

Réunion publique d'information
sur le projet de « liaison structurante »
Ancenis - Savenay



Héric – 28/01/2010

SOMMAIRE

- Descriptif du projet du Conseil Général
 - Pourquoi (ne pas) construire cette route
 - Conséquences d'un tel projet
 - Un véritable déluge de projets concurrents
 - Conclusions et alternatives

DESCRIPTIF DU PROJET

DESCRIPTIF DU PROJET

Argumentaire du Conseil Général

*« 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 - Saint-Nazaire et du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes »

DESCRIPTIF DU PROJET

Procédures de mise en œuvre : où en sont-ils ?

- Les premières études : 1 à 2 ans
- **La concertation : 2 à 4 ans**
- Les enquêtes et procédures : 2 à 4 ans
(dont l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, l'enquête parcellaire, l'enquête loi sur l'eau...)
- L'acquisition des terrains : 1 à 2 ans
- Mise au point du projet détaillé et réalisation des travaux : 2 à 3 ans

POURQUOI (NE PAS)
CONSTRUIRE CETTE ROUTE ?

POURQUOI (NE PAS) CONSTRUIRE CETTE ROUTE ?

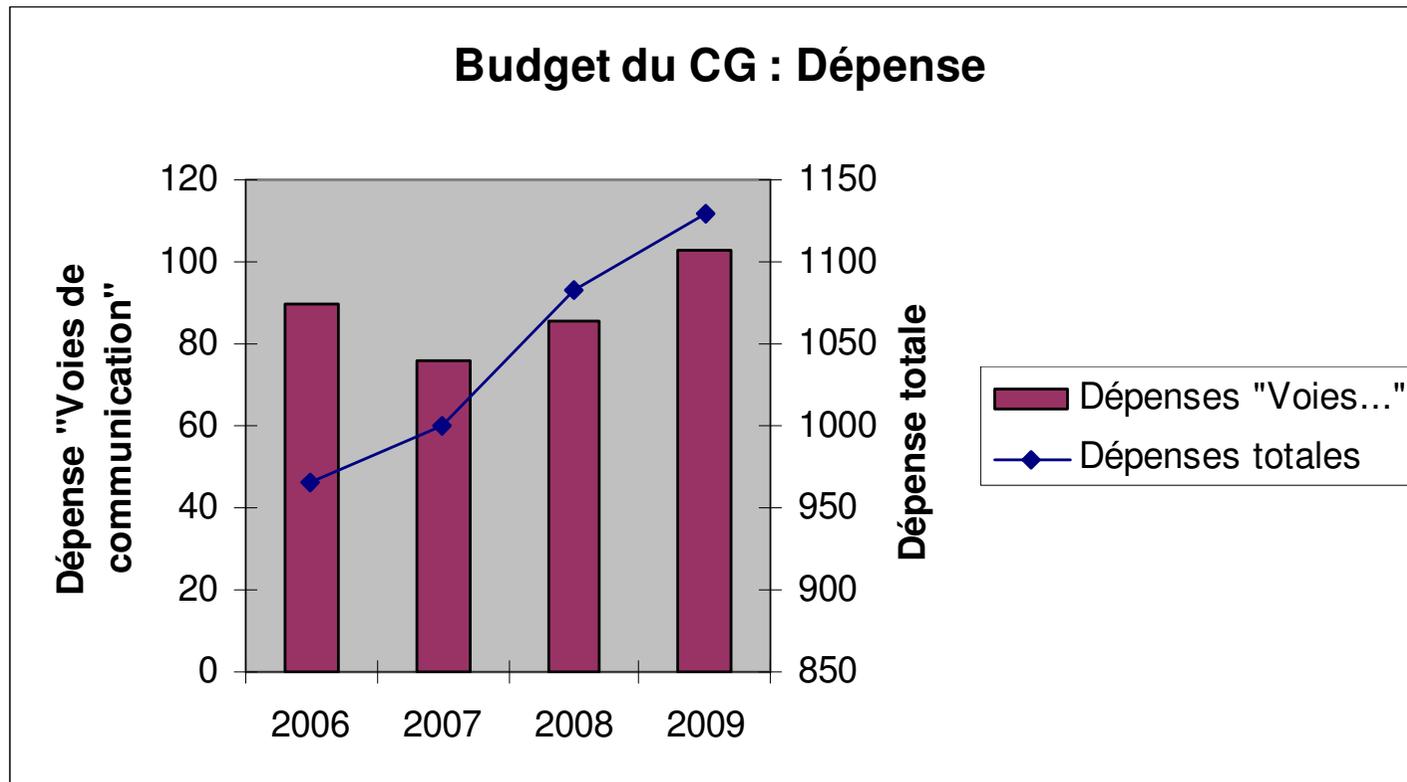
1ère raison : Le coût faramineux

→ Estimé à 280 millions d'euros par le CG...
... et à 350 millions d'euros par BASTA

soit plus de 600 euros par foyer !!

POURQUOI (NE PAS) CONSTRUIRE CETTE ROUTE ?

1ere raison : Le coût faramineux (suite)



Source : Conseil Général 44

POURQUOI (NE PAS) CONSTRUIRE CETTE ROUTE ?

2eme raison : La réalité écologique

**D'abord, l'objectif du
Grenelle Environnement :**

-20% d'émission de
gaz à effet de serre
d'ici 2020

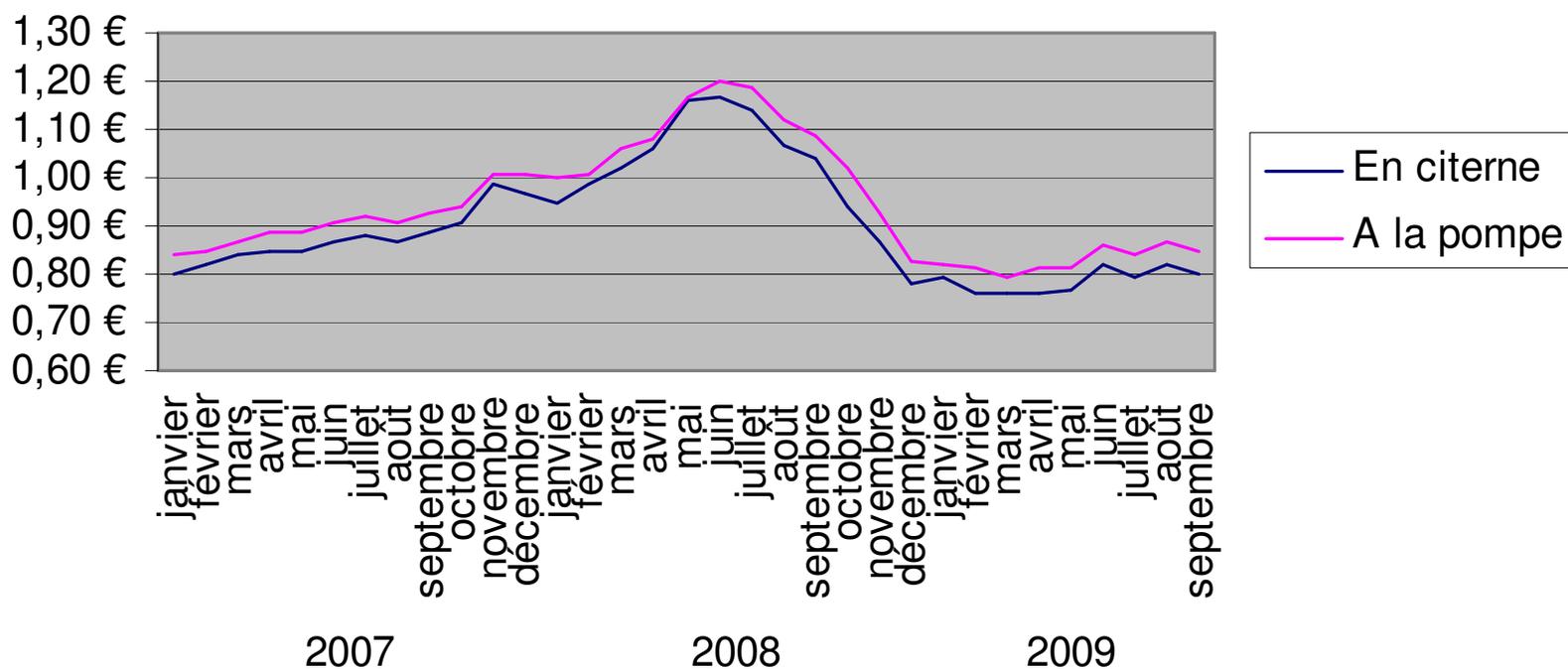
« la priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transport » - Nicolas SARKOZY

« sauf pour des raisons de sécurité, nous n'augmenterons plus de façon significative les capacités routières et aéroportuaires » - Ministre de l'Ecologie et de l'Aménagement du Territoire

POURQUOI (NE PAS) CONSTRUIRE CETTE ROUTE ?

2eme raison : La réalité écologique (suite)

Prix du gazole professionnel



Source : Union Française de l'Industrie Pétrolière, UFIP

POURQUOI (NE PAS) CONSTRUIRE CETTE ROUTE ?

2eme raison : La réalité écologique (suite)

Le prix du pétrole

A l'été 2008, la hausse du prix du baril a provoqué...

- ↘ 12% de la consommation de carburant
- ↘ 10% du trafic poids lourd sur St Nazaire / Savenay
- ↘ 3,9% du trafic poids lourd sur le périph. nord nantais

POURQUOI (NE PAS) CONSTRUIRE CETTE ROUTE ?

3eme raison :

Des routes pour réduire le trafic = logique inefficace

Un super périphérique à un rayon de 40 km du centre ville est une formule quasi inexistante → seuls Paris et Lyon l'ont adoptée, et leur problématique est largement autre...

La saturation de ces 2 métropoles n'a pas été résolue par cette stratégie, qui n'a fait qu'inciter à prendre plus la route !

POURQUOI (NE PAS) CONSTRUIRE CETTE ROUTE ?

4eme raison :
Quels « grands équipements » desservir ?

→ l'aéroport Notre Dame des Landes (?)



Source : ACIPA

POURQUOI (NE PAS) CONSTRUIRE CETTE ROUTE ?

4eme raison :

Quels « grands équipements » desservir ? (suite)

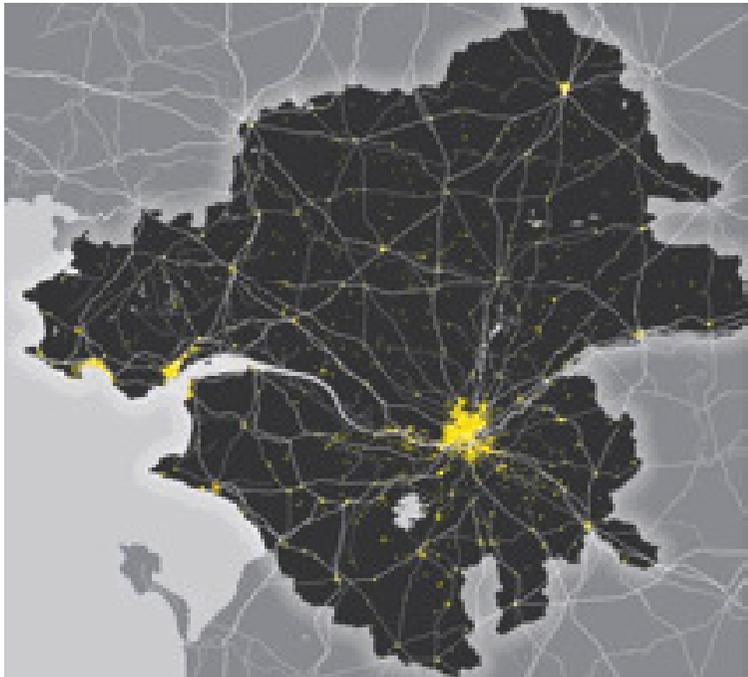
→ L'autoroute de la mer Saint Nazaire-Gijon(?)

- Au plus 1000 poids lourds par semaine, soit 3,4% du trafic actuel Saint Nazaire-Savenay
- Économiquement incertain : une baisse de trafic peut entraîner l'arrêt de cette « autoroute de la mer », comme cela a été le cas pour Toulon-Civitavecchia

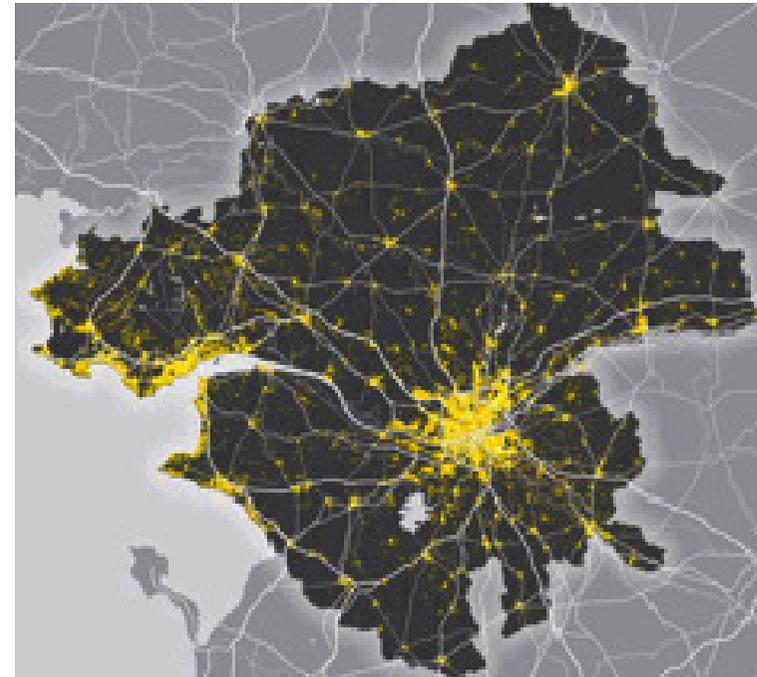
POURQUOI (NE PAS) CONSTRUIRE CETTE ROUTE ?

5eme raison : La lutte contre l'étalement urbain

Surface urbanisée en 1960



... et en 2008

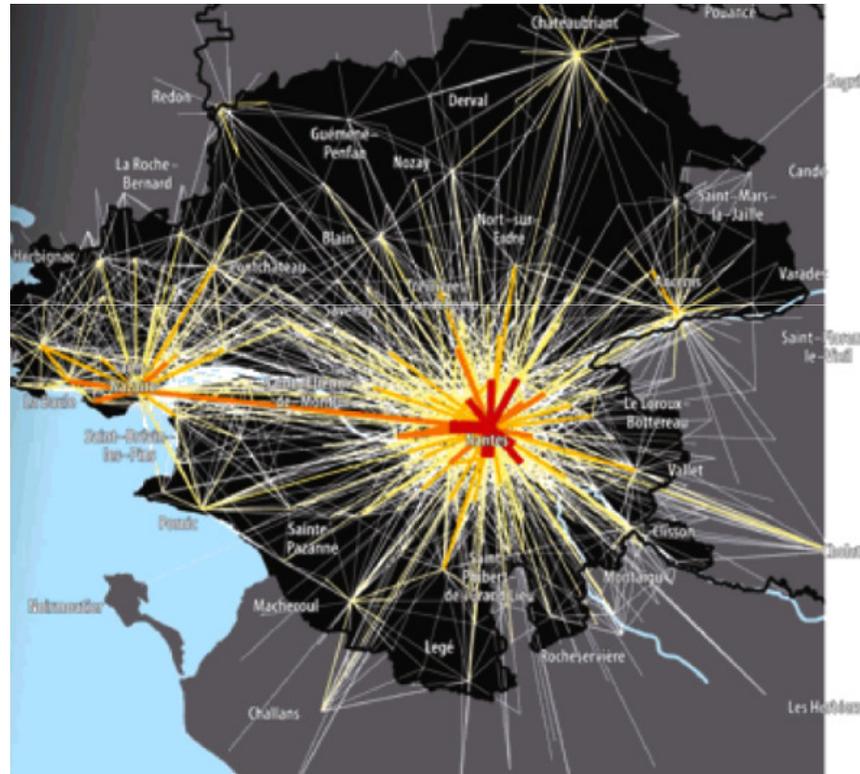


Source : AURAN

POURQUOI (NE PAS) CONSTRUIRE CETTE ROUTE ?

5eme raison :
La lutte contre l'étalement urbain (suite)

Echanges domicile - travail entre communes (2006)



Source : AURAN

LES CONSEQUENCES D'UN TEL PROJET

Conséquences sur l'environnement

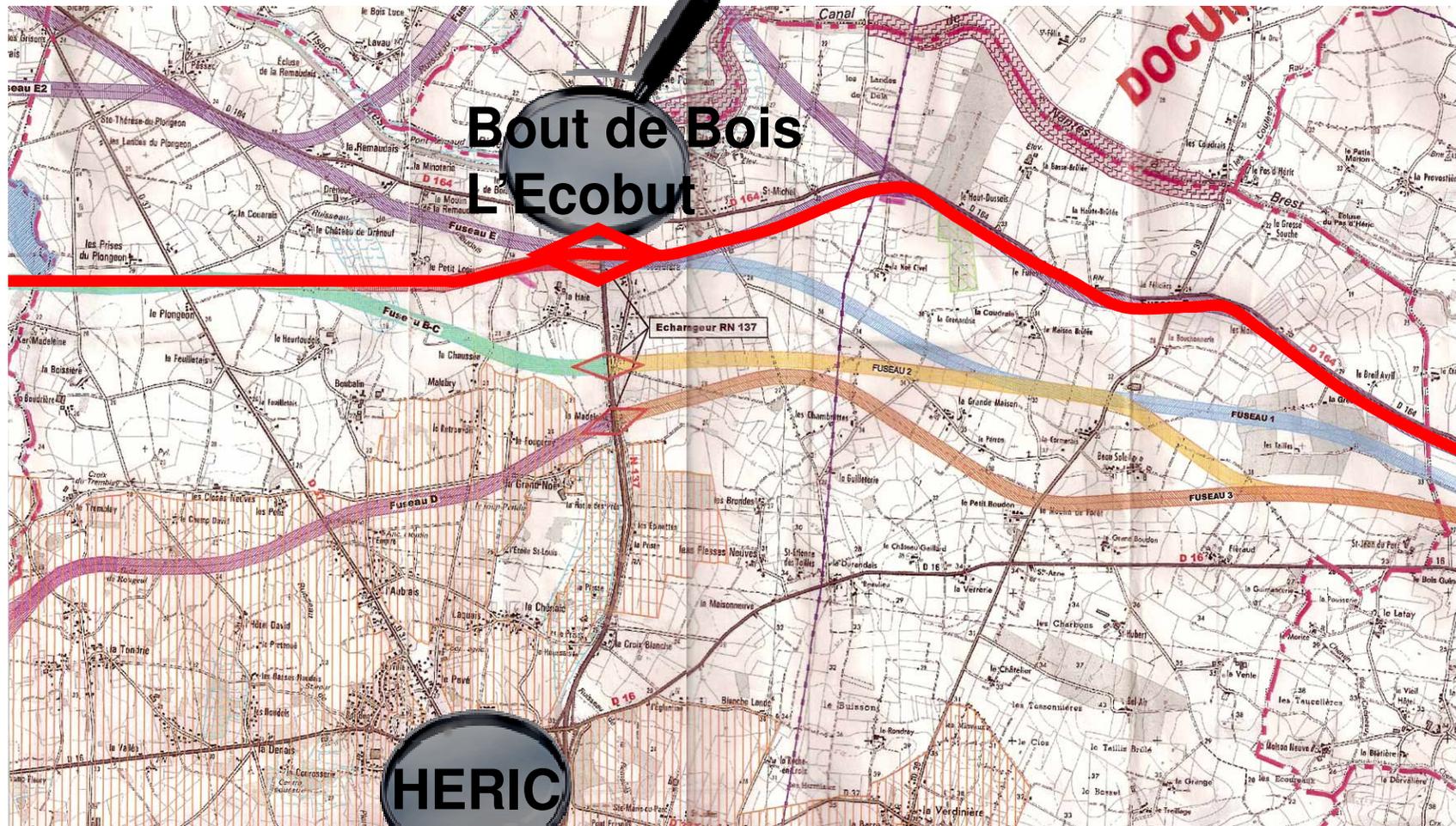
- Fragmentation des écosystèmes
- Impact sur les zones naturelles classées
 - Destruction d'habitats d'espèces protégées
 - Acidification des sols
 - Imperméabilisation des sols
 - ...

Conséquences économiques : Le secteur agricole

- Perte de surface agricole : environ 600 hectares
 - Fermeture d'exploitations
 - Frein à l'installation de jeunes agriculteurs
 - Difficultés d'exploitation supplémentaires

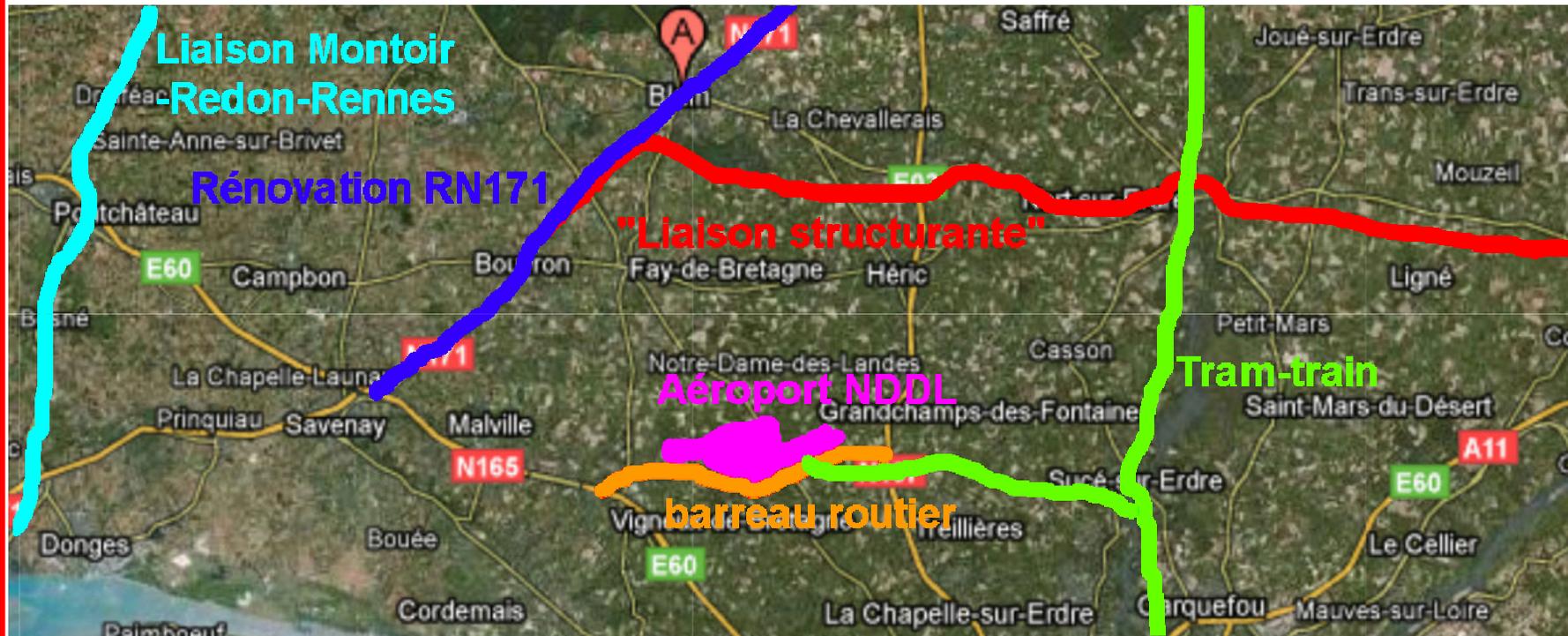
LES CONSEQUENCES D'UN TEL PROJET

Conséquences sur la commune d'Héric



UN VERITABLE DELUGE DE PROJETS CONCURRENTS

UN VERITABLE DELUGE DE PROJETS CONCURRENTS

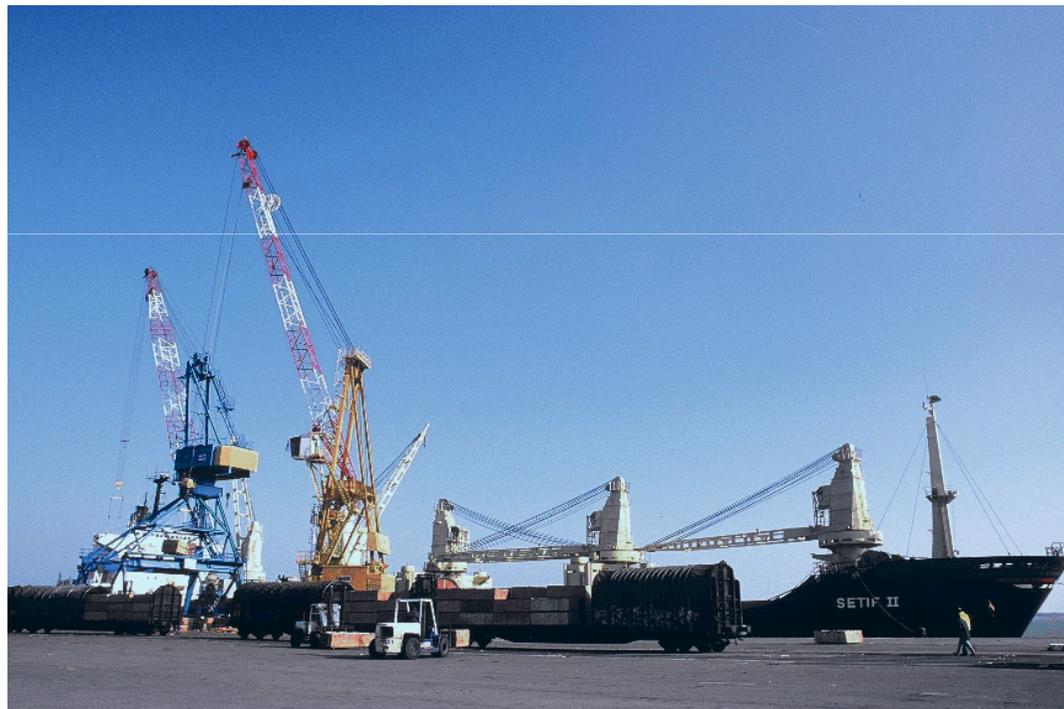


CONCLUSIONS ET ALTERNATIVES

CONCLUSIONS ET ALTERNATIVES

Les alternatives soutenues par BASTA

→ Le développement massif du fret ferroviaire à partir du port de Saint Nazaire



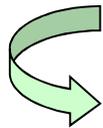
CONCLUSIONS ET ALTERNATIVES

Les alternatives soutenues par BASTA (suite)

→ Le développement massif du fret ferroviaire à partir du port de Saint Nazaire (suite)

Plan fret SNCF
=
7 milliards d'euros

Objectifs :
Doubler la part de marché du fret ferroviaire pour l'acheminement à destination et en provenance des ports



Création d'un opérateur portuaire ferroviaire à Saint-Nazaire

CONCLUSIONS ET ALTERNATIVES

Les alternatives soutenues par BASTA (suite)

→ L'extension de l'«étoile ferroviaire» nantaise :
Nantes – Blain - Nozay

Prolongement de la ligne de Tram-Train par une branche
La Chapelle sur Erdre - Blain - Nozay

→ Le tracé existe déjà !

→ une desserte ferroviaire plus équitable

→ transfert vers un (des) mode(s) de déplacement
moins polluant(s)

**Recommandations
du Conseil de développement de la CCEG
(octobre 2009)**

«La trame viaire fait l'objet de réflexions autour du projet de l'axe Ancenis – Savenay (RD16).

Les liaisons est/ouest sont certes un point faible du réseau, mais la réalisation de cet axe pourrait présenter un risque d'appel d'air automobile, ce qui va en contradiction avec la politique de transports en commun.»

**Conclusions
du Groupe de suivi de la commune de Blain
(printemps 2009)**

« Ce projet est acceptable si l'aménagement global du territoire départemental envisagé par le CG ne se fait pas aux dépens des territoires traversés !! »

« 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 [...] est à envisager dès maintenant. »

Merci à tous de votre attention