

Plan routier breton et transformations de l'espace rural

L'exemple de Sainte-Sève (Finistère)

par M.-C. CORRE

Le 9 octobre 1968, le Conseil des Ministres adopte un certain nombre de mesures concernant la Bretagne et notamment « la réalisation totale pour 1975 de 2 axes routiers BREST-SAINT-BRIEUC vers la Normandie et BREST vers NANTES, aménagement progressif de l'axe central CHATEAULIN-RENNES et des axes NANTES-RENNES-MANCHE et RENNES-LORIENT ».

Le 2 février 1969, le Général DE GAULLE, en voyage officiel à Quimper, confirme solennellement le « bouclage » de la Bretagne par un réseau de routes à 4 voies pour 1975.

Cadeau royal fait à la Bretagne ou résultat de la pression des élus et des responsables économiques bretons, c'est-à-dire juste rattrapage d'un long retard, le Plan Routier Breton est donc né.

Les promesses de réalisation se succèdent et les retards se cumulent : réalisation totale pour 1975 (4 voies pour l'Axe Nord et l'Axe Sud) puis réalisation aux 2/3 pour la même date. L'échéance est ensuite fixée au milieu du VII^e Plan (1978). En fait, le Plan Routier Breton risque fort de n'être achevé que vers l'an 2000 à une époque où les autres régions seront dotées d'autoroutes. Les retards sont imputables en partie à des réalisations de tronçons non définis initialement comme prioritaires, mais surtout au non-respect par l'Etat de ses engagements.

Le Plan Routier Breton était défini officiellement comme une mesure de rattrapage prise hors Plan. L'Etat s'engageait sur une réalisation physique (grands axes à 4 voies à partir de Brest). C'était, somme toute, une mesure d'aménagement du Territoire dont la réalisation passait pour prioritaire. Or, à partir de 1970, cet engagement s'est transformé en un engagement financier sur une dotation annuelle au montant insuffisant.

Les retards de réalisation paraissent d'autant plus graves que le Plan Routier Breton demeure pour tous un préalable essentiel au développement de la Région. Son « utilité » n'a jamais été contestée. Il est perçu comme un équipement devant entraîner la fin de l'isolement, le développement économique par le trafic et la création d'activités. C'est la notion « d'effet structurant » appliquée aux grandes voies de communications : « Tout le monde sait qu'un échangeur routier peut devenir rapidement un centre d'urbanisa-

tion ». (Le Ministre de l'Équipement : M. Olivier GUICHARD, *Le Monde*, 10/10/72).

Même si quelques éléments de remise en cause des autoroutes et de leurs « effets structurants » apparaissent, l'idée dominante est que les échangeurs sont créateurs d'activités et peuvent être des pôles de croissance.

Si le Plan Routier Breton est susceptible « d'effets structurants », ce qui reste à démontrer, il est par contre évident qu'en ce qui concerne l'espace rural l'effet est avant tout destructurant.

La construction des voies-express perturbe pendant plusieurs années la vie des communes, elle gêne l'activité agricole en imputant certaines exploitations, en posant à d'autres des problèmes d'accès aux parcelles, elle rend difficile la circulation communale et intercommunale. L'espace désorganisé est bien plus grand que l'espace consommé par l'emprise : les exploitations sont traversées, les parcelles divisées, les voies de circulation préexistantes coupées ou supprimées. L'effet de frontière d'une voie-express est bien plus radical que celui d'une voie ferrée franchissable à niveau sauf pendant de courts laps de temps.

Il faut donc, d'une part restructurer le réseau routier ancien, lui redonner sa dimension fonctionnelle, obtenir si possible l'accès à la voie-express et d'autre part restructurer l'espace agricole.

Le Maître de l'Ouvrage — l'Équipement — est tenu par diverses réglementations de réparer les dommages causés. Mais il est évident

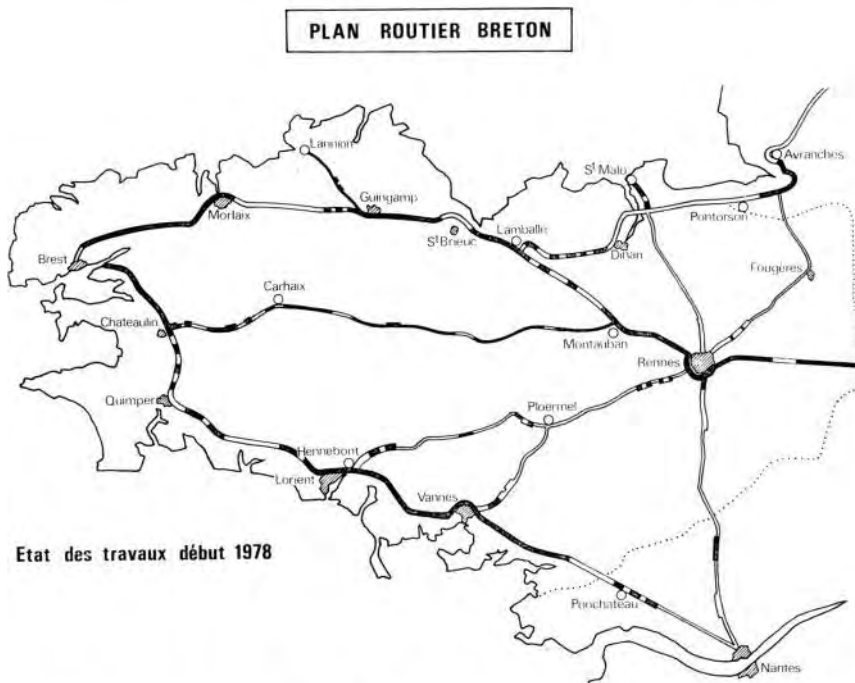


Fig. 1. — Routes du Plan Routier Breton (axes définis comme prioritaires le 9 octobre 1968). L'achèvement complet du Plan prévu par la Direction Régionale de l'Équipement pour 1983 à condition que pour chacune des années à venir la dotation soit « équivalente » à celle de 1978 (250 Millions).

que ces dommages ne se présentent pas de façon identique dans les communes urbaines, péri-urbaines, ou rurales. Nous voudrions, à travers l'exemple de Sainte-Sève, examiner comment une petite commune rurale, proche d'une zone urbaine, réagit devant l'irruption de la Voie-Express et quel parti elle entend en tirer.

LA COMMUNE DE SAINTE-SEVE AVANT LA VOIE-EXPRESS.

1. UNE PETITE COMMUNE RURALE EN DÉCLIN DÉMOGRAPHIQUE :

Sainte-Sève est une petite commune rurale (318 habitants en 1968 sur 998 km²) située à l'ouest de l'agglomération morlaisienne et à proximité immédiate de celle-ci. Les agriculteurs sont largement majoritaires (68,9 % de l'ensemble des actifs en 1968). L'exode agricole est important : les actifs agricoles qui étaient 225 en 1962 ne sont plus que 77 en 1968, le nombre d'exploitations a diminué (54 en 1955-56, 48 en 1968, 42 en 1970-71). Les cultures légumières ont reculé, en partie en raison du manque de main-d'œuvre. Mais il n'y a pas déprise agricole, l'intensification se fait par l'élevage bovin et porcin, l'agriculture se maintient.

Par contre, l'évolution de la population est préoccupante. Sainte-Sève connaît un déclin démographique ancien et prononcé. La mortalité est élevée en raison du vieillissement de la population (16 % entre 1962 et 1968), le bilan naturel est négatif (— 0,9 % entre 1962 et 1968), le solde migratoire inquiétant (— 7,5 % entre 1962 et 1968).

Une population vieillie, un exode rural qui se poursuit, une faible densité (32 hab./km²), des activités essentiellement agricoles, tout cela contribue à faire de Sainte-Sève une sorte de réserve « d'espace libre » à proximité de la zone urbaine (densité de Saint-Martin-des-Champs : 200).

2. SAINTE-SEVE DEVIENT UNE COMMUNE PÉRI-URBAINE :

À partir de 1968 plusieurs facteurs jouent simultanément. Ils sont interdépendants et modifient l'organisation de l'espace à l'Ouest de Morlaix et en provoquant une expansion de la ville vers l'Ouest ils rapprochent Sainte-Sève de la zone urbaine.

1968 marque en effet le démarrage réel de la zone industrielle de Keriven sur le territoire de Saint-Martin-des-Champs, qui, créée en 1962, est restée longtemps une zone de desserrement.

1970 est l'année de l'ouverture du Centre Commercial Régional de Saint-Martin-des-Champs (20 000 m²) équipement considéré comme « structurant » (hypermagasin, 31 commerces indépendants, puis création de services et de la zone artisanale du Launay à proximité). La localisation de ce centre est liée à la création prévue d'un échangeur donnant accès à la Voie-Express.

La vague d'urbanisation qui, sous forme de lotissements, atteint Saint-Martin-des-Champs depuis 1965, est accélérée par le développement de la zone industrielle et par l'existence du Centre Commercial, et atteint Sainte-Sève vers 1970.

Au Nord du Bourg, deux lotissements communaux sont créés en 1970 et 1971, complétés par un petit lotissement privé en 1972.

L'augmentation de la population est telle que Saint-Sève peut bénéficier en octobre 1973 d'un recensement complémentaire. La

population légale atteint 463 habitants. A cette population légale s'ajoute une population fictive de 76 personnes (égale à 4 fois le nombre de logements en chantier à la date du recensement complémentaire). Pour la première fois depuis 1846 la population est en augmentation. Sainte-Sève semble sauvée de la mort lente : elle évolue vers la commune résidentielle péri-urbaine, vers la commune « rurale ».

SITUATION DE SAINTE-SÈVE

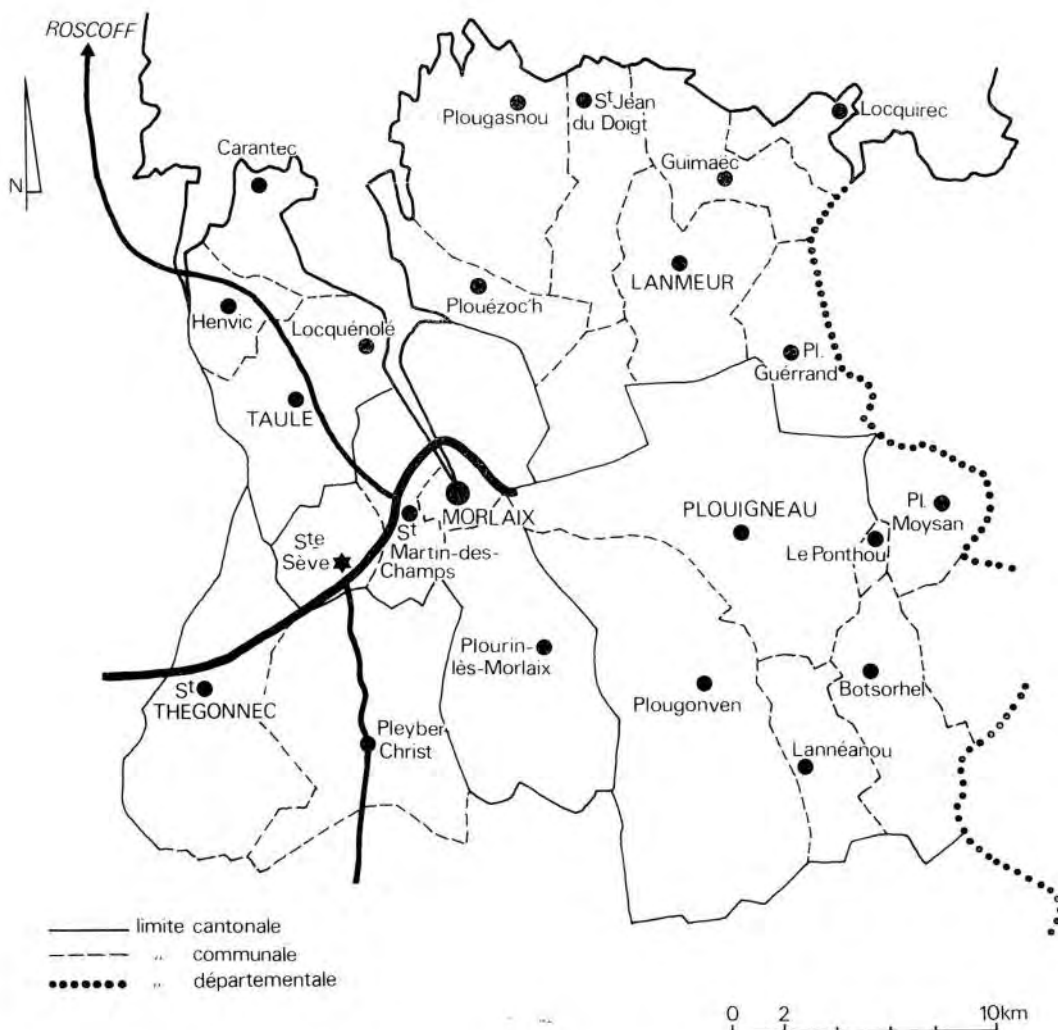


Fig. 2. — Axe Lorient-Roscoff. Achèvement pour 1980 (premiers travaux dès fin 1974) ? Coût total prévu : 80 Millions. A la charge de l'Etablissement Public Régional et des départements concernés.

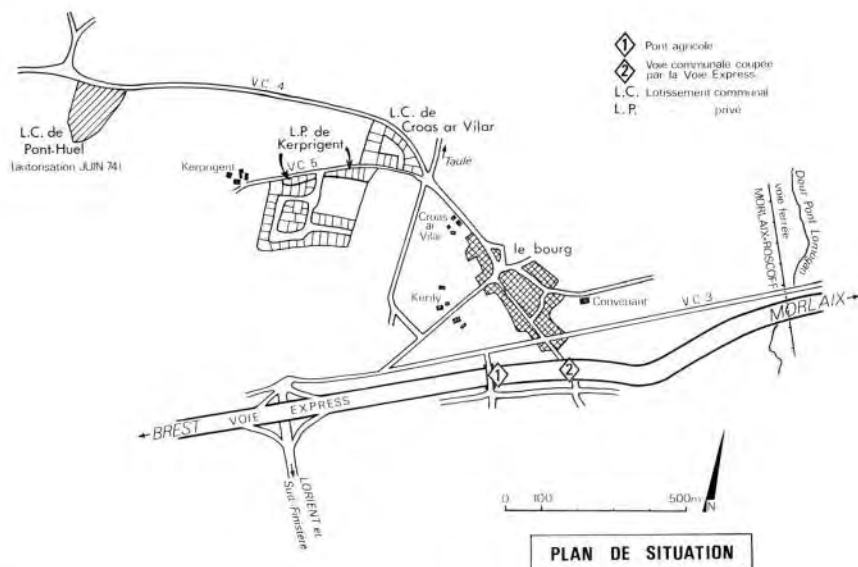


Fig. 3. — Echangeur de Sainte-Sève. Il va être totalement refait (1979) car il est désormais destiné à devenir l'un des échangeurs les plus importants du département.

SAINTE-SEVE ET LA VOIE-EXPRESS :

Cette mutation de Sainte-Sève est un fait important au moment où arrive la Voie-Express du Nord-Finistère. Les agriculteurs vont-ils réagir en exploitants agricoles ou en propriétaires de terrains ? Vont-ils devant les bouleversements apportés par la route chercher à faire jouer la rente de situation ou vont-ils tenter de préserver l'outil agricole ?

1. LA COMMUNE RURALE DEMANDE LE REMEMBREMENT :

Sainte-Sève, commune rurale, fait le choix de l'application de l'article 10 de la loi d'orientation foncière agricole du 2 août 1962. Il commence ainsi : « Lorsque les expropriations en vue de la réalisation de grands ouvrages publics sont susceptibles de compromettre la structure des exploitations dans une zone déterminée, l'obligation sera faite au maître de l'ouvrage de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations de remembrement et de travaux connexes et à l'installation sur des exploitations nouvelles comparables des agriculteurs dont l'exploitation aurait disparu ou serait gravement déséquilibrée, ou, s'ils acceptent, à la reconversion de leur activité ».

Deux possibilités se présentent dans l'application de cet article 10 :

1. On peut ne pas prélever l'emprise de la voie-express, c'est-à-dire la surface expropriée sur l'ensemble des exploitations concernées

par le remembrement. Dans ce cas on cherche à renforcer les seules exploitations touchées par l'emprise par cession ou location de terres libérées dans le voisinage et l'Equipement achète aux propriétaires l'emprise de la Voie-Express.

2. Il est plus intéressant d'opter pour le remembrement avec partage de l'emprise. Le prélèvement correspondant à la surface expropriée est réparti au prorata des surfaces de chaque propriétaire. La superficie comprise à l'intérieur du périmètre de remembrement dépassant 20 fois la surface de l'emprise (de l'ordre de 20 à 25 fois) chaque propriétaire subit un prélèvement de l'ordre du 1/20 de son apport à l'opération de remembrement c'est-à-dire une ponction d'environ 5 ares pour un hectare.

Ce « remembrement article 10 », à la charge de l'Equipement, possède un certain nombre de traits spécifiques : c'est un remembrement partiel répondant à une déstructuration agricole provoquée par une implantation de Voie-Express.

Il faut, par conséquent, désenclaver les parcelles (chemins de désenclavement), les rassembler dans la mesure du possible autour du siège d'exploitation d'un même côté de la Voie-Express (dans le cas contraire il serait nécessaire de multiplier les ponts agricoles) et essayer de répondre à la perte de terres correspondant à l'emprise. C'est la S.B.A.F.E.R. qui, dans le cadre de l'application de l'article 10, est chargée de résoudre ce dernier problème. Elle cherche à acheter du terrain libéré à l'intérieur du périmètre de remembrement et à proximité de celui-ci pour compenser l'emprise de la route afin d'éviter l'amputation du 1/20 sur les propriétés remembrées et une flambée des prix qui ne manquerait pas de se produire dans le cas d'une demande locale en terre supérieure à l'offre.

Sainte-Sève opte pour le remembrement avec partage de l'emprise (209 hectares concernés, 36 propriétaires sur 59, 27 exploitations sur 42).

La S.B.A.F.E.R. réussit à constituer un stock foncier compensant largement le prélèvement.

	STOCK FONCIER	EMPRISE VOIE-EXPRESS
Superficie	325 292,5	8 ha 77 a 79 ca
Valeur points remembrement	19 ha 03 a 80 ca	204 918,5

Le stock foncier en surplus, c'est-à-dire, en valeur points-remembrement 120 374 points, est mis à la disposition de la commission communale de remembrement, comme « masse de manœuvre » afin d'aboutir au meilleur regroupement parcellaire possible.

Deux problèmes techniques se posent cependant. L'emprise de la route concerne de très bonnes terres (T1), les acquisitions de la S.B.A.F.E.R. sont de qualité médiocre (T4, T6, T7, T8, P). L'association foncière a fait le projet au début de 1972 d'utiliser la terre végétale de l'emprise de la Voie-Express à l'amélioration de ces terrains médiocres. Mais un certain nombre de difficultés, notamment le coût du transport et la question d'une juste répartition l'ont amenée à y renoncer. En fait, cet aspect qualitatif n'a pas pris une importance majeure à Sainte-Sève. L'orientation vers l'élevage fait que les exploi-

tants préfèrent avoir plus de surface même si les terres sont moins bonnes.

Le second problème est celui de la localisation géographique du stock foncier. Les acquisitions ont été faites dans le Nord et dans l'Ouest de la commune. Les exploitants qui subissent les plus grosses emprises (à l'Est) ne pourront récupérer des terres qu'au Nord et à l'Ouest car le remembrement article 10 n'est pas un remembrement total et la marge de manœuvre est réduite. Il est inévitable qu'il y ait des préjudices d'éloignement par rapport aux bâtiments d'exploitation.

Une lettre du 14 mai 1974 de la D.D.E. au Président de l'Association Foncière indique que : « la notion d'éloignement ne peut être examinée de façon aussi restrictive que pour un remembrement ordinaire où, pour chaque exploitant, tout doit se traduire par le regroupement et par une diminution de la distance pondérée entre bâtiments et terres exploitées. Pour certains exploitants il peut demeurer des allongements résiduels de parcours. Le Tribunal Administratif doit se placer, pour les apprécier, dans le cadre de dommages résultant de l'exécution d'un travail public et non dans celui d'un remembrement ordinaire ».

C'est admettre clairement que, le remembrement article 10 ne peut échapper, en fonction des situations locales (stock foncier mal réparti géographiquement comme à Sainte-Sève) à certains inconvénients.

Deux exploitants ont demandé la prise en considération de leur préjudice d'éloignement et ont obtenu par ailleurs la priorité pour l'achat du surplus du stock foncier de la S.B.A.F.E.R.

Mené de façon rapide, dans des conditions de bonne participation des exploitants, parallèlement aux travaux routiers (ouverture de la Voie-Express en juin 1974, fin du remembrement en septembre 1974 (1)), ce remembrement pionnier (le premier mené à terme sur la déviation Morlaix-Kermat) est considéré comme satisfaisant.

Deux remarques s'imposent cependant, la première est d'ordre général, c'est la question du coût, la seconde est propre aux communes rurales en voie de rurbanisation.

Il est probable que la large application de l'article 10 dans le cadre du Plan Routier Breton représente une lourde charge (environ 200 000 F par kilomètre de Voie-Express en 1974). A Sainte-Sève il a coûté 450 096,36 F. On doit y ajouter le prix du point agricole et le montant des indemnités de privation de jouissance versées de 1971 à 1974.

Il faudrait pouvoir comparer cette charge avec ce qu'aurait coûté l'expropriation individuelle (prix au m² plus élevé, indemnités de dépréciation pour allongements des distances, pour suppression d'accès des riverains, délais plus importants avant la prise de possession des terres qui ralentissent l'avancement des travaux).

Il est vrai que l'intérêt du remembrement article 10 (remembrement agricole) est de préserver un outil de travail. Ceci est acquis dans l'immédiat. Le problème qui reste posé est celui de l'affectation future des sols en zone péri-urbaine.

(1) Ce qui n'est pas le cas partout : à Kersaint-Plabennec, sur la déviation Brest-Landerneau, la Voie-Express a été ouverte en 1972 et le remembrement a commencé en janvier 1974.

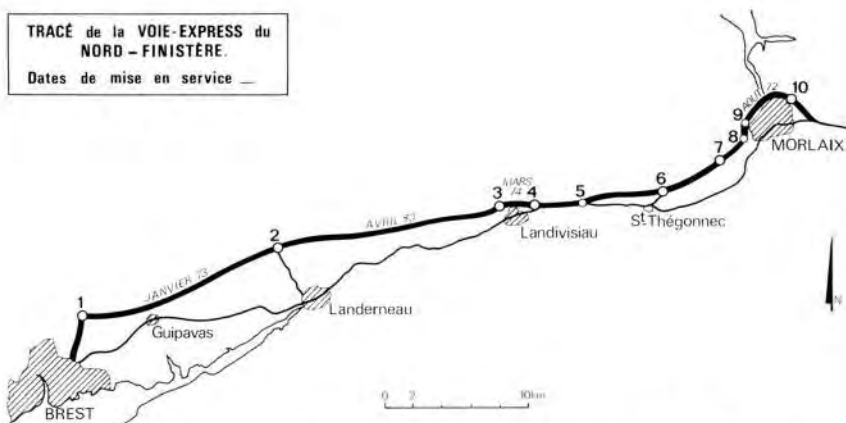


Fig. 4. — 1. Echangeur de Kergaradec — 2. Echangeur de Saint-Eloy — 3. Echangeur de la Croix-des-Maltoutiers — 4. Echangeur du Moulin-aux-Prêtres — 5. Demi-échangeur de Kermat — 6. Echangeur de Mess-Menez — 7. Echangeur de Sainte-Sève — 8. Demi-échangeur de Bagatelle — 9. Demi-échangeur de Plouvorn — 10. Echangeur de Pipi-Bol.

2. LA COMMUNE URBAINE DEMANDE L'ACCÈS A LA VOIE-EXPRESS ;
UN ÉCHANGEUR POUR SAINTE-SÈVE :

En tant que commune en voie de rurbanisation Sainte-Sève souhaite des relations faciles avec l'Ouest de l'agglomération morlaisienne. Satisfaction lui est donnée puisqu'une route parallèle à la Voie-Express est aménagée de Sainte-Sève à Saint-Martin sur le tracé de l'ancienne. A partir du bourg, on atteint très rapidement le demi-échangeur de Bagatelle. Mais ce que veut la municipalité c'est l'accès direct à la Voie-Express.

Le Maître de l'Ouvrage — l'Équipement — a prévu divers types de liaisons entre Voie-Express et réseau routier préexistant : « Le tracé de route comporte en première étape des carrefours à niveau avec les différentes voies traversées, sauf lorsque les conditions géométriques de tracé ou de profil en long ont imposé des intersections dénivelées ou lorsque le trafic a justifié la création d'échangeurs plus ou moins complets dès le premier stade » (1).

Les significations en sont bien différentes. Les passages inférieurs ou supérieurs permettent la traversée de la Voie-Express par les anciens axes de circulation. Leur construction semble justifiée quand la Voie-Express emprunte un tracé neuf. Mais la Voie, dans ce cas, reste étrangère au réseau. Les passages ne font que permettre le maintien de l'ancien système relationnel. Les carrefours à niveau répondent à un autre besoin : l'accès à la Voie-Express. Ils présentent deux types d'inconvénients :

Ils sont dangereux parce que les catégories d'usagers qui, pour des raisons de sécurité ou de capacités sont exclues du trafic sur la Voie-Express (piétons, cycles, bestiaux, véhicules agricoles) peuvent cependant la traverser dans ces carrefours.

(1) D.D.E. - Département du Finistère - Arrondissement de Brest. Axe Brest-Saint-Brieuc et Brest-Nantes. Classement dans le réseau des V.-E. Notice explicative.

Ils entraînent la multiplication des entrées et des sorties et ceci explique la réticence de l'Équipement à leur égard. Les ingénieurs qui ont construit la Voie-Express du Nord-Finistère ont indiscutablement vu grand. Ils ont imposé à leur Administration Centrale le tracé neuf sur la presque totalité du trajet Brest-Morlaix. Ils ont voulu cette Voie-Express « intégrable autoroutes ». Dans cette optique il est nécessaire d'éliminer le plus possible les carrefours à niveau. Il en demeure quelques uns sur la déviation Brest-Landivisiau (leur suppression par transformation en demi-échangeurs est prévue à plus ou moins long terme). Par contre, il n'existe aucun carrefour à niveau sur la déviation Morlaix-Kermat mais une densité surprenante d'échangeurs : échangeur de Pipi Bol, demi-échangeur de Plouvorn, demi-échangeur de Bagatelle.

Les échangeurs représentent une solution théoriquement satisfaisante mais ils posent des problèmes de financement. Chaque échangeur de la Voie-Express du Nord-Finistère a son histoire, riche en péripéties et en recherches financières.

De manière générale, les échangeurs ont été obtenus grâce à l'acharnement et à la participation des collectivités locales (Département, S.I.V.O.M., Communes). La tactique de l'Administration a été, du moins dans la région de Morlaix, de proposer des carrefours à niveau (qu'elle ne souhaitait pas) pour désenclaver les communes et les centres d'activités (Zone Industrielle, Centre Commercial) et d'attendre les réactions locales. L'intégration plus ou moins complète, plus ou moins réussie de la Voie-Express, « corps étranger » dans le réseau des voies de communication dépend donc de la bonne volonté financière des communes concernées et de celle du Conseil Général.

Sainte-Sève est le curieux exemple d'une petite commune (population légale de 463 habitants en octobre 1973) péri-urbaine qui exige l'accès à la Voie-Express qui la traverse. Elle doit son échangeur à un concours de circonstances mais surtout à la détermination de ses élus, persuadés du « pouvoir structurant » des grandes voies de communications.

Le point de départ de l'affaire de l'échangeur de Sainte-Sève est la rencontre sur le territoire communal de la Voie-Express et de ce que va devenir la D. 785 (ex N. 785). Le prolongement naturel de cette route est la V.C. 7 traversant les communes de Pleyber-Christ et de Sainte-Sève. Cette voie doit être modernisée et classée dans la voirie départementale. La D. 785, ainsi prolongée se présente dans le III^e Plan de Modernisation des Chemins Départementaux (1970-75) préparé par le Conseil Général comme une radiale importante (liaison Nord-Sud) qu'il s'agit de raccorder à la grande rocade que constitue la Voie-Express. Le Conseil Général propose donc le financement d'un demi-échangeur, préférable au carrefour à niveau que l'Équipement est tenu d'aménager.

Il importe de voir la signification géographique sur le plan des relations communales, intercommunales et départementales de ce demi-échangeur.

— La nouvelle D. 785 passe en tunnel sous la Voie-Express. Sainte-Sève est reliée à Pleyber-Christ, au Sud-Finistère, à Lorient, au Centre-Bretagne. Il s'agit d'un maintien, certes amélioré, de la situation ancienne.

— Les deux bretelles de raccordement du demi-échangeur :

- permettent l'accès à Morlaix et à partir de là à la zone légumière et au port de Roscoff en venant du Sud.
- permettent l'accès à la D. 785, donc au Sud-Finistère, à Lorient, en venant de Morlaix et de Roscoff.

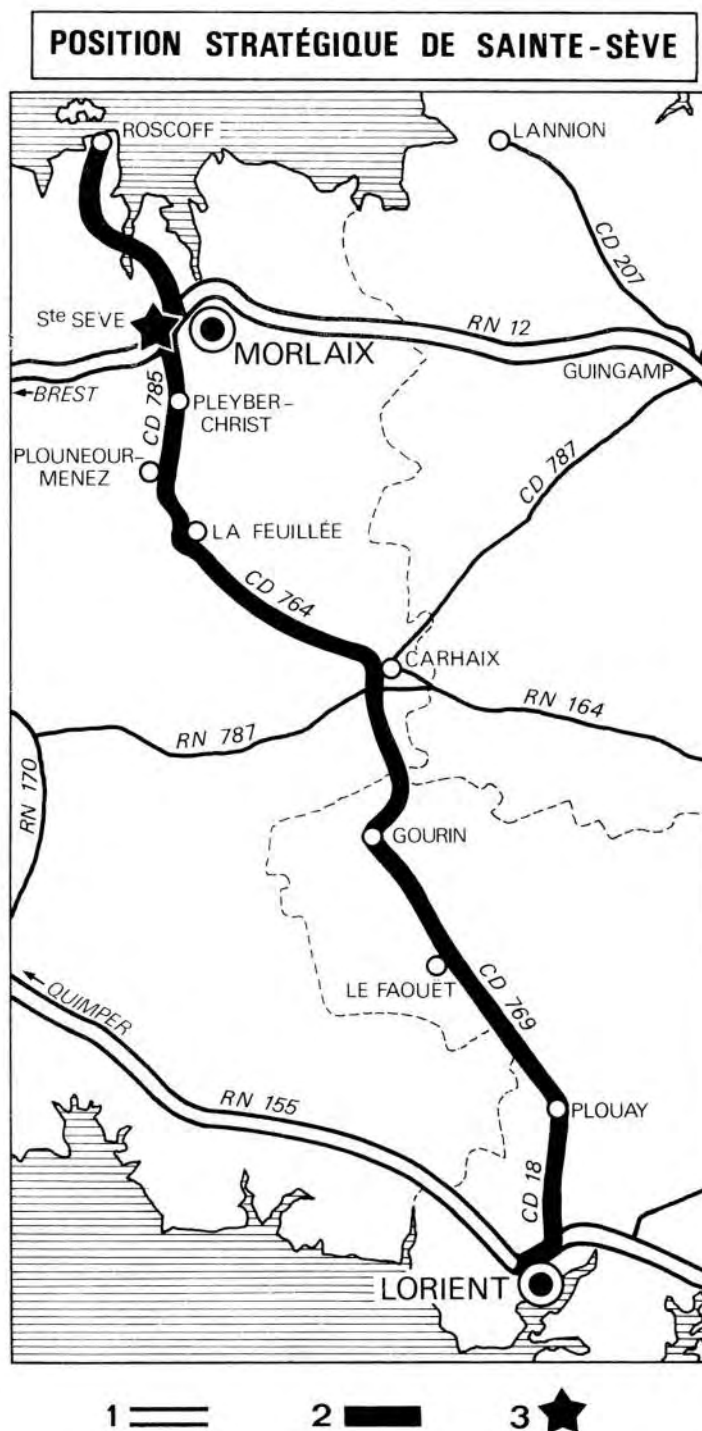


Fig. 5. — 1. Axe Brest-Rennes — 2. Axe Lorient-Roscoff — 3. Echangeur de Sainte-Sève.

Ce demi-échangeur, intéressant sur le plan des relations Nord-Sud ne satisfait pas Sainte-Sève qui se déclare « fermement opposé » à sa construction (Conseil Municipal du 8 juin 1974) et réclame l'accès à la Voie-Express et à la sortie côté Brest, c'est-à-dire l'échangeur complet.

Une « réunion de conciliation » a lieu (Equipement, Conseillers Généraux, Conseillers Municipaux) le 14 juin. Sainte-Sève se voit proposer l'aménagement d'une voie de liaison Sainte-Sève-échangeur de Saint-Thégonnec. Le Conseil Municipal refuse cette solution et deux de ses arguments retiennent particulièrement l'attention :

1. « La route... ferait double emploi avec la Voie-Express toute proche, justement conçue pour la circulation intercommunale ».

C'est une conception de la Voie-Express que ne partage pas l'Equipement. Il ne tient pas, pour des raisons techniques — transformation ultérieure en autoroute — à multiplier les entrées et les sorties : la Voie-Express est faite pour la circulation sur de longues distances.

2. « La zone de l'échangeur de Sainte-Sève à l'intersection de deux axes majeurs du département se prêtera particulièrement bien à des implantations commerciales ayant vocation d'accueil routier ».

Il s'agit donc, non seulement de tirer parti de la Voie-Express en tant que voie de circulation, mais aussi en tant qu'équipement « structurant ». Et venant d'une petite commune cette volonté est tout à fait exceptionnelle.

Cependant la situation semble bloquée. Le Conseil Général refuse de financer les deux bretelles supplémentaires (coût 130 000 F). Le Conseil Municipal demande alors qu'une partie des crédits du programme S.C.E. (Substitution de la Commune à l'Etat) destinés à l'amélioration de la voirie communale soit utilisée à la construction des deux bretelles Ouest. L'accord est donné et la D.D.E. s'incline. Le demi-échangeur de Sainte-Sève devient un échangeur complet.

Construit au coup par coup grâce à des moyens financiers peu importants, qualifié de « rustique » par les ingénieurs qui l'ont construit, il est considéré par la commune comme une grande victoire : c'est le désenclavement assuré et l'espoir de « développement ».

CONCLUSION : SAINTE-SEVE AUJOURD'HUI.

Entre 1968 et 1975, la population de Sainte-Sève est passée de 318 à 525 habitants (elle est estimée à 675 habitants en 1978). Sa progression entre les deux recensements, 7,45 % par an, est une des plus fortes du Finistère : elle n'est dépassée que par celle de Guilers (14 %) et celle du Rédéné (7,63 %). Elle est due au solde migratoire (+ 7,52 %), le mouvement naturel étant toujours négatif (— 0,07 %). Ce mouvement de rurbanisation marque actuellement une pause, après l'achèvement du lotissement du Pont-Huel lancé fin 1974, à cause de l'interdiction de construire en zone rurale et du désir de la municipalité de ne pas aller trop vite pour se donner le temps de réaliser les équipements.

Un P.O.S. a été demandé et l'urbanisation ultérieure sera vraisemblablement inscrite dans un triangle délimité par le bourg, l'échangeur et les lotissements existants, le reste de la commune conservant une vocation agricole. Les actifs agricoles représentent actuellement 43,7 % de l'ensemble des actifs, ce qui n'est pas négligeable.

La Voie-Express a été à Sainte-Sève le catalyseur de la volonté de développement. L'échangeur lui apporte une sorte de plus-value foncière.

En décembre 1974 la commission départementale d'urbanisme donne l'accord de réalisation pour une zone d'activités de 1 ha 90 au Nord de l'échangeur. La prospection commence. Mais très vite l'affaire de l'échangeur rebondit. Le Conseil Général décide de refaire l'échangeur « rustique » pour lui donner un caractère autoroutier justifié par le passage de l'axe Lorient-Roscoff. Prise de conscience un peu tardive qui se traduit financièrement par un gaspillage de fonds publics (coût du nouvel échangeur : 2 millions). Les travaux devraient commencer en 1979.

La zone d'activités prévue en 1974 est intégrée dans une Z.A.D. de 12 hectares inscrite dans le programme de réservation foncière du département (réservations foncières liées aux échangeurs).

C'est la reconnaissance de la position stratégique de Sainte-Sève, position défendue depuis longtemps, avec opiniâtreté, par les élus municipaux, qui souhaitent par ailleurs, sur cette zone d'activités une implantation hôtelière de caractère autoroutier.

Un contrôle de l'urbanisation (arrêt des lotissements), un souci de l'agriculture (7 conseillers municipaux sur 13 sont des exploitants agricoles), un désir d'organisation de l'espace (demande de P.O.S.), une volonté de développement (Z.A.D. liée à l'échangeur), tels sont les traits caractéristiques de Sainte-Sève en 1978. Tout ceci prend place dans la vision optimiste d'une possibilité d'utilisation non conflictuelle de l'espace. Le problème est que la rurbanisation est un phénomène qui tend à se détruire de lui-même par dépassement du seuil d'absorption de la commune et que l'implantation d'une Z.A.D. de 12 ha avec chaîne hôtelière de caractère autoroutier peut transformer de fond en comble le caractère et le fonctionnement d'un espace communal.

Le phénomène Voie-Express a été maîtrisé en ce qui concerne son impact immédiat sur l'espace par le remembrement du périmètre autoroutier.

Mais ses conséquences ultérieures comportent d'autres risques : la présence d'un échangeur important, des projets de développement de type industriel et urbain mettent en péril à plus ou moins long terme le caractère agricole de la commune.

« L'effet structurant » d'un réseau de caractère autoroutier, qui implique théoriquement une certaine idée de l'aménagement du territoire, est en fait la création de pôles d'activités qui se font aux dépens de l'espace rural.

En l'absence d'une véritable politique de maintien de l'activité agricole, l'alternative pour les communes rurales est donc la suivante :

— ou bien considérer la Voie-Express comme un corps étranger qui perturbe la vie communale et en limiter le plus possible les effets (coupure de la commune, destruction des exploitations, allongements des distances) tandis que se poursuivent le vieillissement de la population agricole et le dépeuplement démographique.

— ou bien « tirer parti » de la Voie-Express c'est-à-dire s'intégrer plus ou moins bien au mode de développement dominant (croissance maximum, création d'activités non-agricoles, urbanisation, disparition de l'espace rural, dégradation de l'environnement).