

Le 9 Février 2004,

Objet :

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet autoroutier A 831

Affaire suivie par :

Yves Le Quellec
tél./fax : 02 51 56 84 03
courriel : quel@marais-poitevin.org

**à Monsieur le Président,
Messieurs les membres de la
Commission d'enquête, A 831**

**Préfecture de la Charente-Maritime,
Service de l'Environnement**

17017 LA ROCHELLE CEDEX 01

Monsieur le Président,
Messieurs les Commissaires enquêteurs,

Le projet d'autoroute A 831, tel qu'il ressort du dossier soumis à enquête publique par le maître d'ouvrage, peut-il être déclaré d'utilité publique ? Telle est la question dont votre commission est saisie, et que nous souhaitons contribuer à éclairer par les observations qui suivent.

Le premier élément frappant de ce dossier réside dans son historique. Il y a en effet trente années que l'idée d'une liaison dans l'axe Nord-Sud, entre la Vendée et la Charente-Maritime cherche sa concrétisation et a motivé bien des décisions ministérielles non suivies d'effet. Diverses modalités ont successivement été envisagées, qui se sont toutes heurtées à un contexte environnemental des plus sensibles, d'où des bilans coût/avantages très défavorables. L'actuel projet autoroutier est le dernier avatar de cette idée de liaison, à laquelle un certain nombre de décideurs publics n'ont jamais renoncé malgré les difficultés rencontrées.

La première question à se poser n'est-elle pas de savoir si cette idée, émise dans un contexte daté, reste aujourd'hui pertinente ? Et s'il n'aurait pas été plus opportun de réapprécier la situation au regard des problématiques nouvelles qui s'imposent aujourd'hui en termes d'intérêt général ?

Force est de constater que du point de vue du maître d'ouvrage, l'analyse de la situation se résume à une prédiction de croissance continue des transports routiers, et à une revendication de désenclavement du territoire comme condition de son développement.

Ces deux points relèvent cependant beaucoup plus de la pétition de principe que de l'argument démontré. Ils manifestent une vision du développement de l'ordre de la fuite en avant, et un renoncement de principe à toute maîtrise des conséquences négatives de ce type de développement.

..!...

COORDINATION POUR LA DÉFENSE DU MARAIS POITEVIN

Le Bas-des-Eaux, 85420 LE MAZEAU ~ tél. 02 51 52 96 26 ~ fax : 02 51 56 84 03

Internet : <http://marais-poitevin.org> ~ e-mail : coord@marais-poitevin.org

Association agréée de protection de l'Environnement (Charente-Maritime, Deux-Sèvres, Vendée)

fondée le 19 septembre 1991, déclarée à la préfecture de Niort (n° 0792008463)

siège social : Hôtel de la Vie associative - 12, rue Joseph-Cugnot, 7900 NIORT

A l'inverse, nous pouvons nous appuyer sur les constats des meilleurs spécialistes, et sur les prises de position de représentants des forces vives du territoire, pour soutenir d'autres options.

Ainsi, nous notons que M. G. Defrance, membre du Conseil Général des Mines, remet en cause comme une idée reçue le point de vue selon lequel la demande de transport devrait croître indéfiniment : « *une certaine maîtrise de la demande est possible, alors qu'on la croyait liée au PIB* », déclare-t-il en tant que participant à une Commission particulière de débat public¹. La DATAR considère quant à elle qu'au-delà de cette possibilité de maîtrise, la nécessité fait que « *l'évolution du système de transport semble aujourd'hui rendue à un point critique : on ne peut pas prolonger les tendances qui ont prévalu jusqu' alors, sauf à aboutir à des blocages ou des situations intolérables. (...) La politique des transports ne se réduit pas à une offre infrastructurelle. Elle est de plus en plus affaire de qualité de services qui s'expriment dans un marché lui-même concurrentiel. Dès lors, l'action publique, si elle reste essentielle pour orienter les choix de long terme, ne peut pas ne pas en tenir compte* »².

Ce même rapport de la DATAR montre par ailleurs que la zone d'étude du projet A 831 ne souffre pas d'une desserte insuffisante dans le mode autoroutier/voie expresse³ :

DESSERTES DES TERRITOIRES PAR LE RESEAU ROUTIER



Méthodologie DANES/SEIDEE
Réalisation CETE de LYON

■ Territoires situés à moins de 45 min d'un échangeur donnant accès à une autoroute ou une route expresse, sur la base du réseau au 1^{er} janvier 2001 (DATAR, 2003).

¹ *Le Monde*, 29 janvier 2004, p. 15.

² *La France dans l'Europe. Quelle ambition pour la politique des transports ?* Synthèse, p. 6. 2003.

³ *La France en Europe*. p. 250.

Cet état de fait est encore renforcé par l'achèvement de l'A 83 (Juin 2001) et la mise aux normes autoroutières en cours d'achèvement de la RN 11 / A810 entre La Rochelle et Niort.

S'agissant toujours des politiques de transport et de développement, nous notons dans les publications de l'OCDE une étude réalisée dans le cadre de la Conférence européenne des ministres des Transports. Celle-ci conclut : « *Le lien entre transport et développement économique est une question très controversée qui a donné lieu à de nombreux débats et à une abondante littérature. Les hommes politiques tendent à penser que les investissements en infrastructures de transport favorisent le développement économique et par conséquent l'emploi. Toutefois, cette croyance n'est pas étayée par les analyses scientifiques qui semblent plutôt montrer que les effets de ce type d'investissements sur l'emploi et le développement économique sont faibles, tout au moins pour les pays développés, et qu'ils peuvent parfois même être négatifs à l'intérieur d'une région.* »⁴.

Enfin, le Conseil économique et social régional des Pays-de-la-Loire appelle avec constance à « *rééquilibrer les modes de transports* », en plaçant « *en tête des politiques publiques* » le transport intermodal des marchandises, et en transférant « *massivement le fret routier vers le ferroviaire et le maritime* »⁵.

Ces quelques références nous montrent d'emblée que le dossier élaboré par le maître d'ouvrage, présupposant tout l'inverse sans véritable argumentation, se trouve biaisé et à tout le moins fragilisé quant à sa fiabilité et la crédibilité des choix qu'il entend justifier. Le raisonnement suivi vise à donner enfin une réponse positive à une décision de principe remontant à 1974 (réaliser une liaison routière entre la Vendée et la Charente-Maritime) sans que jamais l'on ne se préoccupe de réévaluer cette décision en fonction de l'évolution générale du contexte intervenue depuis cette date.

Au demeurant, si des raisons environnementales majeures ont bloqué les précédentes versions de ce projet de liaison, il y a tout lieu de s'interroger sur les risques que présente sur ce terrain un projet particulièrement lourd, qui non content de traverser le Marais Poitevin, redouble la difficulté en traversant également le marais de Rochefort.

Nous retrouvons malheureusement dans l'étude d'impact et l'étude d'incidence Natura 2000 les mêmes interrogations quant à leur fiabilité et leur crédibilité.

La première partie de l'étude d'impact (E 11-53) est particulièrement floue et imprécise. Cela est d'autant plus regrettable qu'elle est la seule à prendre en compte une vision large du territoire, à une échelle qu'il est en effet important de respecter pour apprécier les avantages et les inconvénients d'un tel projet. Or, s'agissant ici de l'appréciation de l'état initial et des enjeux, nous ne trouvons en guise d'informations que des généralités, voire même des banalités sans portée concrète.

Il peut certes sembler sympathique de vouloir s'inscrire dans un projet d'« *agriculture raisonnée conciliable avec les milieux sensibles* », mais envisager que l'infrastructure puisse contribuer à ce schéma et à la reconquête des prairies naturelles relève d'une pétition de

⁴ Tables Rondes CEMT (Conférence européenne des ministres des Transports), *Transport et développement économique*, n° 119, 29-30 mars 2001.

⁵ *Etudes & publications*, lettre du Conseil économique et social régional des Pays de la Loire, n° 23, décembre 2003.

principe gratuite ne pouvant déboucher sur aucun engagement réel du concessionnaire, celui-ci n'ayant pas de compétence pour agir en ces matières.

D'une manière générale, l'étude d'impact synthétise des données issues d'autres études qui ne sont ni précisément identifiées, ni citées. Les techniques méthodologiques de ces différentes études de référence restent inconnues, et il n'est donc pas possible d'en apprécier les résultats à l'aune de ce critère. Celui-ci s'avère pourtant fondamental, des méthodologies différentes pouvant conduire à des conclusions divergentes.

Il en est ainsi, par exemple, dans le domaine des études de multi-modalité réalisées en 1999. Ces études avaient conclu au peu d'intérêt d'une alternative au fret routier s'appuyant sur le cabotage maritime. Or, une autre étude, commanditée par les Conseils économiques et sociaux de 5 régions de l'Arc Atlantique⁶, est arrivée à des conclusions autrement positives :
 « *Conclusions sur les perspectives pour le transport maritime :*
 « - la quasi-totalité des principaux flux identifiés pourraient en théorie, par leur volume et leurs caractéristiques, être acheminés par d'autres techniques que la route ou que des unités de charge intermodales. Il s'agit de vracs liquides et secs, ou de lots de néo-bulks.
 « - l'analyse des axes département / département, distances et possibilités d'alternatives maritimes et fluvio-maritimes (proximité des sites portuaires, y compris fluviaux), indique que, dans la situation actuelle, les solutions maritimes et fluvio-maritimes pourraient participer aux trafics au-dessus de leurs performances actuelles. »⁷

Cette étude repose notamment sur une très intéressante étude des « gisements de fret » circulant au niveau des régions concernées (flux internes), ainsi qu'en direction de la péninsule ibérique et des îles britanniques. La méthodologie est ici innovante : il ne s'agit plus simplement de compter des camions, mais de voir ce qu'ils transportent, sur quels trajets, et de faire émerger la part de ce qui pourrait faire l'objet d'autres modalités de transport.

S'agissant des effets du projet, l'option privilégiée en termes de politiques de transport n'est pas sans poser problème à l'intérieur de la zone d'étude, ainsi que l'on peut le voir dans le domaine des polluants : à échéance 2020, les émissions de la plupart des composants évalués augmentent plus avec la réalisation du projet que sans celui-ci.

Il apparaît que seule l'interdiction des poids lourds sur la RN 137 permettrait de réduire quelque peu cet effet, tout en restant à un niveau plutôt supérieur à celui de la situation sans le projet (sauf pour le benzène et les composés organiques volatils, dont la baisse s'expliquerait dans tous les cas de figure par l'effet supposé d'évolutions technologiques). Encore doit-on s'interroger sur les déplacements de pollution induits par cette mesure d'interdiction : puisque les camions sont fortement contributeurs de pollution atmosphérique, celle-ci va donc se déplacer en fonction de leurs nouveaux itinéraires. Si le dossier reconnaît le fait, il n'apporte aucune indication sur les impacts qui découleront de la situation nouvelle.

Il n'est pas acceptable de rejeter la question au nom de la « faible densité de population » des secteurs concernés, et déplacer une pollution ne peut être tenu pour une réponse satisfaisante à l'existence de celle-ci ! Il est très probable qu'un résultat à la fois beaucoup plus significatif et plus favorable serait obtenu sur ce plan par le recours aux techniques multi-modales de transport. Mais une nouvelle fois, l'alternative n'a pas été correctement étudiée.

⁶ Régions de Basse-Normandie, Bretagne, Pays-de-la-Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine.

⁷ Rapport du cabinet COPETRANS : Etude des gisements de fret, p. 89 ; in *Pour le renouveau du cabotage maritime sur la Façade Atlantique*, C.E.S.R de l'Atlantique, octobre 2001.

Cette manière d'aborder la question des polluants représente une bien curieuse façon de répondre à l'obligation de respect des « *objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre* » (Loi n° 99-533 du 25 juin 1999, art. 39, modifiant la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs).

Nous notons d'ailleurs l'absence d'indication précise portant sur les émissions de CO₂, pourtant contributeur important à l'effet de serre anthropique et au réchauffement de la planète (en France, les transports sont d'ailleurs la première source d'émission de CO₂).

La question aurait dû être posée, et selon nous à un double titre :

- d'une part, le réchauffement climatique est aujourd'hui une réalité incontestée par la communauté scientifique, et des engagements internationaux ont été pris pour lutter contre ce phénomène aux conséquences très graves. Cette lutte est aujourd'hui un impératif auquel doivent se soumettre toutes les politiques publiques. Mais dans le cas présent, le problème est tout bonnement éludé !

- d'autre part, les modifications atmosphériques ne sont pas sans conséquence sur les conditions météorologiques régionales et sur les régimes hydriques. Le réchauffement climatique provoque une augmentation des échanges d'eau entre la surface et l'atmosphère, avec comme conséquence une augmentation des précipitations et une augmentation du risque d'inondations.

Or, l'étude hydraulique du projet ne s'est appuyée que sur les données du passé, sans le moindre essai de projection prospective intégrant les effets du réchauffement climatique (alors même que le projet contribuera à « alimenter » cet effet, et qu'il concerne deux grandes zones humides et des secteurs fortement inondables) !

Les valeurs « centennales » et autres fréquences auxquelles les études hydrologiques font couramment référence sont en passe d'être démenties par l'occurrence de phénomènes météorologiques de plus grande ampleur que les « normales » connues. La probabilité non négligeable d'une telle évolution nécessite donc la prise en compte de scénarios suffisamment rigoureux pour intégrer une plus grande variabilité du climat⁸.

Quant aux mesures de réduction des impacts des polluants, elles sont d'une affligeante inconsistance : il n'est pas sérieux de répondre par la simple évocation de protections acoustiques, dont l'objectif, comme leur nom l'indique, est tout autre !

L'étude d'incidence du projet sur les sites Natura 2000 désignés ou en cours mérite une attention toute particulière : il s'agit là d'une procédure nouvelle, malheureusement souvent encore mal comprise.

Nous devons rappeler que la directive n° 92-43/CEE, souvent appelée directive Natura 2000, dispose par son article 6.3 : « *Tout plan ou projet non directement lié ou nécessaire à la gestion du site mais susceptible d'affecter ce site de manière significative, individuellement*

⁸ Nous citerons ici les travaux conduits par la MIES (Mission interministérielle de l'effet de serre) : une note récente s'intéresse spécialement au thème *Prospective territoriale et développement durable* (Dominique Dron, présidente de la MIES, Septembre 2003). Nous y lisons ceci : « *Les politiques, notamment d'aménagement du territoire, doivent donc prendre en compte de façon structurelle les différents risques auxquels la France et l'Europe seront selon toute vraisemblance de plus en plus fréquemment soumis. A titre d'exemples, citons : (...) l'adaptation de l'urbanisme et des infrastructures à la multiplication des inondations (...); bien entendu, une réorientation de l'urbanisme et des systèmes de transport dans le but d'en réduire fortement des consommations énergétiques, notamment pétrolières, induites* ».

ou en conjugaison avec d'autres plans et projets, fait l'objet d'une évaluation appropriée de ses incidences sur le site eu égard aux objectifs de conservation de ce site.»⁹

En entrant dans la démarche de l'étude d'incidence, le maître d'ouvrage a reconnu la probabilité d'effets significatifs du projet sur les sites Natura 2000 concernés.

Pour autant la façon d'aborder l'étude de ces incidences nous paraît très critiquable.

La démarche suivie sectorise à outrance son approche, évaluant successivement et séparément des portions du fuseau dans lequel le tracé du projet devrait s'inscrire. Cette manière de faire entre en contradiction avec la démarche qui a sous-tendu la désignation des périmètres de ces sites « Natura 2000 », c'est-à-dire la délimitation d'« enveloppes » suffisamment larges, pour respecter la cohérence des milieux et les fonctionnalités qui les caractérisent. Si la démarche d'inventaire des habitats et des espèces passe en effet par une approche fine pouvant en quelque sorte conduire à individualiser certaines composantes d'un « site », il ne peut en aller systématiquement de même quand il s'agit d'évaluer des atteintes à celui-ci. On ne peut omettre de procéder à une évaluation des impacts *cumulatifs* du ou des projets dont il est question. Et cette évaluation ne peut prendre sens que si elle est aussi conduite à l'échelle du site pris dans sa globalité, au nom de la cohérence d'ensemble qui a justifié sa désignation.

De même, la focalisation du regard sur le seul fuseau du projet autoroutier ne peut être acceptée. La directive affirme explicitement que l'évaluation doit s'entendre du projet pris *individuellement* ou *en conjugaison avec d'autres*, disposition qui n'a manifestement pas été respectée ici.

En effet, un autre projet routier affectant le site Natura 2000 du Marais Poitevin et poursuivant d'ailleurs des fonctions très similaires à celles du projet A 831, est désormais en phase d'être réalisé, l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique étant signé¹⁰. Il s'agit de la liaison entre Moreilles, Puyravault et le Pont du Brault, conçue comme une dérivation de la RN 137.

Il est à noter que l'Etat, par la voix du préfet de la Charente-Maritime et des ministres successifs de l'Equipement, considérait jusque là que « *la création de l'A 831 implique qu'aucun aménagement de capacité des itinéraires concurrents Nord – Sud des réseaux routiers national et départemental ne soit envisagé, notamment dans les zones écologiquement fragiles des marais et que seules des opérations de sécurité routière ou d'amélioration de l'environnement ne puissent être programmées.* »¹¹

Cette position est aujourd'hui battue en brèche par la D.U.P. de la route du Brault, laquelle autorise la réalisation d'un tronçon Nord en voie nouvelle au cœur d'une zone écologique sensible délimitée au titre de Natura 2000. Ce projet avait d'ailleurs fait l'objet d'une étude d'incidence Natura 2000 concluant à l'existence d'impacts significatifs et justifiant sa réalisation au nom d'un prétendu intérêt public majeur.

Le site Natura 2000 du Marais Poitevin se trouve donc concerné par deux projets conjoints d'infrastructures le traversant dans l'axe Nord-Sud, et susceptibles de graves atteintes à ses milieux sensibles et aux espèces qu'ils abritent, sans que leurs incidences cumulées ne soient à aucun moment évaluées.

⁹ Cette directive est transposée en droit français par le chapitre IV du Livre IV, titre 1^{er}, du Code de l'environnement (art. L.414-1 et suiv.).

¹⁰ Cf. *Le journal de la Vendée*, mensuel du Conseil Général, n° 12, février 2004, p. 3.

¹¹ Position rappelée par la décision ministérielle du 31 juillet 2003 approuvant le dossier d'A.P.S de l'A 831.

Pratiquer des études d'incidence sectorisées, selon une entrée par tronçon sans faire véritablement de lien entre eux, relève d'une méthodologie incorrecte et inacceptable. Quand bien même l'on conclurait au cas par cas à l'absence d'effets significatifs, il est impératif de songer aux impacts cumulatifs, selon le principe : si telle ou telle action produisent chacune un effet négligeable, la somme de ces effets négligeables n'est pas négligeable.

La notion même d'évaluation d'incidence repose sur une méthodologie prenant en compte les effets directs et indirects, mais aussi les effets induits, et leur cumul synergique susceptible de produire un effet global supérieur à la somme des effets des causes élémentaires (en raison du « *renforcement des effets individuels de plusieurs actions, éléments ou substances à la suite de leur association de telle sorte que les effets de l'association sont supérieurs à la somme des effets individuels* »)¹².

C'est au nom de cette méthodologie aujourd'hui bien identifiée et définie que l'on doit pareillement rejeter toute démarche ignorant l'évaluation des incidences des travaux connexes liés par nécessité à la réalisation du projet (remembrements, rétablissements de voirie...). Nous ne pouvons que constater une nouvelle fois que la méthode appliquée ici n'est pas la bonne. Il est désolant que le maître d'ouvrage n'ait pas progressé dans son approche des projets autoroutiers en sites Natura 2000, alors même qu'il disposait de tous les éléments de compréhension de cette problématique et d'un retour d'expérience lié à la réalisation de l'A 28. Cet autre projet a fait l'objet, en 2001, d'une mission de l'Inspection générale de l'Environnement composée de membres des Conseils généraux des Ponts et Chaussées et du Génie Rural et des Eaux et Forêts, et de l'Inspection générale de l'Équipement. Et cette mission concluait sans ambiguïté à « *la nécessité d'une **évaluation intégrée** portant sur le projet dans sa globalité* », incluant les opérations annexes de remembrement¹³.

Dans le cas présent, s'agissant tout particulièrement de deux grandes zones humides, tout élément relevant de l'application de la loi sur l'eau doit bien évidemment être pris en compte dans cette même démarche d'évaluation intégrée.

Mais ces prescriptions auraient-elles déjà été oubliées, tant par le ministère chargé de l'Environnement que par la Direction des Routes du ministère de l'Équipement et des Transports ? Rien en tout cas, dans le dossier d'enquête publique, ne répond à cette exigence de conformité avec les textes législatifs et réglementaires...

Sans rentrer plus avant dans l'appréciation des différentes étapes de l'évaluation qui découlent de la directive n° 92-43/CEE, nous sommes donc fondés à rejeter l'étude d'incidence produite à l'appui du dossier d'enquête, comme notoirement insuffisante et manquant de la cohérence méthodologique attendue.

Nous avons déjà dit combien les présupposés de l'évaluation économique et sociale pouvaient être sujets à caution. D'autres éléments viennent le confirmer.

Il est patent que l'étude ignore l'aménagement, autorisé par une D.U.P. de la route du Brault, lequel va pourtant modifier sensiblement les conditions de la circulation routière dans

¹² *Evaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement*. Rapport établi par Pierre Chassande, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Conseil Général des Ponts et Chaussées, Mars 2000, n° 1999-0059-01.

¹³ *L'impact de l'autoroute A 28 et de ses opérations connexes sur les habitats et les populations d'*Osmoderma eremita*, du Mans à Tours*. Rapport de l'Inspection générale de l'Environnement, IGE/01/026, 16 Novembre 2001.

l'aire d'étude ; qu'elle ignore d'autre part le fait qu'un segment maritime peut aujourd'hui légitimement être considéré comme un maillon d'un axe autoroutier : les projets d'« autoroutes de la mer » ne sont pas pris en compte. Or, l'un de ces projets, qui voit s'associer les ports de Nantes-Saint-Nazaire et La Rochelle-La Pallice dans un espace « Trans-Gascogne », est aujourd'hui d'actualité. Il vise à mettre sur des navires une partie de 7 000 camions qui franchissent chaque jour la frontière franco-espagnole à Hendaye, et décongestionner ainsi le réseau routier¹⁴.

Au-delà de ces insuffisances, il est confondant de constater que l'étude persiste à évaluer les effets du projet sur la circulation routière à l'horizon 2010. Or, s'il a autorisé la mise à l'enquête publique, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre a retenu un calendrier tout à fait incompatible avec cet horizon, ainsi qu'en témoignent les documents diffusés à l'occasion de cette réunion¹⁵ : certes, l'A 831 y figure bien, mais absolument pas au rang des projets « *qui seront réalisés ou engagés d'ici 2012* » ! Pour cette autoroute, qui n'apparaît pas dans la liste des « *projets prioritaires* » des régions de l'Ouest Atlantique, force est de conclure que l'horizon envisagé est fixé à 2025 !

Plus clair encore, le rapport parlementaire constituant la contribution de l'Assemblée Nationale aux travaux de ce CIADT ignore totalement l'A 831, absente de la liste des projets d'« *infrastructures routières à long terme* » qu'il identifie et retient¹⁶.

Il est donc très surprenant que la mise à l'enquête publique ait été accélérée, et en tous les cas décidée alors que manifestement les études devant constituer le dossier sont loin d'être satisfaisantes et de répondre à l'ensemble des questions se posant.

Quel peut être aujourd'hui l'objectif du maître d'ouvrage, sinon d'« utiliser » la Commission d'enquête pour lui faire valider un travail inachevé et insuffisant ? Une telle instrumentalisation d'une procédure de consultation du public, sur la base d'un dossier outrageusement biaisé, représenterait à n'en pas douter un scandale de grande ampleur.

En conclusion,

Nous vous demandons, Monsieur le Président, Messieurs les Commissaires enquêteurs, d'examiner avec la plus extrême vigilance, et à la lumière de nos observations, le dossier qui vous est confié.

Compte tenu des éléments d'appréciation qui précèdent, nous ne pouvons concevoir que ce projet, si mal étudié alors qu'il affecte des secteurs d'une très grande sensibilité, tout en représentant un coût considérable sans pouvoir répondre véritablement aux problèmes posés par une politique des transports atteignant toutes ses limites, puisse se parer des vertus de l'utilité publique.

Nous demandons donc instamment à votre commission de ne pas conclure favorablement sur cette question.

¹⁴ *Le Monde*, 7 Janvier 2004 ; *Vendée-Matin*, 20 Janvier 2004.

¹⁵ CIADT du 18 Décembre 2003. Dossier de presse ; 50 grands projets pour la France en Europe.

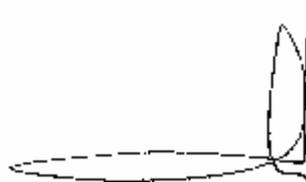
¹⁶ *Planifier les infrastructures*, rapport d'information présenté par M. Patrick Ollier, député. Assemblée Nationale, n° 1316, Décembre 2003.

Si les réels problèmes liés aux actuelles conditions de circulation de la RN 137 doivent trouver une solution, ce ne peut être dans le cadre d'un projet enfermé dans des conceptions erronées, alors que de partout monte l'exigence d'une politique des transports rééquilibrée pour mieux répondre à l'intérêt général, tant au niveau du local que du global.

C'est bien faute de se conformer à ces attentes que les responsables administratifs et politiques souffrent d'une perte sensible de crédibilité, et que s'accumulent les mécontentements pesant sur la vie publique locale.

Je vous prie, Monsieur le Président, Messieurs les Commissaires enquêteurs, de croire en l'assurance de ma considération distinguée.

Pour la Coordination,
Le président,

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke followed by a vertical stroke that curves back to the left, forming a stylized 'Y' shape.

Yves LE QUELLEC