

Projet de « liaison structurante » Bouvron – Nort-sur-Erdre

Etude critique Conséquences et alternatives

Association BASTA

juin 2009

Plan du document

- I. Synopsis
- II. Descriptif du projet du Conseil Général
- III. Analyse critique
 - 1) Etude d'opportunité pour le Conseil Général
 - 2) Conséquences sur l'environnement
 - 3) Conséquences économiques : le secteur agricole
 - 4) Le développement économique d'Héric
 - 5) Conséquences sur la circulation intérieure
 - 6) Conséquences humaines et sociales
- IV. Conclusion

Annexes

- A. L'association BASTA – Bétonnage Ancenis Savenay Toxique pour l'Avenir
- B. Le « tracé préférentiel » et le « barreau routier » de desserte de l'aéroport NDDL

I. 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 » implique lourdement la commune de Héric : les tracés d'étude traversant la commune sont exposés en mairie au printemps 2007, avant qu'un « tracé préférentiel » s'impose dans l'opacité en juin 2008.

Jusqu'à présent, la communication du Conseil Général pour justifier ce projet demeure indigente : l'idée centrale semble être le **délestage du périphérique nantais** au profit de la circulation régionale et nationale, tout en limitant l'impact sur le territoire.

L'analyse critique du projet soulève sept objections profondes, autant de motifs d'inquiétude pour l'avenir des populations concernées. Ces objections nous paraissent de nature à remettre en cause l'existence du projet.

A l'échelle du département, on peut d'abord s'interroger sur **l'opportunité d'un tel projet pour la collectivité**.

Le budget serré du Conseil Général va devoir supporter son financement faramineux (350 M€, soit 560€ par foyer fiscal). Or, **cet investissement sera concurrencé** par le barreau routier censé desservir l'aéroport de Notre-Dame des Landes, également soutenu par le Conseil Général. De plus, le pari fait sur le développement routier se heurte à la **réalité de la crise énergétique** : renchérissement des carburants et responsabilité face au réchauffement climatique. La Chambre de Commerce et d'Industrie elle-même préconise **une approche plus respectueuse du cadre de vie, plus économe en emprise foncière**, notre département souffrant déjà de la diminution des zones rurales intactes.

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.

Concernant la commune d'Héric, il faudra s'acquitter d'un **coût économique très lourd dans le secteur agricole**, sans que l'activité secondaire ou tertiaire en bénéficie.

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

L'intérêt économique non agricole de ce projet pour la commune reste largement à prouver, les bénéfices éventuels pour les zones d'activités présentes sur notre territoire étant très secondaires.

Enfin, le **transit routier dans l'agglomération d'Héric ne sera pratiquement pas impacté** : ce projet n'est **en rien un contournement de l'agglomération**.

Localement, on doute qu'un quelconque accompagnement du projet compense le **grave préjudice physique et moral** subi par populations les plus proches du tracé. Autour de l'échangeur prévu à Bout-de-bois, ce projet rouvre les plaies de la réalisation de la voie rapide Nantes-Rennes : peut-on supporter que des populations fortement touchées, voire expropriées par la réalisation de la RN 137 se retrouvent de nouveau dans la ligne de mire de cette « liaison structurante » ?

II. Descriptif du projet du Conseil Général

a) 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. 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.

Au printemps 2007 surgissent, en mairie d'Héric, des tracés d'étude traversant la commune, en particulier Bout-de-bois, mais surtout l'Ecobut, le Petit Logis, le Fût-Levé. 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 sur la commune de Blain.

b) 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 de bois, 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 ».

Dans les paragraphes suivants, consacrés plus spécifiquement à notre commune de Blain, nous nous attacherons à **montrer combien ces objectifs sont importants à nos yeux**, mais que **le projet présenté ne répond globalement pas à ces enjeux**, et **va même à l'encontre de ces objectifs sur des points essentiels**.

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

III. Analyse critique

1) Etude d'opportunité pour le Conseil Général

Dans ce paragraphe figurent les arguments s'opposant au projet dans son ensemble : ils s'adressent aux habitants d'Héric, mais aussi, d'une manière plus large, à tous nos concitoyens de Loire-Atlantique.

Un projet au coût faramineux

Le financement de la liaison structurante n'est certes pas du ressort de la commune d'Héric, mais tout contribuable de Loire-Atlantique, même héricois, peut légitimement s'inquiéter d'une dépense importante au niveau du département. En particulier dans une période où le budget du Conseil Général, alourdi par les conséquences de la crise économique, 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€** à la collectivité. Rapporté aux 621 000 foyers fiscaux du département, le **coût moyen de cette construction sera de plus de 560 € par foyer!**

Cette estimation ne tient bien sûr pas compte du **coût d'entretien** 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'oriente vers la construction d'une liaison à 2x1 voie, la rabais n'en sera que minime; en particulier, les réserves foncières, les franchissements, les ouvrages d'art seront identiques.

Une infrastructure très lourde qui en concurrencerait une autre

D'autre part, si un objectif affiché est de «favoriser [...] et la circulation des grands flux régionaux et nationaux », en un mot de **délester le périphérique nantais**, notoirement mal conçu, d'autres solutions, locales et moins coûteuses, existent. On peut citer, par exemple, la rationalisation des voiries actuelles (passages inondables, nombreuses réductions de voies), le passage à 2x3 voies sur certains tronçons, des voies réservées au trafic de transit...

En outre, il est étrange que le schéma routier départemental ne tienne pas compte de la voirie qui desservirait l'aéroport de Notre-Dame des Landes, dont le Conseil Général est un des plus ardents défenseurs : **la « liaison structurante » entre Bouvron et Nort-sur-Erdre ne fait que dédoubler ce barreau routier** une dizaine de kilomètres plus au nord (voir Annexe B), reliant également la route de Rennes à la route de Vannes. Une telle absence de concertation entre les « porteurs de projet » (l'Etat, pour le barreau routier, et le Conseil Général) serait synonyme de gaspillage de moyens financiers et fonciers inacceptable.

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

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

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'Ecologie 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 de tous bords, y compris celles soutenues, comme au Conseil Général, par les voix écologistes !

- 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, 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)! 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...

Des acteurs économiques plus responsables que les élus ?

La France du XXIème siècle n'est pas le Far West, et le développement économique ne passe plus par le développement routier. 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** »². Les élus, par leurs décisions, doivent « assurer un développement économique et urbain durable et **veiller à une consommation foncière plus économe** ».

2) 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, en particulier sur la commune d'Héric. 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. Le cours du Plongeon sera par exemple traversé, aménagé et alimenté par des exutoires venant de la voie rapide, sans qu'on

¹ www.ufip.fr

² « Faire de la Loire-Atlantique un territoire favorable au développement des entreprises »- CCI Nantes Saint-Nazaire, décembre 2007, disponible sur www.NantesStNazaire.cci.fr

puisse mesurer l'ampleur des conséquences de cette fracture sur l'environnement aquatique. 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 zones naturelles directement impactées, elles ont leur importance dans la préservation de la biodiversité :

La « zone bocagère relictuelle d'Héric et de Notre-Dame des Landes » (ZNIEFF de type 2) : sur 6368 hectares, soit une grande partie de notre commune, elle recèle de nombreuses espèces rares ou menacées. On note la nidification de l'Épervier d'Europe et de la Chouette chevêche. Les nombreuses mares sont propices à une riche population d'amphibiens comme le Crapaud accoucheur, la Salamandre et les gros tritons (Marbré, crêté et alpestre) , ainsi que la présence du Damier de la Succise.

La forêt de la Groulaie (ZNIEFF de type 2) : sur la commune de Blain, 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 Rousse.

Le bois de Beaumont (ZNIEFF de type 2) : à Blain également, 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.

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 bermes 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. L'ozone cause 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.

- 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**.

3) 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 dans l'urbanisation du département. Dans ce domaine également, la gestion locale évite d'adopter une vue d'ensemble seule susceptible de révéler l'ampleur nationale des dégâts. Si chaque territoire néglige sa responsabilité de conservation, la soi-disant volonté du Conseil Général de « maîtriser l'étalement urbain » tiendra une fois de plus du vœu pieux.

Sur la commune de Héric, on peut recenser une 18 exploitations très touchées (plus d'une dizaine sur Blain), dont **certaines devront simplement fermer**. D'autre part, l'installation de jeunes agriculteurs est entravée par la disparition de ces terres et les risques à investir au voisinage d'une telle infrastructure. Le **coût en emplois** de ces fermetures n'est pratiquement jamais mentionné, il s'inscrit pourtant en négatif dans le bilan économique. Cet aspect a déjà été soulevé par l'AJAH (Association des Jeunes Agriculteurs d'Héric) dans ses actions récentes, auxquelles nous nous associons pleinement.

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

Pour une vue plus complète des conséquences sur l'activité agricole, en particulier le nécessaire remembrement qu'un tel projet entraîne, l'AJAH est naturellement plus compétente : elle critique sévèrement la nature du projet, ainsi que l'absence quasi-complète de concertation. Le groupe local de la Chambre d'Agriculture, a également émis de fortes réserves.

4) Le développement économique d'Héric

La commune d'Héric jouit, à travers ses zones d'activités, d'une forte implantation industrielle et de services. Ces zones, dont la Z.A. de l'Erette, sont principalement installées à proximité de la voirie existante, la RN 137. Reliant deux grandes métropoles régionales, cette voie rapide suffit amplement à la desserte de ces zones.

Qu'apporterait, pour les acteurs économiques présents, la construction de cette « liaison structurante »? Le gain de temps de transport en direction de Savenay ou Ancenis est loin d'être avéré, pour une distance parcourue supérieure : les coûts de transport ne devraient pas être réellement affectés par cette réalisation. La possibilité de réaliser d'autres zones d'activités au voisinage de cette nouvelle voirie est limitée par une plus grande distance aux centres urbanisés : chacun sait qu'une zone d'activités éloignée des centres d'habitation a moins de chances d'attirer les industriels. C'est d'ailleurs une recommandation de la CCI de préférer de grandes zones d'activités à proximité des zones d'habitation : le succès de la ZA de l'Erette en est témoin.

5) Conséquences sur la circulation intérieure

Le trafic à l'intérieur de l'agglomération d'Héric sera-t-il réduit avec la construction de la « liaison structurante » ? C'est ce que laissent entendre certains conseillers généraux, arguant que ce projet remplacera de multiples contournements d'agglomérations : Héric, La Grigonnais, mais aussi, à les croire, Blain et Fay-de-Bretagne.

Nous avons déjà contesté très fortement la fonction de contournement concernant la ville de Blain dans un précédent dossier (cf. <http://basta.jimdo.com>). Ces critiques sont renforcées par l'investissement de l'Etat dans les travaux d'amélioration de la RN 171, récemment décidés.

Concernant Héric, il est illusoire d'imaginer que cette voirie puisse servir d'exutoire au trafic à l'intérieur de l'agglomération. En effet, s'il est difficile d'obtenir des chiffres de trafic sur la RD164, il est encore plus difficile de faire la part entre le trafic de transit (qui pourrait être concerné par un contournement) et le trafic local. Ce trafic local, incompressible, est d'ailleurs probablement en augmentation, du fait du mitage croissant des campagnes environnantes (accroissement de l'habitat pavillonnaire), de l'augmentation des populations dans les villages extérieurs à l'agglomération, et de l'arrivée de nouveaux habitants au sein de la zone urbaine d'Héric.

6) Conséquences humaines et sociales

La suite de ce paragraphe dépeint les conséquences humaines et sociales de la construction d'une voie rapide à proximité de zones habitées rurales. Nous avons choisi un cas extérieur à la commune d'Héric : Saint-Emilien de Blain et Guesny, car c'est à notre avis un exemple plus frappant. Nous aurions pu tout aussi bien décrire les effets sur des villages héricois, comme l'Ecobut, le Petit Logis, le Fût-Levé, la Bézardière. Certains d'entre eux encourent même une double peine, ayant déjà été lourdement touchés par la construction de la voie rapide Nantes-Rennes (RN 137). Si, jusqu'ici, l'argumentation demeurait sur le terrain technique, il nous a paru important de parler aussi de ce type de conséquences, que les descriptifs en langue de bois ignorent toujours, et qui nous font autant que d'autres renoncer au fatalisme.

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 blinoises 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 mener une vie normale 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 émilienne 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 Fosse, La Bréharais, les Forges, La Rivière...) représentant 40% de la population émilienne. Alors que le lien social est vu partout comme la panacée, sa destruction par une infrastructure coûteuse, inutile et nuisible, semble programmée.

IV. Conclusion

A ce stade, la conclusion s'impose : la commune d'Héric n'a pas d'intérêt à voir le projet de « liaison structurante » Ancenis-Savenay la traverser. Le Conseil Municipal devrait logiquement se prononcer contre la construction de cette voirie coûteuse, inutile et nuisible.

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 clairement aux interrogations des communes, il a délibérément choisi la concertation après la décision. Ce genre de pratique augure rarement d'un projet abouti.

Il faut également savoir que les habitants de Héric ne sont pas seuls à s'opposer à ce projet : à Blain, un « groupe de suivi » initié par la mairie a vu le jour, auquel nous avons participé. Ses conclusions, prochainement publiées, vont clairement dans le sens d'un refus de ce projet. D'autre part, le financement par l'Etat d'importants travaux sur la RN 171 (mise hors gel de la totalité du tronçon Savenay - Nozay, réalisation de ronds-points) montre que la « liaison structurante » n'est soutenue par aucune autre collectivité que le Conseil Général.

Il n'y a donc aucune fatalité à ce projet. Les tenants du discours fataliste, affirmant que «de toutes façons, cette route se fera un jour », ou « il faut bien que cette route passe quelque part », 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.

Les alternatives que nous désignons telles visent à améliorer la circulation au nord de Nantes, afin de répondre aux critères que le Conseil Général s'était lui-même fixés :

- Redéploiement d'une voie ferrée de La Chapelle-sur-Erdre à Blain, en utilisant le tracé antérieur, permettant de rejoindre Nantes en tram-train, à l'image du projet Nantes-Châteaubriant.
- Développement du feroutage pour le trafic container du terminal de Montoir-de-Bretagne.
- Développement accéléré de moyens de transports alternatifs : transport en commun en direction d'Ancenis, Nort-sur-Erdre, Fay-de-Bretagne, Bouvron et Savenay.
- Soutien et développement du co-voiturage¹ pour les déplacements pendulaires (domicile-travail), par une campagne active d'incitation, et la réalisation de parkings-relais.

¹ L'association BASTA a lancé, en mars 2009, une opération de co-voiturage intitulée **Basta-co**. Cette opération, qui vise les trajets domicile-travail, se fait en partenariat avec l'association Tempo.

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 près de 120 adhérents, une centaine de sympathisants actifs, habitants d'Héric, Blain, Bouvron, Nort-sur-Erdre et Ligné, 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>, où tous les documents de Basta sont disponibles
- Distributions de tracts (boîtes aux lettres, marchés, supermarchés, commerces, fêtes...)
- Pétition, lancée à la fin du mois d'août, qui a recueilli à ce jour plus de 400 signatures.
- Communiqués de presse (Presse-Océan, Ouest-France, l'Eclaireur, 20minutes)

Actions de mobilisation :

- Participation aux « débats publics » organisés
- Interpellation (par courrier) des élus, porteurs de projet ou non
- Rédaction d'argumentaires à destination des élus
- Opération de covoiturage Basta-co
- Basta-rando (14 juin 2009), sur le « tracé préférentiel », qui a attiré plus de 130 personnes, avec de nombreuses activités proposées.

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

