

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

## Etude critique Conséquences et alternatives

---

### Association BASTA

septembre 2008

#### *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) Conséquences économiques : le secteur touristique
  - 5) Le développement économique de Blain
  - 6) Conséquences sur l'urbanisme de la commune
  - 7) 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 » n'implique pas la commune de Blain au départ. Ce n'est qu'au printemps 2007 que les tracés d'étude traversant la commune sont exposés en mairie, 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 desservant l'aéroport de Notre-Dame des Landes. 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 de Blain, il faudra s'acquitter d'un **coût économique** dans les secteurs agricole et touristique, et des conséquences collatérales à la dégradation de l'image de la ville.

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 de la ville** de Blain risque d'être **contre-productive** pour l'attractivité économique de Blain.

En outre, il convient de **séparer clairement ce projet du projet de Zone d'Activités**. Porteurs de projet différents, échéances différentes, formats différents : autant la ZA peut créer de l'emploi durable à Blain, autant la « liaison structurante », présentée comme indispensable pour la ZA, ne l'est pas. **La ZA ne justifie en rien la « liaison structurante »**.

Enfin, les **problèmes de transit dans l'agglomération** ne seront pas réglés et s'ajouteront aux nuisances subies par de nombreux habitants du sud 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. 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.

## 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. On peut noter qu'à cette date, et encore maintenant, **la commune de Blain ne fait pas partie de cette communauté urbaine**. 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 structurantes<sup>1</sup>. A ce moment, Blain ne semble pas concernée par ce projet.

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. Aucune information publique n'indique encore que Blain soit traversée par cette « liaison structurante ».

Au printemps 2007 surgissent, en mairie de Blain, 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).

### 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**.

---

<sup>1</sup> 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 Blinois, 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 de Blain, mais tout contribuable de Loire-Atlantique, même blinois, peut légitimement s'inquiéter d'une dépense importante au niveau 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€** 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 : **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**<sup>1</sup> 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 ?

---

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

Il est clair en effet que ce développement, loin de dissuader l'utilisation de la voiture, l'encouragerait (nous verrons au paragraphe 6 ce qui concernerait Blain plus directement), 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.

- 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, UFIP<sup>1</sup>)! 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** »<sup>2</sup>. 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 de Blain. 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

---

<sup>1</sup> www.ufip.fr

<sup>2</sup> « Faire de la Loire-Atlantique un territoire favorable au développement des entreprises »- CCI Nantes Saint-Nazaire, décembre 2007, disponible sur [www.NantesStNazaire.cci.fr](http://www.NantesStNazaire.cci.fr)

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 (ZNIEFF 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 Rousse.

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.

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 Blain, on peut recenser une dizaine d'exploitations impactées (18 exploitations touchées sur Héric), 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.

Enfin, l'agriculture blinoise, 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 un exposé plus complet des conséquences sur l'activité agricole, en particulier le nécessaire remembrement qu'un tel projet entraîne, la consultation du groupe local de la Chambre d'Agriculture, dirigé par Martin PELE, est indispensable..

#### 4) Conséquences économiques : le secteur tourisme et loisirs

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 4 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 4 voies.

De plus, le **Centre Equestre** de Monvallon, avec ses infrastructures tout récemment inaugurées, verrait sa propriété coupée en deux et son activité disparaître.

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.

## 5) Le développement économique de Blain

Une étude complète des capacités de développement économique de la commune de Blain n'entre pas dans les objectifs de ce document. Rappelons simplement le rôle capital joué par le secteur agricole dans l'économie blinoise (voir le paragraphe 3). S'il paraît souhaitable de développer l'emploi industriel et les services à Blain, dissipons ici un malentendu fréquent : **ce projet de « liaison structurante » n'est d'aucune façon relié au projet de Zone d'activités (ZA)** promis par la municipalité, dont la légitimité n'est pas à remettre en cause.

Les porteurs de projet, tout d'abord, sont différents : le Conseil Général, pour la 2x2 voies, alors que la municipalité blinoise a la responsabilité de mener à bien le projet de ZA. Les échéances, ensuite : si la municipalité le souhaite, les premières installations d'entreprises sur la future ZA peuvent avoir lieu d'ici trois à quatre ans. Elle devrait d'ailleurs se remplir très rapidement : dans un récent entretien avec BASTA, M. Leroux a en effet affirmé recevoir, par mois, trois ou quatre demandes d'implantation d'entreprises sur la commune de Blain. **Ces entrepreneurs désireux de s'installer à Blain ne semblent donc guère préoccupés par l'absence actuelle de «voie rapide »**<sup>1</sup>, qui ne devrait voir le jour, au plus tôt, que vers 2015-2016, soit au moins quatre ans plus tard. Le format, enfin : l'éventuelle réalisation d'une 2x1 voie préliminaire d'une voie rapide (repoussée plus tard) n'incitera pas les industries nécessitant un accès de type 2x2 voies à s'installer. La concurrence d'implantation avec d'autres zones d'activités beaucoup plus attractives, comme la ZA de l'Erette sera, à ce sujet, imbattable. Pour les autres activités, le gain d'une à deux minutes sur un trajet Blain-Savenay par 2x1 voies ne sera sûrement pas l'argument décisif pour décider d'une implantation.

Tout porte donc à séparer, dans les esprits autant que dans les faits, ces deux projets. **La 2x2 voies n'apportera pas la prospérité économique**, on a vu dans les sections précédentes que ce sera plutôt le contraire, par la destruction d'emplois agricoles, touristiques et de services. En revanche, **c'est le rôle de la ZA d'attirer les créateurs d'emploi**, et elle n'a aucun besoin d'un projet de « liaison structurante » pour se développer : la ZA ne justifie en rien ce projet.

La position consistant à **soutenir le développement économique** de Blain (par l'installation d'une ZA) **et lutter contre ce projet de « liaison structurante »** est donc tout à fait réaliste et économiquement rationnelle : c'est la position de BASTA.

## 6) Conséquences sur l'urbanisme de la commune

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

---

<sup>1</sup> Ils sont peut-être, à l'image des préconisations de la CCI, attirés par le cadre environnemental encore préservé dans notre commune...

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.

## 7) 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 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. Leur **incompréhension** est d'autant plus grande que d'autres décisions de ce type (comme le raccordement au réseau d'assainissement collectif, deux ans après l'obligation de se conformer aux nouvelles normes d'assainissement non collectif, entraînant des charges très lourdes) ont été prises sans vraiment les consulter.

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 Fossierie, 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 de Blain 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 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 Blain ne sont pas seuls à s'opposer à ce projet : à Héric, il est très probable que le conseil municipal se prononce prochainement contre toute nouvelle emprise sur les surfaces agricoles, déjà lourdement touchées par la route de Rennes et la ZA de l'Erette. 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.

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.
- Si le projet d'aéroport NDDL venait à voir le jour, utilisation du barreau routier de desserte comme « super-périphérique ».

## 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 une cinquantaine d'adhérents, une centaine de sympathisants actifs, habitants de Blain et d'Héric, autour d'actions d'information et de mobilisation contre ce projet.

### Actions d'information :

- Permanences tous les jeudis soir, 20h30 à Saint-Emilien de Blain, ouvertes au public.
- Site internet : <http://basta.jimdo.com>
- Blog <http://basta44.blogspot.com>
- 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 350 signatures.
- Communiqués de presse (Presse-Océan, Ouest-France)

### 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

