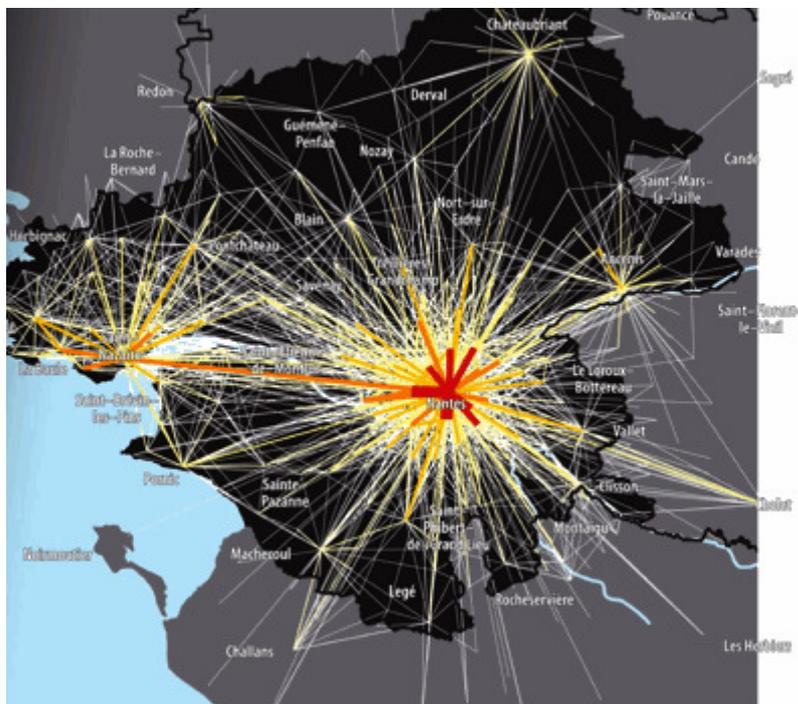


Figure 2 - Echanges domicile-travail entre communes (2006)

6) Des acteurs économiques plus responsables que les élus ?

La France du XXI^{ème} siècle n'est pas le Far West, et le développement économique ne passe plus par le développement routier. L'essor de villes comme Nort-sur-Erdre, pourtant éloignées des voies rapides et des autoroutes, en est un exemple proche. D'ailleurs, la **Chambre de Commerce et d'Industrie** de Loire-Atlantique préconise plutôt la « **préservation des facteurs d'attractivité du territoire, notamment son cadre environnemental** »¹. Les élus, par leurs décisions, doivent « assurer un développement économique et urbain durable et **veiller à une consommation foncière plus économe** ».

Par ailleurs, les déclarations se multiplient pour prôner une économie plus verte, plus respectueuse de l'environnement, et surtout plus responsable quant à ses émissions de CO₂. Il n'est pas invraisemblable que la « fiscalité écologique », frappant aujourd'hui essentiellement les ménages, se tourne bientôt vers les entreprises, qui devraient par conséquent réduire la dimension de leurs circuits de production. Les **circuits courts** seraient alors favorisés, ce qui permettrait au passage la relocalisation d'un certain nombre d'activités. On peut en effet affirmer

¹ « Faire de la Loire-Atlantique un territoire favorable au développement des entreprises »- CCI Nantes Saint-Nazaire, décembre 2007, disponible sur www.NantesStNazaire.cci.fr

que si le coût du transport (aujourd'hui à 96 % tributaire du pétrole) tenait compte de son impact sur la planète, il ne serait plus raisonnable de multiplier les fournisseurs, sous-traitants éloignés des centres de production.

Enfin, s'il est difficile d'anticiper toutes les conséquences de la disparition de la taxe professionnelle, on peut au moins souhaiter qu'elle permette une meilleure péréquation à l'échelle des bassins d'emploi, remplaçant la compétition actuelle entre territoires pour accueillir les entreprises. Cette concurrence stérile engendre en effet la création d'une **multitude de zones d'activités de taille réduite, à l'attractivité insuffisante**. Le développement de zones d'activités de taille assez importante pour initier des synergies est l'une des recommandations principales de la Chambre de Commerce et d'Industrie dans le document cité plus haut.

III. Les conséquences d'un tel projet

Plaçons-nous dans l'hypothèse où le Conseil Général, sûr de sa légitimité démocratique et de son expertise technique et environnementale, réussisse à mener à bien son projet, malgré toutes les objections qui précèdent. Nous traçons, dans ce chapitre, les conséquences les plus prévisibles qu'une voie rapide entraînerait pour la région Ancenis – Nort-sur-Erdre – Savenay.

1) Conséquences sur l'environnement

A la suite des remarques précédentes concernant les dégâts écologiques globaux qu'un tel projet entraîne, il convient d'en aborder l'impact sur les écosystèmes traversés. Si un but affiché par le Conseil Général est de « respecter la diversité des espaces naturels », la réalité d'une voie routière est tout autre.

L'effet de coupure des écosystèmes par fragmentation de l'habitat des espèces est l'une des principales dégradations des milieux naturels. Il affecte irréversiblement l'état des populations animales en perturbant la circulation et donc la reproduction des individus. A l'échelle locale, cet effet peut sembler dérisoire. A une échelle régionale, son ampleur se mesure à l'extinction génétique des populations isolées. La forêt de la Groulaie sera coupée du bocage sud, sans qu'on puisse mesurer l'ampleur des conséquences de cette fracture. Les milieux concernés par le projet s'étendent en réalité bien au-delà des tracés administratifs : penser, par exemple, aux conséquences sur les talus actuels d'un **remembrement** rendu inévitable par les emprises sur la surface agricole (voir section 3).

Quant aux massifs forestiers directement impactés, ils ont leur importance dans la préservation de la biodiversité :

La forêt de la Groulaie (ZNIEFF¹ de type 2) : 475 hectares dont 11 espèces déterminantes ont été recensées telles que la Loutre, le Pic noir, le Busard Saint-Martin, ainsi que des papillons. Il y a aussi un intérêt batracologique avec la reproduction d'un des batraciens rarissimes de la Loire- Atlantique, la Grenouille Rouse.

Le bois de Beaumont (ZNIEFF de type 2) : 29 hectares qui abritent une remarquable diversité de papillons rhopalocères dont certaines espèces sont particulièrement rares. Six espèces déterminantes y ont été recensées dont des variétés végétales peu communes.

D'autres zones traversées (ou longées) par la voie rapide sont brièvement rappelées ici:

La Zone bocagère relictuelle d'Héric et Notre-Dame des Landes (ZNIEFF de type 2) : 6367 hectares, recelant 41 espèces déterminantes d'insectes, amphibiens, oiseaux, dont l'Engoulevent d'Europe, la Chevêche d'Athéna, le Martin-pêcheur, le Pie-grièche écorcheur...

L'Erdre à l'amont de Nort-sur-Erdre (ZNIEFF de type 1) : La vallée de l'Erdre abrite ici une intéressante diversité d'odonates et de lépidoptères rhopalocères avec en particulier six espèces de libellules ou d'agrions et deux espèces de papillons rares en Pays de la Loire, dont deux protégées sur le plan national.

Vallée et marais de l'Erdre (ZNIEFF de type 2) : cette zone fait preuve d'une richesse et diversité faunistique exceptionnelles en ce qui concerne notamment les oiseaux, les reptiles et batraciens, les poissons et les insectes avec, entre autres, diverses espèces plus ou moins rares, dont plusieurs menacées et protégées au niveau national. On note la réapparition récente de la Loutre d'Europe.

Les parcelles résultant de ce découpage vont également subir plusieurs types d'agressions directes :

- **Destruction de niches locales d'espèces endémiques** : Busards cendrés, Lièvres, Perdrix... Dans de nombreux cas, l'effectif des espèces diminue plus que proportionnellement à la réduction de la surface occupée.

- **La pollution atmosphérique** représente une toxicité directe pour l'environnement. L'oxyde d'azote (40 kg/ha sur les premiers mètres des bernes routières pour 10 000 véh/j) entraîne l'**acidification des sols et des cours d'eau** ainsi qu'une **surfertilisation**. Les hydrocarbures s'accumulent dans les sols, où ils peuvent produire des effets cancérigènes. Les particules issues des combustions incomplètes ou de l'érosion de la route, outre leurs effets toxiques, nuisent à l'assimilation des végétaux. Les **composés organiques volatils** (COV) ont des effets sur la qualité de l'air et sur la santé humaine : ils contribuent, au travers de réactions faisant intervenir des oxydes d'azote et le rayonnement solaire, à la formation de polluant photochimiques tels que l'ozone, nocifs pour la santé humaine. L'ozone cause par ailleurs des dégâts aux feuilles et aux racines. Le salage hivernal et les traitements herbicides des talus s'exercent directement sur la végétation et le sol et agissent parfois très loin par l'intermédiaire des eaux de ruissellement et d'infiltration.

¹ Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

- **L'imperméabilisation des sols naturels** recouverts par la future voirie conduira à une perte d'un potentiel de fixation naturelle de CO₂ de plusieurs centaines de tonnes par an. Ceci devrait être pris en compte dans le bilan carbone

- Le tracé croise plusieurs cours d'eau, collectés par le canal. La qualité des eaux risque d'être altérée par les pollutions citées ci-dessus. Les **risques d'inondations** seront accrus du fait de la surface imperméabilisée. Or, les zones inondées sont nombreuses sur le tracé : ce seront autant de surfaces à rôle d'éponge qui disparaîtront, avec des conséquences inconnues sur les crues d'hiver.

- La **pollution sonore** sera très gênante. On estime que les oiseaux sont perturbés dans un périmètre de 2 km autour de la source. Les populations des massifs forestiers mitoyens seront ainsi directement impactées. De même, la pollution visuelle, par flashes lumineux, cause des dommages non négligeables à la faune.

- Le trafic lui-même constitue **un facteur de mortalité directe** et difficilement chiffrable pour tous les animaux amenés à traverser la voie. Inversement, la probabilité d'impact avec un grand mammifère forestier pose la question de la **sécurité des usagers**.

2) Conséquences économiques : le secteur agricole

Le projet occasionnera **une perte de surface agricole de l'ordre de 400 à 600 hectares**. Qui s'ajoutera aux quelques 1500 à 2000 hectares qui disparaissent chaque année, en particulier dans l'urbanisation du département. Dans une perspective plus longue, on s'aperçoit que si, entre 1960 et 2008, la taille de la population de l'aire urbaine de Nantes¹ a augmenté de 60%², **la surface urbanisée a, dans la même période, augmenté de 250%** ! L'AURAN signale que, «s'agissant d'une ressource non renouvelable, la terre, ce développement [urbain] pose la question de l'économie de l'espace, et d'un modèle de développement durable qui prenne en compte les notions d'anticipation et de respect des équilibres entre les différentes activités ». La consommation d'espace (agricole pour l'essentiel) n'est donc pas nouvelle, mais elle devient préoccupante lorsqu'elle menace l'existence même d'un secteur agricole déjà touché par une violente crise économique.

Sur la commune d'Héric, on peut recenser une 18 exploitations lourdement impactées (une dizaine sur Blain), dont **certaines devront simplement fermer**. Le **coût en emplois** de ces fermetures n'est pratiquement jamais mentionné, il s'inscrit pourtant en négatif dans le bilan économique. Notre recensement des exploitations touchées n'est pas terminé, mais on trouve, sur tout le tracé, des agriculteurs menacés de cesser leur activité.

D'autre part, l'agriculture, entre Bouvron et Nort-sur-Erdre, devant déjà composer avec une géographie compliquée par le mitage et la contrainte naturelle du canal, se verra de nouveau pénalisée par une double contrainte, le projet autoroutier faisant

¹ Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

² données AURAN

office de **barrage supplémentaire**. Cela entraînerait par exemple de nouvelles **difficultés dans l'utilisation du matériel agricole**.

Enfin, et c'est peut-être le plus important, **l'installation de jeunes agriculteurs** est entravée par la disparition de ces terres et les risques à investir au voisinage d'une telle infrastructure. Ce non-remplacement des générations agricoles risque de peser lourd face aux mutations du secteur : par exemple, l'agriculture biologique ou le système des AMAP¹ verront leur développement entravé par le manque de jeunes exploitants prêts à s'installer. Plus généralement, c'est la **question de l'auto-suffisance alimentaire** qui est posée, si l'agriculture disparaît peu à peu de nos campagnes, et le risque de voir s'éloigner les « circuits courts » d'approvisionnement alimentaire, qui seraient à même de revivifier le secteur agricole.

3) Conséquences pour le secteur tourisme et loisirs : l'exemple de Blain

Pour l'heure, Blain peine à faire valoir ses qualités touristiques. La ville a, jusqu'à présent, bâti son identité autour du seul lieu qui présente un attrait véritable : les abords du canal, le port et le château. Le calme relatif au canal en est sa principale richesse. L'implantation à proximité du projet routier hypothèque fortement les chances d'un développement touristique basé sur l'exploitation d'un site paysager. Aussi, **toute promenade**, à pieds, à vélo, à cheval, ... serait limitée par les nouvelles contraintes d'accès impliquées par la 2x2 voies.

Le travail réalisé ces dernières années par la commune de Blain et la Communauté de communes concernant les chemins pédestres se verrait largement sabré par cette route qui enlèverait tout charme à une promenade au travers des sites remarquables mais sur fond de bruit d'autoroute. L'attrait touristique du **Canal de Nantes à Brest** au niveau du port de Blain serait aussi entaché par la proximité de la 2x2 voies. En effet, les ports des autres communes risquent de bénéficier de la migration des touristes et plaisanciers qui préféreront un site plus calme et plus en adéquation avec leurs aspirations.

De même, la qualité d'accueil du **camping de Blain** niché entre le Canal de Nantes à Brest et le Château de La Groulais risque de se dégrader. En effet, depuis 1987, ce site propose « *une halte verdoyante et reposante pour les campeurs amateurs de nature et de tranquillité. D'une capacité de 45 emplacements, il se trouve au départ de nombreuses randonnées à pied ou en vélo* ». Il sera pourtant à quelques mètres du projet routier. Toujours en termes d'hébergement, la commune a récemment investi dans la réhabilitation de la **Maison Burban pour qu'y soit créé un gîte d'étape**. Il s'agit encore de valoriser le patrimoine touristique de Blain. Ce projet, qui devrait aboutir en fin d'année 2008, sera pratiquement mort-né avec la construction de la future 2x2 voies.

De plus, le **Centre Equestre** de Monvallon, avec ses infrastructures accueillant désormais des cavaliers d'envergure internationale, verrait sa propriété coupée en deux et son activité menacée.

¹ Associations pour le maintien d'une agriculture de proximité

Pour ce qui concerne **la chasse**, il ressort que le territoire des chasseurs serait divisé en deux et les animaux isolés, tout particulièrement dans la forêt de la Groulaie cernée entre le projet routier et le canal de Nantes à Brest. L'effet de coupure a déjà été évoqué (voir la partie 2) ainsi que les conséquences néfastes pour la population d'animaux sauvages qui se retrouveraient ainsi encerclés : baisse démographique et dégâts concentrés sur quelques portions de terrains agricoles.

En résumé, le préjudice porté au patrimoine de la ville risque de dégrader encore son image touristique déjà modeste. Outre l'impact direct sur les quelques **emplois du secteur touristique**, les conséquences économiques peuvent se mesurer à plus long terme : la CCI préconise en effet de «préserver les facteurs d'attractivité du territoire». Le choix d'implantation peut ainsi, pour une entreprise, dépendre de la qualité de vie et de l'environnement proposé.

4) Conséquences sur l'urbanisme : l'exemple de Blain

L'arrivée d'une voie rapide aux portes de l'agglomération blinoise, loin de régler tous les problèmes de transit, risque de reporter sur une zone réduite une bonne partie du trafic.

Le trafic de transit ne pourra pas totalement être dévié de l'agglomération de Blain. Cela reviendrait à interdire aux camions venant du Gâvre, de Plessé, de Guémené-Penfao, ou encore Guenrouët, d'emprunter cette liaison structurante censée « assurer le désenclavement du nord du département ».

La circulation des poids lourds alimentant l'économie de Blain (ZI des Bluchets, centres commerciaux) nécessitera encore la **traversée de l'agglomération**.

L'accès à l'agglomération de Blain se fera essentiellement par le sud, c'est-à-dire par le petit pont sur le canal : l'essentiel du trafic de la D164 se retrouvera alors sur ce tronçon, qui concentrera les problèmes aux heures de pointe. Le pont constituera un véritable goulet d'étranglement pour l'entrée dans l'agglomération.

L'accès à certains secteurs de la commune, comme la forêt de la Groulaie, le bois de Beaumont, la Chapelle Saint-Roch, le château, seront rendus plus difficiles.

Plutôt que de réguler la circulation à Blain, cette nouvelle voirie facilitera l'accès au centre-ville de Blain de nouveaux habitants travaillant dans l'agglomération nantaise, attirés par un prix du foncier moins déraisonnable qu'ailleurs : c'est le phénomène bien connu de **cité-dortoir**, néfaste à la fois à l'environnement - par les kilomètres parcourus, forcément en voiture – et à la qualité de vie à Blain. Ce trafic supplémentaire, directement imputable au projet, remplacera largement le trafic de transit.

5) Conséquences humaines et sociales

Cette partie s'attache plus précisément à l'histoire récente et aux perspectives du bourg de Saint-Emilien de Blain. Les conséquences de la construction de la 2x2 voies sont évoquées sous l'angle des enjeux sociaux, sanitaires et humains qu'elle menace. Nombre de ces conclusions restent d'ailleurs valables pour la partie sud du centre-ville de Blain, qui serait soumise aux mêmes nuisances.

Saint-Emilien de Blain a été une commune jusqu'à sa fusion avec Blain en 1860. Il s'agit donc d'un territoire avec une histoire et des caractéristiques particulières. La place de l'Eglise a connu ses grands jours, ses cafés et commerces, sa salle de banquets, ses fêtes et ses cérémonies. Des gens s'y sont mariés et y sont nés...

Depuis quelques années, de nombreux jeunes couples se sont installés dans les lotissements de Guesny et de Saint-Emilien. **Ils ne sont en aucun cas responsables de la politique d'étalement urbain des municipalités précédentes.** Pour la plupart, la valeur foncière de leur propriété représente tout leur patrimoine, et si leur choix s'est porté sur cette commune, c'est parce qu'ils ont apprécié l'environnement qu'on leur y proposait.

Le **dynamisme suscité par ces nouveaux habitants est visible** dans le développement de l'école maternelle et primaire amorcé depuis 2000 (2000 : 66 élèves...2008 : 141 élèves). La municipalité précédente avait entériné ce développement en investissant dans la rénovation du commerce de la place de l'église, qui contribue à rendre le bourg beaucoup plus attractif. Les associations, comme Les étangs du Pont Neuf, sont très actives, la bibliothèque trouve un nouveau souffle, l'association Tempo jeune est présente...Saint-Emilien et ses hameaux ne sont pas une simple section de commune administrative. C'est une unité à échelle humaine, où les échanges et les initiatives soudent la population.

Le passage de la 2x2 voies aura des répercussions sur leur santé, suite aux pollutions atmosphériques et surtout sonores : « Vivre à cinquante mètres d'une voie de trafic important, où passent plus de mille véhicules par jour, c'est, sur le long terme, s'exposer à 70 % de risques de mortalité supplémentaires », selon Le Quotidien du Médecin du 14 juin 2006.

Les humains seront exposés aux mêmes nuisances que celles, citées plus haut, concernant l'environnement. **L'exposition de longue durée aux polluants de l'air** peut entraîner une réduction de l'espérance de vie, notamment par ses effets sur les maladies cardio-vasculaires et les maladies respiratoires, tant chez les adultes que chez les enfants. Si les quantités de monoxyde de carbone ou de benzène dégagées par ce trafic n'atteignent pas les valeurs critiques de la pollution urbaine, elles demeurent toutefois dangereuses à long terme.

Mais c'est la **pollution sonore** qui risque de générer les problèmes de santé les plus prégnants. Les nuisances sonores s'étendraient sur plusieurs centaines de mètres et toucheraient plusieurs centaines d'habitants. L'exposition à des niveaux élevés de bruit dû à la circulation (55-65 dBLAeq/24h) a fait l'objet d'études poussées par l'OMS. Elle provoque outre une grande irritation et une perturbation du sommeil, une gêne de la parole et même des problèmes d'apprentissage chez les enfants. Ceux qui sont exposés de façon chronique à des bruits intenses ont des aptitudes réduites en ce qui concerne l'apprentissage de la lecture, la concentration et la résolution de problèmes.

Le bruit peut perturber les activités mentales exigeant de l'attention, de la mémoire et une aptitude à résoudre des problèmes analytiques complexes. Les stratégies d'adaptation (faire abstraction du bruit) et les efforts déployés pour continuer à s'acquitter normalement de ses tâches sont assortis de niveaux élevés d'hormones de stress et de tension artérielle. Selon des données récentes, il semblerait qu'il y ait un lien entre l'hypertension et les maladies cardiaques ischémiques, d'une part, et des niveaux élevés de bruit d'autre part. On rappelle **qu'une proportion importante de la population émilianaise est constituée d'enfants.**

Au regard des incidences sur la santé, les conséquences strictement matérielles et comptables pourraient paraître dérisoires. Mais elles sont aussi importantes par leur impact psychologique.

La **dépréciation du foncier** autour de la 2x2 voies va toucher le patrimoine immobilier des habitants, selon les cas, de 50 à 80 %. Dans ces conditions, beaucoup d'entre eux n'auront d'autre choix que de rester et subir les nuisances, au prix de leur santé physique et mentale. L'intérêt collectif doit être mûrement pesé avant d'engager ainsi la liberté et la vie de centaines de personnes.

A ce niveau, une grave conséquence sera sans doute **la disparition du lien** créé entre les habitants du bourg de St Emilien et ses hameaux avoisinant (Guesny, Chêne vert, La Fossérie, La Bréharais, les Forges, La Rivière...) représentant 40% de la population émilianaise. Alors que le lien social est vu partout comme la panacée, sa destruction par une infrastructure coûteuse, inutile et nuisible, semble programmée.

IV. Un véritable déluge de projets concurrents

Le projet de « liaison structurante », piloté par le seul Conseil Général de Loire-Atlantique, n'est pas l'unique projet de ce type dans notre région. Il est en réalité concurrencé par d'autres, aux finalités similaires, parfois identiques. Seuls les porteurs de projet sont différents, ce qui explique leur coexistence en dépit du **risque de double, voire de triple emploi**. Il est en effet bien connu qu'une collectivité préfère avoir les coudées franches sur son projet plutôt que devoir le co-piloter avec d'autres : la coordination, source de difficultés de tous ordres (discussions, divergences d'intérêts, retards...), sujette aux basculements électoraux, n'est pas la voie préférée des élus. La répartition des compétences par niveau (comme, par exemple, la route au département, le fer aux Régions) ne favorise pas non plus une approche rationnelle des enjeux. C'est ainsi que notre région risque de se transformer en Val-d'Oise miniature, avec son aéroport international, ses multiples liaisons routières, son agriculture en voie de disparition, mais sans ses trains de banlieue. Il va sans dire qu'une telle absence de concertation entre les porteurs de projet serait synonyme de gaspillage de moyens financiers et fonciers inacceptable. Passons en revue les équipements prévus par nos différentes collectivités.

1) L'aéroport Notre-Dame des Landes et son barreau routier

Nous avons déjà évoqué ce projet du XXème siècle. C'est l'Etat qui porte ce projet, soutenu par les Conseils Régionaux des Pays de la Loire et de Bretagne, ainsi que le Conseil Général de Loire-Atlantique, regroupés en syndicat mixte (suivant l'adage disant qu'il est préférable d'avoir tort tous ensemble que raison tout seul). Inutile de revenir sur l'aberration que représente ce futur aéroport, qui risque de devenir la dernière pyramide en construction, payable en loyers PPP pendant cinquante-cinq ans.

Le futur aéroport serait connecté aux voies de circulation existantes (RN 137 Nantes-Rennes et RN 165 Nantes-Vannes par un barreau routier, prévu à 2x2 voies, muni de deux ronds-points. Ce barreau routier, que l'Etat se semble pas enclin à financer, relierait donc, au sud de l'aéroport, dans le même format (2x2 voies), les mêmes routes nationales, en parallèle de notre « liaison structurante », une quinzaine de kilomètres plus au sud! Il est prodigieux qu'une telle ressemblance laisse de marbre le Conseil Général, qui soutient l'aéroport, veut réaliser la liaison structurante, et devra financer les deux voiries.

2) La mise hors-gel et élargissement de la RN 171

L'Etat est à nouveau porteur du projet : il s'agit d'importants travaux de maintenance de la RN 171 entre Savenay (La Moëre) et Nozay. Les résultats de ces travaux sont déjà en partie visibles entre Savenay et le sud de Bouvron. Le projet, soutenu par le député-maire de Chateaubriant Michel Hunault, vise à mettre hors-gel (changement d'enrobé) et élargir à 7m cette chaussée à double sens, jusqu'à Nozay. Cette route, partiellement départementalisée, fait partie du réseau national,

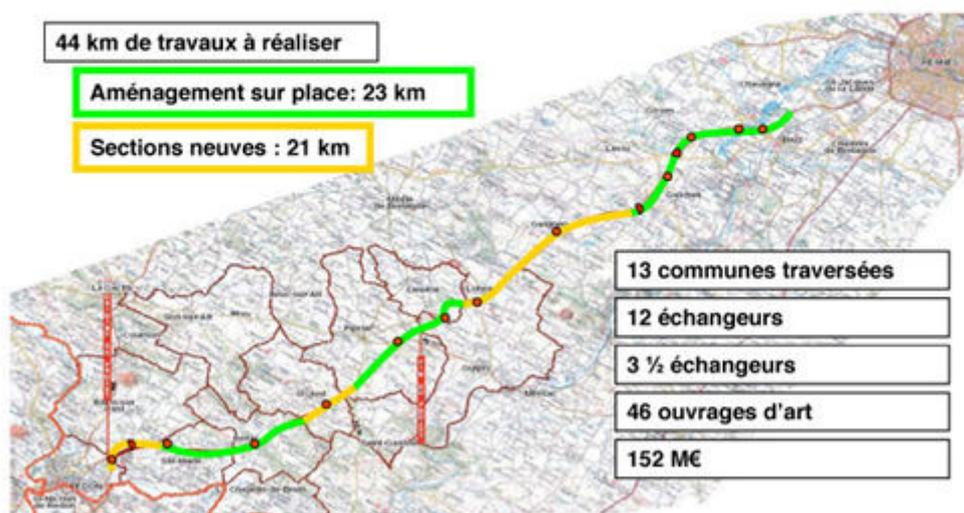
et, à ce titre, bénéficie de financements issus du « Plan de Relance » gouvernemental : des ronds-points (2 M€ l'unité) seront prochainement installés (à Blain et La Grigonnais), sans grande concertation, au passage, avec les communes concernées. Est-ce utile de préciser que cette voirie « structurante » (selon la terminologie du Conseil Général) relie également les RN 165 (La Moëre) et RN 137 à Nozay, soit une dizaine de kilomètres au nord de la liaison Bouvron - Nort-sur-Erdre ? Comment justifier à nouveau de telles dépenses ?

3) La « liaison structurante » Montoir-Pontchateau-Redon-Rennes

Cet autre projet routier est porté par les deux Conseils Généraux de Loire-Atlantique et d'Ille-et-Vilaine. Ne figurant pas dans le Schéma routier de Loire-Atlantique, il est néanmoins d'actualité : l'enquête publique, concernant le tronçon Pontchateau-Redon, est d'ailleurs sur le point d'être lancée. Cette voirie est prévue à 2x1 voie avec créneaux de dépassements. Les travaux sont très avancés du côté breton : pour l'Ille-et-Vilaine, cet axe constitue « un itinéraire déterminant pour le développement économique du département et du Pays de Redon ». Il s'agit d'un chantier conséquent: 44 km de travaux à réaliser, 23 km d'aménagement sur place et 21 km de sections neuves, 13 communes traversées, 12 échangeurs, 46 ouvrages d'art, pour un budget de 152 M d'euros.

Reliant le terminal conteneurs de Montoir à Rennes, l'objectif est visiblement de fournir aux poids-lourds venant du port un itinéraire plus direct vers l'Est de la Bretagne et la Normandie... Objectif qui ressemble à s'y méprendre à celui d'Ancenis-Savenay, qui est, rappelons-le, « d'assurer la prise en charge du trafic de transit et d'échanges en provenance des départements limitrophes ». Son absence sur le Schéma routier évite un doublon trop voyant, mais en quoi le justifie-t-il ?

Axe RENNES - REDON



4) L'amélioration de l'axe Ancenis-Chateaubriant

Ce projet, du seul ressort du Conseil Général, qui vise décidément le titre de département qui asphalté le plus en une seule mandature, organise le contournement de bourgs situés entre ces deux villes : Saint-Mars-la-Jaille et Saint-Julien de Vouvantes, notamment. Nous savons malheureusement peu de choses sur ce dossier, hormis le fait qu'il est loin de ravir tous les habitants concernés, notamment les commerçants de certains bourgs contournés, qui risquent de voir leur clientèle fondre (Ouest-France du 2 avril 2009¹).

Les habitants d'Ancenis et de Chateaubriant vont par ailleurs pouvoir bénéficier d'une véritable « étoile routière », chacune de ces communes sera contournée par une rocade, distribuant les véhicules sur les « liaisons structurantes » améliorée ou nouvelles (Ancenis-Cholet, Ancenis-Clisson, Ancenis-Savenay, Ancenis-Chateaubriant ; Chateaubriant - Saint-Nazaire, Chateaubriant-Nantes, Chateaubriant-Ancenis...), en plus de la desserte ferroviaire (gares d'Ancenis et Chateaubriant, liaison tram-train Nantes-Chateaubriant) qui est du ressort de la Région. Les habitants de ces deux communes, ceinturés par tant de prévenances, auront l'embarras du choix – et une telle concurrence du chemin de fer par la route ne les incitera pas forcément à remplir les wagons. En tout cas, il apparaît que le partage des compétences (route pour le Conseil Général, liaisons ferrées pour la Région, sans compter les sociétés d'autoroute, dont Cofiroute pour l'A11) ne permet pas une véritable vue d'ensemble des problématiques de transport.

5) La ligne à grande vitesse (LGV) Rennes-Nantes

Ce projet, vieux de quelques années, resté dans les cartons de la SNCF jusqu'à peu, vient de recevoir un soutien massif et appuyé de la part des dirigeants de ses deux extrémités, MM. Delaveau, maire de Rennes et Ayrault, maire de Nantes, lors du colloque Nantes-Rennes organisé début octobre 2009. Ce projet n'a en soi rien de critiquable, hormis le fait qu'il participera lui aussi à la consommation d'espace naturel et agricole. Il montre par ailleurs une certaine contradiction dans la position de ces édiles : pour eux, le fer est le bon moyen de transport des voyageurs entre centres urbains – mais pour transporter le frêt, ils préfèrent la route, et son cortège de poids-lourds. Face au coût d'une ligne à grande vitesse (estimé à plus de 12 M€ par kilomètre), est-il inimaginable de défendre le frêt ferroviaire, dont la généralisation libérerait nos routes d'une bonne partie des poids-lourds qui y circulent ? Peut-on enfin orienter les politiques publiques vers ce type de transport de marchandises, beaucoup plus compatible avec les exigences de réduction d'émissions de GES, consommateur de moins d'espace et d'énergie, demandant simplement une meilleure organisation des circuits de production ?

Un autre paradoxe est le lien entre cette LGV et l'aéroport de Notre-Dame des Landes : à les entendre, l'un n'irait pas sans l'autre, afin de faire du village de Notre-

¹ http://www.ouest-france.fr/actu/actuLocale_-a-Erbray-un-contournement-et-des-inquietudes-_44036-avd-20090402-55756776_actuLocale.Htm

Dame des Landes un « centre multimodal à l'échelle européenne », à l'instar de Roissy ou Lyon-Saint-Exupéry. Du point de vue écologique, c'est l'alliance du mode de transport le plus producteur de CO2 avec celui qui en rejette le moins. D'autre part, demander un TGV pour l'utiliser comme une simple navette Centre ville-aéroport, après avoir éloigné ce dernier d'une vingtaine de kilomètres, est une démarche assez curieuse : à Paris ou Lyon, le TGV n'est pas utilisé comme navette (l'aéroport est relié au Centre-ville par des moyens dédiés), et l'exemple de la gare TGV de Lyon – Saint-Exupéry n'est pas forcément le meilleur à suivre : le nombre de TGV s'arrêtant effectivement dans cette gare est ridicule, compte tenu des investissements initiaux.

6) Le plan fret de la SNCF

Parmi les campagnes gouvernementales récentes, une a récemment retenu notre attention : celle concernant le plan fret de la SNCF. La loi dite Grenelle I instaure en effet un objectif d'augmentation de 25 % de la part modale du fret non routier d'ici 2012. Le plan fret SNCF tend ainsi à développer le fret ferroviaire, notamment par la création d'un réseau spécialement dédié au fret, le développement du transport combiné (ferroulage, notamment), et l'amélioration de l'accès des trains en zone portuaire et la création d'un opérateur ferroviaire dans chaque grand port. Malheureusement, le Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire ne bénéficiera pas de ce label, à la différence du Havre et de Marseille.

Ce plan fret, abondé, paraît-il, par le Grand emprunt gouvernemental, pourrait-il résoudre en partie les problèmes de transport de marchandises résoudre en partie les problèmes de transport de marchandises en Loire-Atlantique ? C'est notre conviction, confortée par un constat simple: les sources de fret bien localisées, comme le Port de Saint-Nazaire, ne bénéficient pas d'une desserte ferroviaire suffisante pour leur développement, et le réseau routier sert trop facilement d'exutoire à ce trafic. De plus, les modalités de déclassement des voies ferrées, grandement facilitées depuis quelques années, ont permis le démantèlement de ce réseau ferré qui manque maintenant.

Pour que le fret ferroviaire soulage le département d'une part importante du trafic routier de transit, il faudrait une volonté politique forte : certes, la réussite d'un réseau de fret ferroviaire est médiatiquement moins rentable que l'inauguration d'un aéroport ou d'une gare TGV. Néanmoins, le service rendu à la population serait largement supérieur, même s'il s'agit d'un chantier de grande ampleur, dont les échéances seront plus lointaines.

V. Conclusions et alternatives

1) Quelques mots de conclusion

A ce stade, nous espérons avoir convaincu les indécis : la « liaison structurante » Ancenis-Savenay affiche un bilan coût-bénéfices largement négatif. Elle ne résoudra pas les problèmes de trafic de transit qu'elle est supposée régler, et en créera d'autres dans de nombreux domaines : c'est une réponse du XXe siècle à des défis actuels.

Presque au même titre que le projet lui-même, la méthode choisie par le Conseil Général devrait aussi porter à réfléchir : pratiquant une concertation limitée sinon inexistante, choisissant ses interlocuteurs avec soin, sans communiquer avec les autres (à ce titre, la « concertation » avec les agriculteurs est éloquente : limitée au périmètre de CAP44, laissant la Chambre d'agriculture dans le vague, jusqu'à la diffusion du « tracé préférentiel»...), refusant de répondre aux interrogations des communes, il a délibérément choisi la concertation après la décision. Ce genre de pratique augure rarement d'un projet abouti. Cette pratique voit d'ailleurs son aboutissement, avec une « concertation » décidée par la CNDP, qui ne garantit rien d'autre que « l'information et l'expression de la population », en aucun cas que cette « concertation » ait les moyens de remettre en cause l'existence même du projet, s'il s'avérait qu'il était malvenu.

Il s'agit donc pour Basta d'informer la population et les élus concernés : il est possible d'arrêter un tel projet, en travaillant ensemble et en faisant cet effort de conviction nécessaire. Déjà, dans la commune de Blain, le Groupe de suivi mis en place par la commune à ce sujet a tiré des conclusions claires : la liaison Ancenis-Savenay n'est pas pertinente sur son territoire. Cette conclusion courageuse, séparant avec clairvoyance la communication du Conseil Général et la réalité de son projet, peut être répliquée dans d'autres communes, d'autres communautés de communes, et au Conseil Général lui-même. Il n'y a donc aucune fatalité à ce projet. Les tenants du discours affirmant que «de toutes façons, cette route se fera un jour » oublient les très nombreux projets de ce type abandonnés, ou repoussés aux calendes grecques (comme, récemment, la liaison 2x2 voies Carquefou – Nort-sur-Erdre), ou encore simplement remis dans les cartons d'où ils n'auraient jamais dû sortir.

2) Les alternatives soutenues par Basta

Dans les chapitres précédents se dessinent déjà un certain nombre de pistes pour rendre plus fluide la circulation routière au nord de Nantes, afin de répondre aux critères que le Conseil Général s'était lui-même fixés.

a) Développement massif du fret ferroviaire à partir du port de Saint-Nazaire

Il est grand temps qu'une volonté politique forte pointe le sous-développement de notre département matière de fret ferroviaire et demande son inscription dans le plan fret. Actuellement limité à l'axe Saint-Nazaire – Nantes – Angers, le réseau est notoirement sous-dimensionné. Le port de Saint-Nazaire mérite, lui aussi, un opérateur ferroviaire, dès que le réseau fret permettra d'atteindre facilement la Bretagne et la Normandie sans passer par Nantes. Les échéances risquent d'être courtes, afin de pouvoir **figurer dans les objectifs du Grand emprunt national** ou du **Plan fret de la SNCF** : nous mesurerons bientôt la volonté des décideurs politiques locaux de ne pas rater le train.



Figure 3 - Le réseau ferré Ouest dans les années 50

b) Extension de l' « étoile ferroviaire » nantaise : Nantes – Blain – Nozay

Afin, d'une part, de réduire les trafics routiers pendulaires, d'autre part de lutter contre l'étalement urbain, le transport ferroviaire apparaît comme le meilleur compromis. Comme le dit l'AURAN, « **le rôle des voies ferrées apparaît comme primordial pour le maillage du territoire, et la valorisation des pôles structurants en tant que lieux d'échange et d'intermodalité** ». Le prolongement de la ligne de tram-train actuellement restaurée Nantes-Chateaubriant par une branche La Chapelle-sur-Erdre – Blain – Nozay est possible : cette ligne ferroviaire, qui existait jusqu'aux années 1950, a marqué de son empreinte la carte de la région. Ce projet, qui, actuellement, ne peut être porté que par le Conseil Régional, demande des études sérieuses. On peut d'ores et déjà affirmer qu'une liaison ferroviaire de ce type répond à certains objectifs que le Conseil Général s'est fixés :

- « Désenclavement » de certaines zones résidentielles et rurales, allant dans le sens de l'équité entre les territoires
- Mobilité aux habitants pour leurs besoins professionnels
- Mise à profit des infrastructures existantes : coût de réalisation et impact sur l'environnement moindres
- Inter-modalité accrue et transfert vers des modes de déplacements moins polluants

Un temps présentée par les promoteurs de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes comme une voie de navette rapide reliant le reliant au centre-ville (avant de préférer pour cela le TGV, rien de moins), cette liaison ferroviaire renouvelée donnerait vraiment un sens à la notion de « pôle d'équilibre » blinois. On peut déplorer, avec l'AURAN que, pour l'heure, seuls « 14 des 26 pôles d'équilibre [de Loire-Atlantique] soient reliés au réseau ferroviaire actuel ou en projet ». Aux futurs détracteurs, dénonçant la taille disproportionnée de ce type d'investissement, nous répondons par avance qu'un tel projet nous paraît nettement moins démesuré que son pendant routier, plus responsable aussi face aux défis climatique et économique, et beaucoup plus durable qu'une route. Nous pointons également le caractère solidaire d'un tel projet, qui desservirait ainsi les zones les plus pauvres de la troisième couronne nantaise. Cette liaison ferroviaire répondrait ainsi à de nombreux objectifs

Par ailleurs, le choix d'une voie ferrée entre Savenay/Ancenis est très vivement préconisé par le rapport rédigé par le Haut Comité Français pour la Défense Civile (HCFDC)¹ lors de sa consultation sur le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes en décembre 2008.

c) Rationalisation de l'ensemble des projets touchant le nord du département

Dans la grande variété des projets d'infrastructure touchant actuellement le nord du département, il serait temps de faire le tri : programmer trois voies rapides parallèles en moins de 20 km choque l'entendement. Réaliser un aéroport à Notre-Dame-des-Landes est à la fois ruineux, inutile et nuisible : en plus de tout l'argumentaire de la Coordination contre l'aéroport², ajoutons qu'une telle décision priverait les collectivités locales de toute marge de manœuvre financière en matière de transport pour des décennies, alors que ces investissements seraient autrement plus nécessaires dans le secteur ferroviaire.

Il est difficile d'espérer, au regard du projet de « réforme » des collectivités locales conduit par le gouvernement, une meilleure lisibilité de l'action publique dans les territoires ces prochaines années. Tout au plus peut-on imaginer qu'après une période particulièrement floue, les compétences locales ne soient plus distribuées de la même façon, et que le volet « infrastructures de transport » ne soit plus divisé. Peut-être alors se rendra-t-on compte que cette surabondance de projets tournés pour l'essentiel vers l'avion, la voiture et le poids-lourd, ne sont pas des réponses acceptables face aux nouvelles contraintes écologiques.

¹ Le Haut comité français pour la défense civile (HCFDC) est une association loi 1901 qui participe à la réflexion sur la doctrine, l'organisation et les techniques en matière de sécurité globale. Ses activités visent notamment à soutenir les actions concourant à la sécurité nationale, pour une meilleure protection des populations.

Le HCFDC, se veut surtout un relais entre l'Etat et la société civile sur les questions de sécurité nationale.

² Qu'on peut trouver sur le site de l'ACIPA acipa.free.fr

d) Extension des moyens de transport doux

Le co-voiturage connaît dans notre région un développement important, et on peut souligner les initiatives du Conseil Général en la matière, mais il pourrait être encore facilité par un certain nombre d'investissements. La gestion d'une partie de la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP) par les collectivités locales, notamment régionales, pourrait permettre de mettre en place des dispositifs originaux d'incitation pour les personnes qui co-voiturent régulièrement. D'une façon plus générale, l'orientation de l'urbanisme vers les usages de l'automobile doit être revue : très consommatrice d'espace (zones commerciales, zones d'activités, parkings...), elle contribue à amplifier les problèmes qu'elle était censée régler

Annexe A : l'association BASTA

L'association BASTA est née début juillet 2008 de la réaction commune d'habitants de Saint-Emilien de Blain et des environs face à la progression du projet de « liaison structurante » Ancenis-Savenay. Elle réunit maintenant plus de 120 d'adhérents et une centaine de sympathisants actifs, habitants de Blain, Héric, Bouvron, Nort-sur-Erdre, Ligné, Couffé autour d'actions d'information et de mobilisation contre ce projet.

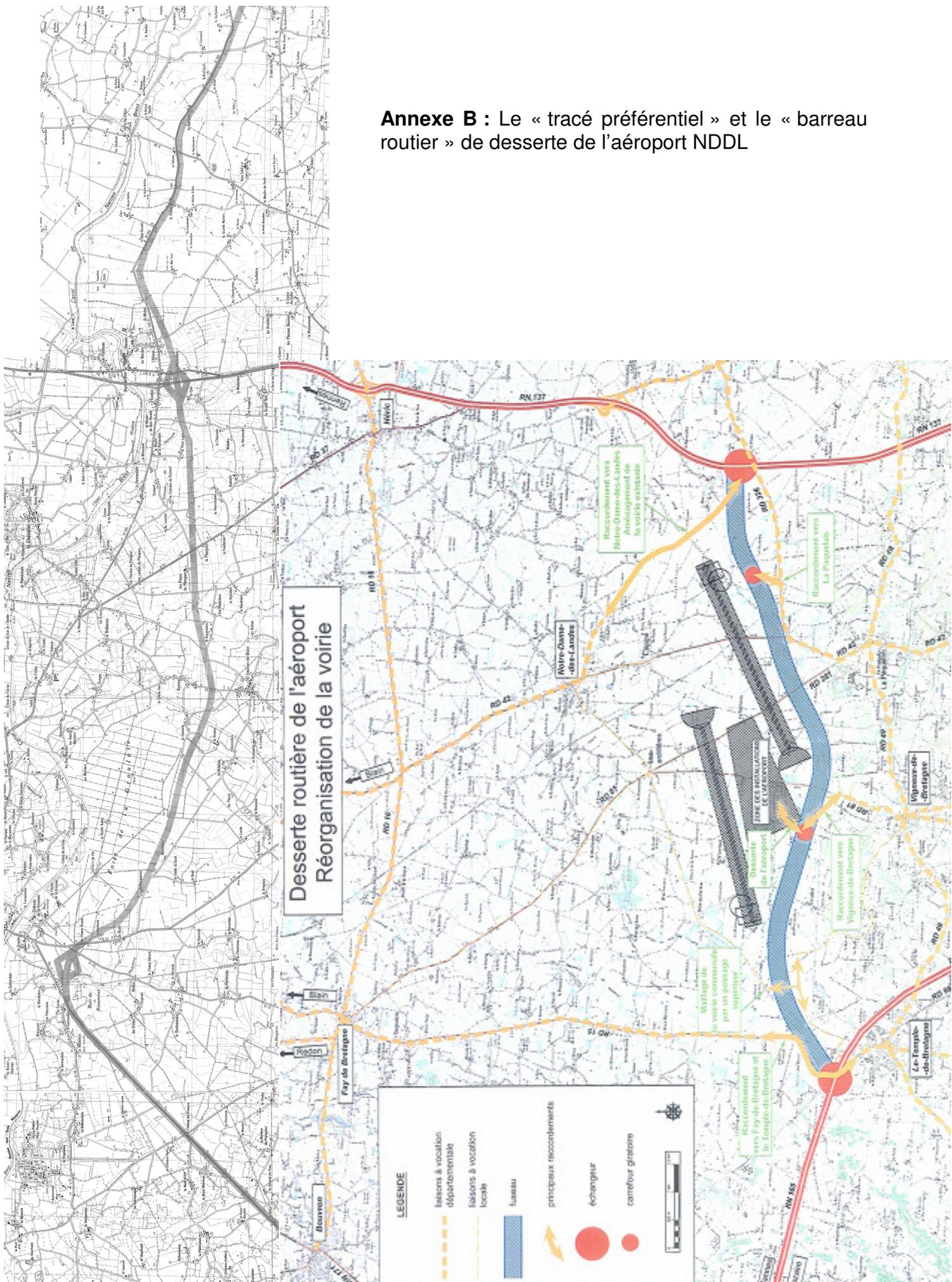
Actions d'information :

- Permanences tous les premiers mercredis du mois, 20h30 à Saint-Emilien de Blain, ouvertes au public.
- Site internet : <http://basta.jimdo.com>
- Banderoles d'information sur le territoire
- Organisation d'événements : rando BASTA (14/06/09)
- Distributions de tracts (boîtes aux lettres, marchés, supermarchés, commerces, fêtes...)
- Pétition, lancée en août 2008, qui a recueilli à ce jour plus de 600 signatures.
- Communiqués de presse (Presse-Océan, Ouest-France, 20Minutes)

Actions de mobilisation :

- Participation aux « débats publics » organisés
- Opération de co-voiturage (BASTA-co)
- Interpellation des élus, porteurs de projet ou non
- Rédaction d'argumentaires à destination des élus

Annexe B : Le « tracé préférentiel » et le « barreau routier » de desserte de l'aéroport NDDL



Annexe C : Conclusions du Groupe de suivi de la commune de Blain (printemps 2009)

Composition : J.-L. PLUMELET (1^{er} adjoint au Maire de Blain), J.-P. HAMON (adjoint), L. LEGOUX (adjointe), M. BLOT (conseiller), S. PONTAC (conseiller), S. BOUCARD, L. FOURAGE, Ch. LOQUET, E. PATUREL, J.-F. PELE.

Le groupe de travail qui s'est réuni était constitué d'élus, d'acteurs économiques et d'habitants résidant sur l'ensemble du territoire communal. Il s'est questionné sur la pertinence de ce projet au regard des dessertes départementales d'une part et de la problématique du territoire blinois d'autre part.

On pourrait considérer qu'il y a pertinence si cette liaison :

- est un facteur du développement économique et humain du territoire blinois.
- permet la diminution du trafic dans l'agglomération blinoise (hors Bd de la résistance).
- ne fait pas doublon avec la mise en service de l'axe (2x2 voies) Saint Nazaire- Rennes appelé à capter une partie du trafic poids lourds à partir du port de St Nazaire dans un souci de minimiser les consommations d'espaces générés.
- permet de résoudre des problèmes de circulation plus large qu'une simple liaison est – ouest du département.
- tient compte de la diminution globale du trafic qui semble se préciser !!

Autrement dit ce projet est acceptable si l'aménagement global du territoire départemental envisagé par le CG rend aussi service aux territoires traversés !!

Au sein du groupe de travail, le consensus s'est rapidement fait sur l'utilisation optimale des liaisons existantes pour une consommation d'espace la plus restreinte possible en respectant la réalité de l'urbanisation et l'activité agricole.

Par contre, la question du dimensionnement nous amène à nous opposer à :

- 2x2 voies. Ce type de voies traverse les territoires plus qu'il ne les irrigue. Le manque de connexion au réseau routier existant avec des échangeurs ne permettrait pas à l'avenir la connexion de la RD81 qui peut à partir de Curin être une alternative pour dévier le trafic de la RD 164 passant actuellement en plein centre de Blain. Une route principale de niveau 1 est capable de recevoir un trafic jusqu'à 15000 véhicules jour ce qui comparé aux 8000 actuels laisse plus que de la marge.

Pour ces raisons, nous pensons que :

- le développement du transport collectif avec des aires de stationnement (ex : le long de la RN 137), ou à destination des gares actuelles ou futures (Savenay-Nort sur Erdre) est apte à éviter le doublement des voies et la consommation d'espace que ce soit au niveau agricole ou la traversée d'espaces naturels.
- De plus, ce projet est en contradiction avec les objectifs affichés du CG 44. Cela nous engage à réfléchir plus loin pour une réelle desserte respectueuse d'un développement durable de notre territoire par la promotion des transports publics.

L'étude de la remise en service de la ligne de chemin de fer Blain Nantes et d'une gare assurant la réalité du pôle d'équilibre blinois, approchant rappelons le chiffre de 10000 habitants, est à envisager dès maintenant.