

Association QAVE de Treffieux

Qualité Air Vie Eau¹

(association loi 1901 – déclarée le 11 avril 2014

sous le n°W441001820)

Un créneau de dépassement (2 fois 2 voies) entre Treffieux et St-Vincent, pour quoi faire ?

En décembre 2022, le Département a revu à la baisse, de manière drastique, son plan d'aménagement des routes départementales, afin de contribuer à l'objectif zéro artificialisation nette des sols². Il a supprimé 450 ha de terrains qui auraient été artificialisés pour n'en garder que 150. (voir l'article de *Ouest-France* du 11 décembre 2022 et des extraits du débat en annexe). Parmi les projets retenus, on note cinq déviations d'agglomérations et des doubléments de voies sur des routes très fréquentées (RD 751 à Port-St-Père – RD 252 à Guérande...)

On se demande alors pourquoi est maintenu un projet de deux fois deux voies, sur un tronçon de route pratiquement droite, sauf un virage léger, dont le trafic n'est jamais saturé...

Le dossier de concertation est désormais publié et il a été corrigé³. Il a été présenté sous la responsabilité de M. Hervochon, vice-président aux mobilités du Département, lors de la réunion publique tenue à Saint-Vincent-des-Landes, le 3 octobre dernier. C'est à partir de l'étude de ce dossier que nous nous prononçons contre ce projet.

Avant d'entrer dans le dossier, il convient de bien connaître les lieux. Ci-contre, sur fond de carte IGN au 1/25 000^e actualisée, voici la zone concernée :

¹ Créée en 2013-2014 pour combattre les mauvaises odeurs devenues insupportables (dégagement de H₂S) provenant du centre d'enfouissement des ordures ménagères des Briouilles, géré par le SMCNA. Grâce à l'action efficace de la QAVE et à la mobilisation des habitants, des travaux ont été réalisés et les mauvaises odeurs ont été fortement réduites, même s'il en subsiste encore...

² Voir le dossier du Département : [Préservation des terres en Loire-Atlantique : des solutions existent - Loire-Atlantique](#)

³ La version initiale contenait une information erronée qui a été reconnue par M. Hervochon : les conseils municipaux des deux communes concernées n'avaient pas été consultés en février 2022, comme il était indiqué en page 3, dernier paragraphe. Une nouvelle version a été imprimée et diffusée.



Zone impactée (extrait de la carte IGN de Guéméné-Penfao, avec quelques commentaires).

- 1 – Le nouveau rond-point nord de sortie de Treffieux.
- 2- La petite route qui assure une **liaison fréquentée** entre les habitants du sud-est de la commune, la route de Châteaubriant et les villages au nord. Des travaux importants ont été effectués en 2017 pour ajuster les deux tronçons de route de part et d'autre de la RD 771. Ils deviendraient inutiles si le créneau de dépassement se réalisait.
- 3 – Le village de la Vedais où se tient chaque vendredi un **marché des producteurs locaux**. On peut y venir à bicyclette.
- 4 – Le **seul terrain de golf** de la région, dont l'accès serait fortement impacté.
- 5 – Le carrefour qui serait à aménager au niveau du grand village du Jarrier sur St Vincent-des-Landes.
- 6 – Le pointillé indique la **limite** entre les communes de Treffieux et de St-Vincent-des-Landes.

Que dit ce dossier ?

Ce projet « vise à faciliter la circulation sur la RD 771 et à sécuriser les manœuvres de dépassement ». L'enjeu de sécurité serait lié « à la problématique de vitesse régulièrement constatée sur la RD 771 ».

Il vise aussi « le développement économique local des communes desservies par la RD 771, ainsi que du pays de Châteaubriant dans son ensemble » (page 3).

Le passage à deux fois deux voies sur une longueur totale de près de 2 km est estimé à 7,5 millions d'euros. Si le Département est maître d'ouvrage puisqu'il s'agit d'une route départementale, la Région s'est engagée à le cofinancer à hauteur de 5 millions d'euros, soit les deux tiers. Le motif invoqué est le développement de l'axe Saint-Nazaire – Laval.

La concertation proposée ne porte que sur le choix entre deux variantes, portant sur un léger décalage entre les points de départ et les points d'arrivée :

- La **variante 1**, de 1 580 m utiles, part du rond-point de sortie de Treffieux et s'interrompt quelques centaines de mètres avant le grand village du Jarrier, sur St-Vincent.
- La **variante 2**, de 1 820 mètres, dont seulement « 1 180 m utiles », part à 600 m du rond-point de Treffieux et s'arrête à environ 400 mètres du carrefour du Jarrier.

Le calendrier prévisionnel, si le projet va à son terme, prévoit l'exécution des travaux pour 2028.

Après y avoir réfléchi et après la première réunion publique de concertation, la QAVE se prononce pour la **variante 0**, car ce projet est inutilement coûteux, néfaste pour l'environnement, pour un gain de temps négligeable, et en créant de grandes difficultés pour les riverains.

Les arguments des promoteurs : la fluidité, la sécurité et l'attractivité

Les promoteurs du projet invoquent ces mots-clés du discours politique et technocratique dominant.

La fluidité ?

Tous les usagers disent, dans un vocabulaire que tout le monde comprend, que sur ce tronçon il n'y a jamais de « bouchon ». La circulation est donc fluide...

La sécurité ?

Les auteurs du dossier de présentation écrivent eux-mêmes que, sur ce tronçon, « le taux et la densité d'accidents restent inférieurs aux moyennes départementales » (page 10, 2^e paragraphe). Alors une question se pose : pourquoi réaliser des travaux sur ce tronçon, plutôt qu'ailleurs ?

Un autre argument bizarre est invoqué : les fréquents dépassements de vitesse sur ce tronçon, mais « moins que sur celui de Nozay à Treffieux ». Comme sur toutes les routes départementales, la vitesse est limitée à 80 km/h. Il est évident que lorsque la route est entièrement dégagée – ce qui est très fréquent – il est facile de dépasser cette vitesse par

mégarde, si on ne met pas le contrôle de vitesse automatique. Mais peut-on arguer des dépassements de vitesse, pour faire passer la vitesse autorisée de 80 à 110 ? Le problème des dépassements de vitesse est un problème de police de la route, pas un motif pour engager des travaux très coûteux.

L'attractivité⁴ (du territoire)

Tout le monde est d'accord pour développer l'attractivité du territoire. Celui de la région de Châteaubriant se porte plutôt bien, avec un taux de chômage parmi les plus bas en France. Mais est-ce que le fait de gagner quelques secondes va renforcer l'attractivité du territoire ? On peut retourner l'argument : en facilitant la traversée du territoire de la région, selon l'axe Saint-Nazaire – Laval, ne renforce-t-on pas le côté « passoire » de ce territoire ?

Des logements plutôt que des routes ? C'est le maire de Châteaubriant lui-même qui le dit !

« L'avantage de la Ville, c'est une dynamique d'emplois. En quinze ans, on aura créé mille emplois de plus sur la ville, les gens vont rechercher des logements à Châteaubriant et aux alentours.

L'essentiel c'est d'avoir une ville qui est dans le dynamisme économique, avec aujourd'hui 9 400 emplois. »

Alain Hunault, maire de Châteaubriant, interview dans Ouest-France du 22 octobre 2023.



Il faut donc noter la **vacuité** des arguments mis en avant. Passons maintenant aux inconvénients et, nous nous en excusons, mais ce sera un peu plus long.

1 – Un contexte général qui nous oblige à réorienter toutes les anciennes décisions

Le **dérèglement climatique**, aujourd'hui perceptible par tous, nous entraîne à réduire le plus possible nos émissions de CO₂. Concernant la circulation, la plupart des ruraux ne peuvent se passer de la voiture pour leurs déplacements et, pour l'instant, ils n'ont pas les moyens d'acheter des véhicules électriques alimentés par des énergies renouvelables. Mais une manière de réduire l'émission de CO₂ est de réduire leur vitesse.

Le **Département de Loire-Atlantique** a pris conscience que l'expansion démographique a entraîné ces dernières décennies une croissance exponentielle de la consommation d'espaces agricoles et naturels. L'objectif de « **zéro artificialisation nette** » des sols est affiché comme devant être atteint en 2050. C'est pour ces raisons qu'il a abandonné de nombreux projets routiers jugés non-indispensables.

Le **projet d'aménagement de l'axe Saint-Nazaire – Laval** remonte aux années 1970-1980. Il aurait pu déboucher sur une quatre-voies continue qui aurait alors été un axe structurant effectif. Il n'a pas été réalisé, même lors du choix pour le contournement du bourg de

⁴ Ce point n'est pas formulé aussi clairement dans le dossier, mais il a fait l'objet, le 3 octobre, d'une intervention enflammée de M. Dugravot, maire de Villepôt, VP de la Communauté de communes de Châteaubriant (et ancien secrétaire général de la sous-préfecture).

Treffieux⁵. Suppléer ce projet par de « petits créneaux de dépassement » n'a guère de sens. Tout miser sur le développement du réseau routier pour le transport des marchandises va à l'encontre d'une politique de développement durable.

Il convient donc d'apprécier le projet en fonction de ces considérations d'ordre général.

2- Rouler à 110 km/h pendant un kilomètre... quel avantage ?

Les impératifs de sécurité n'étant pas réellement en jeu, il faut trouver d'autres raisons à ce « créneau de dépassement ». Comme son nom l'indique, il veut faciliter le dépassement des véhicules lents par des véhicules ayant des potentialités de plus grande vitesse.

Notons d'abord que la réduction de la vitesse pour tous à 80 km/h réduit considérablement la nécessité de dépasser les poids-lourds qui roulent, eux aussi, à une vitesse voisine de 80 km/h. Sur la zone d'aménagement prévue, il n'y a interdiction de dépasser (ligne continue) que sur 600 mètres⁶, de part et d'autre du seul virage situé en haut d'une côte (située au niveau de la Chênais du Jarrier sur la carte IGN – voir p. 2).

Il y a aussi quelques tracteurs agricoles qui utilisent cette voie. Certains roulent en « mordant » un peu sur les bas-côtés qui sont bitumés. Peut-être que des améliorations en ce sens pourraient être envisagées.

Bref, la circulation étant fluide et peu dangereuse – en tout cas moins qu'ailleurs – à quoi sert le créneau de dépassement prévu ?

« **À gagner un peu de temps** » vous répondront toutes les personnes sensées. Combien de temps au juste ? C'est assez facile à calculer. Prenons la variante n°2 dont la « longueur utile » (celle où l'on peut rouler à 110 km/h au lieu de 80) est de 1,18 km.

- Pour parcourir 1,18 km à 80 km/h, il faut 0,885 minutes.
- Pour parcourir 1,18 km à 110 km/h, il faut 0,643 minutes.
- La différence est donc de 0,24 minutes, soit un peu moins de **15 secondes !**

Notons bien que c'est un gain potentiel, car il n'est pas possible de passer instantanément de 80 km/h à 110.

Faut-il dépenser des millions d'argent public pour un gain de temps aussi ridicule ? Et au prix d'une augmentation de la consommation de carburant qui est plus difficile à chiffrer car elle dépend de trop de facteurs ? Mais quand on place son compteur en « consommation instantanée », on voit l'aiguille faire un bond en avant spectaculaire.

Et la consommation de carburant à l'heure de la sobriété énergétique ??

⁵ Un contournement par le nord-ouest aurait permis de créer un tronçon deux fois deux voies. Ce qui n'était pas possible avec l'option retenue, par le sud-est.

⁶ Pour préciser, l'interdiction de dépassement est d'environ 400 m du côté de Treffieux et de 200 m du côté de St-Vincent. La raison en est l'allongement de l'interdiction de dépasser au niveau de l'entrée du terrain de golf, à la suite d'un accident mortel survenu en 2007. L'installation d'un panneau d'interdiction de tourner à gauche pour entrer au golf quand on vient de Treffieux a supprimé le danger. C'était un aménagement peu coûteux... et efficace.

3 – Les dégâts sur l'environnement

Il y a plus grave encore. Doubler les voies de circulation en maintenant une bande centrale, réaliser des voies d'accès parallèles pour les riverains... tout cela prend des surfaces qui sont « artificialisées », pour reprendre le vocabulaire officiel.

3.1 – Une consommation inutile de surfaces agricoles et naturelles. Les porteurs de projet chiffrent la surface nécessaire à 3,5 ha, ce qui est sans doute sous-estimé, tant qu'on ne connaît pas précisément les voies d'accès des riverains. Mais admettons ce chiffre.

Les élu.es des communes de la Communauté de Communes de Nozay qui sont en pleine discussion sur le PLUI sont particulièrement sensibles à cette question. Les nouvelles dispositions en matière d'urbanisme imposent des restrictions sévères à l'aménagement de surfaces constructibles pour les décennies à venir. Les petites communes comme Treffieux sont particulièrement impactées puisque les augmentations possibles de surfaces constructibles sont proportionnelles aux surfaces déjà construites. En clair, plus vous êtes petit et moins vous avez la possibilité de vous agrandir.

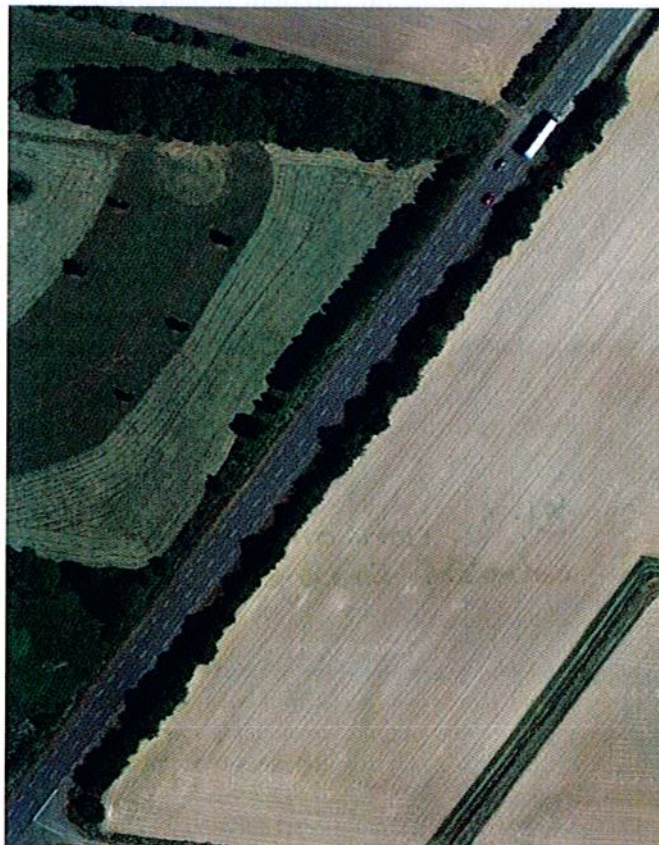
Les projets en cours limitent à 3 ha les surfaces qui seront constructibles sur Treffieux pour les décennies à venir. C'est-à-dire moins de terrains que ce que consommerait, en une seule fois, le projet que nous sommes en train de discuter ! Rappelons que 3,5 ha, cela représente 70 maisons individuelles sur des terrains de 500 m². Et la crise du logement est réelle !

Il est parfois difficile de trancher entre des exigences contradictoires... mais en l'occurrence, vu l'absence d'intérêt du créneau de dépassement, il devrait être très facile de trancher en faveur d'un développement local bien compris.

3.2 – La suppression des zones humides et l'arasement des haies. Le dossier de présentation évoque la protection des zones humides. Or 0,5 ha seraient supprimées. Une zone humide est une zone naturelle qu'on ne peut pas remplacer de manière artificielle.

Ce qui est évident, c'est qu'il faudrait arracher des centaines de mètres de deux haies denses qui bordent les deux côtés de la RD 771, ainsi qu'un bois situé après le rond-point de sortie de Treffieux.

Vue sur les haies qui bordent la RD 771 de part et d'autre, au niveau du terrain de golf. Ces deux haies seraient appelées à être rasées. Au sud-est, pour le doublement de la voie, au nord-est pour une voie latérale d'accès au golf (vue Google Earth).



Comme pour les arbres, comme pour les zones humides, une nouvelle plantation de haie ne compense pas une haie ancienne avant des dizaines d'années.

3.3 – La consommation inutile de matériaux

Pour construire une nouvelle voie, dans les normes actuelles, il faut beaucoup de matériaux : de la pierre concassée, du sable, du goudron... Réduire ces consommations peut paraître secondaire, mais elle n'est pas sans conséquence. Outre le fait qu'elle entraîne des dépenses d'énergie importantes (extraction, concassage, transport...) elle oblige à l'ouverture ou la réouverture de carrières (comme celle du Tahun à Guémené-Penfao) ou à la construction de nouvelles centrales à béton (comme le projet Pigeon dans la zone d'activité de l'Oseraye à Puceul). Toute cette logique est aujourd'hui contestable et contestée, si l'on veut vraiment lutter contre le réchauffement climatique.

4 – Des gênes sérieuses pour les riverains

Quand un projet est réellement d'intérêt public, constaté par une procédure régulière, on peut admettre que les riverains en éprouvent une certaine gêne, qui peut souvent être compensée par des dédommagements. Mais quand l'intérêt des riverains coïncide avec l'intérêt général, il y a lieu de le prendre en compte.

4.1 - L'accès au terrain de golf

Ce lieu privé, ouvert au public, est de loin le plus impacté (se reporter à la carte IGN, p. 2).

1. Aujourd'hui, quand on vient de Châteaubriant, on entre directement sur le terrain de golf. Pour en sortir, il est possible de reprendre directement la direction de Châteaubriant. Si la voie devenait en sens unique, et comme les accès privés sur ce créneau seraient supprimés, il faudra alors construire une voie latérale à partir du Jarrier, avec circulation dans les deux sens.
2. Quand on vient du sud (Treffieux, Abbaretz...), on ne peut entrer directement sur le terrain de golf car il y a une interdiction de tourner à gauche, mais il suffit de faire une centaine de mètres pour effectuer un demi-tour sur le carrefour de la petite route qui vient de la droite. Si la voie devenait en sens unique, il faudrait aller jusqu'au prochain carrefour aménagé du Jarrier et prendre la voie de desserte latérale. Même chose pour le retour. Soit un allongement de parcours d'environ 2 km à l'aller et 2 km au retour. Merci pour la dynamique locale et les courts trajets qu'on peut faire aujourd'hui en vélo !

4.2 - L'accès au marché des producteurs hebdomadaire de la Vediais

Mis en place récemment, ce marché connaît un certain succès depuis l'installation d'un couple de paysans-boulangers à la Vediais. Là encore, la fermeture des accès les plus directs obligerait à faire des détours par les ronds-points.

C'est une gêne particulière pour les riverains qui habitent le côté sud-est de la commune de Treffieux et qui accèdent parfois au marché en deux-roues (avec les encouragements du Département).

Ils utilisent la petite route dont un tronçon est figuré sur la carte ci-contre. Comme le montre la photo, cet alignement des deux sorties de petites routes est récent (il ne figure pas sur la carte IGN présentée précédemment). Il a été réalisé dans le cadre de la création de la déviation de Treffieux en 2017. Sur les plans présentés dans le dossier de concertation, ces deux routes deviendraient totalement inutiles puisque les accès à la RD 771 seraient coupés.

Cet aménagement serait donc à mettre au compte des gaspillages inutiles d'argent public et de terrain : sur la photo aérienne, on peut remarquer les deux délaissés de part et d'autre de ces tronçons de route.



4.3 – Les difficultés d'accès pour les agriculteurs

Les agriculteurs empruntent la voie indiquée ci-dessus et sont donc impactés comme les autres usagers par des allongements de parcours avec leurs tracteurs. Un agriculteur de Saint-Vincent est plus particulièrement impacté. Le siège de son exploitation est situé côté nord-ouest, au-delà du village du Jarrier. Or il possède une cinquantaine d'hectares situés sur le côté sud-est de la RD 771.

Quand il s'est exprimé lors de la réunion publique, on lui a répondu qu'on pouvait envisager des « échanges de baux » avec d'autres exploitants. Cette proposition est inadaptée puisqu'il est propriétaire des terres qu'il exploite.

4.4 – La circulation des pompiers

et la circulation de la factrice pour les terrains enclavés (golf...)?

Depuis la fermeture de plusieurs centres de secours (St Vincent, Issé), le centre de secours de Treffieux est commun aux deux communes de Treffieux et de St-Vincent. On pourrait penser que la possibilité d'augmentation de la vitesse favorisera la rapidité d'intervention des pompiers. Mais, d'une part, comme véhicules prioritaires, ils peuvent doubler les autres véhicules en utilisant leur signal sonore ; et, d'autre part, s'ils doivent intervenir sur le côté opposé à leur arrivée, ils devront eux aussi aller jusqu'au rond-point ou au carrefour aménagé suivant et donc allonger leur parcours.

Imaginons un AVC d'un golfeur sur le terrain de golf. Les pompiers partent du centre de secours de Treffieux... Ils doivent passer devant le terrain de golf, mais sur la voie opposée, aller jusqu'au Jarrier et revenir par la voie de desserte latérale vers le terrain de golf... la perte de temps ? Au moins une minute. Une minute qui compte pour un AVC...

5 – Vers un meilleur usage des fonds publics

L'ensemble des éléments présentés ci-dessus ne peut conduire qu'à un constat : ce projet est inutile et même parfois carrément nuisible. Ses inconvénients l'emportent largement sur ses « avantages » si tant est que ceux-ci existent, ce que, pour notre part, nous contestons.

Il importe donc de reconsidérer cette question et de faire des économies faciles : **en abandonnant purement et simplement de projet.**

Il ne nous incombe pas de dire à quoi pourraient servir les 7,5 millions prévus pour ce projet. Nos élus ont en charge leur meilleur usage.

6 – Notre interpellation spécifique des élus de la Région

Le Département pourra réaffecter les quelques millions d'euros économisés pour ses tâches prioritaires.

Quant à la Région, si elle veut améliorer l'axe Saint-Nazaire – Laval, elle ferait mieux de consacrer l'enveloppe de 5 millions, qu'elle a prévu d'affecter à ce projet inutile, à d'autres qui le seraient davantage :

- Par exemple, des aménagements pour la traversée de Blain, réclamés par les habitants,
- Ou le contournement de la Grigonnais qui est jugé indispensable.

C'est avec plaisir que les habitants de Treffieux accepteraient de céder un aménagement prévu sur leur territoire pour améliorer la vie de leurs voisins de la Grigonnais.

On peut nous objecter que ce tronçon de voie est resté à la charge de l'État, puisqu'il s'agit toujours de la RN 171. Si cette situation exonère le Département de cette responsabilité, cela n'enlève rien à la responsabilité de la Région qui peut les inclure dans un contrat de plan Etat-Région. C'est dans ce cadre qu'avait été réalisée la déviation de Treffieux.

En résumé, le choix de la QAVE qui sera aussi le vôtre :



Annexes

1 – Article de *Ouest-France* du 11 décembre 2022

450 hectares de projets écartés

« Le Département avait jusque-là dans ses cartons des opérations impliquant l'artificialisation de 600 hectares. Nous n'allons finalement retenir que 150 hectares » détaille Freddy Hervochon, vice-président du Département. « Si on respecte cet objectif, on sera capable de tenir le cap de 2050 ».

Parmi les projets abandonnés, on citera la liaison Clisson-Vallet-Maine-et-Loire, « qui impliquait l'artificialisation de cent hectares », ou encore la liaison Carquefou-Nort-sur-Erdre, « très impactante sur les zones humides ».

Lire aussi : [ENTRETIEN. « On peut grandir sans artificialiser les sols », selon le président du Département Michel Ménard](#)

Les dix projets qui devraient se poursuivre sont les suivants : doublement de déviation de Port-Saint-Père, déviation de Machecoul, liaison A83-Aigrefeuille-sur-Maine, déviation de Nort-sur-Erdre, déviation de la Loirière (Mésanger), barreau de liaison Guérande-RD252, **créneau de dépassement entre Treffieux et Saint-Vincent-des-Landes**, doublement de la RD 751 entre Port-saint-Père et Le pont Béranger, contournement de Saint-Etienne-de-Montluc et carrefour de la Barbinière à Vair-sur-Loire.

2- Extraits des débats du Conseil départemental du 10 décembre 2022

Pour approfondir la question, il est utile de se reporter au débat du Conseil départemental de décembre 2022 sur le PPI⁷. En voici de larges extraits. Les passages surlignés le sont par nos soins.

Programme pluriannuel des investissements routiers et cyclables (PPI)

a) Extraits du rapport présenté par M. Hervochon, VP aux mobilités

« Comme vous le savez, la route est un objet éminemment politique car elle est l'un des instruments les plus puissants en termes d'aménagement du territoire. Je ne vous cache pas, mes chers collègues, que cette PPI est une PPI de rupture. Elle est structurée autour de trois piliers : les routes, le vélo et les ouvrages d'art de franchissement de la Loire. Cette rupture est marquée par deux grands virages dans le programme. Le premier virage est d'inscrire les investissements routiers dans une trajectoire vers le Zan en 2050. Le deuxième virage est d'adopter un nouveau schéma cyclable, pour bâtir le futur réseau départemental cyclable de Loire-Atlantique....

Je vous propose de vous indiquer les projets que nous retenons dans cette PPI. Nous retenons une douzaine de projets qui vont impacter 150 hectares et donc éviter 450 hectares d'artificialisation. Voilà pourquoi c'est une rupture. Si nous ne le faisons pas, nous ne tiendrons pas la trajectoire du Zan. Nous sommes en phase, nous agissons d'abord sur la sobriété, comme vous l'avez expliqué lorsque vous avez présenté le projet de Démocratie 44. **La sobriété foncière tient d'abord à l'évitement. Tout projet évité correspond à des terres agricoles et naturelles préservées.** C'est la meilleure préservation si nous voulons atteindre l'objectif du Zan.

Nous avons interrogé systématiquement l'utilité des opérations déjà engagées et quand cela a été possible, nous avons réduit les impacts environnementaux, que ce soit sur leur tracé, dans leur ampleur ou dans leur dimensionnement.

⁷ Session de décembre 2022 du Conseil départemental. Consultable en intégralité sur [Microsoft Word - Procès-verbal BP 2023.docm \(loire-atlantique.fr\)](#), p. 104-129.

Pour résumer ce que je viens de dire, le zéro artificialisation nette est important sur cette politique puisque la politique routière dont nous avons la compétence est l'une des politiques les plus consommatrices de foncier.

b) Extraits du débat

M. Bessière, Merci, président. Mes propos vont trancher un peu avec ce qu'a pu exprimer la minorité. Artificialisation des sols, réchauffement climatique, déclin de la biodiversité, tension sur l'eau : tout cela a mis des années à entrer dans les consciences. Aujourd'hui, nous en supportons les conséquences concrètes. Les milieux de vie des espèces ont diminué en moyenne de 70 %. On ne va pas tourner autour du pot, le transport routier a sa part dans ces déséquilibres. Des routes il y en a déjà beaucoup ! La France compte 1,1 million de kilomètres de routes, pour mémoire, l'Allemagne deux fois moins, avec pour effet corollaire la création de zones d'activités et l'expansion urbaine. Lorsque le réseau devient trop étroit ou qu'il occasionne des nuisances, la solution réflexe est souvent la même : construire de nouveaux tronçons, construire de nouvelles voies qui vont, à leur tour, apporter leur lot de trafic et de nuisances. C'est un cercle sans fin. Nous restons bloqués dans l'euphorie des Trente Glorieuses, à une époque où les ressources étaient jugées illimitées, mais surtout, leurs services écosystémiques étaient rendus invisibles dans la comptabilité nationale....

L'enjeu étant structurel, et non conjoncturel d'une localité, nous devons sortir de cette vision où chaque élu demande sa nouvelle route, comme remède de court terme, de surcroît sans prendre en compte les nuisances que peut subir sa population.

Nous nous félicitons qu'enfin l'on assume l'abandon de projets, mais si on ramène PPI par PPI, en comparant le comparable, nous constatons que nous passons de 181 hectares de projets hier à 150 hectares aujourd'hui, dont 60 hectares seront compensés si cela est possible. Pour nous, ce sont déjà 150 hectares de trop avec des préoccupations très fortes sur les zones humides impactées. Enfin, ces projets vont de fait contribuer à augmenter le trafic routier, mécanisme du trafic induit connu des ingénieurs, ce qui ne règlera ni la question des gaz à effet de serre, ni celle malheureusement des nuisances.

Nous défendons une vision alternative : la mise à l'étude d'un schéma global de projection des déplacements bas carbone en Loire-Atlantique à horizon 2030, qui doit permettre une identification fine à l'échelle des bassins de vie. En lien étroit avec la Région et les EPCI, il devrait permettre de basculer les financements routiers vers le déploiement de lignes de bus, de train et de vélo, en s'autorisant l'expérimentation sur des territoires pilotes volontaires, pour pouvoir ensuite embarquer les autres.

M^{me} Le Bihan, Monsieur le président, mes chers collègues, parmi les projets déclarés d'utilité publique, figure le contournement de Derval, sous DUP depuis 2009. Ce projet prévoit l'aménagement d'une voie nouvelle, sur 4,7 kilomètres, pour un coût actualisé estimé à 14 M€, afin de dévier notamment le trafic très important des poids-lourds qui traversent Derval pour aller et venir de Saint-Nazaire, de son port, de ses usines, aller en Ille-et-Vilaine ou dans le Maine-et-Loire. Comme d'autres communes, avec le maire et l'équipe municipale, nous travaillons tous les jours pour accueillir de nouveaux habitants, développer les services à la population, attirer de nouvelles entreprises. Nous devons accueillir, très prochainement, deux entreprises de logistique sur notre territoire, deux entreprises qui considèrent que Derval est située au bon endroit, avec à la clé des emplois qui bénéficieront aux habitants du pays de Châteaubriant. Pour se développer et créer des emplois en proximité, Derval a besoin de ce projet de contournement. Le besoin est tel qu'à la demande du Département, la communauté de communes et la commune de Derval ont provisionné 1 M€ pour participer au financement de ce projet. Cela représente un effort important pour nos collectivités, mais comme cela a été fait pour la déviation sud de Saint-Philbert, nous voulions jouer collectif. Nous étions prêts à entendre la nécessité de revoir le calendrier, de décaler les travaux pour des raisons budgétaires, Séances des 12, 13 et 14 décembre 2022 114 mais l'abandon pur et simple de ce projet est un mauvais coup porté au nord-ouest de notre département, qui a vraiment besoin d'être désenclavé. Élu(e) de Derval et de la communauté de communes de Châteaubriant-Derval, je n'ai d'autre choix que de voter contre ce nouveau projet routier. Je vous remercie.

M. Oudaert (maire du Gâvre), Monsieur le président, monsieur le vice-président, chers collègues, je voudrais tout d'abord te saluer, Freddy. Beaucoup de personnes parlent de leur propre canton et j'y ai été invité ; nous avons parlé de Saint-Étienne-de-Montluc tout à l'heure et je suis conseiller départemental, avec Claire, de ce beau canton Blain, Savenay, Saint-Étienne-de-Montluc [...].

Pour parler d'une recherche d'équilibre, restons sur mon canton. Il y a aussi des enjeux très importants sur la ville de Blain. Nous avons eu un discours de vérité avec Freddy ; nous n'allons pas nous lancer dans un contournement qui obligerait à détruire une vingtaine d'hectares. Nous portons ce discours de vérité sur le territoire et la situation est plus compliquée puisqu'il s'agit d'une route nationale. Des équilibres sont à trouver dans cette nouvelle trajectoire que nous portons collectivement. Pour finir sur Blain, lorsque nous affirmons que nous ne participerons pas à un contournement, les Blinois attendent des décisions rapides pour que les camions ne passent plus par le centre-ville. Des petits aménagements sont peut-être à réaliser sur d'autres tronçons. Nous ne faisons pas un contournement mais nous améliorons la qualité de vie et la sécurité des habitants de Blain. Comme nous sommes tous engagés dans une densification des habitats et de la ville, il faut trouver un équilibre et sécuriser ces routes pour pouvoir vivre mieux, collectivement, sur des polarités plus importantes. J'assume vraiment cette trajectoire à tes côtés, Freddy, malgré les difficultés et les questionnements. Au vu des échanges dans l'hémicycle, nous pouvons convenir que cette trajectoire semble tout à fait équilibrée et ambitieuse. Merci.

Mme Girardot Moitié, Merci, monsieur le président. Mes collègues ont déjà expliqué la position du groupe écologiste et je voudrais à nouveau saluer les points positifs du travail de Freddy. Il est d'abord tout à fait notable d'assumer des abandons et de ne plus être dans une logique de report. Il faut souligner également la volonté de davantage compenser les impacts des projets routiers, le temps passé sur le terrain par le vice-président pour du dialogue et de la concertation au niveau local. Je voudrais aussi revenir sur quelques points, notamment sur le Zan. Oui, il faut que le zéro artificialisation nette s'intègre dans toutes les politiques, mais il n'est pas demandé, dans la loi, qu'il s'applique de manière uniforme à tous les territoires ou à toutes les politiques. Au contraire, dans un contexte où le foncier est de plus en plus précieux, il me semble que celui-ci ne devrait pas servir à construire plus de routes. Nous aurons besoin de ce foncier pour des pistes cyclables, des établissements scolaires et des logements notamment. Arrêtons les routes, encourageons les mobilités douces et collectives. Nous sommes convaincus que c'est une condition de réussite du Zan. Pascal, tu as raison de Séances des 12, 13 et 14 décembre 2022 124 souligner l'urgence de la biodiversité, mais reconnaître cette urgence, est-ce se contenter de ralentir ou de reporter des projets néfastes ? Invoquer l'urgence, c'est comprendre qu'il faut dire « stop » maintenant ! Notre département ne manque pas de routes. Tout euro mis dans de nouvelles routes est une mauvaise nouvelle pour la biodiversité et le climat.

Par ailleurs, soyons clairs, nous soutenons le schéma cyclable et saluons cette ambition forte défendue par Freddy sur le vélo, mais il nous est impossible, aujourd'hui, d'approuver 150 hectares de routes supplémentaires. Ce vote traduit nos convictions profondes. Il n'est jamais agréable de s'opposer, d'autant plus que nous nous sentons bien dans cette majorité, mais nous faisons ce vote pour les habitants, pour l'eau, pour la biodiversité, pour tout le vivant et pour l'avenir de notre territoire.

b) Extrait de la réponse de M. Freddy Hervochon aux nombreux intervenants.

« Pour répondre au groupe Démocratie 44, qui va voter contre, au motif de l'abandon de certains projets qui empêcherait le développement économique de ces territoires, je dirai que cet argument n'est pas fondé. En effet, le rapport entre le nombre d'emplois créés et les surfaces artificialisées par création d'entreprises et d'activités économiques n'est, en aucun cas, corrélé. Dans certains cas, c'est même le contraire. Pourquoi ? Parce que l'on ne conçoit plus aujourd'hui les projets routiers pour développer son territoire comme il y a 20 ans ou même 10 ans. La Loire-Atlantique connaît une attractivité et elle pose même un problème puisque dans toutes les filières nous ne trouvons plus de main-d'œuvre. Nul besoin d'aller chercher, avec de nouveaux aménagements routiers, une attractivité, qui est déjà présente en Loire-Atlantique. »

« Pour répondre à mes amis écologistes, qui votent contre, au motif de l'urgence écologique, qui est bien réelle et qui devrait conduire à stopper les projets routiers, y compris ceux qui sont déjà

commencés, notamment à Nort-sur-Erdre, Machecoul et Saint-Étienne-de-Montluc, cette position peut s'entendre, mais elle se heurte à trois réalités. D'une part, les coups partis ont été réinterrogés et ont démontré leur utilité pour répondre à des enjeux de qualité de vie fondamentale pour la santé des habitants des cœurs de bourg qui subissent parfois des trafics supérieurs à 800 poids-lourds par jour. D'autre part, ces projets retenus ont été réduits au strict minimum et des mesures compensatoires exemplaires seront mises en œuvre bien au-delà de la réglementation environnementale. Enfin, ces projets retenus s'inscrivent dans une trajectoire pour atteindre la neutralité foncière en 2050, grâce au déstockage de 450 hectares sur les 600 hectares de projets routiers en stock pour les 30 prochaines années... »

Bétonner ou se nourrir, il va falloir choisir ! Élus, le zéro artificialisation nette doit être l'un de nos objectifs majeurs ». Je suis fier de pouvoir leur répondre qu'en votant cette PPI mobilités, nous, les élus du Département de Loire-Atlantique, avons choisi de préserver les terres agricoles et naturelles, de préserver la biodiversité et notre planète, ici, maintenant, pour les générations futures. Merci de votre attention.

Rapport adopté par 32 pour, 26 contre et 4 abstentions.

Ce dossier est déposé officiellement ce vendredi 27 octobre 2023, en mairie de Treffieux, dans le cadre de la concertation qui a été organisée par le Département. Il est aussi envoyé à contact@loire-atlantique.fr et diffusé par mail. Et, si vous le jugez pertinent, vous pouvez le faire circuler parmi vos proches et dans vos réseaux.

Contact : laquave@laposte.net

Comment aurions-nous pu nous organiser pour faire valoir notre opinion avec seulement 4 semaines moins le temps d'être informés
⊕ la difficulté de - se rendre en mairie
- accéder aux informations collectives (archives et sur des horaires mal choisis
- mettre en avis sur Internet avec la difficulté de créer un compte, revenir sur la page etc...



C'est NON !



Projet de construction d'un **créneau de dépassement** **TREFFIEUX / ST VINCENT DES LANDES**

**Il est urgent de s'exprimer
contre ce projet inutile qui...**



Contribue au réchauffement climatique

consommation accrue de carburant pour un gain en temps de quelques secondes
utilisation de ressources de construction polluantes, routes existantes condamnées

Consomme des terres agricoles et naturelles

le long de la route élargie, mais aussi pour les contournements à créer

Détruit des espaces de vie de la faune et la flore locale

suppression d'une zone humide habitée par des espèces en danger et protégées,
arrachage d'une haie ancienne et vivante

Provoque une gêne importante pour les riverains

de nombreux accès condamnés, nuisances sonores
augmentation des trajets pour les agriculteurs, mais aussi pour les secours

Votre avis compte !

Écrivez-le avant le 30 Octobre :

Par internet : <https://participer.loire-atlantique.fr/processes/creneau-de-depassement-rd771>
En mairie de TREFFIEUX et de SAINT VINCENT DES LANDES : registre papier

*Une dernière permanence est tenue à la Mairie de Treffieux Vendredi 27 Octobre de 9h à 13h30.
Nous y déposerons un dossier détaillant nos arguments en opposition à ce projet.*



La QAVE - Association Qualité Air Vie Eau - TREFFIEUX
Rejoignez notre groupe Facebook pour en savoir plus et échanger sur ce projet

Imprimé par nos soins - Ne pas jeter sur la voie publique