

VIVRE BIEN EN AUNIS
BP 24
17290 AIGREFEUILLE D'AUNIS

à Madame Nathalie Kosciusko-Morizet,
ministre de l'écologie, du développement rural, des transports et du logement

Aigrefeuille d'Aunis, le 1er octobre 2011

Madame la Ministre,

Nous avons pris connaissance de votre dernier courrier adressé au président du Conseil Général de la Charente Maritime, Monsieur Dominique Bussereau, ancien Secrétaire d'Etat aux transports.

Dans ce courrier vous indiquez très clairement que l'Etat honorera ses engagements sous réserves que les collectivités territoriales concernées prennent en charge le surcoût important lié aux préconisations de la LPO.

Cette étude de la LPO et les mesures conseillées n'ont jamais été communiquées ni aux associations locales : Vivre Bien en Aunis (V.B.A.), Coordination pour la défense du Marais poitevin (CDMP), Nature Environnement 17 (NE17), Association de défense des intérêts de Marans (ASEMA), Association Aunis Antipollution (AAA), régionales : Poitou-Charentes Nature (PCN), ou nationales: FNE, WWF, FNAUT, OBIOS ; ni aux élus locaux régionaux : maires, conseillers généraux, conseillers régionaux.

Cependant, devant notre insistance et celles des journalistes tout médias confondus, quelques élus ont fait état d'un résumé qui leur aurait été remis. Selon nos interlocuteurs, le surcoût des préconisations supplémentaires de préservation et de respect de l'environnement varie de 125 millions à 195 millions d'Euros ; la variation du coût actualisé de cette infrastructure semble en porter le montant à 850 millions d'Euros, soit 14 millions d'Euros du kilomètre ; la subvention d'équilibre est elle aussi à géométrie variable, la dernière enchère atteignant 400 millions d'Euros

Ajoutons à ce constat la récente visite du Premier Ministre, Monsieur François Fillon, qui a assuré que l'Etat assumera ses engagements, sans rien dire la question du surcoût environnemental.

Notre association, VBA, travaille depuis 1997 sur ce dossier en synergie avec les associations précitées et en partenariat avec des scientifiques, des historiens et des géographes. Comme dans de nombreux dossiers d'infrastructure, il semble que la volonté des politiques locaux ait été dominante dans le choix de la solution autoroutière, dans le cas présent, au détriment d'une réponse progressive, dosée, soucieuse de l'argent public et exempte du phantasme de la "fée autoroute".

Pendant ces 17 années, de nombreux paramètres qui ont été à la base de ce projet ont changé :

- l'interdiction de l'adossement a radicalement modifié les conditions de financement ;
- la mise en service du dernier tronçon de l'A83 reliant Nantes à Niort est venue boucler l'autoroute des estuaires ;
- la politique de préservation de l'environnement est plus que jamais au cœur de la prise de décision et il est difficile de comprendre qu'une même zone puisse être désignée au titre de Natura 2000, de par son importance pour la biodiversité, et être affectée par la réalisation d'une infrastructure linéaire de transports, avec toutes les conséquences directes et indirectes que cela suppose ;
- la lecture des rapports LOTI et des chiffres publiés par la Cour des Comptes montrent un grand écart entre les coûts d'objectif et les bilans des réalisations ;
- les objectifs d'économie d'énergies fossiles sont devenus prioritaires ;
- les objectifs de réduction des rejets de GES sont un engagement de la France auprès de l'Europe et de la communauté internationale.

De ces deux derniers objectifs découle une recherche de réduction de trafic routier, et non pas une incitation à l'augmentation de ce trafic que génère toute nouvelle route ou autoroute.

Face aux multiples problèmes posés par ce dossier, nous avons proposé aux décideurs des solutions alternatives :

- augmentation et soutien de l'offre de transport collectif et principalement la mise en place de navettes ferroviaires entre bassin de vie et bassin d'emploi. C'est chose faite pour la liaison La Rochelle-Rochefort : un succès, avec une fréquentation en constante augmentation. Les axes La Rochelle-Surgères et La Rochelle-Marans sont très attendus mais pâtissent du manque de finances ;

- utilisation de la façade maritime pour un transport par mer des marchandises en vrac; plusieurs tentatives, quelques réussites : l'idée fait son chemin ;

- contournement ou déviation des villes et village traversés par la RN 137; presque réalisé car il reste le cas de la ville de Marans. C'est un feuilleton de plusieurs dizaines d'années. Les plus vifs promoteurs du projet A831 ont reconnu à de multiples occasions que la création de l'autoroute ne résoudrait en rien le trafic dans la traversée de Marans. Les conseils généraux de la Vendée et de la Charente Maritime ont réalisé une route parallèle (RD9/RD10) sensée soulager le trafic de Marans (41 millions d'Euros) ; mais pour ne pas « fragiliser le dossier A831 » (*sic*), ils refusent de poser les panneaux indicateurs permettant d'orienter le trafic vers cette route !

L'ensemble de ces modifications du contexte nous fait penser que le projet de l'A831 a encore moins de pertinence aujourd'hui.

Il reste que certains élus et décideurs conservent un attachement à la réalisation de grands projets, peut-être plus par habitude que par conviction. Sans doute redoutent-ils aussi de se voir déjugés par une décision finale qui contredirait leurs multiples déclarations annonçant, au fil des ans, le démarrage des travaux pour « très bientôt »...

Plus que jamais, nous sommes convaincus que le projet de l'A831 est un projet d'une autre époque, et qu'il n'est plus temps d'atermoyer : c'est bien sur un ensemble d'alternatives dûment raisonnées qu'il faut s'engager aujourd'hui, sans perdre plus de temps. C'est en tous cas ce que nous attendons de votre ministère de l'Ecologie et du Développement durable, et plus largement du Gouvernement

Nous vous prions de croire, Madame la Ministre, à l'expression de notre haute considération.

Nelly Verdier, Présidente de V.B.A.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Nelly Verdier', written in a cursive style. The signature is enclosed within a large, sweeping, horizontal oval stroke that extends to the left and right of the text.