

A 831 – De l'enlissement à la précipitation et à la confusion.

Sept ans après la déclaration d'utilité publique du projet A831, le Gouvernement a lancé l'appel à candidature devant aboutir à la mise en concession de cette autoroute.

Cinq ans après le Grenelle de l'environnement, concluant que tout devait être fait pour réorienter les modes de transports et de déplacement et en finir avec le tout routier/autoroutier, deux ans après l'année internationale de la biodiversité soulignant l'importance des zones Natura 2000 et leur richesse environnementale, voilà donc entamée la procédure qui devrait conduire à goudronner le marais de Rochefort et le marais poitevin.

Après des années d'enlissement, c'est la précipitation, mais aussi la confusion.

L'A831 a été mise à l'étude en 1997 dans un contexte bien différent de celui d'aujourd'hui. Le réseau routier local a connu des évolutions significatives (notamment avec l'ouverture de la liaison par le Pont du Brault) ; le conseil général de la Charente-Maritime s'est enfin décidé à mettre à l'étude la déviation de Marans. Autant de faits qui rendent caduques les prévisions de trafic et les études de rentabilité sur la base desquelles la déclaration d'utilité publique a été prise en 2005.

On le sait depuis le début : l'équipement sera de toute façon déficitaire.

Un récent « protocole » de financement associant l'État et les départements de la Vendée et de la Charente-Maritime est censé résoudre l'épineuse question de l'indemnisation (à hauteur de 50% du montant du coût total), du « manque à gagner » du futur concessionnaire. Ainsi, l'usager devrait payer trois fois : par le péage, mais aussi par ses impôts, prélevés au niveau de l'État, et encore par les collectivités territoriales. Et, ce, alors que le coût des carburants ne cesse de flamber !

Pendant ce temps, la dévitalisation du transport du fret par le rail se poursuit. Les investissements nécessaires au maintien et au développement des liaisons ferroviaires départementales et régionales patinent.

Enfin, le ministère de l'écologie, conscient des faiblesses de son dossier, a fait réaliser en 2010 une étude complémentaire sur les conditions de l'insertion environnementale de l'infrastructure. La communication gouvernementale veut faire croire que les préconisations demandées par cette étude seront respectées. Mais l'appel d'offres a été lancé sur la base des documents techniques de l'avant-projet sommaire de 2002.

Face à ces réalités, associations, syndicats, organisations politiques s'organisent en collectif pour empêcher ce gâchis annoncé, soutenir des solutions alternatives, défendre un aménagement équilibré du territoire, répondant aux besoins réels des citoyens.

VBA (Vivre Bien en Aunis), Nature -Environnement 17 (NE 17), AMAP17 (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne), ASEMA (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement MArandais), Coordination pour la défense du Marais Poitevin, AIE 17 (Association Information Ecologie en Charente-Maritime), OBIOS (Objectifs Biodiversités), APNB (Association pour la promotion de la ligne Nantes Bordeaux), FNAUT régionale Poitou Charentes, AUT 85 (Association des Usagers des Transports), INDECOSA CGT 17 (Information et DEfense des COnsommateurs SALariés), CGT Cheminots, EELV (Europe- Ecologie- Les Verts la Rochelle-Ré, Rochefort, Fontenay le Comte), Parti de gauche 17 (PG17), PCF (Parti Communiste Français).

CONTACT : Vivre Bien en Aunis : Nelly Verdier - 05 46 35 60 81