

Habiter et circuler à la campagne, dans le péri-urbain, partager les routes qui traversent la ZAD

L'état des routes

Trois départementales traversent la ZAD, elles auraient disparues si l'aéroport avait été construit. Elles existent toujours parce que l'ensemble des opposants a réussi à empêcher le projet.

Ces routes desservent les habitants installés de part et d'autre, mais aussi joignent les bourgs et le péri-urbain à la métropole, même s'il y a deux voies express à proximité.

Deux des départementales sont de style habituel, on y circule vite, parfois très vite, bien que des piétons et des cyclistes y circulent de manière habituelle, que des voitures y stationnent lors de réunions diverses.

La D281, appelée aussi route des chicanes, est de style vraiment inhabituel, voire extraordinaire. Retiré du schéma routier départemental en 2013, elle possède plusieurs bâtiments de guet/barricade et de nombreux obstacles très divers, souvent écrits ou poétisés, souvent déchettistes, qui ralentissent fortement la circulation.

Des fossés, comblés en partie ou totalement, rendent parfois la circulation difficile, voire dangereuse. La largeur de la route fluctue et les engins agricoles ne se déplacent pas facilement. Les deux côtés de la route sont très habités, une épicerie s'est installée en bord de route, beaucoup de gens circulent à pied, à vélo, avec ou sans chiens.

La D281 est revendiquée de différentes manières, elle est une écriture en soi, peut-être l'écriture de ceux qui écrivent le moins sur la zad, elle a ses dysfonctionnements connus, elle sépare les composantes du mouvement, mais l'écoute des paroles de chacun montre des points communs nombreux et des idées d'usages partagés (réunion route de dimanche et dernière ag du mouvement).

La route, un commun

La voirie, les routes font partie du domaine public. Ses usages sont réglés par différentes façons de faire : les techniciens, les élus, les habitants mobilisés. Aujourd'hui, en raison de la pression sur la sécurité routière et la demande de réduire le nombre de tués et de blessés, beaucoup d'aménagements d'usage de la voirie font l'objet de discussions préalables entre élus, techniciens et habitants mobilisés.

On sait par ailleurs que la mortalité sur la route n'est pas simplement le résultat d'accidents aléatoires, la faute à pas de chance en quelque sorte. C'est le résultat de pratiques dangereuses, revendiquées par certains, complètement inconscients des autres, pratiques encouragées par des lobbies industriels puissants (alcool, fabricants de véhicules...), le fascisme automobile.

Dans ce contexte, cette route extraordinaire se présente aussi comme une route ordinaire, quotidienne que l'on peut mettre en mouvement de manière expérimentale

Le département de Loire-Atlantique revendique une action exemplaire de pacification routière en réaction à la décision de réduire la vitesse hors agglomération à 80 km/h — extrait de Presse-océan du 10 janvier 2018¹.

Territoire exemplaire

La Loire-Atlantique a une longueur d'avance sur l'État. « *On était déjà dans cette dynamique* », note-t-on en coulisses.

Depuis 2016, la collectivité a même accentué le mouvement, réduisant la vitesse de 20 km/h sur 61 tronçons de routes départementales. Ces limitations, imposées par arrêté du président Philippe Grosvalet (PS), touchent un

¹ <http://www.presseocean.fr/actualite/routes-vitesse-reduite-la-loire-atlantique-a-une-longueur-davance-09-01-2018-258509>

linéaire de 114 km.

De nombreuses portions de la Route bleue, entre Guérande et Pornic, sont passées de 110 km à 90 km/h. Soit 43 km, si l'on prend en compte les deux sens de cet axe.

D'autres voies ont été réduites à 70 km/h. Le plus grand tronçon ramené à cette vitesse est long de 6,8 km : il se situe entre Teillé et Trans-sur-Erdre. Le segment le plus court est à Bouée (100 mètres sur la RD 93). D'autres dossiers - la départementale traversant Campbon par exemple - sont en attente d'arbitrage.

Segments à 30 km/h

Sur les 4 024 km de réseau routier du département, « seuls » 3 010 km devraient être impactés par la mesure d'abaissement de la vitesse à 80 km/h, imposé par le gouvernement.

En l'état, outre 358 km de voiries limitées à 70 km/h, la Loire-Atlantique totalise 580 km de sections limitées à 50 km/h. On compte même des passages limités à 30 km/h (4 km de linéaire).

Autre vantardise de PG dans le Ouest-France du 12 janvier avec sa « route du futur ».

Bref, on peut en déduire que la ZAD est plus que dans les clous, qu'elle est en avance sur le Département qui est en avance sur l'État, mais on le savait déjà. La circulation routière est une question quotidienne et politique, elle s'inscrit dans la question des mobilités de tou-t-es, la question du temps, des distances de vie et du bien vivre.

Une mise en mouvement de la route des chicanes pour sa réouverture et sa normalisation paraît totalement s'inscrire dans des expérimentations qui se font ailleurs dans le péri-urbain : protéger les usagers non motorisés, recréer des riverainetés vivables, tout en permettant de circuler normalement à l'ensemble des usagers de la route, riverains, proches ou distants, de passage ou réguliers.

Mettre la D281 en mouvement, l'habitabilité du péri-urbain

S'il s'agit d'abord de mots et de « projet » conforme, c'est peut-être pas si difficile d'écrire un projet de réouverture pacifiée de la route sur la base de l'habitabilité et de la sécurité routière, avec tout le vocabulaire et les dessins qu'il faut, le problème n'est pas là.

Cela peut passer aussi par le déclassement de la route vers une voie communale, qui permettrait de faciliter la concertation locale sur l'évolution de la route.

Enlever les bâtis de conflit construits sur la route semble faire accord, ils ne sont plus habités, l'épicerie peut être déplacée.

Remplacer les déchets et les symboles issus du conflit et de la résistance par des aménagements plus standard, mais réalisés sur place avec des matériaux locaux, mieux socialiser des techniciens du Département à l'autogestion et diffuser les bonnes pratiques (!).

Créer une limitation d'ensemble 70 km/h, abaissée à 30 km/h sur des segments à définir (zone de rencontre, par exemple, à proximité du croisement vers la Saulce), créer des cheminements piétons au moins en dehors de ces zones, utiliser des formes de ralentissement reconnues qui ne gênent pas la circulation agricole, penser le stationnement en rapport.

Nommer la route, par exemple « Route des chicanes ». On aurait alors un vrai nom qui rappellerait l'histoire de cette route, pas un nom de rue qui ne raconte rien.

Installer un radar pour alimenter la caisse antirep (merde, pas possible, c'est une zone sans argent !).

Faire une fête annuelle sur la route, genre « fête des voisins » à pied et sans voiture (à Montreuil, chaque année l'autoroute est fermée pour une grande fête sur la chaussée et puis ça rappellerait les occupations de Cheviré et des deux voies express).

Vous en pensez quoi ?

Un bout du sud-loire complété par un bout du nord-loire.