

Aytré, le 11 février 2004-.

Monsieur JACOB Guy  
Professeur au lycée René Josué  
Valin, à la Rochelle.  
Président 12 années durant de  
l'association agréée « Actions et  
Informations Ecologiques en  
Charente Maritime ».  
Membre de cette association  
Membre du C.A de la Sepronas  
(nature environnement 17), 14 années durant.  
Membre de l'association pour la protection du littoral rochelais.  
Membre du collectif « ensemble pour des infrastructures utiles »

**A**

Monsieur le président de la commission  
d'enquête sur le projet A831.  
A Messieurs les commissaires enquêteurs

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, la teneur de mes analyses et réflexions sur l'opportunité  
d'un tracé neuf A831 entre Fontenay-le- Comte et Rochefort.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Messieurs, l'expression de ma haute considération.

Monsieur JACOB

# L'A831 n'est pas une fatalité

contrairement à ce que croient des gens qui ne connaissent pas vraiment les tenants et les aboutissants du projet. En revanche, il en est qui, en connaissance de cause, affirment résolument que le temps n'est pas à la résignation, mais au combat pour qu'un véritable développement durable s'installe et assure aux générations futures la pérennité d'un patrimoine commun sans lequel c'est la vie même de **la planète bleue** qui est en jeu.

## I l'A831 est-elle une nécessité absolue ?

Le projet A831 est en principe conçu pour assurer :

- une meilleure liaison entre le sud de la Vendée et le nord de la Charente-Maritime.
- Le désengorgement de Saint-Jean de Beugne, Saint-Gemme, Moreilles, Chaillé-les-Marais, et surtout de la commune de Marans.
- Le désenclavement de la Communauté d'Agglomération de la Rochelle et par conséquent, pour favoriser les échanges locaux et l'aménagement des territoires desservis.

Or, lorsqu'on observe attentivement sur la carte l'aire géographique concernée, on en déduit que l'enclavement n'est pas aussi évident qu'on veut bien nous le faire croire.

En effet, le transit Nord-Sud longue distance, dans le cadre de l'itinéraire de l'autoroute des Estuaires se fait déjà par la jonction A83-A10 ; et à l'heure actuelle, les nationales RN11 et RN137 sont aux normes autoroutières, l'une entre la Rochelle et Niort, l'autre entre la Rochelle et Rochefort.

Autrement dit, si le projet A831 se réalise, ce sont trois autoroutes pour ainsi dire Nord-Sud, et une autoroute Ouest-Est qui traverseront la plaine d'Aunis !

**C'est déjà pas mal !**

Au reste le Conseil d'Etat avait rappelé que la jonction de l'A83 à l'A10 formait le tronçon sud de l'autoroute des Estuaires et que par conséquent tout tracé autoroutier nouveau ne pouvait pas avoir la même fonction.

C'est pourtant ce que le dossier mis à l'enquête publique affirme, en arguant que l'A831 raccourcira de 24 kms le trajet de l'Arc Atlantique, et évitera les aménagements alternatifs.

Or, un autre projet routier, parallèle à la D10 est près d'être réalisé dans le Sud-Vendée, la D.U.P a été prononcée ; malgré les impacts très préjudiciables, dans une zone Natura 2000, entre Moreilles, Puyravault et le pont du Brault.

Ce sont donc deux tracés neufs Nord-Sud qui sillonneront les sites Natura 2000 du Marais Poitevin.

Cela fait quand même un peu trop pour une zone ultra sensible dont les perturbations écologiques irréversibles ne seront pas sans conséquence sur l'ensemble de l'écosystème de cette grande surface humide et de la Baie de l'Aiguillon.

En ce qui concerne le rail, la Rochelle n'est pas trop desservie : une ligne Aunis-Paris plus rapide que la route ; **c'est dommage qu'on n'en fasse pas la promotion !**

Depuis qu'elle a été électrifiée, le TGV met 3h30 pour conduire les voyageurs à la capitale ; Une ligne Quimper-Nantes-la Rochelle-Bordeaux, un peu tortueuse, soit ; mais qui rend bien service ; cependant il est techniquement possible de la moderniser pour en augmenter le trafic ; cela ne serait pas bon marché, mais cette ligne serait autrement moins polluante, et son utilité serait sans conteste supérieure à celle de l'A831, dont les vertus miroitées sont loin d'être démontrées.

En ce qui concerne **le cabotage**, il est carrément minimisé par le dossier d'impact, et pourtant, on n'en a jamais autant parlé que maintenant .

On reconnaît désormais que ce mode de transport est une alternative non négligeable par rapport au trafic maritime entre l'Europe du Nord, le littoral nord de la France, Nantes, St Nazaire, la Rochelle, Bordeaux, l'Espagne et le Maroc.

Il permettra de capter une part importante des échanges commerciaux intra-communautaires et de limiter de façon très sensible la pollution et l'engorgement des routes, notamment dans la traversée des Pyrénées.

De nouveaux services maritimes prennent de l'ampleur et suscitent des gains économiques importants (**25 à 40%** par rapport au tout autoroutier).

**Au demeurant l'Institut Supérieur d'Economie Maritime prévoit globalement, pour l'autoroute de la mer, une progression de 150% en 2010**

Pour ce qui est du mode de déplacement aéroportuaire, la région concerné par l'autoroute A831, n'est pas trop mal pourvue : il y a deux aéroports ; celui de la Rochelle un peu trop enclavé dans la ville, mais dont on prévoit l'agrandissement, au grand dam des riverains, et celui se St Agnant-Rochefort, sis dans une zone très peu urbanisée et dont la modernisation en fait un aéroport de dimension européenne, qui serait à une demi-heure de la Rochelle avec le train pendulaire dont on parle depuis un certain temps, et dont la fréquence contribuera à réduire le flux sur la RN137.

## II les contraintes environnementales du projet A831 sont très fortes

Il n'est pas sérieux d'affirmer que l'économie de la zone littorale en termes de pêche et de conchiliculture sera stimulée par la A831. C'est l'inverse qui risque de se produire, par la mise en cause des équilibres fondamentaux des marais qui font la richesse de l'écosystème littoral : les zones humides sont un écosystème à part entière.

- elles régularisent les ressources en eau par leur capacité de stockage de l'eau de surface ou profonde et propres à retenir des volumes importants en automne et en hiver, et à les restituer ensuite progressivement dans les nappes phréatique et les nappes d'accompagnement des rivières.

Elles contribueront ainsi à prévenir les inondations (phénomène d'éponge) et à atténuer les éventuelles sécheresses, par un renforcement des débits d'étiage. C'est incontestable au niveau des deux grands marais que traverserait le projet. Et les récentes catastrophes climatiques confirment la nécessité de préserver les zones humides qui subsistent et même de restaurer celles qui ont disparu ou sont l'objet de dégradation par l'action de l'homme.

- elles purifient les eaux et en améliorent la qualité ,il n'existe pas à l'heure actuelle de station d'épuration aussi performantes que les marais !

- leur richesse biologique est considérable ; elles sont très souvent une zone de transition entre les continents et les mers, participant ainsi à l'évolution des espèces **(biodiversité et abondance de la flore et de la faune)** .

- elles stabilisent et protègent les sols par leur végétation herbacée et arborée.

- elles sont enfin un support d'activités économiques, récréatives et éducatives (élevage, cultures maraîchères, tourisme vert, étude d'un milieu incomparable pour les écoles et les associations de protection de la nature, pêche et chasse à condition qu'elles soient gérées de façon judicieuse).

Aussi donc, dégrader de tels écosystèmes (marais, tourbières, vasières et prairies humides) c'est aussi lourd de conséquence sous le rapport économique et social. Il ne faut plus penser seulement en termes d'aménagement et d'économie, mais aussi et surtout en termes de ménagement et d'écologie pour assurer précisément la pérennité de l'économie globale, en somme ce qu'on appelle aujourd'hui **le développement durable**.

Ce projet A831 ne s'inscrit pas dans cette perspective, car le dossier se contente de mentionner les dégâts induits par le tracé, tant au niveau des terres arables que des surfaces humides ; tant au niveau de la pollution de l'eau que de l'air.

Les incidences du projet dépassent largement le tracé, en termes d'hydraulique et d'hydrogéologie ; et auront forcément des répercussions sur l'ensemble des écosystèmes des espaces humides en interaction très étroite avec les écosystèmes des rivières et des espaces littoraux atlantiques

C'est tout le problème de l'eau qui est posé. Or, la loi sur l'eau de 1992 est entre autres choses une reconnaissance de ces milieux incontournable.

Le dossier d'incidence au titre de Natura 200, montre « qu'il n'y a pas d'effets notables dommageables du fait des mesures d'insertion et d'accompagnement fortes ». on ne peut pas affirmer cela lorsque l'on sait que des études scientifiques dignes de ce nom n'ont pas été menées.

Le projet de barrage sur la Trézence a été annulé par le Conseil d'Etat à deux reprises, notamment à cause des incertitudes par rapport à la qualité de l'eau douce, les projets d'élevage industriel, de porcs et de canard respectivement au THOU sur le bassin versant de la Charente et sur celui de la Sèvre Noirtaise ont été annulés par Monsieur le Préfet de Charente-Maritime, précisément parce qu'ils mettaient aussi en cause la qualité de l'eau douce et donc entre autres choses, l'existence même de la mytiliculture dans la Baie de l'Aiguillon, et de l'ostréiculture sur le littoral Marennes-Oléron.

L'agriculture productiviste, par un drainage considérable des zones humides, tant au Nord qu'au Sud du tracé a sans conteste perturbé le fonctionnement, si nécessaire, des marais et en même temps pollué de façon respectable, les eaux avec ses intrants et ses produits phytosanitaires, bien au-delà des limites cultivées.

On commence à se rendre compte que rien n'est compartimenté, que tous les écosystèmes sont en interconnexion, fonctionnent en synergie et osmose et que par conséquent, il nous faut penser globalement les impacts. Ils ne sont pour ainsi dire jamais insignifiants, anodins. C'est pourquoi, se cantonner à ne se préoccuper que de l'impact minimum induit par l'aménagement de l'A831 sur le fonctionnement hydraulique et hydrogéologique des marais, la faune et la flore, c'est ignorer qu'il outrepassera largement le tracé proprement dit.

Certaines associations disent que les remembrements agricoles ne sont pas des mesures compensatoires, c'est en grande partie vrai, car leurs impacts sont assez importants, notamment au niveau de l'écoulement des eaux de surface. Mais je déplore qu'elles ne mettent pas en question un tel projet, vraiment exceptionnel en France au terme de préjudices environnementaux ; elles se contentent d'exiger de véritables mesures compensatoires. Or ces mesures se limitent aux dégâts occasionnés par le tracé.

A St-Laurent de la Prée et dans la zone de la Cabane de Moins

Les concepteurs du projet reconnaissent l'intérêt exceptionnel des deux marais. Mais n'est-ce pas faire montre de cynisme que de répéter « que » les enjeux portent sur la prise en compte de

ces espaces et la préservation de son habitat par l'absence d'effets notables et dommageables sur ces zones inventoriées et (ou) protégées !

### **III Qu'en est-il exactement des eaux superficielles et souterraines par rapport au projet ?**

Il traverse une zone inondable dans le Marais mouillé de la Sèvre Niortaise.

**C'est déjà pas mal !**

**Il traverse le périmètre de protection éloigné d'un seul captage, celui de Frace !**

Une expertise a été menée par un hydrogéologue agréé, mais qu'est-ce qu'il en a déduit ?

L'échangeur prévu sur la zone de captage, que va-t-il induire comme effets ? les hydrocarbures, les métaux lourds et autres produits, seront-ils arrêtés et récupérés par des mesures d'étanchéité draconiennes ?

**C'est une question de salubrité publique.**

Dans le marais de Rochefort, l'étude du fonctionnement hydraulique par le B.R.G.M entre 1997 et 1998, s'est poursuivie en 2000 et 2001 et a été exploitée ; des piezomètres ont été posés sur calcaire et brie, mais pas sur le nouveau tracé qui oblique vers l'est au milieu de prairies humides, on se contente de modéliser un tracé droit sur un tracé courbe. **Donc aucune étude n'a été faite dans cette zone extrêmement fragile ? C'est quand même inquiétant !!!**

Le marais de Rochefort est une zone inondable ; le sol par rapport au niveau de la mer est très bas. Des pluies abondantes ces dernières années l'ont montré. Si par extraordinaire une tempête comme celle du 27 décembre 1999 se produisait avec des marées hautes de coefficient 105, 112 par exemple, cela pourrait être **catastrophique** pour le marais et les usagers de l'autoroute dont l'effet de barrière renforcera les phénomènes d'inondation.

**Rien n'est mentionné là-dessus.**

Des bassins de rétention et de traitement, c'est bien pour les eaux de ruissellement sur le tracé, à condition que l'étanchéité et la pureté de l'eau qui se libère dans la nature soit irréprochable !!

Mais que deviennent les molécules et autres particules qui se sont échappées des véhicules ?

Eh bien, s'il s'agit de métaux lourds, les espaces agricoles se trouvant à proximité de l'autoroute, seront contaminés ; impossible alors de faire de la culture « raisonnée » ou biologique, car les produits seront considérés comme impropre à la consommation par de plus en plus de firmes alimentaires.

Une pollution qui n'existe pas dans les espaces quasiment vierges, va induire des effets pervers qui vont accabler les agricultures riveraines et fragiliser davantage la vie à l'entour d'une partie de la faune atteinte par la chaîne alimentaire interposée. **La loutre, la cistude, le héron pour pré et le vison, pour ne parler que d'espèces assez rares, protégées par la directive Habitat**, auront bien du mal à survivre aux cotés d'un tracé qui restera par ailleurs une barrière qui fragmente les territoires.

**Le Vison d'Europe** fait l'objet d'un plan de restauration, et pourtant il n'est pas mentionné dans l'Etude d'Impact du dossier concernant le marais de Rochefort où sa présence a été attestée plusieurs fois, notamment par piégeage à Saint Laurent de la Prée et dans la zone de la Cabane de Moins ; je l'ai personnellement vu à trois reprises à la Ferme de l'Angle, en bordure du marais, dans la commune d'Ardillières.

**Le Vison d'Europe** a besoin d'un espace d'autant plus grand qu'il est rare, il doit en effet parcourir des kilomètres, avec tous les risques que cela comporte, pour s'accoupler. Le programme Natura 2000 offre une opportunité exceptionnelle, car les documents d'objectifs qui doivent être élaborés sur chaque site doivent précisément comporter des mesures permettant de garantir le maintien du **Vison d'Europe** qui est en voie de régression. Il est incontestable que le projet A831 dans ces zones ultra sensibles et notamment dans la zone Natura 2000, est à n'en point douter un obstacle majeur, malgré d'éventuelles mesures ponctuelles en sa faveur.

**Les loutres** sont moins rares que **les visons d'Europe**, mais elles aussi seront très perturbées par cette infrastructure. (en juin 2003, j'ai trouvé une loutre de 113 centimètres, de la tête à la queue, morte écrasée par un véhicule sur la RN137, au niveau du marais du Marouillet), qui intercepte le canal de Charras, le canal de la levée des Arceaux et surtout le canal de la Daurade de l'Amont vers l'Aval.

Du reste, le temps de la construction du projet, les dégâts seront considérables en termes de flore et de faune, par la destruction irrémédiable des stations et des habitats sur le tracé. **Ce que l'homme détruit dans la nature, est le plus souvent impossible à reconstituer.** Et la fragmentation des habitats à l'entour contribuera à fragiliser ces mustélidés et la Cistude. Et tant que les haies ne seront pas à la hauteur requise, toute l'avifaune particulièrement dense dans le marais de Rochefort survolera l'autoroute avec les inévitables hécatombes.

Parmi les insectes de la zone concernée, il y a la Rosalie des Alpes que j'ai observée à trois reprises et filmée dans le bois de l'Angle non loin du bois des Mornards, et donc assez près de l'autoroute. Si elle s'aventure dans l'espace autoroutier, elle sera à la fête, comme d'ailleurs les autres insectes tels que les papillons qui ne sont pas encore trop rares dans le marais de Rochefort.

## **IV Quel sera véritablement l'impact financier et économique du projet ?**

- Le tourisme : on dit qu'il sera favorisé par l'A831 . En tout cas, pas à proximité de l'autoroute. C'est dommage, car dans le marais Poitevin, le plateau d'Aunis et le marais de Rochefort, se développe un tourisme vert respectueux de l'environnement, sensible à la quiétude, à la pureté de l'air, au charme des paysages et aux patrimoines des villages.

Maintenant, si on considère que « les réserves foncières sont un atout important pour le développement du pays d'Aunis , la présence d'une infrastructure nouvelle apparaît souvent comme un facteur déclencheur des projets de développement économique », précise le dossier ; ce qui n'est pas tellement compatible avec le développement d'un tourisme vert en dehors des zones littorales massivement fréquentées à la faveur de l'été.

Et que d'exploitations agricoles vont disparaître au profit d'un aménagement qui va en appeler un autre et aussi de suite au détriment de l'identité d'un espace rural, attrayant et convivial.

Le développement anarchique d'un tourisme de masse sur le littoral, consommateur d'espace, renforcé par le projet A831, induira la disparition pure et simple de l'identité spécifique des pays ; c'est déjà bien amorcé dans les îles de Ré et d'Oléron grâce d'abord aux viaducs qui enjambent la mer pour permettre à environ quatre cent mille touristes de déferler telles des hordes barbares sur de beaux espaces mais si fragiles !

Si encore ils n'achetaient pas la terre pour y construire une résidence secondaire !

Il y a lieu de croire que cette massification estivale finira par tuer la poule aux œufs d'or, qu'un tourisme à visage humain s'efforce de préserver.

L' A831 contribuera donc à faire en sorte que l'agriculture cède de plus en plus devant la pression foncière spéculative qui est devenue une pierre d'achoppement pour les ouvriers, les artisans, les étudiants, les fonctionnaires qui ont un emploi dans la C.D.A, et qui n'ont pas les moyens de s'y loger à cause du prix astronomique de l'immobilier ; ils s'installent alors à la campagne, contribuant aussi au développement pavillonnaire tentaculaire, qui lui aussi maintenant fait l'objet d'une spéculation foncière évidente.

## Le mythe du désenclavement ?

Il est remarquable que le tronçon A837 n'a pas changé grand chose pour Rochefort et son raccordement avec l'A831 ne risque pas de contribuer d'avantage à son développement. Mais on peut supposer que si cette dernière se fait, l'autoroute des oiseaux si peu fréquentée, verra son flux augmenter sensiblement ; il faut bien que les touristes retrouvent l'autoroute des estuaires, l'A10 pour foncer vers l'Espagne !!!

L'A10 devait désenclaver St Jean d'Angély, Mirambeau , c'est l'inverse qui s'est produit, c'est à dire leur dévitalisation et désertification. Aujourd'hui un contournement de St Jean d'Angely est fait avec l'espoir de freiner ce processus.

Comme je l'ai déjà dit, la Rochelle n'est pas une ville enclavée ; par contre l'autoroute risque de renforcer la satellisation de Rochefort et de Fontenay- le-Comte (effet de pompe) .

Dans le rapport financier, la participation de l'Etat serait importante face à un tronçon déficitaire. En effet, le système de l'adossment étant devenu caduc par une décision de Bruxelles, les tronçons les moins rentables pris en charge par la société d'autoroute la plus proche en échange d'un allongement de sa concession sur l'ensemble de son réseau , sont soumis à des appels d'offres communautaires, excluant ipso facto la possibilité de jouer sur la durée de la concession en faveur des seuls entreprises françaises.

Leur conclusion, ce n'est pas seulement l'usager mais le contribuable des deux départements qui paiera deux fois plus cher une autoroute qu'il ne prendra guère, et qu'il n'a jamais demandée.

**Au fait** , le dossier reconnaît que « des communes vont connaître une diminution importante du trafic, c'est à dire une réduction d'une clientèle de passage potentiel qui à souvent des conséquences pour certaines activités qui bénéficiaient de cette clientèle »

En fin de compte le développement dont il est fait mention est le contraire d'un développement durable à visage humain où le respect des écosystèmes, en complémentarité étroite dans l'aire géographique du projet doit être un impératif absolu.

L'espace n'est pas extensible et les destructions opérées sur le milieu sont très souvent irréversibles et lourdes de conséquences à plus ou moins long terme sur la vie humaine, étroitement dépendante de l'eau, de l'air, et des équilibres fondamentaux de la nature

## V Le choix de l'aménagement de la nationale 137.

Compte tenu des observations non exhaustives que je viens de développer, je considère qu'il est plus raisonnable d'opter pour un aménagement de l'A137 depuis St Hermine jusqu'à St Jean des Sables, au Sud d'Angoulins, en supprimant les points noirs par des contournements, tout en respectant la transparence hydraulique des zones humides traversées.

Après Usseau un tracé neuf réduisant au maximum l'impact sur les terres agricoles rejoindrait la N137 déjà mise aux normes autoroutières au niveau de St Jean des Sables. **Dans la zone ultra-sensible de la Baie d'Yves** il serait préférable de laisser la 137 à deux fois deux voies en plaçant des radars pour limiter la vitesse dans une zone où passe une importante avifaune. La circulation de Châtelailon à Rochefort a toujours été fluide ; les seules fois où il y a eu des embouteillages, c'est lors de la construction de glissière en béton, de réfection des chaussées, dans un sens comme dans l'autre, ou d'allongement des bretelles.

A ce sujet un article du journal Sud-Ouest a fait croire que ces embouteillages étaient récurrents pour justifier la nécessité urgente de réaliser l'A831.

**L'association « Vivre Bien en Aunis » avait dénoncé la pseudo-information.**

Etant donnés les impacts écologiques considérables de l'A831, il est dit que sa réalisation qui doit résoudre tous les problèmes déjà évoqués, impliquera, qu'aucun autre aménagement entrera en concurrence, bien que des élus veuillent tout ensemble l'autoroute et les aménagements des voies existantes, notamment les contournements par l'Est de Marans, ce qui doublerait les impacts sur les milieux sensibles du marais.

Si on en arrive là, on se sera moqué des citoyens de plus en plus exigeants en termes de transparence sous bien des rapports. Si le tracé neuf se fait, les entreprises de transport routier continueront, elles, à obliger leurs employés à prendre l'itinéraire gratuit qui induit un bruit et une pollution très au-delà des normes requises dans la traversée de Marans ; pourra-t-on contraindre ce groupe de pression redoutable qu'elles représentent à accepter de prendre l'A831 ?

Le rôle primordial de l'A831 que l'on ne s'est pas lassé de répéter depuis quelques années, c'est bien d'écarter le trafic local de la circulation de grand transit, or, si l'on s'en tient au dossier, elle assurera les deux, mais pas n'importe comment :

En traversant sans complexe les deux plus grands marais de France après la Camargue, alors que le projet Ste Hermine – la Rochelle à deux fois deux voies a été délaissé pour contraintes environnementales et écologiques très fortes . Et pourtant, dans la partie vendéenne de ce premier projet, un nouveau tracé vient se flanquer le long de la D10 a, jusqu'au pont du Brault.

Les concepteurs du projet A831 le savent, mais se sont bien gardés de le révéler et pour cause ! pas plus que Monsieur le Préfet de Charente-Maritime qui supervise le projet A831 pour les deux départements.

Au demeurant, autant que je m'en souviens, le Conseil d'Etat avait affirmé que l'A83, qui, initialement, devait traverser le marais Poitevin au Sud de Fontenay-le-Comte, pour des raisons d'impacts, ne pouvait être que l'unique infrastructure autoroutière concevable dans le secteur, en termes de route des estuaires. On est donc en droit de s'étonner de lire que l'A831 va jouer ce rôle et que page E11 l'A83 et l'A10 ne jouent que transitoirement le rôle de chaînon « manquant » de la route des estuaires ; et on est encore plus étonné lorsqu' à la page F 26, le dossier atteste la vocation de l'A83 comme chaînon de cet arc autoroutier atlantique. Le lecteur ne sait plus où il en est ???!!!

Ce qui est prévisible en tout cas, c'est que la réalisation d'un projet de la sorte sera un manque à gagner pour l'A83, qui deviendra ce qu'est aujourd'hui l'A837, c'est- à- dire une autoroute très en de ça de ses capacités.

Les camions et un certain nombre de voitures préfèrent toujours continuer à prendre la N137 parce qu'elle est gratuite et fluide. On avait d'ailleurs prévu sa suite à deux fois deux voies avant de concevoir l'A837. Le seul aménagement opéré fut la longue déviation aux normes autoroutières de St-Porchaire, qui apparaît maintenant aussi disproportionnée que dévitalisante pour cette commune.

### **Que de gachis en termes financiers, économiques et environnementaux!!!!**

Tout cela parce qu'en France, on se refuse à développer la multimodalité qui implique la complémentarité des moyens de déplacement, c'est la règle absolue.

Elle est pourtant dans l'air du temps à Bruxelles.

Alors pourquoi s'obstiner dans une gestion du tout autoroutier, **quand on sait** aujourd'hui que les inondations deviennent de plus en plus catastrophiques et récurrentes à cause de la disparition drastique du rôle d'éponge du sol, de plus en plus recouvert d'asphalte et de béton. Quand on sait que l'effet de serre et la pollution induits par une quantité phénoménale de dioxyde de carbone, de dioxyde de soufre, de dioxyde et azote, d'ozone de dioxyne, et autres molécules chimiques, de métaux lourds (plomb) d'aluminium etc etc.....mettent littéralement en danger ce miracle de la vie sur la planète, par une modification climatique incontestable ; le déplacement autoroutier y contribue, notamment par la vitesse excessive.

Les ouragans du 26 et 27 décembre 1999, les tempêtes de plus en plus fortes et fréquentes depuis lors , les chaleurs inhabituelles dans un climat tempéré de mai et juin 2003, devenus caniculaires à la faveur de l'été, entraînant la mort de milliers de personnes !!!

Les sécheresses récurrentes et les hivers capricieux, ponctués de périodes très froides comme en janvier 1985 et 1987 et février 1991 et de période très douces, très pluvieuses ou très froides ; tout cela dans un espace de temps restreint, on voudrait bien croire que notre climat

tempéré s'imposera de nouveau, mais cela ne se fera pas tout seul ; sans doute faudra-t-il remettre en question un mode de développement où la croissance est le maître mot.

Selon Monsieur DeFrance, membre du Conseil Général des Mines, il est faux de penser que la demande croissante de transport est une fatalité : « une certaine maîtrise de la demande est possible, alors qu'on la croyait liée au P.I.B » affirme-t-il dans le Monde du 29 janvier 2004. En termes de transport on est arrivé à un point critique, où il faut repenser complètement la politique des transports en intégrant des paramètres dont on ne peut pas faire abstraction aujourd'hui, sinon on se dirige tout droit vers un collapsus aux conséquences incalculables. La prise de conscience que l'environnement est incontournable pour que perdure l'économie s'affirme de plus en plus. Les conférences de KYOTO, de RIO de JANEIRO, de JOHANNESBURG sont autant de signes d'une démarche réflexive nouvelle.

Dans un rapport concernant la politique des transports en France, la Datar fait allusion à l'A831 en disant que la zone géographique où se situe le projet, dispose d'une desserte suffisante en termes de voies autoroutières.

Une sage décision du Conseil d'Etat : l'annulation de la D.U.P de l'A400 pour concurrence avec deux routes respectivement nationale et départementale.

En ce qui concerne l'A831, c'est un cas de figure quasiment similaire, à plus ou moins longue échéance elle deviendrait concurrente de deux voies autoroutières : l'A83 et l'A137.

**Pour conclure**, je dirai qu'on s'est vite empressé de dire que les solutions alternatives n'étaient pas suffisantes pour résoudre les problèmes inhérents à la zone concernée, sans qu'on les ait envisagées de façon approfondie ; dans le dossier elles sont brièvement évoquées avec tous les problèmes qu'elles posent pour faire la part belle à l'A831 qui est finalement la solution idoine, et pourtant c'est un ensemble d'affirmations péremptoires répétitives tout au long de ce dossier difficilement accessible, par rapport au temps dont disposent la plupart des gens pour appréhender l'ensemble de façon objective et ne pas se laisser impressionner par une démarche qui donne l'impression de la cohérence et de la logique, et par conséquent de l'évidente utilité d'un tel projet.

La logique est à mon sens celle de la cour des comptes dans le rapport de 1999 :

« il faut organiser les transports dans une approche intermodale fondée sur une logique de service aux usagers plutôt que sur une offre d'infrastructure et respectant les engagements internationaux de la France pour un développement durable. »

Compte tenu des observations que je viens de développer, je me prononce contre le projet autoroutier A831, et je vous demande, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, Messieurs les Commissaires enquêteurs, de bien vouloir analyser de la façon la plus objective et impartiale qui soit le dossier mis à l'Enquête Publique.

Veillez agréer, Messieurs l'expression de ma haute considération.

Mr JACOB

