

Projet dit « Voie de Lanrinou »

Il n'est pas trop tard pour dire « non », il n'y a pas d'urgence pour dire « oui »...

- Synthèse argumentée -

Alors que les porteurs du projet de rocade sud de Landerneau, veulent nous faire croire qu'il n'est plus temps de questionner ce projet, notre association rappelle que rien n'est encore engagé, et qu'il est urgent de poser les choses à plat. En ce sens, nous formulons cette synthèse sur le projet, ses impacts, et ses justifications.

I - Il est légitime de questionner la pertinence de ce projet

1. Une DUP vieille de 10 ans, un contexte différent
2. Un projet mené avec grande discrétion, le refus systématique du débat

II - Des conséquences et des impacts majeurs

1. Des espèces vivantes protégées
2. L'encouragement du transport routier
3. L'étalement urbain
4. L'imperméabilisation des sols
5. Le coût

III - Des justifications qui ne tiennent, sérieusement, pas la route

1. L'activité de la zone de Lanrinou
2. Le trafic actuel autour de Landerneau
3. Les relevés « poids-lourds » au centre-ville de Landerneau
4. Longue liste de mauvaises justifications

Mars 2011 – Version 1.1

Association "Mais qu'est-ce que tu fabriques ?"
Regards sur notre société, Écologie pratique et Promotion de la citoyenneté
Maison Pour Tous - Place de la gare - 29800 LANDERNEAU
Retrouvez-nous sur internet : www.fabrikasso.infini.fr



I - Il est légitime de questionner la pertinence de ce projet

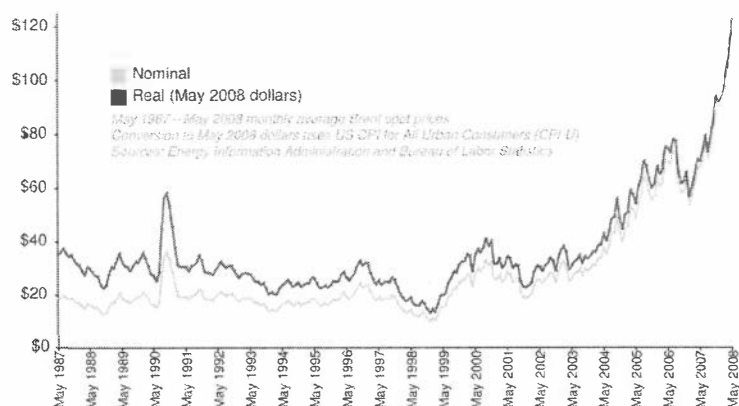
1. Une Déclaration d'Utilité Publique vieille de 10 ans, un contexte différent

Sans vouloir contester la légalité de l'enquête d'utilité publique réalisée pour le projet de la Voie de Lanrinou, nous relevons tout de même une série d'évolutions économiques, géographiques ou sociales qui amènent pour le moins à douter, aujourd'hui, de ses conclusions.

En effet, la déclaration d'utilité publique de la construction de la voie de Lanrinou date du 8 décembre 2000, soit il y a un peu plus de dix ans.

En dix ans, c'est en France l'équivalent de la surface d'un département entier qui a été artificialisé. Avec les conséquences que l'on connaît sur l'environnement dont l'affaiblissement de la biodiversité et l'augmentation du stress hydrique (crues et sécheresses) en sont les plus dramatiques.

En dix ans le prix du baril de pétrole a triplé. Cette hausse n'est pas conjoncturelle mais structurelle. L'adhésion des pays du sud à notre modèle de développement économique et la raréfaction des découvertes de nouveaux gisements pétroliers, annonçant la déplétion de cette ressource fossile, mettent un terme à l'époque du carburant bon marché.



Le transport routier a probablement connu son apogée ces dernières années et son coût va le rendre de moins en moins compétitif, aussi bien pour les particuliers que pour les entreprises. D'ailleurs, le trafic baisse déjà et selon toute vraisemblance continuera de baisser à l'avenir.

En dix ans, la prise de conscience de la dégradation par l'homme de son environnement, a considérablement augmenté. Les citoyens, à commencer par les plus jeunes, sont prêts à faire évoluer leurs comportements et le montrent déjà (tri des déchets, agriculture biologique, transport en commun, covoiturage...).

Ces efforts ne seront jamais récompensés et suivis, si les politiques publiques ne mettent pas toutes leurs forces au service de cette volonté de changer de mode de vie.

En dix ans, la consommation de ressources a évolué à la hausse à une vitesse jamais atteinte auparavant. Ainsi, d'après la Commission européenne : « Le rythme actuel de consommation des ressources et la pression environnementale qui l'accompagne ne sont pas viables : malgré les améliorations techniques, l'accroissement de la consommation des ressources a souvent été plus rapide que les progrès sur le plan environnemental ou les gains de productivité. Cette tendance risque de s'accroître avec le développement industriel de certains pays comme la Chine ou l'Inde. Dès lors, le risque d'épuisement et la pollution engendrée par l'utilisation de ces ressources sont une menace de plus en plus présente pour notre environnement ». ¹

¹ Stratégie thématique sur l'utilisation durable des ressources naturelles, Commission européenne 21/12/2005

2. Un projet mené en grande discrétion, le refus systématique du débat

Au delà du fond du dossier, les conditions dans lesquelles ce projet est mené posent questions :

- ✓ Élus au suffrage indirect, les délégués communautaires sont issus des rangs des conseillers municipaux. Au cours de la dernière campagne pour les élections municipales, la question de la réalisation de la voie de Lanrinou n'a pas été évoquée, **les citoyens ne se sont pas prononcés sur ce projet majeur.**
- ✓ Notre **proposition de référendum populaire** (fin 2009), à même de donner une légitimité au projet, a été rejetée sans aucune justification. La population n'est pas tenue au courant : pas de réunion publique, pas d'information dans les publications de la Communauté, pas même d'évocations dans les « projets » présentés sur le site web. Il aura fallu la mobilisation de plusieurs associations depuis fin 2009 pour que le projet soit évoqué par la bureau communautaire, mais seulement par voie de presse.
Un **décalage difficile à comprendre** par rapport aux efforts de présentation, participation et concertation autour des projets de nouveau Plan de circulation, ou de Parc urbain, à Landerneau par exemple...
- ✓ En juillet 2010, en signant le Contrat de territoire, le Conseil Général conditionne son soutien financier à la réalisation d'une étude de trafic. A l'automne 2010, par deux fois, nous sollicitons la CCPLD afin d'obtenir les méthodes et les résultats de cette étude. **Aucune réponse, ni explication.**
Nous avons dû saisir la **CADA** (Commission d'Accès au Documents Administratifs) en décembre 2010 et attendre son jugement le 20 janvier 2011 pour voir les documents réclamés nous parvenir début février...
Cette attitude à l'égard d'une association citoyenne, bénévole et indépendante n'est pas acceptable. Elle révèle un **déficit démocratique** autant qu'un manque de courage de la part des élus porteurs de ce projet.

II - Des conséquences et des impacts majeurs

1. Des espèces vivantes protégées

Dès les débuts du projet, à la fin des années 90, la question de la présence d'espèces protégées était au cœur du dossier. Personne n'a oublié les échanges musclés entre associations de protection de la nature et élus de l'époque sur le cas de la petite *Fougère de Tunbridge*. Le tracé en fût d'ailleurs légèrement modifié, et le projet complété de plusieurs mesures visant à garantir l'habitat de cette espèce.

L'association *Bretagne vivante* rappelle que ce projet de route bouleverserait en effet des habitats naturels très intéressants , l'un des plus précieux étant le boisement humide abritant les rochers à hyménophylles (habitat d'intérêt Européen) et abritant un cortège de fougères protégées :

- **l'hyménophylle de Tunbridge** (*Hymenophyllum tunbrigense*) : protection nationale, liste rouge du massif armoricain ;
- **le dryoptéris à odeur de foin** (*Dryopteris aemula*) : protection nationale , liste rouge du massif armoricain) ;
- **le trichomanès élégant** (*Trichomanes speciosum*) : protection nationale, espèce déclarée d'intérêt communautaire au titre de la Directive Européenne "habitats, faune, flore", liste rouge du massif armoricain).

S'y ajoutent des espèces animales , également protégées au titre de la législation nationale et/ou communautaire :

- **l'escargot de Quimper** (*Elona quimperiana*) : protection nationale, espèce déclarée d'intérêt communautaire au titre de la Directive européenne "habitats , faune, flore".
- **le lucane cerf-volant** : espèce déclarée d'intérêt communautaire au titre de la Directive européenne "habitats, faune , flore").

Par delà les impacts directs, le maintien de ces espèces végétales et animales dépend étroitement du bon état de conservation de la **hêtraie atlantique acidophile** (habitat d'intérêt européen) qui constitue leur milieu de vie.

D'après un récent constat de l'AAPPMA de l'Elorn, l'un des ruisseaux sur lequel serait prévu un recalibrage, abrite des **chabots** (espèce d'intérêt communautaire) et cette rivière à renoncules constitue elle-même un habitat d'intérêt communautaire.

Conséquence du déclin dramatique de la biodiversité sur notre planète, l'ONU a consacré l'année 2010 « Année internationale de la biodiversité ». Cet enjeu nous concerne aussi, bien entendu, sur notre territoire, et cette énumération (non-exhaustive) d'espèces menacées, en bordure de nos villes, devrait déjà nous conduire à la plus grande prudence.

2. L'encouragement du transport routier

Ce projet est-il une conséquence du trafic routier actuel, ou une cause du trafic futur ? En effet, en développant le réseau routier on encourage le développement de ce mode de transport, on encourage les citoyens à habiter loin de leur lieux de travail. Pourtant cette évolution n'est ni souhaitable, ni constatée aujourd'hui.

Faciliter le transport par camion, c'est limiter le développement des alternatives comme le ferroutage. Faciliter la circulation automobile c'est limiter l'intérêt des transports en communs et des transports « doux ».

Ainsi, les contournements de Toulouse et Bordeaux viennent d'être abandonnés. « En effet, ces projets ne correspondent plus aux nouveaux enjeux du développement durable. Ils privilégient la *mo* *auto* *mo* dans un contexte de pétrole cher et non renouvelable, l'utilisation non raisonnée de l'espace, notamment par l'étalement urbain préjudiciable à la b »²

Aujourd'hui, l'accent est mis sur l'amélioration du réseau routier existant et non sur son développement.

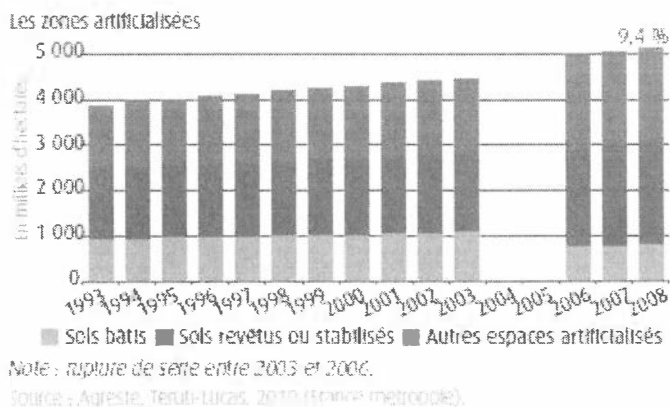
3. L'étalement urbain

En offrant de nouvelles opportunités pour le développement urbain de la ville de Landerneau, le projet de rocade sud participe également à l'étalement urbain. En effet, cette route traverserait des prairies et des champs (actuellement exploités) sur 2/3 de sa longueur : une aubaine pour de futurs lotissements ?

En France, chaque année, 60.000 hectares, pour l'essentiel des terres agricoles, sont grignotées par l'artificialisation (lotissements, routes, zones d'activité...)³ : ces surfaces augmentent trois fois plus vite que la population.

En Finistère, la situation est plus alarmante encore : **les surfaces artificialisées ont quasiment doublé en 20 ans**, alors que pendant cette période la population n'augmentait que de 10%.⁴

Ces évolutions participent à l'accroissement des distances domicile-travail et domicile-services, augmentant d'autant les besoins futurs de transport.



2 Ministère de l'écologie, du développement durable et des Transports : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Desormais-les-futures-autoroutes.html>

3 Données IFEN : <http://www.stats.environnement.developpement-durable.gouv.fr>

4 ADEUPA, Observatoire du foncier en Finistère - 12/2009

4. L'imperméabilisation des sols, destruction de zones humides

L'association *Eau et Rivières de Bretagne* relève que, dans le dossier soumis à enquête publique en 2000, il était envisagé de **détruire 24'000 m² de zones humides**. Dans une ville sujette aux inondations cela fait beaucoup.

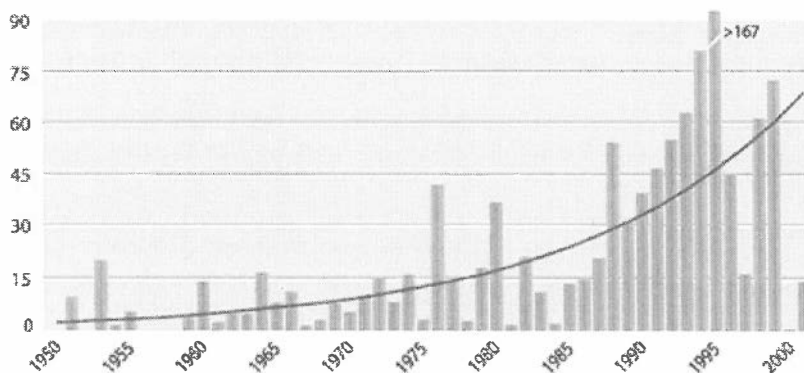
Le dossier évoque aussi des mesures compensatoires, Article 3 de l'arrêté : « *la disparition doit être compensée par l'acquisition puis la préservation de surfaces équivalentes... Les négociations devront être achevées au plus tard six mois avant le début des travaux.* » Il est étonnant de remplacer la disparition de 24'000 m² d'une éponge géante par l'achat de 24 000 m² d'une autre éponge... car au final il y a toujours 24'000 m² de zones humides en moins pour protéger Landerneau. Apparemment, **aucun chiffrage du coût** que cela représente ne semble avoir été fait à l'époque.

De plus, un nouveau SDAGE a été mis en place entre-temps (décembre 2009), qui renforce la protection des zones humides. Ainsi, le bassin versant s'est doté d'un **SAGE qui a fait de la préservation des zones humides l'une de ses priorités**. Cela se traduit par cette prescription qui s'impose aujourd'hui au projet :

Article 6 du règlement « Compensation des pertes de zones humides mesure de réparation environnementale sous forme de mesures compensatoires. Ces mesures compensatoires intègrent la restauration de zones humides altérées situées sur le même sous-bassin versant du SAGE, ou à défaut sur le territoire du SAGE, sur une superficie au moins égale au double de la surface de zones humides altérées par le projet. Ces mesures compensatoires sont mises en œuvre avant tout commencement de travaux emportant altération des zones humides existantes, et font l'objet d'un protocole de suivis écologique, biologique et fonctionnel durant les trois années suivant la mesure de restauration, par un expert indépendant, aux frais et charge du maître d'ouvrage. »

Il serait donc maintenant nécessaire, non plus de trouver 24'000 m² à acheter et gérer, mais **48'000 m² altérées à restaurer**. A nouveau, aucune étude, aucun chiffre n'a été avancé.

Rappelons que le principe même de Mesures compensatoires vise à renchérir le coup des projets, et ce afin de n'envisager les destructions qu'en ultime recours.



Le coût économique des plus grands **désastres naturels** augmente de manière exponentielle depuis 1950. La mauvaise gestion du territoire, le non respect des règles de sécurité et le laxisme des autorités sont les principaux responsables de cette situation. ⁵

5. Le coût

Par rapport au projet initial (co-financement Europe, État, Département, CCPLD), **deux financeurs majeurs se sont déjà retirés**, et le Conseil Général a conditionné sa participation (de toute façon limitée à 25% du montant initial) aux résultats d'une étude de trafic.

Le retrait de deux soutiens majeurs nous semble être un indicateur important pour mesurer l'opportunité du projet.

⁵ Document UNEP (United Nations Environment Programme)

L'évaluation du coût des travaux est actuellement de 9 millions d'euros. Cette somme n'a pas été ré-évaluée depuis plusieurs années, et plusieurs élus reconnaissent volontiers qu'il en coûterait bien plus. Pour bien mesurer cet investissement, indiquons que cela reviendrait à **une dépense de 200 euros par habitant** de la Communauté de Communes. Bien plus si on calcule par foyer fiscal...

Comme tout investissement de voirie, les charges d'entretien sont non-négligeables : qui financerait **l'entretien de cette voie** non-départementale dans la durée ?

Dans le même temps, des projets de développement des transports en commun et de l'intermodalité sont envisagés, pour un montant de seulement 1,6 millions d'euros (6 fois moins) : Quelle cohérence ? Quelle priorité ?

III - Des justifications qui ne tiennent, sérieusement, pas la route

Un projet peut avoir des impacts majeurs mais acceptables, tout dépend de ses justifications.

1. L'activité de la Zone de Lanrinou

La première justification, économique, de cette voie de contournement repose sur une meilleure desserte de la zone d'activité de Lanrinou, et en particulier de l'entreprise Triskalia (Coopagri). Notons que l'installation de cette entreprise à cet endroit s'explique par la proximité à la voie ferrée : un embranchement existe pour le transport de marchandises, mais n'est plus utilisé...

Accueillant des activités industrielles et tertiaires, il est important d'indiquer que **la zone ne connaît pas de difficulté d'accès particulier**. La situation ne semble pas devoir « empirer » : aucun projet n'est annoncé sur la zone, au contraire, l'entreprise GelAgri a quitté son implantation.

Aujourd'hui, les activités industrielles s'organisent à proximité des équipements routier, et en particulier des axes majeurs. Vaut-il mieux envisager déplacer une activité sur notre territoire ou construire une route de 4 km (dont les 2/3 tiers à travers champs) pour la déservir ?

2. Le trafic actuel

Conditionnant la participation financière du Conseil Général, une **étude de trafic** à été commandée au cabinet *Ginger*. On s'étonnera que cette étude ait été commandée si tardivement par la CCPLD, alors qu'on aurait dû commencer par là...

- ✓ Le premier volet « mesure et constat » de cette étude est **factuel et très pertinent**.

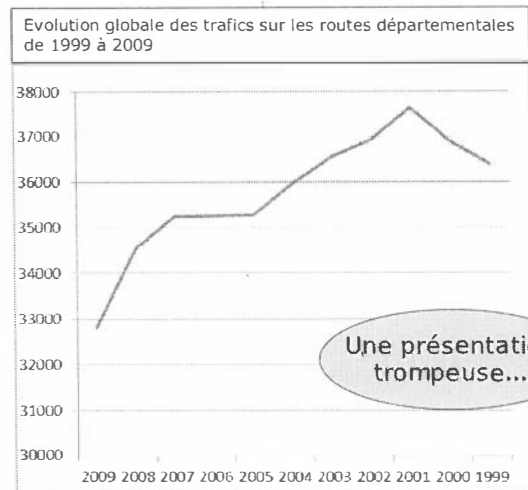
De nombreux passages méritent d'être cités :

- *la rocade ouest (RD770) connaît un trafic modéré ;*
- *les radiales de Landerneau sont modérément chargées (modéré, faible, voir très faible) ;*
- *en 2010, les entrées de ville de Landerneau sont modérément chargées ;*
- *l'évolution générale de 1999 à 2009 est une baisse de trafic de -1% par an ;*
- *cette baisse s'accélère : -2,4% par an sur les 3 dernières années. Pourtant la population a augmenté ;*
- *cela peut s'expliquer par une réduction de la mo , ou une évolution des modes de déplacement ;*
- *le trafic poids-lourds diminue également fortement de -2,2% par an.*

Construire une route aujourd'hui, ce serait **aller contre cette réalité**.

- ✓ La deuxième partie « évolutions, prévisions » est **hypothétique et contestable**. Les hypothèses sur lesquelles s'appuie la projection à 10 ans sont « orientées » :

- Progression générale du trafic routier : ceci n'est pas souhaitable, et surtout, ceci est contredit par l'évolution des 10 dernières années...
- Développement de l'activité de fret de l'entreprise Triskalia, augmentation des emplois sur le site : aucun élément n'étaye ces suppositions.
- Installation d'un nouveau collège : cet équipement n'est pas aujourd'hui programmé, un collège (plus grand) existait déjà là sans problème, et aucune amélioration du transport collectif des scolaires n'est envisagée.



Une présentation trompeuse...

Le trafic augmente ?
Ah non, l'échelle est à l'envers...

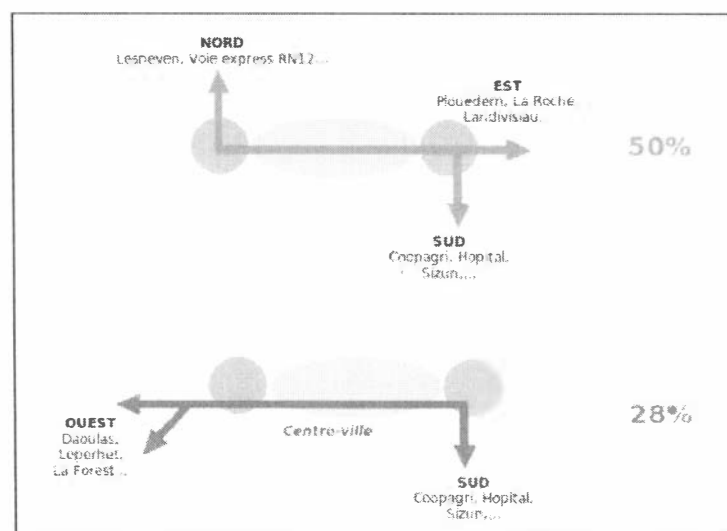
En regard des ces évolutions « à la hausse », **aucune hypothèse « à la baisse » n'est prise en compte** : augmentation future du coût des transports individuels, développement général des transports collectifs (bus, car, train), mise en place d'une halte sur la voie ferrée permettant de desservir la zone de Lanrinou et/ou l'éventuel collège...

Le cabinet *Ginger* peine à expliquer l'évolution sur les 10 dernières années, il paraît donc difficile de se projeter dans 10 ans. Les hypothèses prises en compte (issues de l'appel d'offre) ne permettent pas de valider les conclusions de l'étude, qui sont pourtant très faibles : 850 véhicules / jour, deux sens confondus, soit un peu plus d'un / minute).

3. Les relevés « poids-lourds » au centre-ville

Notre association a effectué, au printemps 2010, une journée de relevés origine/destination sur les poids-lourds transitant au centre-ville de Landerneau ⁶. Les conclusions de ces comptages sont les suivantes :

- à peine **1 camion sur 4 en transit** dans Landerneau serait éventuellement concernés par la rocade sud ;
- en moyenne sur une journée, cela correspond à seulement **4 camions par heure** ;
- l'essentiel du transit en ville, lié à la zone de Lanrinou, est **à destination (ou en provenance) du Nord**.



⁶ Détail des relevés et explications complémentaires : <http://www.fabrikasso.infini.fr>

Il ne serait donc pas correct de défendre le projet de rocade sud en prétextant la trop forte présence des poids-lourds dans Landerneau. Qui veut s'attaquer à ce problème doit commencer par faire passer le trafic venant du Nord, et se dirigeant vers Lanrinou, via Plouédern.

D'ailleurs, des initiatives peuvent déjà être prise en ce sens : l'échangeur de Keriell est tout approprié, la route jusqu'à l'Elorn existe déjà et elle ne traverse pas de zone habitée, l'entrée dans Landerneau se ferait par la D712, du côté Est de la ville, donc avec le moins de gêne pour les riverains.

4. Une longue liste de « fausses bonnes » justifications

Les justifications initiales ne suffisant apparemment plus, d'autres justifications sont maintenant égrainées.

- **L'accès à l'hôpital** : depuis le nord, la Voie de Lanrinou ne changera rien, depuis le sud non plus. En effet, cet accès se fait aujourd'hui via le rond point du Stum et Pencran : venir jusqu'à Landerneau pour contourner la ville serait plus long.
- La desserte du futur (?) **collège** : aucune certitude pour l'instant, car il faudrait la fermeture d'un autre collège du département, lequel ? Rappelons qu'un collège (plus grand) existait déjà sur le site, sans problème particulier.
De plus, se situant à proximité immédiate de la voie ferrée, la création d'une halte permettrait d'y venir sans voiture depuis tout le territoire (La Forest, La Roche-Maurice, Dirinon, et demain Daoulas, Hanvec...)
- Le **dés-engorgement du centre-ville** de Landerneau ⁷ : comme le montre les études, celui-ci n'est objectivement pas engorgé. Et si l'on veut y diminuer le trafic, les relevés montrent que des solutions existent déjà au nord (trafic provenant majoritairement de la Voie expresse Brest-Rennes).
- Le **développement de l'urbanisme** de Landerneau ⁷ : le versant nord de l'Elorn serait le dernier espace pour étendre l'urbanisation de la ville, en ce sens la voie de Lanrinou serait une aubaine. Pourtant, loin des services, ces potentiels quartiers génèreraient à leur tour beaucoup de transports et un étalement urbain déjà catastrophique.
- Le chantage à l'**activité économique** : « *Je ne veux pas que Landerneau devienne une ville dortoir* », « *Si on n'avance pas on est mort* » : ces arguments ne sont pas recevables car il ne reposent sur rien de concret. Landerneau a toujours fait sans la Voie de Lanrinou : les activités s'y sont pourtant développées, donc pas de catastrophisme.
- Un « *signe fort pour le soutien aux services publics* » : voilà sans doute l'un des plus récents, et étonnant, argument. Si maintenant on construit des routes pour soutenir les services publics... Il y a évidemment d'autres priorités dans ce domaine : combien de carrières d'infirmier ou d'assistante sociale financent-on avec 9 millions d'euros ?
- La mise en œuvre d'un **futur grand contournement** sud-ouest de Landerneau : le besoin n'est vraiment pas démontré, d'autant que la rocade ouest (RD770) permet déjà de relier le sud du territoire à la voie expresse Brest-Rennes.
Et surtout il n'est pas raisonnable d'envisager un tel projet sans l'avoir budgétisé. A quoi servira la Voie de Lanrinou si il coûte finalement une fortune d'enjamber l'Elorn et la Voie ferrée ?

⁷ Justifications qui n'entrent d'ailleurs pas dans les compétences de la CCPLD



Conclusions

Au-delà de ses conséquences propres, le projet de Voie de Lanrinou est caractéristique des enjeux qui seront les nôtres dans le siècle qui s'ouvre. En effet, ce projet menace des espèces protégées (biodiversité en danger), exproprie des agriculteurs (recul incessant des terres agricoles), encourage l'utilisation des transports routiers (réchauffement climatique, qualité de l'air)...

Ce projet routier est à contre-courant des problématiques actuelles, et à venir, de notre territoire. Datant d'une époque où le « développement » passait forcément par plus de routes, il ne trouve plus aujourd'hui de légitimité.

En l'état, cet aménagement ne se justifie pas. En tout cas, les impacts du projet (écologiques et économiques) pèsent bien trop lourd en regard des intérêts attendus.

Surtout, **rien ne justifie l'urgence** : les conditions ne sont pas réunies aujourd'hui pour légitimer ce projet, mais rien n'empêche de refaire le point dans 3, 5 ou 10 ans. Par contre, si la route est construite, celle-ci le sera pour « toujours »...

Pour éviter tout dogmatisme, la collectivité doit commencer par mettre en œuvre les nombreuses alternatives au « tout voiture » qu'elle envisage pour son « Plan de déplacement ». Développement du réseau de bus, remise en service de gares, encouragement du covoiturage, mise en place d'une liaison Daoulas-Landerneau en transport en commun, et même création d'une halte ferroviaire pour desservir la Zone de Lanrinou et l'hypothétique collège... **tous ces efforts doivent être menés avant d'envisager le développement du réseau routier.**

Nos nombreuses rencontres avec les élus de la Communauté de Communes nous permettent de dire qu'aujourd'hui **il n'existe pas d'enthousiasme des élus communautaires pour ce projet.** Celui-ci n'est finalement soutenu et porté que par quelques élus du bureau communautaire.

Il est évident que plus de 15 ans de travail, d'études et d'énergies engagés, constituent une inertie très importante : difficile d'envisager **mettre le projet en pause** après tant de préparations.

C'est pourtant le choix de la raison.

*Ce document est adressé à l'ensemble des délégués communautaires CCPLD et au Conseil Général.
Il sera tenu à jour et téléchargeable sur notre site internet.*

*Notre association est disponible pour toute demande d'explication ou de justification.
N'hésitez pas à nous solliciter ...*

