

Projet autoroutier A831
Fontenay-le-Comte / Rochefort

-

Enquête d'utilité publique

-

Observations du Collectif pour des
infrastructures utiles

Janvier 2004

Avant-propos	2
Des solutions existent déjà	4
Une région qui n'est pas isolée	5
L'utilisation des axes routiers existants est possible	11
Une approche multimodale possible	14
L'impact environnemental de l'A831	16
Des enjeux mal appréhendés	16
De l'intérêt des zones humides comme le Marais poitevin et les marais de Rochefort	18
Les obligations internationales de la France	20
Les effets de l'A831 sur les zones traversées : observations générales	22
Les effets de l'A831 sur les zones traversées : observations spécifiques par secteur	28
L'impact économique et financier de l'A831	38
Les risques d'effet de pompe	39
La destruction d'un potentiel de développement économique	41
Le coût de l'A831 pour les contribuables	44
Les soutiens à une autre politique	48
Conclusion	51

Avant-propos

Le Collectif pour des infrastructures utiles, défendant l'idée de l'inutilité publique de l'A831 et de la nécessité de réaliser des solutions alternatives à ce projet, présente à Messieurs les membres de la Commission d'enquête ses observations au sujet du dossier mis à l'enquête. Nous tenons pour commencer à remercier la commission pour l'ouverture d'esprit et l'effort de transparence et d'information dont elle fait preuve depuis l'ouverture de l'enquête.

Cette attitude tranche avec toutes les entraves et l'opacité établies depuis le début de l'affaire, en 1997, par les autorités en charge de ce dossier, à commencer par le préfet de la Charente-Maritime. Le dossier d'enquête rappelle à la page C25 le calendrier suivi, notamment celui des réunions de concertation : sous une **apparente transparence**, ce ne fut qu'un **chapelet de mascarades** orchestrées par la préfet de la Charente-Maritime, selon son bon vouloir, avec des délais très courts de préparation, d'information et même de consultation des administrations concernées, des silences imposés et des paroles coupées dans les rangs des élus. Il est dommage que les dossiers aient été envoyés aux participants des réunions la veille de celles-ci. Il est dommage que les élus, services et associations aient été réunis de façon séparée, ce qui n'a pas permis la confrontation des points de vue. La décision ministérielle du 31 juillet 2003 approuvant l'avant-projet sommaire n'a été communiquée aux élus locaux que quelques heures avant une réunion à huis clos, le 2 octobre. Les citoyens de Vendée et de Charente-Maritime concernés n'ont été que tardivement informés par voie de presse. Les associations, acteurs du débat depuis 1997 et représentantes de la population, n'ont jamais été mises à contribution. **Consultation incomplète et escamotée des administrations concernées et des élus, imprécision de l'avant-projet sommaire, insuffisance des études promises, absence de réponse aux nombreuses questions soulevées...** Nous exprimons donc notre perplexité sur la façon dont le projet A831 a été mené dès son origine et jusqu'au moment de l'ouverture de l'enquête publique actuelle. Cette attitude est pour le moins inquiétante pour la démocratie et peu valorisante pour la technocratie. Elle avait déjà été constatée sous le précédent gouvernement. Les « évènements d'avril » n'ont semble-t-il rien changé...

Le présent document a été établi en s'appuyant sur l'observation et la connaissance du terrain qui semblent manquer très fortement aux rédacteurs du dossier d'enquête, et sur plusieurs sources reconnues et dont nous partageons les conclusions. Ces éléments prouvent

que nos propositions sont possibles à réaliser, et que le gouvernement peut et doit aller plus loin dans son effort, tandis que rien dans le dossier mis à l'enquête ne démontre l'utilité et l'efficacité de l'A831 pour les problèmes à résoudre.

A la lecture du dossier A831 mis aujourd'hui à l'enquête publique, il nous semble que **le territoire français ne paraît pas devoir dans sa totalité bénéficier des belles intentions du gouvernement** (commodité et fiabilité du transport ; coût des services pour l'utilisateur et la collectivité ; rééquilibrage intermodal ; fluidité des infrastructures ; qualité environnementale ; accessibilité du territoire)... Ces intentions seraient-elles soumises à des intérêts bien politiques et individuels ? Il est pourtant dans les **fondements mêmes de notre démocratie et de la République, que chaque citoyen, où qu'il se trouve, bénéficie de la même attention de la part des décideurs**. C'est ce qu'on appelle l'intégrité du territoire national et l'Égalité. **La République n'est-elle pas Une et Indivisible ?**

Il est bien prestigieux et électoralement porteur d'annoncer à grand renfort de publicité, la prochaine réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin avec pour objectif de réduire la traversée des Alpes, zone hautement sensible, par les véhicules. Il est bien beau de vanter les mérites de la branche fret de la SNCF auprès des entreprises dans des campagnes publicitaires à la télévision. Cela ne vaut rien et ne trompe personne si ces belles promesses se limitent à ce genre d'annonce et ne concernent qu'une partie du territoire, imposant au reste du pays le poids des anciennes méthodes.

C'est ainsi qu'apparaît pollué le projet de liaison autoroutière A831 Fontenay-le-Comte-Rochefort dont on dit qu'il résoudra tous les problèmes comme une baguette magique et évitera tout autre aménagement tant sur le réseau national que sur la voirie locale, de façon à ménager l'environnement des zones traversées. Nos décideurs auraient-ils appris à marcher sur la tête ? A moins qu'il faille rectifier ainsi : « il a été décidé de **privilégier l'aménagement des infrastructures existantes pour éviter toute création d'infrastructure nouvelle et ainsi ménager les finances publiques et l'environnement des zones traversées** » ? Cela nous paraît bien plus logique et en parfaite adéquation avec les objectifs fixés par le gouvernement et à atteindre si nous voulons léguer à nos enfants un environnement sain et stable, plus qu'il ne semble le devenir. Le dernier Comité interministériel d'aménagement du territoire n'a-t-il d'ailleurs pas pris la précaution, tout en confirmant le principe de l'A831, de ne pas l'inscrire parmi les projets réalisables d'ici 2012 ?

Comment alors prétendre que l'A831 est la solution la plus rapide aux problèmes locaux qui sont posés ?

Il apparaît très **difficile de déclarer l'A831 d'utilité publique quand tout dans le dossier plaide pour son abandon et son remplacement par des solutions alternatives**. Le gouvernement envisagerait-il de n'appliquer ces principes qu'à certaines parties du pays et pas à d'autres ? Souhaite-t-il que l'on puisse encore vérifier ce que le rapport *Evaluation économique et environnement dans les décisions publiques* remis au ministère de l'Environnement il y a quelques années, affirme : « Etude d'un projet de liaison autoroutière : **un effort de rationalisation et de prise en compte de l'environnement pénalisé par une application routinière** » (page 28) ?

Des solutions existent déjà

Nous ne le répèterons sans doute jamais assez : **des solutions existent aux problèmes que l'A831 prétend résoudre**, en totale adéquation avec les principes de développement durable que les autorités tentent par ailleurs, à ce qu'elles disent, de développer. Une telle stratégie vise à s'appuyer sur les relations des grandes aires métropolitaines françaises entre elles et avec les principaux pôles européens, tout en permettant un développement local par des liaisons entre les petites et moyennes localités et les pôles régionaux qui soient fiables, efficaces et accessibles à tous. Avec l'A831, l'on est loin de ces deux objectifs : l'on souhaite lui affubler un rôle interrégional que d'autres axes réalisent déjà depuis longtemps, et chacun sait qu'une autoroute payante et à sorties limitées ne permet pas une desserte locale adéquate. Page C5, **l'ambiguïté existe sur le rôle de cette autoroute** : les ministères concernés ont toujours affirmé que l'objectif était de séparer les flux de grand transit du trafic local ; or le dossier cumule ces deux missions pour l'A831. Notons aussi qu'il est nécessaire de soigner l'intégration de la façade atlantique dans les courants d'échanges contemporains : à la veille de l'élargissement de l'Union européenne vers l'Est, il serait bien plus efficace de concentrer son énergie financière, administrative et technique sur des projets transversaux d'axes est-ouest.

Les aménagements à envisager doivent être **harmonieux**, c'est-à-dire en équilibre tant entre eux-mêmes, pour ne pas se concurrencer, qu'avec ce qui les entoure déjà, d'autres infrastructures avec lesquelles ils seraient en **concurrence**, ou bien des **contraintes**

environnementales par exemple. N'oublions-pas d'éviter certains territoires dont **l'écart des réseaux rapides peut même être un atout : zone de calme, réserve écologique, nature touristique particulière s'accommodant d'un relatif isolement...** Ce sont autant d'éléments propices à un développement durable, c'est-à-dire respectueux à la fois de l'homme et de l'environnement. Nos aménageurs oublient trop souvent que les visiteurs et touristes d'une région recherchent maintenant avant tout non pas du bitume et des installations artificielles mais le calme, le retour aux sources, l'authenticité. Lorsque **l'environnement ou la faiblesse des trafics s'opposent à la réalisation d'investissements lourds**, comme dans le cas de l'A831, il convient de **favoriser les aménagements qualitatifs nécessaires sur l'existant** pour accéder aux territoires concernés dans des conditions de viabilité et de sécurité convenables. **A milieu particulier, aménagements particuliers.**

Plus qu'une étude sérieuse et franche des solutions possibles, le dossier d'enquête constitue, comme les précédents documents de cette affaire, un plaidoyer pour l'A831 alors que ses auteurs restent très évasifs sur ses apports. **Rien n'est dit, ou si peu**, sur le financement de cette infrastructure, sur sa rentabilité et celle des axes avec lesquels elle sera en concurrence, sur son impact environnemental, et sur les problèmes réels à résoudre. Le dossier ne donne **aucune assurance** sur ces points pourtant essentiels pour un tel projet en général, pour une telle zone sensible en particulier, et **expédie** en quelques paragraphes les véritables enjeux des transports dans la région. Il **traduit une incohérence, voire une incompétence** à relever les véritables questions posées, fondée sur des postulats d'un autre âge, ceux d'une croissance inévitable et continue du trafic routier, **sans aucune prise en compte** des autres voies qui s'offrent aujourd'hui à la politique des transports.

Une région qui n'est pas isolée

Il convient pourtant de bien resituer les problèmes en cause. Où se trouvent-ils exactement ?

- 1- Marans n'en peut plus de vivre dans les gaz d'échappement
- 2- Les alentours de La Rochelle sont engorgés

Tels sont les problèmes à résoudre : ils ne sauraient être d'une autre nature, sachant que, selon tous les comptages, 85 % du trafic est de nature locale ou régionale.

Où sont les problèmes nationaux et internationaux que l'A831 prétend devoir résoudre ? Ne s'agit-il pas là de **problèmes locaux**, à résoudre par des **solutions locales** ?

Les problèmes à résoudre sont rapidement évoqués aux pages C5 et suivantes du dossier. Qu'en est-il vraiment ? Le dossier prétend, page C5, premier paragraphe, que tout provient de l'abandon de l'axe Sainte-Hermine/La Rochelle en 1994. Rappelons que cette liaison **a été légitimement abandonnée pour les mêmes raisons environnementales qui poussent aujourd'hui à contester l'A831**, comme le dossier le rappelle lui-même. C'est aussi ce qui a nécessité le détournement de l'A83 au nord de Niort. IL EST FAUX de dire, comme le prétend le dossier page C5, second paragraphe, qu'il a alors été décidé de réaliser une autoroute. Le dossier prend en effet beaucoup de libertés avec l'histoire : **en 1994, ce n'est pas l'A831** qui a été proposée par le ministre des Transports, M. Bosson, et acceptée par le ministre de l'Environnement, M. Barnier, **mais bien une « voie moderne »** entre Fontenay-le-Comte et la RN11 Niort/La Rochelle, suivi d'un barreau au niveau de Châtelailon et d'un aménagement de la RN137 entre La Rochelle et Rochefort (voir carte page C10). **L'autoroute payante A831 est bien née par extrapolation** à partir de cette simple idée, au détour d'un petit-déjeuner, une carte Michelin sur un coin de table, dans l'esprit trop productif de technocrates n'ayant jamais mis les pieds dans la région et incapables de répondre aux besoins locaux autrement que par une infrastructure lourde.

A la page C5, il est dit que la région (Sud-Vendée et Nord-Charente-Maritime) doit être désenclavée, que le littoral doit être desservi. Il est pourtant clair que la région n'est **pas isolée**, loin de toute vie extérieure, comme d'ailleurs un document de travail du Parlement européen intitulé *Vers une politique européenne intégrée en faveur des zones humides*, le démontrait déjà en 1997 :

- Au nord **l'A83** relie la région à Nantes, à la Bretagne, au réseau européen autoroutier de la façade Ouest du continent (Route des Estuaires) et à la région parisienne par Poitiers d'une part, Nantes, Angers et Le Mans d'autre part ; c'est elle qui, avec l'A10, **remplit déjà le rôle de maillon de la Route des Estuaires**, comme les élus (le sénateur Jacques Oudin en tête) le reconnaissent eux-mêmes et malgré ce qu'affirme le dossier page C5. Il faut d'ailleurs noter que le dossier est très ambigu : l'on nous parle d'un côté de la Route des Estuaires, tandis que l'évaluation des enjeux (page E3) ne porte que sur l'espace compris entre Nantes et Bordeaux.

Il faut surtout rappeler que lors des débats de la section des travaux publics du Conseil d'Etat au sujet de l'A83, **il avait été prévenu que l'A83 devait être la seule autoroute envisageable dans cette région sensible, la seule à pouvoir prétendre à un rôle dans la Route des Estuaires**, et qu'il ne faudrait par conséquent pas présenter ensuite d'autre projet. Pourquoi donc vouloir tracer l'A831, cette autre autoroute rejetée avant de naître dans son principe par le Conseil d'Etat au moment de l'adoption de l'A83 ? **Pourquoi dire, page E11, que l'A83 et l'A10 ne jouent que « transitoirement » le rôle de maillon de la Routes des Estuaires ?**

N'EST-CE PAS UNE NEGATION DE L'APPRECIATION DU CONSEIL D'ETAT ?

Pourquoi deux autoroutes dans une zone sensible, deux axes inévitablement en concurrence directe, se neutralisant mutuellement, au risque du déficit de l'un, de l'autre ou des deux ? Le dossier ne reconnaît-il pas, page F34, que **le trafic sur l'A83 diminuera de moitié à cause de l'A831** ? Pourquoi le dossier est-il **muet sur le rôle de l'A83** alors que les enjeux posés à l'époque, récente, de sa construction étaient colossaux (traversée du Marais poitevin...) et les engagements pris par l'Etat étaient fermes ? Notons au passage une autre contradiction : page F26, le rôle de maillon de la Route des Estuaires est reconnu pour l'A83, alors qu'il est nié à la page E11... **Où est le vrai dans le dossier ? Quels sont les véritables objectifs ?**

- la D10A complète avec la RN137 et la D938ter la liaison locale vers la Vendée : son aménagement, y compris avec un tronçon en voie nouvelle dans une zone Natura 2000, vient d'être déclaré d'utilité publique, ce que le dossier minimise (y compris page F26 dans l'analyse du réseau routier existant), alors que les autorités ont toujours promis que **« la création de l'A831 implique qu'aucun aménagement de capacité des itinéraires concurrents (...) ne soit envisagé »** (décision ministérielle du 31 juillet 2003 approuvant l'avant-projet sommaire de l'A831, rappelée page F32 du dossier) ! **Mensonge ! Double mensonge même :** quels sont ces « aménagements de sécurité » sur la RN137 annoncé lors de la réunion publique du 26 janvier à Fontaines ? Quels sont aussi ces travaux annoncés pour les prochains mois sur la D938ter, à Vix par exemple ?

- A l'est la **RN11 est absente des analyses** (page C5) ; elle est pourtant en cours d'aménagement, conformément au décret de mise aux normes autoroutières du 12 août 2002 ; elle **relie déjà La Rochelle à l'A10** et, par là, à la capitale régionale, Poitiers, à la région parisienne, à Bordeaux, à la frontière espagnole, à Toulouse et à la Méditerranée. Grâce à cet axe, La Rochelle est aussi un des points de départ de la grande route Centre-Europe-Atlantique. Un nombre importants de camions empruntent déjà cet axe rapide et gratuit, par exemple pour les céréales. Du point de vue ferroviaire, le TGV dessert La Rochelle depuis longtemps déjà.

- Enfin, la **RN137 vers Rochefort, récemment élargie** (ce que le dossier, à la page C11, fait mine d'ignorer), puis l'**A837** assurent la liaison vers l'A10 et le sud. La RN137 ainsi aménagée, bénéficiant de caractéristiques presque autoroutières, répond maintenant aux besoins. Contrairement à ce qui est avancé, les encombrements observés ces dernières années ne sont pas dus à son insuffisance supposée, mais aux nombreux travaux d'aménagements de sécurité sur les accès. En outre, comme au nord du tronçon de l'A831, les **risques de concurrence donc de neutralisation mutuelle entre deux axes**, sont réels : qui forcera les travailleurs locaux quotidiens (80 % du trafic routier total) à emprunter l'A831 entre Rochefort et Longèves (bien à l'est de La Rochelle), alors que la RN137, axe gratuit, vient d'être aménagée ?

Le Parlement européen pouvait donc conclure en 1997, comme aussi la DATAR en 2003 (*La France dans l'Europe : quelle ambition pour la politique des transports ?*), que « **les conditions d'irrigation de l'espace provenant du Nord, Nord-est et du Sud sont donc parfaitement assurées par un réseau de bonne qualité** ». En clair, la région est déjà bien desservie par les autoroutes ou voies rapides, inutile d'en ajouter une autre dans ce milieu sensible qui ne peut en accueillir plus.

Les questions de type national voir international soulevées par le dossier à la page C5 et que l'on prétend résoudre par l'A831, ont donc déjà leurs solutions, malgré les vides laissés par le dossier. Qui prétendra le contraire ? Qui prétendra par exemple que l'A83 n'assure par déjà le rôle de maillon de la Route des Estuaires, alors qu'elle a justement été réalisée pour

cela (c'est en tout cas comme telle qu'elle a été acceptée par le Conseil d'Etat) ? Le dossier, à la page E3, n'affirme-t-il pourtant pas que l'A831 doit assumer ce rôle ?

Ainsi **vidée de ses prétendues missions nationales** voire internationales, l'A831 est par essence même **dépourvue de toute utilité publique régionale ou locale**.

Une autoroute telle que l'A831, axe de grand transit, n'a en effet pas vocation à traiter les échanges locaux (comme le montre entre autres l'absence d'échangeur entre Fontenay-le-Comte et La Rochelle, notamment au niveau de Marans), alors qu'il est possible de drainer ces mêmes échanges par l'aménagement des structures de transport existantes.

L'A831 N'APPORTE RIEN ni pour la gestion des échanges locaux, ni pour les problèmes de transports urbains et périurbains de La Rochelle et de Marans (les deux seuls véritables problèmes en jeu).

L'A831 n'est pas un contournement de Marans, encore moins le grand périphérique de La Rochelle que l'on prétend faire d'elle.

Les techniciens du CETE nous ont eux-mêmes avoués, en aparté, que l'A831 ne soulagera pas suffisamment Marans et ses habitants.

On nous dit pourtant qu'une fois l'A831 réalisée, plus aucun autre aménagement ne sera entrepris : pourquoi alors, encore une fois, avoir récemment décidé d'aménager la D10A, si ce n'est pour avouer que cette promesse est un **mensonge** ?

Nous lançons le pari que quelques mois après l'ouverture de l'A831, les élus demanderont le contournement de Marans, comme l'idée germe d'ailleurs déjà chez certains, au gré des humeurs et des jours. Elle a ainsi été évoquée par le président du Conseil général de Charente-Maritime par exemple et par l'ancien président de la région Poitou-Charentes, aujourd'hui Premier ministre... Celui-ci n'avait-il pas inscrit le sujet à l'ordre du jour de son conseil, en septembre 2001, avant de l'en retirer in-extremis sous quelques pressions obscures ?...

On nous dit aussi que les camions seront obligés d'emprunter l'A831 pour ne plus traverser Marans par la RN137 : **qui oserait prétendre**, à part le préfet de Charente-

Maritime, que cette idée est techniquement, économiquement et surtout juridiquement possible ? **Qui prétend pouvoir obliger les véhicules à emprunter un axe payant ?** Selon quelle loi ? L'obligation de maintenir la possibilité d'emprunter un axe gratuit, n'est-elle pas à l'origine, par exemple, du refus de mettre aux normes autoroutières la RN10 parallèle à l'A10 ? L'incapacité de la préfecture de Charente-Maritime à appliquer l'interdiction qu'elle a faite aux transporteurs de matières dangereuses de traverser Marans, n'est-elle pas un aveu d'impuissance ? Nous notons aussi que depuis l'interdiction des poids lourds de plus de 26 tonnes dans la traversée de Marans, d'une part 2000 camions continuent à traverser cette ville chaque heure (dont 20 transporteurs de matières dangereuses) puisque l'interdiction ne concerne pas la desserte locale, soit 80 % du trafic poids lourds ; d'autre part, les camions exclus de Marans semblent refuser d'emprunter l'A83 payante et plutôt s'orienter, mauvaise surprise pour les riverains qui le constatent depuis quelques jours, vers la RN 148 que l'A83 a pourtant pour mission de soulager !!!

RIEN DANS LE DOSSIER NE PROUVE QUE LES PROBLEMES DE LA ROCHELLE ET DE MARANS SERONT RESOLUS. La chose est proclamée, **aucune preuve n'est apportée.**

Un certain nombre d'autres problèmes locaux ne sont pas résolus par l'A831 alors qu'ils font partie intégrante du sujet (sans être abordés par le dossier, évidemment) : quid de la capacité du littoral à absorber l'afflux touristique décrit page C5, en terme notamment de structures de logement et de circulation, aujourd'hui saturées ? **Quid de l'amélioration des échanges entre La Rochelle et Rochefort par la liaison ferroviaire pendulaire** vantée par l'étude multimodale de 1999 et qui n'attend plus que le feu vert des politiciens départementaux ? Quid de la desserte de l'aéroport de La Rochelle et de l'île de Ré ? **Rien n'est dit d'ailleurs dans le dossier sur le plan de déplacement urbain (PDU) de La Rochelle** adopté par la communauté d'agglomération rochelaise en novembre 2001 et qui se met (trop) lentement en place.

Pire : sans résoudre les anciens problèmes, l'A831 va en engendrer de nouveaux :

- **L'absence d'échangeur à Marans** fera de l'A831 un grand tunnel à travers le territoire concerné, sans aucune possibilité de faciliter les échanges locaux, donc l'activité locale, en plus de l'effet de pompe au détriment de Fontenay-le-Comte, Rochefort et leurs régions.

- **L'afflux de trafic vers La Rochelle et le littoral**, dont il est question à la page C11, ne fera que se renforcer par l'A831 : au bout de cet « aspirateur à automobiles », un grave risque d'engorgement existe à partir de l'échangeur de Longèves, jusqu'à l'île de Ré et à tout le littoral, déjà « en voie de saturation » comme l'avoue le dossier, page E15. Page C5, l'on prétend même que l'A831 facilitera l'accès au littoral vendéen : elle en est pourtant bien éloignée, sauf par des axes secondaires dont l'aménagement n'est pas prévu et dont la saturation rapide serait alors inévitable. Il est à noter aussi, toujours à la page E15, que le dossier reconnaît le **caractère saisonnier et localisé des enjeux**, tout en s'appuyant sur des données déjà vieilles de dix ans et honteusement non réactualisées : selon ces chiffres, 10 % des logements sont des résidences secondaires, ce qui aspire vers le littoral et les îles un afflux de trafic à la saison estivale. C'est là et à ce moment là que les problèmes se posent particulièrement. **L'A831 ne saurait répondre à ces questions locales, elle les aggravera à coup sûr.**

L'utilisation des axes routiers existants est possible

La région ne souffre donc pas d'un hypothétique enclavement. **Ce qui pose problème, c'est bien l'organisation des déplacements locaux, ce à quoi aucune autoroute n'est capable de répondre.** Au contraire, l'utilisation des axes existants est possible pour résoudre cette équation qui mêle nécessité de transports et contraintes financières, juridiques et environnementales.

La plupart des autoroutes récemment décidées concurrencent déjà des axes existants, voire des lignes SNCF. Résultat : la France compte à elle seule 40 % du réseau autoroutier européen, provoquant une **impasse en matière d'utilisation du fret et des axes existants ainsi que de la protection de l'environnement.** Les axes existants et en particulier le réseau routier national sont très souvent en un état déplorable, au point que l'on se demande s'il ne s'agit pas du résultat de la pression de certains lobbies préférant que les véhicules empruntent des itinéraires payant leur rapportant de l'argent, plutôt que des voies gratuites, donc sans apport financier...

L'A831 n'échappe pas à ce constat : elle sera en concurrence directe avec les axes existants, dont certains sont de nature autoroutière (l'**A83** notamment). Ces itinéraires risquent de **se neutraliser et de s'atrophier** chacun à leur tour. Le rapport 1999 de la Cour des comptes relève plusieurs exemples de concurrence entre des axes existants et les autoroutes, tout cela parce que **les usagers préfèrent utiliser un réseau gratuit et plus pratique que l'autoroute parallèle**. Le rapport cite les exemples de la RN10 par rapport à l'A10, axe que l'Etat va devoir aménager pour qu'elle puisse faire face au trafic que l'A10 n'absorbe pas. Le rapport reprend la remarque d'un député de la Charente devant l'Assemblée Nationale, le 22 octobre 1999, qui constatait que le parcours de l'A10 au sud de Poitiers rallonge l'itinéraire vers Bordeaux et l'Espagne, de sorte que beaucoup de personnes préfèrent emprunter la RN10, plus courte donc plus directe, sans oublier sa gratuité (pages 68-69). Et la Cour des comptes de recommander au gouvernement de « **privilégier les solutions alternatives** (aménagement du réseau existant et construction de voies rapides) **moins coûteuses que les autoroutes** » (page 143).

Rappelons que le Conseil d'Etat a motivé l'**annulation de la DUP** de l'A400 par le fait que Annemasse et Thonon-les-Bains sont déjà reliées par une route nationale et par une route départementale qui assurent une liaison plus courte que le projet autoroutier... Cette situation rappelle celle de l'A831 : la Vendée et la Charente-Maritime peuvent aussi et sont déjà reliées par des axes existants plus courts que l'A831, aménageables dans le respect des contraintes locales (RN137, D938ter) ou en cours d'aménagement (D10A). Les usagers préféreront-ils une autoroute payante et effectuant un large détour par l'est ? Notons d'ailleurs que, conçue pour corriger le contour de Niort par l'A83, l'A831 effectuera elle-même un **large détour** par Fontenay-le-Comte. **Les automobilistes ne privilégieront-ils pas un réseau départemental et national gratuit, beaucoup plus direct et dont il est fort à parier qu'il faudra un jour l'aménager**, c'est-à-dire faire des dépenses en plus du coût de l'A831 ? La récente déclaration d'utilité publique pour l'aménagement de la D10A ne le prouve-t-elle pas déjà ? Il est évident et connu de tous que l'A831 n'empêchera pas la situation de se dégrader à Marans. Etranglées par le coût de l'A831, les collectivités locales pourront-elles alors faire face ?

Ces arguments et l'analyse précédemment développée des objectifs à atteindre, nous ont donc toujours poussés à préconiser l'adoption de solutions routières alternatives, notamment l'aménagement, par exemple en zones de dépassements, selon les possibilités du terrain, de la D938ter entre Fontenay-le-Comte et Marans, avec contournements courts de l'Ile-d'Elle et de

Marans, et l'aménagement sur le même mode de la RN137. **Ces alternatives n'ont jamais été étudiées avec sérieux et objectivité. Contrairement à la réglementation en vigueur...**

A la page C9, paragraphe II 2-2, le dossier d'enquête prétend qu'en 1994, des études ont été menées « en concertation avec les collectivités, les administrations et les structures concernées », au sujet de l'aménagement de la D938ter, du contournement de Marans et de l'aménagement de la RN137 entre Marans et Usseau. A notre connaissance, il s'agit là d'un **mensonge**. Qui a mené ces études ? Au nom de qui ? Pour qui ? Où ? Interrogés par nos soins, les administrations concernées n'en ont pas connaissance. **Nous demandons officiellement à voir ces études, si elles existent.**

Comme pour l'utilité de l'A831, l'inefficacité de ces alternatives a toujours été proclamée, aujourd'hui encore par le dossier, **JAMAIS PROUVEE**. La question des axes existants est rapidement évoquée dans la première partie du dossier (pages C7 et suivantes), puis disparaît totalement de la partie consacrée à l'étude d'impact. Tout le dossier vise à affirmer que l'A831 est la seule solution miracle envisageable. Les mêmes éléments sont repris comme des avantages pour l'A831, des inconvénients pour les autres solutions. Les problèmes techniques, environnementaux, juridiques, financiers semblent n'exister que pour ces aménagements de l'existant, l'A831 étant présentée comme exempte de tout impact significatif. Pour **forcer la décision**, le dossier avance des chiffres sortis d'un chapeau mystérieux, par exemple une fréquentation de 17.000 véhicules par jour, un chiffre gonflé de près de 50 % par rapport aux études intermodales de 1999, dont il n'est d'ailleurs jamais question !!!!

Lorsqu'elles sont évoquées, les solutions alternatives le sont de manière biaisée, en exagérant l'importance, la portée et l'impact des aménagements à envisager : jamais il n'a été question de tout aménager en 2 x 2 voies par exemple, comme l'affirme le dossier page E47, plutôt en zones de dépassements comme cela se pratique ailleurs et comme l'impose le milieu dans lequel nous nous trouvons :

A milieu particulier, aménagements particuliers !

Le débat est faussé par ces simplifications honteuses, en plus des postulats erronés qui se fondent sur la logique datée d'augmentation continue et inévitable du trafic routier. Pages

E45 à E47, le dossier réduit les enjeux du débat à la seule alternative A831/Sainte-Hermine-La Rochelle, sachant que cette dernière solution a été légitimement écartée en 1994. Les auteurs du dossier veulent faire croire à ses lecteurs que les solutions alternatives se résument à une réhabilitation inopérante de l'axe Sainte-Hermine-La Rochelle, comme le laisse entendre le paragraphe « de la solution routière », page E46. En les caricaturant, ils veulent faire croire que les solutions alternatives sont rétrogrades et donc indignes d'intérêt. C'est un **mensonge** que de dire que les associations ont demandé un retour en arrière sur cette hypothèse.

Page C12, le contournement de Marans est présenté, sans preuves, comme très néfaste à l'environnement, coupant la Sèvre et plusieurs canaux, et nécessitant un viaduc en zone compressible... **COMME SI L'A831 NE LE FAISAIT PAS !!!!!????? L'hypocrisie et le mensonge sont ici à leur comble.**

Nous demandons donc, une nouvelle fois, que soit réalisé un diagnostic réel, sérieux et circonstancié de la situation, bien plus que ne le fait le dossier d'enquête.

Une approche multimodale possible

Outre les axes routiers existants, la région offre un important potentiel de multimodalité des transports, comme l'a montré l'étude de 1999. Le gouvernement ne peut ignorer qu'il agit là sur un terrain privilégié pour mettre en application sa politique de développement durable, rendue nécessaire par l'épuisement à moyen terme des énergies fossiles. Plusieurs instances officielles l'y encouragent d'ailleurs régulièrement : conseils régionaux, conseils économiques et sociaux régionaux, etc..

Rappelons que la Cour des comptes recommande dans son rapport de 1999 d' « **organiser les transports dans une approche intermodale fondée sur une logique de service aux usagers plutôt que sur une offre d'infrastructures et respectant les engagements internationaux de la France pour un développement durable** » (page 57 du rapport 1999). **L'affaire A831 en donne l'occasion.** Car dans le cas de l'A831, le dossier d'études sur les solutions intermodales, établi en 1999, ne démontre en rien la justification de l'autoroute par rapport à ces solutions bien moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement particulier dans lequel nous nous trouvons.

Le **cabotage maritime** notamment est un **atout majeur de la région**. Des chantiers de transports combinés sont déjà lancés à **La Rochelle qui apparaît comme une étape majeure sur la côte atlantique entre Nantes et Bordeaux**. Le transport maritime combiné, expédié en deux phrases par le dossier d'études multimodales, jamais abordé par le dossier d'enquête, est pourtant très présent à La Rochelle et offre de **fortes potentialités**. La Rochelle constitue ainsi depuis 1997 le premier exemple en Europe de service combiné entre la mer et la route entre la côte atlantique, Le Havre et Rotterdam, avec pour objectif de lutter contre l'engorgement routier de l'axe Nord-Sud européen. Ce système a déjà permis un gain économique de 25 % par réduction du coût de transport. **Pourquoi ne pas renforcer ce potentiel maritime ?** La Rochelle aurait tout à y gagner. Il est d'ailleurs à noter que la présente enquête intervient en même temps que la décision de développer les « autoroutes de la mer » **pour freiner l'explosion du trafic routier** (Ouest-France, 6 avril 2001, orientation confirmée depuis).

Pour ce qui est du **rail**, rappelons que le Conseil des chefs d'états européens du 19 juin 1995 a affirmé que **les chemins de fer « présentent des avantages indéniables du point de vue de la préservation de l'environnement, de la sécurité et des économies d'énergie »** (page 30 du rapport 1999 de la Cour des Comptes). Or la région offre là aussi au gouvernement la possibilité de contribuer à rattraper le retard français en la matière. Elle détient en effet un **important potentiel** de développement du fret ferroviaire grâce à un réseau ferré bien développé. Vers l'est, La Rochelle est **en lien avec Poitiers et la région parisienne**, tandis que la **ligne Nantes-Bordeaux** la place sur un itinéraire crucial pour l'axe atlantique. Nous déplorons que le dossier n'aborde jamais cette question, comme d'habitude. Rien n'a jamais été dit, encore moins prouvé, sur la modernisation pourtant indispensable de la « **Voie ferrée des Estuaires** » dont la ligne Nantes-Bordeaux constitue un tronçon important. Si **l'électrification** est prévue pour Nantes-Les Sables-d'Olonne via La Roche-sur-Yon, démontrant que cette option est possible alors que pendant des années on nous a opposé des obstacles techniques, pourquoi ne poursuit-on pas ce programme vers La Rochelle et Bordeaux afin de profiter de cet axe pour freiner l'explosion du trafic routier, de poids lourds notamment, dans la région ? Ce manque, dénoncé également par la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports, est **préjudiciable à l'Arc atlantique** qui ne disposera pas ainsi d'un axe de transport ferroviaire moderne, moins coûteux et plus respectueux de l'environnement qu'une autoroute. Pour les usages locaux, le projet de **liaison**

ferroviaire pendulaire entre La Rochelle et Rochefort est absent du dossier (notamment page C19), alors que sa pertinence a été soulignée par les études intermodales de 1999. Voudrait-on le faire oublier pour mieux faire passer l'A831 ? Le dossier, page C13, n'affirme-t-il pas pourtant que sa réalisation doit accompagner celle de l'A831 ? A-t-on alors pris en compte son impact sur les flux de trafic pour l'étude des problèmes et des solutions à apporter ? Quid aussi de la **desserte ferroviaire du port de La Pallice** ?

L'impact environnemental de l'A831

D'ores et déjà, nous soulignons la grande légèreté avec laquelle le dossier mis à l'enquête aborde les très nombreuses et très délicates questions environnementales soulevées par le projet A831. Les enjeux liés paysages, aux milieux, aux eaux sont par exemple effleurés dans la partie pourtant consacrée à l'évaluation des enjeux, pages E3-E4. L'étude d'impact n'est qu'un **alignement de descriptions générales**, encyclopédiques, un exposé de connaissances sans réel apport et agrémenté de jolies photographies. Les sources reprises, les études utilisées ne sont pas exposées, ni même citées, leur méthodologie encore moins préalablement présentée. Il s'agit pourtant de traverser deux zones humides majeures, le Marais poitevin et les marais de Rochefort, ce qu'avoue le dossier tout de même. **Mal déterminés**, les problèmes sont par conséquent **mal résolus**. Comment affirmer que les incidences du projet sur les sites Natura 2000 seront faibles, quand **aucun élément scientifique avéré** ne permet de connaître les milieux et leurs interactions internes et externes ? Ces questions sont **pourtant liées à des enjeux majeurs**.

Des enjeux mal appréhendés

La gestion des flux de transports entre le sud de la Vendée et le nord de la Charente-Maritime doit être l'illustration d'une réorientation concrète vers une politique des transports plus équilibrée dans la région comme ailleurs. Encore une fois, un tel dossier fondé sur des postulats anciens, ne peut répondre à cette nouvelle attente. Celle-ci répondrait à la nécessité de réagir de toute urgence, surtout pour les problèmes d'environnement locaux, régionaux,

nationaux et internationaux qui nous touchent tous désormais, non plus seulement les côtes du Bangladesh ou du Mozambique mais aussi les villes et les campagnes des pays industriels. Il n'est pas une semaine où les médias n'annoncent une catastrophe sanitaire ou climatique, ici ou là : le déluge sur l'Aude à l'automne 1999, les tempêtes de décembre 1999, les graves inondations subies par la Somme en 2001, le Midi de la France en 2002 et 2003, etc., démontrent la nécessité impérieuse de réorienter radicalement nos politiques et nos décisions.

Coûteuses, inutiles, les nouvelles autoroutes sont souvent aussi nuisibles pour la population qui vit à proximité et même pour celle qui les fréquente. Le transport de marchandises par la route entraîne l'accroissement des risques d'accidents, l'aggravation des accidents eux-mêmes, en plus des effets induits par le transport de matières dangereuses, le bruit, les émissions de NO₂ et de CO₂. La vie des habitants de Marans le prouve. Il est **consternant** de voir comment le dossier, page E96, ne voit **aucun inconvénient à transférer la dégradation de l'air vers des zones de marais très sensibles**, certes moins habitées mais véritables **poumons** pour toute la région.

Le transport par route est aussi un grand consommateur d'énergie non-renouvelable, alors que, les experts en géopolitique le savent, ce sujet sera la principale préoccupation mondiale dans peu d'années. Rappelons que, malgré les discours, **le trafic routier est la cause de la majorité des gaz à effet de serre en France**, et de 75 % de leur accroissement en Europe, loin de la logique de Kyoto à laquelle la France est pourtant liée. Selon une étude de l'OMS, la France doit à la pollution de l'air par les transports routiers, 18.000 décès anticipés par an ! Nous ne parlons plus ici de développement économique ou de protection de l'environnement, mais de vies humaines. Les experts internationaux sont de plus en plus unanimes dans leurs inquiétudes face à la catastrophe annoncée pour les prochaines décennies : chacun sait que les catastrophes vont continuer à se multiplier en quantité et en intensité.

Nous portons donc tous une lourde responsabilité devant l'Histoire et les générations à venir. Les gouvernants doivent en être conscients. Nous ne sommes plus au temps des belles promesses : **IL FAUT AGIR**, passer aux actions concrètes, ne plus se contenter de beaux dossiers bien ficelés, de belles pages illustrées, de beaux discours creux et qui reprennent de vieilles constatations sous couvert de mini-révolution. Le Président de la République a plusieurs fois souligné avec la plus grande insistance, la nécessité de réagir très concrètement et très rapidement pour inverser les effets de l'activité humaine sur les climats et sur la

biodiversité, données naturelles gravement en danger de bouleversements profonds, si ce n'est pas déjà fait. Il a profité de plusieurs grandes conférences internationales pour édicter ces grands principes, et a rappelé, lors de son discours du 14 juillet 2001, qu'il « y a le feu en la demeure : la nature nous parle, nous de l'écoutons pas ».

Les Français savent maintenant les dangers qui les menacent et exigent de leurs gouvernants qu'ils prennent les mesures adéquates et cessent d'agir comme il y a dix, vingt ou trente ans, en fonction d'obscurs intérêts économiques et politiques aujourd'hui incompréhensibles. La généralisation de l'enseignement fait que chaque citoyen peut prétendre maintenant avoir une certaine connaissance de ce qui est présenté devant lui : il n'est plus un mouton passif, il est un **électeur actif en droit d'être informé et consulté**, surtout lorsque sa maison est inondée plusieurs fois par an, que ses arbres sont arrachés par les tempêtes les plus violentes, et qu'il craint pour l'avenir de ses enfants et petits-enfants. Ceci implique une **révolution dans l'élaboration et la mise en place des aménagements**. La population doit maintenant être informée à chaque étape du processus. Informée et écoutée. Il ne s'agit plus d'organiser de vastes concertations avec des réunions officielles où ceux qui ont déjà décidé de tout écoutent poliment et avec un sourire au bord des lèvres, les acteurs locaux exposer les problèmes qu'ils rencontrent quotidiennement, en faisant mine de les comprendre avant de prendre des décisions hors du temps et de la réalité.

De l'intérêt des zones humides comme le Marais poitevin et les marais de Rochefort

Le Marais poitevin et les marais de Rochefort, zones humides majeures, font partie des espaces pour lesquels le rapport de la Cour des comptes de 1999 préconise un traitement particulier, rapport qui en rappelle au passage toute l'importance qui n'est pas seulement économique. Comme le rappelle aussi un document de travail du Parlement européen sur la *Conservation et utilisation rationnelle du point de vue agricole et piscicole/aquacole des zones humides du Marais poitevin*, en 1997, « les zones humides participent au fonctionnement hydrologique de manière tout à fait bénéfique : elles **diminuent l'intensité des crues** [aspect non négligeable en fonction de l'actualité récente] et soutiennent les débits des cours d'eau en étiage ; elles améliorent la qualité de l'eau en fonctionnant comme filtre physique et comme filtre biologique ; elles ont une double fonction biologique : d'une part, celui de **réservoir de biodiversité** et d'autre part, celui de forte productivité biologique ». Ce document rappelait qu'en France, 30 % des espèces végétales remarquables vivent dans les

zones humides, que 50 % des espèces d'oiseaux dépendent de ces zones et que deux tiers des poissons consommés s'y reproduisent ou s'y développent... De même, dans l'ouvrage *Autoroute et paysages* co-dirigé par... Christian Leyrit lui-même (!), il est expliqué, page 127, que « le marais n'est pas un espace anodin dont les propriétaires et les usagers pourraient user à leur guise. Il est devenu le **territoire d'un patrimoine paysager et écologique à gérer comme tel, c'est-à-dire à transmettre comme un bien collectif aux générations futures** ».

Les zones traversées par l'A831 correspondent tout à fait à ces définitions : il y a là des marais mouillés faisant l'objet de protections et de modes de gestion spécifiques ; des marais desséchés dont le réseau de canaux est nécessaire au système hydraulique du Marais depuis quatre siècles ; le tout revêt un enjeu de maintien de fonctions essentielles pour les oiseaux migrateurs protégés par les conventions internationales, ainsi que de la ressource en eau pour la faune, la flore mais aussi pour les hommes et leurs activités. Les zones humides telles que le Marais poitevin et les marais de Rochefort, ne représentent donc pas seulement un intérêt purement écologique : elles sont un patrimoine naturel, économique et culturel vital pour l'homme.

Les effets environnementaux s'annoncent donc très importants dans un tel environnement des plus sensibles. Sans rien aborder de l'hydrologie, de la faune et de la flore, des directives européennes, le dossier évoque de manière insatisfaisante le bruit et surtout les effets de coupure et la consommation d'espace. L'A831 n'échappe pourtant pas à ce qui définit une autoroute : une **barrière difficilement franchissable** qui génère un **effet de coupure** irrémédiable. Ce sont là les conclusions de Philippe Domergue, auteur de « Réduire les effets externes des transports sur l'environnement », dans les *Annales des Mines* d'octobre 2000 : il y évoque les effets permanents d'une telle infrastructure, « **consommation d'espace** et effet de coupure, **obstacles à l'écoulement** des eaux, atteintes aux paysages, impacts sur la faune et sur la flore », mais aussi la « **pollution** industrielle liée à sa construction et à son entretien », les « rejets d'effluents entraînant des pollutions diverses des milieux naturels (air, eaux sols...) », ou encore la « pollution atmosphérique et accroissement de l'effet de serre, pollution des sols et des eaux », sans oublier la création « du bruit et des vibrations tout le long des infrastructures ». Comment peut-on envisager cela dans le Marais poitevin et les marais de Rochefort, illustrations par excellence de la nécessité d'une protection accrue pour **préserver la biodiversité et réduire l'effet de serre** par les gaz d'échappement ? C'est pourtant ce que fait le dossier d'enquête, au mépris de toutes les contre-indications.

Le cas de l'A831 donne pourtant encore une fois l'occasion au gouvernement de mettre en application les grands principes des discours, à savoir privilégier l'aménagement sur place de la voirie existante et le transport intermodal pour **éviter le compartimentage de l'espace** ; faire précéder les études par une véritable évaluation d'impact pour vérifier que le projet est acceptable afin d'**anticiper les évènements** au lieu d'y réagir ; **évaluer les conséquences** directes et indirectes, les effets cumulatifs, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires du projet, en amont et non pas lorsqu'il est trop tard.

Les obligations internationales de la France

En matière d'environnement, la France a d'abord des obligations envers elle-même : elle se doit d'appliquer la Loi sur l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire du 25 juin 1999 qui inscrit la politique des transports dans « une orientation multimodale des services de transport (...) afin de répondre aux demandes de mobilité, de façon compatible avec les exigences du développement durable, en privilégiant l'optimisation des réseaux et équipements existants », et qui définit des « objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre ». Ces obligations sont reprises par la circulaire adressée le 22 juillet 1998 aux préfets de régions qui stipule que les réductions d'émissions de gaz à effet de serre voulue par Kyoto et vers laquelle la France s'est engagée, nécessiteront des transferts entre modes de transport, une meilleure maîtrise de l'évolution des demandes et pourraient conduire à des modifications structurelles dans les modes de production et les modes de vie.

Surtout, la France ne peut oublier que le Marais poitevin est **un site d'intérêt national et international, en vertu de la convention de Ramsar**, ce qui implique le respect de certaines règles pour tout aménagement dans une telle zone. Elle ne peut non plus oublier les principes du **Traité de la Communauté européenne**, renforcés par le Traité d'Amsterdam en son article 2 : la Communauté a pour mission de « promouvoir un développement harmonieux, équilibré et durable (...), un niveau élevé de protection de la qualité de l'environnement ». Le titre XIX du traité affirme que la politique de l'Union et de ses membres doit respecter le principe de précaution et d'action préventive, et celui de correction des atteintes à l'environnement.

La Commission européenne a démontré ces dernières années sa volonté de mieux préserver les zones humides, dont le Marais poitevin, et de rappeler à l'ordre les membres de l'Union européenne leurs obligations en la matière. La France est particulièrement surveillée par Bruxelles. Tout d'abord, **la France a été condamnée** le 25 novembre 1999 par la Cour européenne de Justice en manquement au droit communautaire pour protection insuffisante du Marais poitevin. Le gouvernement n'a encore rien fait pour y remédier, si ce n'est un échange de promesses à l'automne 2002. Doit-on attendre que la France soit déférée devant la Cour de Justice pour être condamnée à **payer des astreintes** financières journalières (on parle de 100.000 euros par jour ! : les contribuables ne le comprendront pas).

Dans le même temps, fin février 2001, la Commission européenne a décidé de saisir la Cour européenne de Justice d'un autre recours contre la France, cette fois pour **ne pas avoir désigné un nombre suffisant de Zones de Protection Spéciale** conformément à la directive « Oiseaux ». La Commission a rappelé que cette désignation compte parmi ses priorités pour préserver la biodiversité en Europe. La France brille en effet par cette constatation : son réseau de ZPS est l'un des plus petits de l'Union européenne par rapport à la taille du pays. Dans le cas du Marais poitevin et de l'A831, il est à déplorer que le dossier ne tienne pas compte de ces obligations en matière de ZPS. L'observation de la carte de la région et du fuseau de l'A831 est très instructive. **L'A831 passe en effet dans des ZICO en voie d'être classées en ZPS**. On se rend compte également que la carte d'extension des ZPS actuellement proposée dans le cadre du projet Natura 2000, prend garde de ne pas inclure d'autres ZICO traversées par l'A831, comme si le hasard n'en était pas un... Les **effets directs** sur ces zones sont aussi élevés que les **effets connexes** sur les espaces protégés tout proches : perturbations par le bruit, morcellement des écosystèmes par effet de coupure provoquant une réduction de la diversité biologique, etc.. Des exemples précis de violation de l'environnement ont été maintes fois soumis aux autorités, et autant de fois balayés sans justification sérieuse. L'effet de coupure et de destruction de l'A831 sur la faune et la flore d'une des premières zones humides d'Europe, est pourtant ici manifeste. Elle l'est également pour les marais de Rochefort, au sud du tracé, dont la protection est actuellement extrêmement parcellaire et dont les propositions de classement en ZPS semblent bien ne pas tenir compte du potentiel que présentent certains espaces non protégés et menacés par l'A831. **Une étude plus approfondie de cette zone est nécessaire**. La Commission européenne l'exige, attentive qu'elle est au sort du Marais poitevin. L'élaboration du programme Natura 2000 fait déjà l'objet de conflits très durs depuis l'automne. **Où est la cohérence de l'action de l'Etat**, entre Natura 2000 et la

réhabilitation du label de parc naturel d'une part, la construction d'une autoroute d'autre part ? **L'A831 risque bien de jeter de l'huile sur un feu déjà violent politiquement et socialement.**

Enfin, souvenons-nous de l'**article 6 de la directive européenne « Habitats »** : « Tout plan ou projet non directement lié ou nécessaire à la gestion du site mais susceptible d'affecter ce site de manière significative, **individuellement 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 ». Qu'en est-il, dans ce dossier, de l'application de ce texte transposé en droit français ? **Où est l'étude des effets conjugués** de l'A831 et des autres aménagements en cours, celui de la D10A notamment, dans le site Natura 2000 du Marais poitevin ? Notons aussi qu'en étudiant l'A831 au regard de cette directive, même de manière individuelle et non comparée comme cela devrait être, les auteurs du dossier reconnaissent que ce projet est « susceptible d'affecter ce site de manière significative »... Et ces mêmes auteurs d'affirmer sans sourire, page C33, que ces effets notables et dommageables, avoués par défaut, deviendront « non notables et non dommageables » par le seul fait du catalogue des mesurette déduites d'analyses faussées, d'études insuffisantes et de postulats datés.

Les effets de l'A831 sur les zones traversées : observations générales

A ce jour, concernant l'A831, aucune étude sérieuse n'a été menée sur ces questions. L'un des chapitres du dossier, page E103, est intitulé « Impacts localisés et mesures localisées d'insertion et d'accompagnement ». Cette appellation serait acceptable s'il avait été effectivement démontré que les impacts seraient bien localisés, ce qui est loin d'être le cas. Dans son rapport de 1999, la Cour des comptes préconise pourtant de « remédier aux insuffisances des études préalables et, en particulier, mieux évaluer les incidences des projets sur l'environnement et prendre en considération au plus tôt les conséquences financières des textes existants » (page 143). Elle remarque que malgré les précautions prises, « **l'effet des infrastructures autoroutières sur l'environnement dépasse généralement ce que prévoyait l'étude d'impact présentée lors de l'enquête publique** » (page 170). Bien souvent, on a sous-estimé la superficie des emprises de l'autoroute, les conséquences du remembrement induit et les effets sur les espèces vivant alentours qui disparaissent la plupart du temps. Le rapport au ministère de l'Environnement, *Evaluation économique et environnement dans les décisions publiques*, par Michel Cohen de Lara et Dominique Dron,

rappelle que « **à ne pas évaluer les effets à long terme parce que l'exercice est difficile, ou à les négliger par le biais d'une application routinière (...), on fait supporter leurs coûts par les générations futures.** Ainsi en est-il de nombreux coûts collectifs payés aujourd'hui parce que non imputés hier » (page 105). Il est alors trop tard et chacun se demande pourquoi on ne s'est pas posé ces questions plus tôt, sérieusement, pas seulement pour faire beau sur un dossier joliment illustré et se donner bonne conscience...

Lancer un tel projet dans le Marais poitevin et les marais de Rochefort, ne revient pas à faire des études comme dans toute autre région. Il aurait fallu aussi **étudier toutes les variantes, avec la même exigence**, comme l'impose d'ailleurs une réglementation ici mise de côté. Il s'agit d'une zone humide qui exige une **évaluation appropriée des impacts d'une autoroute et surtout une analyse globale qui tienne compte des interactions entre bassins versants, bassins récepteurs, cours d'eau, nappes sous-jacentes, amont et aval, marais mouillés et desséchés**, et de **l'unicité de ce bassin hydrographique** par-delà les limites administratives et les secteurs d'un fuseau tronçonné. Tout cela est bien **absent** du dossier. Les impacts environnementaux sont **sectorisés, tronçonnés**, sans voir la cohérence et l'interaction des espaces traversés, en eux-mêmes et avec leur entourage. Chaque conséquence est décrite pour elle-même, localement, sans analyser ses effets cumulatifs avec d'autres. Qui a pensé par exemple aux **conséquences de l'A831 sur l'équilibre et la qualité des eaux dans la baie conchylicole de l'Aiguillon** ? Qui s'est demandé si la pollution par résidus induite par l'intrusion d'une autoroute, en plus de la pollution agricole déjà constatée, n'aura pas des **conséquences sur l'activité économique en amont et en aval** ? N'est-ce pas ce qui a poussé le Conseil d'Etat à rejeter le projet de barrage de la Trézence, projet développé dans le même contexte et le même ensemble géographique, paysager, hydraulique et environnemental que l'A831 ? Et encore une fois, qui s'est posé la question des **effets « conjugués »** de l'A831 et des autres aménagements prévus dans le Marais poitevin (D10A), comme l'exige la directive « Habitats » ?

Dans les marais, toucher à l'amont, c'est briser l'aval ; perturber l'aval, c'est annihiler l'amont.

Si ces questions ont été posées, alors les réponses semblent avoir été (volontairement ?) oubliées dans le dossier. Il est ahurissant de voir combien **le dossier pêche par la légèreté de son approche des problèmes environnementaux** du sujet. Tout est décrit, rien n'est traité.

Les incohérences succèdent aux inexactitudes ou imprécisions. Les études **ne répondent pas aux questions posées**. En plus des **vides abyssaux** du dossier, plusieurs éléments montrent son **approximation** et son **peu de crédibilité**. Page E22, quels sont les sources et la signification de la « carte des unités paysagères », d'ailleurs dépourvue de légende : quelles sont ces « unités » qui, aux yeux de ceux qui habitent sur place, revêtent des réalités différentes selon des **amalgames époustouflants** ? Page E23, la photographie aérienne des marais mouillés de la Sèvre niortaise, ne montre pas la zone concernée mais un espace situé plusieurs kilomètres en amont ! Page E99, comment peut-on écrire que les « roches » seront mises en exergues, dans un espace de marais argileux ?!!!!!! Page E111, soulignons que la canal de la Daurade, indiqué en légende, ne se trouve pas dans la vallée de Gargouilleau mais 60 kilomètres plus au sud, dans les marais de Rochefort !!!!!!! Les superficies des zones protégées sont inexactes, les cartes des projets Natura 2000 ne prennent pas en compte les évolutions récentes issues des dernières discussions sur les documents d'objectifs.

Cette ignorance peut prêter à sourire. Consternante, elle laisse incrédule.

Rien n'est jamais dit sur l'impact des remblais de l'A831 sur l'écoulement des eaux de surface, ou bien sur la question des eaux souterraines. **Les effets de coupure d'une autoroute dans un tel environnement, sont beaucoup plus importants que pour des aménagements ponctuels sur le réseau existant.** Cet axe transversal au bassin du Marais poitevin, fera à coup sûr obstacle à l'écoulement de l'eau. Dans les vallées étroites traversées, celles de la Sèvre niortaise et du Curé notamment, le risque de rescindements des méandres est réel, détruisant la faune et la flore en amont et augmentant la vitesse d'écoulement et l'érosion en aval. Là encore, **l'on serait coupable d'ignorer l'accroissement des risques d'inondations**, quelques semaines après de nouvelles catastrophes sur le territoire français.

Aucune assurance non plus sur la qualité des eaux, par exemple lorsque l'on évoque, page E140, le problème de l'utilisation saisonnière de chlorure de sodium et de produits phytosanitaires : rien ne pourra empêcher les infiltrations vers les eaux toutes proches ; du moins rien, dans le dossier, ne permet de penser le contraire. Lors de la réunion publique du 26 janvier à Fontaines, un voisin de l'A83 a pu témoigner de ce que le taux de nitrate dans les eaux riveraines est passé de 5 milligrammes avant la construction de l'A83, à 75 aujourd'hui !!! Les effets du remembrement sont qualifiés d' « induits », page E103, alors que

ce sont bien des effets directs. Dans une telle région, les risques de pollution chronique ou accidentelle sont très élevés, sans oublier les effets réels de tassement des sols.

Rien ou si peu, n'a été dit sur la faune et la flore, sur les effets de coupure en cette région particulièrement protégée par la législation internationale et pour laquelle la France est pointée du doigt par la Commission européenne. Les milieux sont **décrits mais pas analysés** quantitativement et qualitativement. Les impacts ne sont mesurés que sur l'espace d'emprise directe de l'autoroute ; cette **prise en compte limitée** facilite la **minimisation des impacts**. Les espèces protégées ou prioritaires sont simplement citées (et encore !) **sans aucune étude poussée** sur leur présence, leur nombre, leur fragilité autre que des « hypothèses » « vraisemblables » ou des promesses à tenir quand il sera trop tard (cas de plantes rares, page E163, et de la **cistude d'Europe**, page E177, ou encore du **vison, jamais cité** alors qu'il est hautement protégé). Les études, pourtant annoncées (mais pas présentées) page E187, sont manifestement **restées à l'état embryonnaire**. Rien n'est dit (ou de façon à peine effleurée, sans compensations, page E103) sur l'impact du chantier pendant sa durée et sur les conséquences qu'auront les bouleversements du réseau hydraulique sur les poissons, les oiseaux qui nichent par milliers dans les zones traversées, sur les insectes, sur les espèces d'orchidées, la loutre...

L'environnement, ce sont aussi les hommes qui y vivent. Or aucune garantie n'est apportée quant aux conséquences du **bruit** dans une région qui fait de son calme et de sa qualité de vie un atout maître. Le scandale éclate page E16 : « Il n'a pas été fait de mesurage du bruit qui aurait été peu représentatif sur une telle aire d'étude » !!!!!!!!!!!!! Tout repose sur des « simulations » développées page E94 par de savants logiciels hors de toute réalité du terrain !!!!!!!!!!!!! Où sont donc les études poussées promises par le directeur des routes il y a un an ?????? Quelle est cette **ignorance** des éléments dans un espace plat où rien n'arrête le bruit ??????? Quelle est cette volonté de donner de belles leçons quand aucune étude n'a été menée ? Le dossier reconnaît pourtant que « l'ambiance sonore préexistante est calme ». **Comment alors peut-on prétendre que l'A831 n'aura aucune incidence** sur cette région qui fait du calme la clé de son art de vivre, le point fort de son développement ? La situation de l'A831 fait que **le vent d'Ouest** dominant la plupart du temps, **en ramènera les échos dans les bourgs voisins**, comme cela se produit déjà pour la ligne SNCF Nantes-Bordeaux. Tous les habitants du Marais diront que **l'eau des rivières et des canaux est un impressionnant vecteur de diffusion du bruit**. Il est beau de mettre des chiffres dans un

dossier, c'est autre chose de vivre à quelques encablures d'une autoroute. Que penser du témoignage de cet habitant de Fontaines, riverain de l'A83, qui subit plus de 80 décibels contre les 60 autorisées (pourtant rappelées comme une règle page E94), et aux plaintes duquel ASF n'a jamais daigné répondre ? « En cas de non respect, il faut s'adresser à l'Etat », a-t-on entendu lors de la réunion publique de Fontaines... Pauvres lettres qui se perdent dans les piles de papier, comme le prouve le vécu de ce témoin... Par conséquent, lorsqu'il est dit, page E138, que « le maintien du bruit sous les seuils de gêne devrait maintenir un niveau de confort acceptable », **encore faudrait-il être capable de garantir que ces seuils seront respectés**. L'exemple de l'A83 nous prouve le contraire.

Il est dit (toujours à Fontaines, le 26 janvier) qu'un talus de deux à trois mètres de hauteur servirait de pare-bruit, ce que le dossier qualifie de « butte de terre ou écran acoustique » page E94. Comment alors pourrait-on assurer la « **transparence paysagère** » que le CETE dit être l'une des qualités de l'ouvrage ? D'ailleurs, de manière générale, comment une autoroute en hauteur sur remblais, avec sa signalisation, ses échangeurs autour duquel l'on veut créer des zones d'activités, pourrait-elle être « transparente » dans un territoire plat d'un bout à l'autre ? **Quelle incohérence ! Quelle insuffisance !** L'insertion paysagère est traitée à la page E99 comme une **succession de vœux pieux**, en des termes aussi emphatiques qu'illusoire, **sans aucunes garanties**. Comment résoudra-t-on l'équation alliant la nécessité de la transparence paysagère par un remblais de faible hauteur, et l'obligation du maintien d'un réseau de canaux et fossés secondaires nécessaire à l'écoulement des eaux ?

Quant à la comparaison avec l'aménagement des axes existants (page C14-C15), certes les travaux auraient plus d'impact sur les riverains pendant leur durée, bien que le dossier reconnaisse les perturbations au niveau des échangeurs et raccordements. Mais il s'agit ici de l'impact sur le très long terme, sur le quotidien d'un espace et de ses habitants pendant des dizaines, voir des centaines d'années, sur la qualité d'une zone humide pour les siècles à venir ! La Vendée est quadrillée d'axes existants aménagés pour lesquels des sacrifices de confort ont été consentis pendant quelques mois puis vite oubliés. Pour ce qui est de l'impact comparé sur les eaux, les milieux aquatiques et les milieux naturels, que le dossier dit « similaire » entre l'A831 et l'aménagement de l'existant (pages C14-C15), **rien dans les études, insuffisantes, qui nous sont présentées ne permet de l'affirmer**. Quant aux effets en terme de pollution et de santé publique, si le dossier affirme, page E138, que la situation

sera améliorée pour les populations riveraines de la RN137, à Marans notamment, **encore faudrait-il prouver** que l'A831 diminuera efficacement le trafic sur cet axe, ce qui, nous l'avons vu, est loin d'être une évidence. Sans compter que **l'A831 déplacera la pollution de l'eau, de l'air et par le bruit vers des espaces naturels jusque là préservés.**

Rien non plus n'est dit sur un élément essentiel dans les marais et totalement oublié par les études : **le brouillard**. Il est l'ennemi des automobilistes, l'obstacle qui oblige les agriculteurs à suspendre leurs travaux. Il apparaît ici, disparaît soudain, se fait plus épais ici que là, reste parfois des journées entières. Page E25 notamment, dans les paragraphes consacrés au climat, rien n'a été étudié quant aux périodes de brouillard, au nombre de jours durant lesquels il s'étend, son intensité. Rien n'a été dit sur ses effets sur la vitesse de circulation, sur les risques d'accidents (comme à Poitiers, en novembre 2002, où les brumes soudaines ont tué huit personnes, dans une région voisine mais moins sujette au brouillard que les marais ici concernés). La vitesse ainsi restreinte par les brouillard fréquents et épais, **l'intérêt affiché de l'A831, à savoir l'accélération des flux, est bien amoindri.**

Sur tous ces sujets, le dossier ne comprend qu'un **saupoudrage de mesurètes** de compensation, avancées comme la solution miracle alors qu'elles ne reposent que sur un diagnostic très insuffisant et sans autre garantie que « Ce sera au concessionnaire de voir », ou « En cas de non respect il faudra s'adresser à l'Etat » (expression entendue à Fontaines le 26 janvier) !... Et lorsque les bonnes intentions sont affichées, rien n'est dit de leur **coût**. A la lecture du dossier, il est à craindre que cette infrastructure et tout ce qu'elle impliquera, n'entraîne des **perturbations irréversibles** sur un milieu aussi sensible et au fonctionnement aussi complexe.

Le ministère de l'Ecologie a plusieurs fois émis de fortes réserves, voire son opposition à l'intrusion d'un tracé autoroutier dans de telles zones. En vain. Il apparaît d'ailleurs que ni son administration centrale ni ses directions régionales n'ont eu le temps de prendre connaissance du dossier et d'émettre leur avis, pourtant vraisemblablement négatif : l'arrêté préfectoral du 19 décembre semble bien être bouclé depuis longtemps (il n'est intervenu dès le lendemain du dernier CIADT) sans tenir compte d'aucune observation. Où est l'instruction mixte mise en place pour ce type de dossier ? Où sont les études approfondies et sans précédent promises par le directeur des routes en janvier 2003 ? Où sont les « objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de

polluants et de gaz à effet de serre » fixés par la loi du 25 juin 1999 sur la politique des transports. **Le préfet de Charente-Maritime mépriserait-il les lois de la République et les administrations d'Etat qu'il est censé représenter**, comme il l'a laissé entendre dans *Sud-Ouest* du 19 janvier ?

L'A831 doit servir d'exemple. Nous refusons qu'elle soit l'un des derniers cas vérifiant la constatation de la Cour des comptes dans son rapport de 1999 : « **Les conséquences des choix autoroutiers sur l'emploi et l'aménagement du territoire ont été moins favorables que prévu alors que leurs incidences sur l'environnement ont été longtemps sous-évaluées** » (page 256). L'A831 doit au contraire répondre à cette autre recommandation de la Cour : « Il convient en conséquence de faire en sorte que les choix ne soient plus principalement déterminés par les conditions de financement » (idem)...

Les effets de l'A831 sur les zones traversées : observations spécifiques par secteur

Très concrètement, section par section, les conséquences de l'A831 sur l'environnement seront vraisemblablement les suivantes, et ce même si, encore une fois, l'impact environnemental de l'A831 doit d'abord être mesuré dans la globalité du fuseau et au-delà.

Secteur A

Il faut d'abord rappeler ici les **nuisances sonores** bien plus élevées que ne le dit le dossier, qui ne manqueront pas de pénaliser les habitants de Fontaines, Montreuil, Velluire et Vix, et donc de **freiner le développement** démographique et économique de ces communes. Ce facteur de bruit sera accentué par le vent d'Ouest dominant. Comment peut-on encore se contenter d'« isolations de façade » (page E105) quand l'on sait que de telles mesures, rétrogrades, sont nettement insuffisantes.

Sur la carte de la page E148, il est maintenant évident que **l'A831 coupe une partie des marais très sensibles et très protégés de Baude**, sur la commune de Montreuil, sans aucune compensation nettement efficace. Ces espaces font pourtant partie du projet Natura 2000 (comme le reconnaît le dossier en page C25). Rien n'est dit sur les sources qui, là aussi,

pourraient bien compliquer les travaux comme elles l'ont fait lors des grands dessèchements du Marais poitevin au XVII^e siècle (celle de Chotard notamment a provoqué des inondations il y a quelques décennies encore). Pages E67, E145 et suivantes, rien ou si peu n'est dit sérieusement sur les **espèces protégées voire prioritaires** qui y ont été observées : parfois on nous dit que leur présence est minime ; plus loin il est expliqué que « le site constitue une **entité écologique préservée et diversifiée** qui favorise de nombreuses espèces animales », et que « le milieu est **sensible aux perturbations hydrauliques, à la destruction des biotopes en général, à la fragmentation et à la destruction des habitats d'espèces, au dérangement et à la pollution** » (page E147). Et pourtant, l'impact de l'A831, direct ou par retombées inévitables, est nié, sans études sérieuses. Qui sont les experts consultés ? Comment ont-ils été choisis ?

Il est à noter que dans un premier temps, le dossier minimise la présence de la *Rosalia Alpina*, espèce hautement protégée par la législation européenne, en affirmant que sa présence et son habitat ne sont pas identifiés ; le dossier prévoit ensuite pourtant, pages E105 et E149, de **déplacer les frênes têtards** où vivent ces insectes, reconnaissant que cette présence et cet habitat sont bien réels. L'on retrouve dans ce déplacement une mesure décidée pour l'A28 et le Pique-prune ; dans ce cas-là, il s'agissait d'une mesure expérimentale, à surveiller sur le long terme par un comité scientifique (absent ici), pour en mesurer les succès et les échecs, comme l'a exigé la Commission européenne. Il semble que l'on veuille à nouveau **prendre ce risque dans le Marais poitevin**, sans attendre les résultats des autres expériences. **Multipliera-t-on les « expérimentations » pour faire passer l'inacceptable**, sous prétexte d'essais incertains ?

Il est donc **faux** de dire, pages C25 et E147, que la réduction du fuseau à 150 mètres permettra de ne pas perturber l'environnement : l'autoroute sera toujours un ruban de béton dans une zone sensible, quelle que soit la largeur de l'espace analysé au départ. Cette logique voudrait même qu'en réduisant ainsi le fuseau, l'on se prive de l'étude des retombées directes et indirectes de l'autoroute sur tous les environs. **SI, les haies bocagères seront arrachées ! SI les prairies naturelles seront retournées**, que le fuseau fasse 150 ou 300 mètres, comme le reconnaît le dossier page E147 ! A l'arrivée, ce sera bien un ruban de bitume, sur remblais, qui traversera cette zone de marais mouillés, ici comme dans d'autres espaces traversés par l'A831 d'ailleurs (vallées de la Sèvre niortaise et du Curé, marais de Rochefort). **Où est la cohérence de la politique de l'Etat** lorsque, d'un côté, l'on laisse détruire des prairies

naturelles, alors que de l'autre côté, les autorités veulent promouvoir la reconquête des prairies dans le Marais poitevin et développer le projet Natura 2000. Le dossier ne relève-t-il pas le recul des prairies naturelles face à la céréaliculture, page E20 ?

Le dossier néglige aussi à cet endroit les nuisances sonores et visuelles sur les nombreuses habitations alentours, notamment pour la Fraignée, par vent d'ouest. Des murs anti-bruit sont annoncés, de même que des buttes de terre. Comment alors assurer la **transparence paysagère** indispensable et promise par ailleurs à cet endroit sensible ? Les habitations en cause seront **piégées entre l'A831 d'un côté, la D938ter de l'autre**. Nous sommes là au bord d'une zone inondable, où l'eau arrive à quelques mètres des maisons. **Qu'arrivera-t-il lorsque le remblais ne permettra plus l'écoulement de l'eau ?** Les habitations n'auront-elles pas les pieds dans l'eau ?

Quelle sera la belle charte annoncée, page E105, quand le remblai aura coupé les espaces concernés, brisé la transparence paysagère, détruit les frênes têtards où vivent des insectes protégées voire prioritaires ? **Que contiendra ce beau texte contractuel, si tout a été détruit par une autoroute dont on n'a pas mesuré les conséquences ????? Poudre aux yeux !**

Tout ceci sans oublier le démembrement de six exploitations agricoles et la **disparition d'une entreprise** pépiniériste et horticole. Notons d'ailleurs que celle-ci est considérée comme épargnée à certains passages du dossier, quand, page E105, l'on prévoit sa restructuration. Là encore, la cohérence ne semble pas avoir été le souci principal des auteurs du dossier. Notons enfin et encore la grande sensibilité de la zone en termes d'eau : le pépiniériste évoqué ci-dessus a capté il y a quelques années de l'eau salée en effectuant un forage !... Les choses ne sont donc **pas si simple** que ne le prétend le dossier...

Secteur B

Page E111, la carte de la vallée de Gargouilleau et l'analyse qui l'accompagne, à la page E69 également, ignorent totalement les écoulements d'eau de surface et souterrains entre l'amont et l'aval, et entre les terres hautes et les marais, à un endroit où toutes les eaux pluviales des terres hautes se déversent dans cette vallée comme dans une cuvette ; **que fera-t-on lorsque l'A831 aura constitué une barrière pour ces eaux, en pleine zone**

compressible ? Que fait-on aussi des **nombreuses sources** qui, à cette endroit, il y a trois siècles, ont fait échoué une partie des grands travaux de dessèchements du Marais poitevin ? Comment seront rétablis les canaux secondaires et tertiaires, si ce n'est pas des opérations de remembrement dont **aucune conséquence n'est ici étudiée, pas même envisagée ?**

Quelle est cette **stupidité** de vouloir créer un passage à loutres (page E111) sous prétexte (inavoué ici mais bien connu des habitants de alentours) qu'une loutre a été tuée par une voiture à cet endroit précis, il y a quelques années ; le tout sans préjuger aucunement des réels couloirs de circulation de cet animal très strictement protégé par la législation européenne, et sans jamais se dire que des loutres, observées ailleurs le long du fuseau, pourraient vouloir traverser à d'autres endroits ? Nous parlons ici de l'efficacité très contestée des passages à faune qui ne sauraient remplir le rôle des couloirs naturels interrompus par une autoroute. Aucune conséquence n'est en outre tirée de la présence d'espèces hautement protégées comme la coronelle lisse, mentionnée dans la **directive européenne « Habitats »** ? Pour les reptiles, la pose de grillage est-elle une mesure qui a fait ses preuves ? **Qui a étudié ces éléments ? Qui peut en apporter la preuve ?**

Que fait-on des **nuisances sonores et paysagères** qui concernent ici un nombre important d'exploitations agricoles, toutes frôlées par l'A831 et qui n'en auront donc que les inconvénients quotidiens, aucun avantage ? Comment seront conçus les bassins de traitement des eaux annoncés page E71 : quelles dimensions auront ces bassins, quelles en seront les conséquences paysagères, l'emprise foncière, sachant aussi qu'ils doivent être hors d'eau ? Quelle est la « prise en compte de **cultures biologiques et de vignes** » annoncée page E109, **sans aucune explication ni garantie** ? Comment prétendre que le passage d'une autoroute à quelques mètres permettra le maintien du label caractérisant ces cultures ? Quel sera l'impact économique de cette perte ? De même pour les autres cultures non biologiques bénéficiant d'un label de qualité contrôlé comme tel, par exemple pour les activités de sélection de semences très présentes dans ce secteur et déclarée d'utilité publique ?

Secteur C

Page E115, la carte de la vallée de la Sèvre niortaise et de ses marais mouillés, est lourde d'**incohérences, d'anachronismes, d'imagination stupéfiante, indigne d'une étude qui se veut sérieuse.**

Il est à remarquer tout d'abord la situation très étrange et suspecte créée par la définition de la zone de protection Natura 2000 dans les marais mouillés du Marais poitevin : cette zone s'arrête en effet un peu en amont du fuseau de l'A831 et reprend aussitôt, créant ainsi une **parenthèse sans équivalent dans la continuité de la vallée de la Sèvre niortaise...** Aurait-on voulu réserver un tapis rouge à l'A831 dans le Marais poitevin ? Cet espace de marais mouillés est pourtant peu à peu déjà rongé par l'agriculture intensive. Les socs des charrues viennent tourner dans le vide au bord de la Sèvre, provoquant une dégradation des rives par éboulements (certains engins sont d'ailleurs déjà tombés dans la rivière !).

Jamais il n'est question, dans l'analyse de la page E113, des **espèces protégées voire prioritaires** qui ont été observées par les habitants dans cette zone, pas par des experts trop absents semble-t-il... **Quelles conséquences sont-elles tirées** des belles descriptions faites page E151 ? Comment peut-on dire qu'une mare à amphibiens ne sera créée que « si nécessaire », quand les batraciens sont parmi les occupants essentiels de ces espaces ? Cette mesure serait-elle d'ailleurs efficace et suffisante ? Quelle est là encore, page E113, comme dans les marais de Baude, cette **belle charte annoncée** ? Que pourra-t-elle contenir puisque tout aura été détruit, par effets directs ou induits de l'autoroute ? Comment peut-on prétendre pouvoir rendre compatible un tel projet et la charte d'actions pour le Marais poitevin (page E113) ? Tout ceci d'autant qu'une aire de repos voire de service est ici envisagée, sans aucune précision sur son emplacement ni analyse sur ses conséquences dans le Marais : « Sans le toucher », ose prétendre le dossier page E89 !!! **Qui peut le prouver**, au regard des études telles qu'elles sont ici présentées ?

Quel est ce viaduc haut que l'on dit pouvoir se fondre dans le paysage ? Les premières études, avalisées par décisions officielles, faisaient état d'un viaduc de 1000 mètres de long ; la magie des chiffres fait que sa longueur est aujourd'hui réduite à 800 mètres, **sans concertation aucune**. Dans un tel milieu, **la décision est lourde de conséquences**. Quel est ce viaduc trop court qui ne fait que franchir la Sèvre d'une digue à l'autre, au lieu de commencer bien en amont des digues et se terminer bien en aval ? Comment garantira-t-on la solidité des digues sous le poids du remblai en amont et en aval du viaduc lui-même ? A-t-on songé aux nécessités techniques d'entretien des digues et des canaux ? A l'heure où les administrations de l'Équipement s'interrogent fortement sur la capacité des digues du Marais poitevin à résister à une grande crue, à l'image de ce qui s'est passé en Camargue, **une telle**

légèreté apparaît coupable. Quel sera le coût réel de ces travaux et des nécessaires mesures compensatoires ?

Bien pire : quelle est cette « option de conversion en marais mouillés » et celle d' « ouvrir la digue pour remettre en eau », mentionnée sur la carte page E115 ???????

Personne dans le Marais poitevin ne peut accepter cela, ni les habitants, ni les défenseurs de l'environnement, ni les exploitants agricoles, ni les syndicats de propriétaires qui, depuis 1660, ont la propriété et la gestion de ces digues. Cette mesure apparaît d'ailleurs totalement contraire à ce que ces syndicats ont demandé, à savoir un long viaduc sur toute la largeur de la vallée de la Sèvre pour éviter tout effet de coupure. Il est en effet **HAUTEMENT DANGEREUX et IMPENSABLE** de vouloir faire de l'A831 une nouvelle digue, remettant en marais inondables les marais desséchés juste en amont de la ferme de la Marnérie (laquelle passerait du statut d'exploitation agricole céréalière à celui de ferme inondable) : ces marais ont été difficilement conquis sur les eaux et cultivés depuis la moitié du XVII^e siècle !!!!!

Quelle folie d'affirmer page E113 que, par une trop facile compensation mathématique, la conversion de marais desséchés en marais mouillés contrebalancera la consommation de marais mouillés par l'A831 ! Les auteurs de cette savante assurance sont d'ailleurs eux-mêmes dubitatifs si l'on en croit leur dernière phrase, page E113...

A quelques dizaines de mètres de là, quelle est cette **situation intolérable et inextricable** que l'on veut créer en édifiant le remblai de l'A831 **en pleins marais mouillés** de Thairé-le-Fagnoux ? Comme dans les marais de Baude, en secteur A, acceptera-t-on de détruire des prairies naturelles, **contre toute autre logique de la politique affichée par l'Etat** (reconquête des prairies, Natura 2000...) ? Comment prétendre, page E113, effectuer **tout et son contraire**, à savoir d'un côté un remembrement qui bouleverse le réseau hydraulique quadrangulaire par un axe oblique, et de l'autre côté une reconquête des prairies naturelles qui nécessite le respect de ce réseau d'écoulement ? Quelle est cette « adaptation de trois ouvrages hydrauliques » pour le passage de la grande faune, annoncée page E113 ? En quoi consiste-t-elle ? **A-t-on consulté** là encore les associations syndicales légitimement très exigeantes lorsque l'on touche à leurs ouvrages ? **Non, manifestement.**

Que fera-t-on des eaux qui s'écoulent des terres hautes de Thairé, se dirigent tout naturellement vers les marais mouillés en aval et se heurteraient alors à la **nouvelle digue appelée A831** ? Les ouvertures prévues ne suffiront pas : c'est tout le marais qui sert ici

d'évacuateur, non pas les seules routes d'eau dont on veut ménager le passage et qui ne suffisent qu'en été. L'objectif de préservation de la zone d'expansion des crues, affirmé page E33, n'est pas assuré.

Voudrait-on inonder les maisons de Thairé qu'on ne s'y prendrait pas mieux !!!!

Veut-on accroître la pression de l'eau sur les digues des marais desséchés ?

Veut-on limiter la zone d'expansion des crues de la Sèvre niortaise ?

Veut-on créer dans le Marais poitevin un bouchon responsable d'une catastrophe similaire à ce qui s'est produit en Camargue ?

Veut-on saboter ici le projet Natura 2000 ? Où est la cohérence de la politique de l'Etat dans le Marais poitevin ?

Nos aménageurs jouent ici aux apprentis sorciers.

Qui acceptera de MODIFIER AINSI LE FRAGILE MAIS EFFICACE EQUILIBRE créé par les grands dessèchements du Marais poitevin il y a quatre siècles ? Qui osera ouvrir les digues qui protègent le Marais poitevin depuis cette époque, et en créer une nouvelle ? Qui osera toucher au subtil équilibre des eaux, entre marais mouillés et marais desséchés ? Qui prétendra qu'une telle intervention sera sans effets sur l'équilibre et le mouvement des eaux, alors que l'histoire du Marais poitevin depuis quatre siècles, marquée par des tentatives similaires, nous prouve le contraire ?

QUI ENDOSSERA CETTE RESPONSABILITE ????????

Quant aux mesures anti-bruit exposées page E113, elles ne sont **aucunement convaincantes**. Comment affirmer que les nuisances sonores seront « modérées » quand l'on veut faire passer un flux routier dans une zone où seuls le vent et le chant des oiseaux brisent le silence ? **Le dossier avoue d'ailleurs son impuissance** à protéger efficacement certaines habitations. A-t-on jamais songé que cette **grave incertitude** est valable pour de nombreux

autres zones riveraines de l'A831 ? S'est-on déjà dit que l'inefficacité et l'impossibilité de la protection par écran de certaines habitations, avancée ici pour des raisons géographiques, paysagères et financières, sont les mêmes ailleurs, en secteurs A et B par exemple ?

Que deviendra le potentiel économique touristique, essentiel dans la vallée de la Sèvre, espace de calme par excellence, lorsque le bruit de la circulation dominera et sera porté au loin par le vent d'ouest et le vecteur de diffusion qu'est l'eau ? Comment expliquera-t-on aux habitants des environs qu'on leur **retire la qualité de vie qui caractérise cette zone**, qui a motivé leur installation et qui fait son attrait aux yeux de nombreux visiteurs (tourisme fluvial, pêche, circuits pédestres et cyclables...) ? Il est à noter d'ailleurs que, vantée ailleurs (page E60) comme un atout maître, cette fonction économique de tourisme vert est totalement éliminée de l'analyse de la page E113.

Secteur D

Pour la carte page E72 et la page E117 notamment, l'on peut reprendre ici à satiété les remarques ci-dessus, pour ce secteur comprenant les mares de Sérigny et les marais de Torset : **prise en compte insuffisante** voire inexistante du bruit et de la non-transparence des remblais, de leurs **conséquences environnementales mais aussi économiques, agricoles et touristiques** ; prise en compte insuffisante voire inexistante de la **zone protégée** ici concernée et des projets (Natura 2000) d'extension de ces protections, avec là encore une **incohérence coupable** de la politique menée par l'Etat dans ce secteur du Marais poitevin ; **minimisation** de la présence d'espèces protégées comme **la loutre et la cistude d'Europe** qui, comme d'habitude, ne sont que **citées et jamais analysées** ; **légèreté** ou volonté de « noyer le poisson » par une belle charte **vide de contenu** car difficile à alimenter par des éléments détruits ; **graves incertitudes** sur les conséquences du remembrement, le bouleversement du réseau hydraulique, les dimensions, emplacement et impact des bassins, les effets de coupure sur les paysages et les milieux ; **mutisme** sur les risques liés à la construction en remblais sur des sols difficiles et dans des espaces inondables où toute nouvelle digue autoroutière aurait des effets dévastateurs ; transformation **abusive** des incidences en mesures compensatoires sans garanties (page E163 par exemple), comme d'habitude, etc..

Secteur E

Pages E75 et E119 : outre les nuisances sonores pour les populations alentours, accentuées par le vent d'ouest dominant mais ici minimisées voire niées, **en quoi le dossier démontre-t-il** la compatibilité entre les projets de zones d'activités envisagés par les collectivités locales, et l'intrusion des bretelles d'autoroute ? **Quelles sont les garanties** de succès des mesures liées aux eaux superficielles et souterraines ? **Où sont les études** hydrogéologiques sur les conséquences sur les captages d'eau ?

Secteurs F et G

Comment pour le secteur précédent, **aucune garantie** n'est proposée aux exploitants agricoles pour la préservation de leurs activités, la limitation de l'emprise foncière. Comme pour les secteurs précédents, **aucune certitude** non plus quant à la transparence paysagère, les nuisances sonores, les captages d'eau (le dossier rappelle page E123 que les études menées parallèlement sur ce sujet ne sont pas terminées). Là aussi, **où sont les études** hydrogéologiques sur les conséquences sur les captages d'eau ? **Où sont les engagements** fermes à exiger du constructeur, en dehors des simples recommandations de la page E123 ? La **contradiction** est nette aussi au sujet de l'échangeur avec la RD939ter, entre d'un côté un « modelage paysager » de cet échangeur et ses environs, et de l'autre, le développement ultérieur d'une zone d'activités qui ne manquera pas de remettre en cause des mesurètes bien provisoires. Enfin les passages prévus pour la grande faune dans les mêmes couloirs que des axes routiers secondaires, ne sont-ils pas générateurs d'accidents, tout comme ils suscitent un danger pour les espèces concernées ?

Secteur H

L'**impact environnemental** précédemment décrit, de manière général et pour les autres secteurs, est ici à nouveau particulièrement aigu. Page E127, le dossier reconnaît les problèmes causés par une autoroute dans les milieux naturels traversés, en particulier le Fief du Pas Martin, et notamment concernant les **espèces** animales et végétales (« vieux chênes ») fragiles, **protégées voire prioritaires** comme le lucarne cerf-volant. A ce stade de l'affaire, à l'heure où le projet est mis à l'enquête publique, **comment peut-on** encore affirmer que la présence d'autres espèces « n'est pas exclue » ? **Où sont les études** des conséquences de

l'A831 sur les habitats, conformément à la législation européenne ? Les auteurs du dossier reconnaissent ainsi avec un aplomb **déconcertant** que toutes les études nécessaires n'ont pas été menées comme elles auraient dû l'être. Ils soulignent pourtant sur la carte de la page E129 que les espaces naturels menacés constituent un **milieu « rare et riche** dans un secteur dominé par l'agriculture ». Quelles seront les conséquences du chantier lui-même ? Plus généralement, les mesures proposées ne suffiront pas à annuler l'**effet de coupure** évident au cœur de la zone sensible des haies et bosquets. Un tantinet provocateur, le dossier déclare même, page E127, que des passages seront « en principe » réservés à la grande faune sans exclure une circulation d'engins agricoles ! Poudre aux yeux, à nouveau ! **Encore une contradiction**... Combien depuis le début du dossier ?...

Quant aux nuisances sonores sur les villages frôlés, **aucune garantie d'efficacité** là non plus... Encore moins d'assurance pour la zone artisanale interceptée et qui semble condamnée à ne plus pouvoir s'étendre. Quelles seront aussi les conséquences sur les bassins de lagunage de Ciré-d'Aunis, l'activité piscicole d'Herbauges ?

Secteurs I et J

Toutes les questions sans réponse soulevées précédemment, pour les secteurs en Marais poitevin notamment, se retrouvent ici, alors que l'A831 entre dans les marais de Rochefort.

En premier lieu, page C19, à la fin du paragraphe II-5, il est question de l'élaboration de la variante à l'est de Loiré, ici exposée. Il faut noter que les administrations chargées de traiter l'affaire, interrogées par nos soins, n'ont **jamais été consultées** sur l'opportunité et la faisabilité de cette variante apparue au cours de la concertation sur le fuseau des mille mètres. L'approbation du fuseau, indiquée au paragraphe suivant, n'a donc pas pu prendre en compte tous les éléments d'études sur les zones traversées par ce ruban qui n'était pas prévu à l'origine. Aucune analyse comparative n'a pu avoir lieu, et n'est ici présentée, entre les deux fuseaux envisagés.

Aux pages E83 et suivantes, E131 et suivantes, **aucune analyse** n'est faite du fonctionnement du Marais, du rôle des canaux, des risques de destruction de ce potentiel environnemental et économique, deux éléments tout aussi liés ici que dans le Marais poitevin. **RIEN n'est dit** sur les conséquences des remblais : absence de transparence paysagère, effets

de coupure sur les milieux naturels, la faune, la flore, l'écoulement des eaux, etc.. **Comment garantir** le maintien du réseau hydraulique, affiché page E131, et de l'écoulement des eaux d'inondations, **ignoré par le dossier**, puisque l'A831 passe ici en remblais ? RIEN non plus, en dehors des « évaluations » habituelles, sur l'**impact sonore** sur les populations humaines et naturelles. Des **espèces protégés voire prioritaires** sont « vraisemblablement » repérées (loutre, orchidées, lucanes cerf-volants, cistude...) ! La recherche de sites de ponte de la cistude n'interviendrait ainsi qu'au moment du calage du tracé (page E177) !

Comment peut-on se satisfaire d'une impression « vraisemblable » concernant des espèces protégés voire prioritaires ?

RIEN sur les inondations régulières, le tassement des sols, les eaux souterraines... **AUCUN engagement** ferme sur les mesures à prendre et promises, pendant et après les travaux. Mesures qui se résument d'ailleurs à de l'aménagement paysager : les conséquences sur les milieux ne sont pas ici traitées. On citera cette belle charte avancée de façon récurrente mais toujours aussi **vide de contenu** (page E131), ou encore les annonces **peu convaincantes** de protection du potentiel de tourisme vert : qui voudra se promener le long d'un canal lui-même longé par une autoroute ? Les touristes qui alimentent l'économie locale, recherchent bien autre chose : un environnement **sain et épargné**. Et toujours la même absence de garanties sur les effets du remembrement, la restructuration du réseau hydraulique, les dimensions et emplacements des bassins, la protection des nappes d'eau (l'étanchéité du ruban de béton générateur de pollution, n'est qu'« envisagée », page E131), le maintien du potentiel économique des cultures biologiques interceptées aux Saussaies, et même sur le patrimoine archéologique pour lequel un diagnostic « sera » établi. **Pourquoi, comme le reste des enjeux, ne l'est-il pas MAINTENANT ????? Quelles sont les garanties** concernant le traitement de l'arrivée de l'A831 sur le secteur de Tonnay-Charente et Rochefort, le maintien des prairies ? Quels seront les **effets cumulés des deux autoroutes** en lice sur les canaux, dont la législation européenne impose l'analyse ? Quelles seront les techniques utilisées, sachant que, pour l'A837, celles employées par ASF ont pour conséquence aujourd'hui de fissurer des murs d'habitations : **des contentieux sont déjà en cours...**

L'impact économique et financier de l'A831

L'impact économique et financier de l'A831 est tout aussi colossal que l'impact environnemental ci-dessus décrit. Encore une fois, les deux sont intimement liés. Il est à noter

que la partie F du dossier, « Evaluation économique et sociale » n'est qu'une réplique de certains éléments de l'étude intermodale de 1999, sans aucune réactualisation par rapport aux études demandées (réalisées ?) ultérieurement, et aussi à l'augmentation drastique des coûts estimés.

Les risques d'effet de pompe

Page C14, le dossier affirme que le tracé neuf « permet de faciliter les échanges entre les trois principaux pôles locaux (...) ce qui devrait contribuer au développement de cette partie de la façade atlantique ». Outre le fait que l'on reconnaît ici un rôle local à l'A831 alors que les ministères concernés veulent qu'elle permette de séparer le grand transit du trafic local, l'argument de développement est très discutable.

Dans une lettre du 22 février 2000, M. Philippe de Villiers, président du Conseil général de Vendée, reconnaît lui-même que « **les grandes infrastructures routières n'apportent pas automatiquement un bien-être économique ou humain** ». Il apparaît en effet que les autoroutes récemment décidées peuvent être nuisibles à la population en ce qu'elles ont souvent un impact négatif sur l'économie des régions concernées. **Le lien entre autoroutes et développement économique doit être définitivement effacé des esprits.**

Avec une autoroute, la distance parcourue chaque jour par un automobiliste augmente sensiblement (notamment celle des trajets domicile-travail), traduisant un indéniable « **effet de pompe** » entre une agglomération moyenne (Fontenay-le-Comte et Rochefort par exemple) et une autre plus importante (La Rochelle par exemple). En accélérant ces mouvements entre une zone économiquement forte et une autre plus faible, une autoroute a un fort effet de pompe de la première sur la seconde, sans compter la forte emprise sur les espaces agricoles, dans des campagnes déjà en difficultés. Ce ne sont pas les quelques sorties d'autoroute, à plusieurs dizaines de kilomètres d'écart, qui permettent aux régions traversées de profiter du passage de consommateurs potentiels. Doit-on alors encourager les automobilistes à s'arrêter sur la bande d'arrêt d'urgence et enjamber la glissière de sécurité pour aller dans les commerces des villages situés en bas de l'autoroute ? **Inversement, les infrastructures existantes**, dont l'aménagement et la sécurisation prennent en compte les protections contre le bruit, évitent les milieux naturels sensibles, limitent les effets de coupure

et s'insèrent mieux dans le paysage, **permettent une bonne accessibilité au réseau secondaire, aux agglomérations et au tissu économique de la région traversée.**

Peut-être M. de Villiers, cité plus haut, a-t-il lu comme nous l'article de Philippe Domergue, « Réduire les effets externes des transports sur l'environnement », dans les *Annales des Mines* d'octobre 2000 ? L'auteur y explique en effet que « les bilans a posteriori des grands projets de transport ont montré que ces effets positifs n'apparaissent effectivement que là où existent des potentialités : ce n'est pas toujours à l'endroit que l'on espérait (...). Une nouvelle offre de transport ne signifie pas forcément création de valeur ajoutée locale. Il peut même se produire, dans certains cas, un **effet de désertification par pompage** d'une zone qui n'a pas su faire fructifier sa nouvelle situation géographique par une zone plus dynamique ». Nous posons la question : **Rochefort, Fontenay-le-Comte et leur son tissu économique certes présent mais fragile, feront-elles le poids face à La Rochelle ?** Ne vaudrait-il mieux pas des aménagements moins lourds, desservant mieux la région, donc permettant un développement uniforme, qu'une autoroute qui la traverse de part en part sans aucune desserte locale ?

Peut-être encore que M. de Villiers a lu comme nous le rapport 1999 de la Cour des comptes qui relève qu'au cours de l'instruction du projet de l'A89, il a été reconnu que « la qualité de desserte accompagne voire catalyse le développement économique mais ne le crée pas » (page 156) ? La Cour cite aussi une plaquette du **CETE** de l'Ouest (celui-là même qui a mis sur pied le dossier A831) qui, en 1988, expliquait « **l'absence d'automatisme entre la mise en service de la route et l'essor démographique et économique des zones desservies** » (idem). Le rapport 1999 explique également que 15 % des entreprises de Clermont-Ferrand affirment subir une plus forte concurrence de la part de Lyon depuis l'ouverture de l'A72, se traduisant par une perte de marchés voire une cessation d'activités (page 160). En Poitou-Charentes, la Cour observe enfin que la désertification des zones rurales s'est poursuivie au profit des pôles dominants depuis l'ouverture de l'A10, et conclue : « Le déclin continu des zones rurales montre que l'autoroute ne peut être génératrice de développement s'il n'existe pas au préalable un bon potentiel (...). **Une meilleure desserte est ambivalente, permettant tout autant de quitter une zone au profit d'un pôle plus attractif que d'y accéder** » (idem et page 161).

Aucune analyse socio-économique n'a été menée sur les interactions entre les différents pôles et espaces économiques. Cette analyse essentielle est notamment absente de la partie « Evaluation des enjeux », aux pages E13 et suivantes. L'essoufflement démographique et économique de Fontenay-le-Comte est minimisé au paragraphe « Population » de la page E13, alors qu'il place cette ville en position de faiblesse face à l'attractivité rochelaise en cas de liaison directe par l'A831. Or, les auteurs du dossier n'étant pas à une **incohérence** près, c'est justement ce déséquilibre que reconnaît le dossier au paragraphe « Occupation des sols », tant pour Fontenay que pour Rochefort d'ailleurs. Il s'agit d'une nouvelle preuve de l'incohérence des affirmations non prouvées du dossier. Autre incohérence proche de la **tromperie** : page E15, le pôle d'activités de Rochefort est d'abord glorifié, avant que l'enthousiasme ne retombe dans un pitoyable « L'ensemble de ces surfaces n'est pas viabilisé » !!! De la même façon, page E16, l'on vante les mérites du bipôle La Rochelle-Rochefort et sa belle « synergie », alors que tout le monde sait que les autorités des deux villes sont en guerre ouverte et que leur « rapprochement » est très incertain... Et encore une fois, si cette « synergie » s'avérait possible, qu'en est-il du projet de liaison ferroviaire pendulaire, absent des analyses de la page E16 ? Ce vecteur d'échanges entre les deux villes est-il **mis au silence pour mieux faire passer un projet autoroutier inique** ? L'on nous dit enfin que le projet de zone d'activités à Vérines-Sainte-Soulle, dont le dossier ne précise ni le contenu ni la fiabilité, a besoin d'être raccordée aux infrastructures de transports : là aussi, le dossier est coupable d'**ignorer** la RN11 mise aux normes autoroutières entre La Rochelle et Niort, porte de l'A10. Quelles sont ces **chimères** ? Quelle est cette **publicité mensongère** ? Comme les auteurs du dossier manifestement, nous doutons de la capacité du Sud-Vendée et de Rochefort à résister à l'attractivité de La Rochelle où déjà bon nombre de consommateurs vont faire leurs achats, sans attendre l'autoroute...

La destruction d'un potentiel de développement économique

Cet effet de pompe induit la **destruction d'un tissu économique** déjà bien fragile : extinction du commerce local de proximité, implantation voire délocalisation des PME-PMI vers les pôles plus importants, au détriment de Fontenay, Rochefort et leurs alentours, au profit de La Rochelle. Par ailleurs, le **secteur agricole est fortement menacé**, comme le montre la mobilisation d'organisations agricoles au sein de notre collectif, et comme l'ont exprimé les agriculteurs eux-mêmes lors de la présente enquête. L'inquiétude porte notamment sur **l'emprise foncière, mal définie** (page A5), et, page E98, sur les

conséquences du remembrement dans des espaces fragiles déjà plusieurs fois bouleversés : dans le Marais poitevin (voir page E115 par exemple), quadrillé par des canaux et fossés d'axe nord-sud pour la plupart, comment l'A831, axe oblique, ne pourrait-elle pas provoquer un **traumatisme dans le parcellaire** en créant des parcelles en pointe, en isolant d'autres ? Comment l'eau s'écoulera-t-elle des terres cultivées, comme elle le fait depuis trois siècles, si les **canaux et fossés secondaires sont interrompus par le remblai**, puisqu'il n'est toujours question de restituer que les axes principaux d'écoulement ? L'A831 traverse en outre de nombreuses **zones de sélections de semences**, elles-mêmes déclarées d'utilité publique il y a quelques années. Aucun mot non plus sur l'**incidence économique sur les productions agricoles biologiques** condamnées par le tracé autoroutier, par exemple dans la vallée de Gargouilleau (secteur B). Non seulement l'autoroute aura une emprise sur ces terres, mais encore elle rendra **inutilisables les terres proches** pour que les exploitants pratiquants cette activité de sélection puissent en **garantir la qualité contre toute pollution**. Page E98, aucune analyse n'est menée en dehors des espaces directement sous l'emprise du ruban de bitume ; rien n'est dit des effets indirects sur les zones cultivées de part et d'autre. On nous annonce une belle « charte » sans en préciser le contenu et la fiabilité. Comment l'Etat peut-il demander aux agriculteurs tous ces efforts de protection des milieux quand, dans le même temps, il pratique lui-même le contraire ? En ces temps de discussions très vives sur l'avenir du secteur agricole en général, de l'agriculture dans le Marais poitevin en particulier, **ces questions agricoles sans réponses sont d'autant plus amères et lourdes de frustrations...**

OU EST LA COHERENCE DE L'ACTION DE L'ETAT entre, d'une part, ce ruban de bitume et, d'autre part, la politique agricole de gestion des zones humides, du Marais poitevin en particulier, affichée par ce même Etat ?

Toute la région est aussi perplexe quant aux conditions futures de sa desserte locale. A-t-on pensé à l'**allongement des distances et temps de parcours pour la population et les acteurs économiques locaux** ? Le dossier relève d'ailleurs ces graves inconvénients, page C9. Que deviendront les entreprises et les commerces de Marans et de toutes les communes alentours, totalement évités par les flux ainsi détournés, puisque aucun échangeur n'est prévu à cet endroit ? Après avoir asphyxié l'air de Marans, voudrait-on priver cette cité de sa respiration économique ? Que deviendront aussi des exploitations agricoles hors d'eau depuis trois siècles, comme celle de la Marnérie, à Saint-Jean-de-Liversay, mais redevenues inondables à cause de la nouvelle digue autoroutière ? Que deviendront celles, toujours dans

le même secteur (la Grande Choletière, la Pichonnière...), que l'A831 va couper du monde, en pleins marais ? La carte page E115 indique en effet que l'A831 coupera les voies communales reliant les habitations du bord de la Sèvre niortaise au village de Thairé-le-Fagnoux. Seule la voie indiquée en PI 671 serait ouverte uniquement en période d'inondation, soit à une époque où elle ne peut être empruntée par les riverains ! Obligera-t-on ces habitants à faire un immense détour de plusieurs kilomètres, par Taugon ou Vix, pour retrouver la civilisation ?!

Pire : l'A831 risque bien de gâcher, même de **détruire certains atouts de développement économique de plus en plus porteurs pour les régions traversées**. Les paysages, le bien-être, le calme, la nature, l'authenticité, la qualité des produits constituent en effet les fondements de l'économie de la région, via le **tourisme vert**, chacun le sait. Le document de travail du Parlement européen d'octobre 1997 souligne ainsi que **les habitants de la région peuvent « communiquer sur l'excellente image de marque de leur zone de production** (notamment qualité des milieux et des paysages venant assurer que les produits sont à la fois bons pour la santé et pour l'environnement) pour attester de leur qualité aux yeux des consommateurs ». Un nouvel habitant de Vix n'a-t-il pas déclaré à Fontaines, le 26 janvier, avoir quitté la région parisienne pour bénéficier du calme du Sud-Vendée ? Qu'en sera-t-il demain lorsque cette **image locomotive d'un développement économique nouveau, sera détruite ?**

On peut déceler le même raisonnement dans la contribution de Pierre Donadiou, « Experts et expertise locale : le cas des autoroutes », dans l'ouvrage *Autoroute et paysages*, paru sous la direction de M. Christian Leyrit en personne : au sujet de l'A83 Nantes-Niort, il souligne que « c'est la disparition annoncée d'un patrimoine écologique et paysager qui a déclenché l'action militante des groupes sociaux, naturalistes ou non, autour de l'idée d'un précieux patrimoine à préserver, irréversiblement détruit par le drainage agricole et le grignotage insidieux des infrastructures circulatoires lourdes », et remarque l'échec des autorités dans « leur mission de protection d'un espace de loisirs apprécié par les citadins des villes environnantes, Niort et La Rochelle notamment, et d'un patrimoine naturel d'importance régionale et nationale » (pages 121-122). Il note également que les tracés d'autoroutes « découpent les sites en fragments de plus en plus fragiles, incapables de résister soit à l'urbanisation insidieuse, soit à la tentation de l'intensification agricole » (page 122). Il considère le Marais comme un patrimoine à part entière, donc un bien à protéger et dont on

peut aussi tirer profit, un élément d'identification culturelle : « **Le spectacle de la nature du marais, en tant qu paysage façonné, hérité et milieu biologique foisonnant, est un facteur d'identité individuelle et collective important** » (page 127).

Dans une période où les crises sanitaires et agricoles se multiplient, le Marais poitevin notamment peut réorienter en partie son rôle économique et culturel en démontrant qu'il est possible de vivre sainement et en proposant à ceux qui veulent le visiter, de le vérifier. **Son paysage, son calme sont la vitrine de la région, ils contribuent à son image de marque.** Il est le **support de son activité touristique verte** croissante. N'est-ce pas le moteur par exemple du grand circuit cyclable mis en place ces derniers mois entre Maillezais et la baie de l'Aiguillon ? Mais pour cela, il ne faut pas lui en retirer la capacité. **Les touristes continueront-ils à venir dans les zones traversées s'ils y voient d'immenses remblais et viaducs barrer le paysage des marais,** la vallée de la Sèvre niortaise et de ses affluents ? Voudront-ils emprunter les itinéraires pédestres et cyclables qui ont été élaborés mais qui passeront au pied des remblais ou sous les viaducs bétonnés de l'A831 et leur circulation bruyante ? Ne préféreront-ils pas aller dépenser leur argent ailleurs que dans les commerces des villages alentours ? Que deviendront les habitants de la région qui ont investi dans les structures d'accueil, de logement et d'animation, parfois au pied de la future autoroute tombée sur eux comme une catastrophe économique ? N'oublions pas non plus les autres activités permises par le caractère de zone humide du Marais poitevin : la pêche, l'élevage, la **conchyliculture** par exemple dépendent de cette situation qui pourrait bien changer avec l'A831 et les **remettre en cause de manière irrémédiable.** Il est donc **capital de maintenir dans la région des activités se nourrissant de la spécificité patrimoniale du Marais.** **L'A831 ne le permettra pas** : elle provoquera à coup sûr l'effet inverse en banalisant le paysage de la région et donc en faisant perdre à celle-ci son attractivité.

Les fonctions écologiques et économiques du Marais sont intimement liées : enlevez les premières et vous perdrez les secondes.

Le coût de l'A831 pour les contribuables

L'A831 est l'exemple type de ce qu'il ne faut plus faire financièrement parlant. A la page C9, le dossier rappelle que le projet a été accepté sur son principe par les collectivités locales en 1995. Or depuis, les règles du jeu ont bien changé et l'accord des collectivités n'est

plus aussi assuré : l'on peut estimer que **les élus locaux ont été trompés par une publicité mensongère**. Là aussi, comme pour le contexte général de l'affaire, le dossier repose sur des affirmations erronées, datées, hors des véritables questions contemporaines.

En premier lieu, la **fin du système de l'adossement**, conformément à la directive européenne n° 93-37 du 14 juin 1993 sur la concurrence, va engendrer une forte subvention de l'Etat et des collectivités locales pour financer les nouvelles infrastructures, par avance et par essence déficitaire la plupart, comme l'A831. Le dossier, page E3 par exemple, prend bien soin de minimiser le problème. Ce ne sont pas les dividendes des sociétés d'autoroutes qui permettront de renflouer les caisses en totalité. Il faut noter que l'A831 est l'un des tous premiers projets autoroutiers à devoir être financé selon ce nouveau dispositif financier incertain. En plus des problèmes techniques, économiques et environnementaux, cela fait beaucoup pour un seul projet.

Ensuite, **le coût final de l'A831 n'est toujours pas assuré** : des chiffres sont avancés (page C14) mais rien n'est garanti. Le coût annoncé aujourd'hui, 560 millions d'euros, soit 8,7 millions d'euros au kilomètre, n'a-t-il pas grimpé de 22 % entre l'inscription du projet en 2000 et l'adoption du fuseau des trois cents mètres en 2002 ? Comme tout le monde le reconnaît, le coût final de l'A831 ne sera connu qu'une fois le concessionnaire choisi. C'est seulement à ce moment que les collectivités publiques et donc les contribuables sauront le montant du chèque en blanc que l'on veut aujourd'hui leur faire signer !!!

Quelle fiabilité accorder à des chiffres qui n'intègrent pas des incertitudes trop nombreuses ? Il est permis de voir l'avenir du projet avec inquiétudes. Qu'en sera-t-il des **surcoûts** qui apparaîtront inévitablement lors de la construction de l'A831 ? Les calculs oublient-ils la nécessité par exemple de construire des **viaducs** qui, par rapport au simple remblai, peuvent faire passer le coût kilométrique d'une autoroute d'entre 3 et 15 millions de francs à entre 100 et 200 millions de francs (selon le rapport *Evaluation économique et environnement dans les décisions publiques*, page 332) ?! Autre exemple : quelles seront les **besoins en matériaux** dont on nous dit, page A5, qu'ils ne peuvent pas être évalués et qui auront un impact sur le schéma départemental des carrières ? Quelles seront les conséquences financières des **incertitudes** quant à la nature des sols, aux modifications de terrains, mouvants en zones de marais, et aux aménagements nécessaires pour garantir l'écoulement des eaux superficielles et souterraines ? Quelles seront les conséquences financières des

nombreuses mesures compensatoires que le dossier ne prévoit pas ou feint de minimiser ? Que dire d'un dossier qui, page C33, ne dit prévoir qu'un seul passage à faune alors que le même dossier est parsemé de ce genre de mesurette réputée inefficace ? **Quels sont éléments pris en compte** dans le compte financier : les mesures minimisées, les mesures avouées ou les mesures réelles ?

L'A831 ferait donc partie des 90 % de projets récents qui ne remboursent même pas leurs investissements, avec ses traversées délicates de marais notamment. Ce problème a été plusieurs fois relevé par la **Cour des comptes**, surtout dans ses deux rapports de 1999 et 2000, sans qu'aucune solution satisfaisante ne soit apparue depuis. Le rapport 2000 notamment dénonce le manque de prise en compte des dépenses d'entretien dans l'estimation des coûts des autoroutes (page 610 du rapport 2000). Le rapport de 1999 est encore plus édifiant au sujet de la priorité donnée aux autoroutes et de ses conséquences sur les finances publiques. Il dénonce « **des décisions d'investissement éloignées de l'optimum** » **car concernant « des sections de moins en moins rentables »**, de même qu'un « équilibre financier différé et problématique » pour les sociétés d'autoroutes (page 9 du rapport). Certes, les rapports d'audit commandés par le gouvernement à l'hiver 2002-2003, ont relevé ces éléments en apportant des recommandations en terme de choix. Le gouvernement en a alors pris acte dans un certains nombres de cas, avant, un an après, lors du dernier CIADT, de rétablir cinquante projets sans financement assuré.

Parmi ceux-ci, l'A831. On nous en vante les mérites, la rentabilité exceptionnelle et jamais vue. Nous soupçonnons pourtant un gonflement artificiel des chiffres avancés : 12.000 véhicules par jour il y a quelques mois, notamment lors de l'étude intermodale de 1999 ; 17.000 aujourd'hui (page C14), et encore pas avant 2015 !!!!! **Au nom de quoi ?** Comment a-t-on pu ainsi grimper de près de 50 % en trois ans ? Aurait-on voulu en 1999 fausser l'étude intermodale et pousser aujourd'hui en faveur de l'A831 ? Du reste, ces chiffres, même gonflés, sont **en-dessous du seuil de rentabilité** fixé par le rapport de la Cour des comptes de 1999.

Ce même rapport conseille d'ailleurs de « **mesurer les conséquences financières et budgétaires que représenterait la confirmation des décisions de concéder des sections non rentables ou insuffisamment rentables** » (page 253). Trahissant certains doutes, l'audit sur les infrastructures de transports mené en 2003 à la demande du gouvernement, maintient

l'idée de l'A831 mais en suggérant un certain nombre de précautions, jusqu'à un phasage des travaux catégoriquement exclu par les élus et par le préfet de Charente-Maritime, et qui, effectivement, ne résoudrait rien. **L'A831 semble devoir incarner les anciennes pratiques de sous-estimation des coûts que l'on croyait abolies**, notamment au regard des coûts d'entretien et des dépenses liées aux nombreuses mesures de protection environnementale et paysagère. **Des études sérieuses doivent donc être menées en amont, avant qu'il ne soit trop tard. Il s'agit de l'argent des contribuables nationaux et locaux.** Sachant que les coûts externes sont estimés 17 fois supérieurs pour la route que pour le fluvial, 4,5 fois que pour le ferroviaire, **les élus locaux accepteront-ils de payer ce coût énorme de la route jusque là supporté par l'Etat et les sociétés d'autoroutes seuls, alors qu'il existe d'autres solutions plus efficaces et moins coûteuses ?**

S'ajoute à ce constat celui de l'état des finances publiques en France : comment aboutir **à la maîtrise des dépenses publiques** (c'est-à-dire de l'Etat ET des collectivités locales) promise à la Commission européenne, si le gouvernement français s'entête sur des projets aussi inefficaces, inutiles et aussi coûteux que l'A831 ?

Le rapport 1999 de la Cour des comptes souligne que plusieurs projets ont déjà été remis en cause, soit par le gouvernement soit par le Conseil d'Etat, pour des raisons de financement : ce dernier a par exemple annulé la DUP de l'A400 en invoquant son coût (80 millions de francs au kilomètre dans ce cas ; encore 60 millions, hors surcoûts et incertitudes nombreuses, dans le cas de l'A831) ; plus près de l'A831, le contournement sud de Le Rochesur-Yon a eu beaucoup de mal à trouver un concessionnaire en raison de son coût et de son défaut de rentabilité.

Notons enfin et à nouveau les **risques graves de concurrence entre l'A831 et l'axe A83-A10** : comment tolérer qu'un autre axe autoroutier, l'A83, en son temps présenté comme un maillon de la Route des Estuaires, la panacée pour la région, construit dans les conditions strictes fixées en Conseil d'Etat, puisse aujourd'hui être menacé de perdre à cause de l'A831 plus de la moitié de son trafic, comme le montre le dossier page F34, et de voir ainsi s'éloigner son espoir déjà incertain de rentabilité et d'équilibre financier ? Les contribuables devront-ils **éponger le déficit de l'A83 en plus de celui de l'A831 ?**

Les élus locaux, vendéens notamment, se sont depuis longtemps inquiétés de la question du coût et du financement de l'A831. Leurs voisins charentais sans doute aussi... En novembre et décembre 2000, M. Joël Sarlot, député et président de l'Association pour la promotion et le Désenclavement du Sud-Vendée, se réjouissait de l'inscription de l'A831 mais constatait aussitôt que la réalisation de l'A831 nécessiterait le versement d'au moins 1,6 milliards de francs (chiffres de l'époque, à réévaluer aujourd'hui) par les collectivités locales, et rappelait que cela correspond à trois budgets de désenclavement du département de la Vendée !!! « Il n'est pas normal que les Vendéens paient deux fois, la première avec les impôts, la seconde au péage », s'est-il exclamé en reprenant un de nos arguments (Ouest-France du 7 décembre 2000). M. de Villiers quant à lui a prévenu à plusieurs reprises que le Conseil général de la Vendée ne verserait pas un sou pour un projet qui, somme toute, concerne avant tout la Charente-Maritime. C'est en tout cas le sens d'une résolution prise par l'assemblée départementale en 2000. C'est pourtant aussi ce qu'oublie de dire le dossier...

Cet argent pourrait être bien mieux utilisé ailleurs, notamment pour l'entretien du réseau national et départemental existant, délaissé depuis des décennies. Les collectivités locales, qui seront mises à contribution pour financer le déficit de l'A831 sans savoir encore pour quelle somme, ne devraient-elles pas réserver leurs fonds à de tels besoins plutôt que de vouloir à tout prix de nouveaux axes qu'il faudra aussi entretenir ? Soulignons aussi que chacun des milliers d'euros qu'elles vont devoir dépenser au bas mot, sont autant d'argent qui ne pourra pas bénéficier à l'aide au développement local, à l'éducation, à la formation professionnelle, à la santé, à la jeunesse, à l'aide aux personnes âgées... Il est clair que **le développement autoroutier excessif joue contre le développement de la région.**

Les soutiens à une autre politique

Notre combat pour l'adoption de solutions alternatives à l'A831, commencé en 1997, a reçu très tôt de **multiples soutiens** qui nous ont permis de résister aux pressions et à la désinformation que l'on croyait abolies par les promesses de nouvelles pratiques gouvernementales. Plusieurs associations se sont manifestées en Vendée et en Charente-Maritime, constituant le Collectif pour des infrastructures utiles porteur du présent document..

D'autres **associations de poids et d'envergure nationale voire internationale** nous ont rejoints :

- Le 6 novembre 2000, par un communiqué, la LPO a dénoncé l'absence de « vision globale intégrant une optimisation des options », l'impact de l'A831 sur la biodiversité des Marais poitevin et des marais de Rochefort, le « manque de cohérence des politiques d'aménagement du territoire, de l'agriculture, de la protection des zones humides, de l'eau et des transports, autant de priorités nationales annoncées dont on ne perçoit pas clairement les déclinaisons dans les pays traversés ». En janvier 2001, la LPO de Vendée a estimé que l'A831 ne pouvait que « défigurer le Marais poitevin » (Ouest-France, 29 janvier 2001).
- Par une lettre du 6 décembre 2000, l'association WWF nous a témoigné de son soutien contre l'inscription de l'A831 aux Schémas de services collectifs de transports, assurant que « le WWF-France n'a nullement l'intention de laisser tomber le Marais poitevin, bien au contraire ».
- Les soutiens viennent aussi d'Agir pour l'Environnement, France Nature Environnement, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, Réseau Action Climat France, les Amis de la Terre, Montain Wilderness, les associations opposées à l'A28, à l'A24 et à l'A32, le Collectif Alternatives Somport et WWF-France.

Le front anti-A831 n'est donc pas si mince que certains voudraient le faire croire. C'est pourquoi nous estimons avoir légitimement le droit d'être non plus écoutés mais entendus, et de voir enfin notre avis pris en compte.

Des politiques et des élus ont bien compris ces enjeux et nous ont rejoints de façon plus ou moins ouverte :

- Les PCF de Vendée et de Charente-Maritime, les Verts de Charente-Maritime, de Vendée, des Pays-de-la-Loire et de Poitou-Charentes.
- Le 3 janvier 2000, le conseil municipal de Moreilles (Vendée), puis le 26 janvier, celui de Puyravault (Vendée) ont refusé de voter une motion soumise par le député Joël Sarlot concernant l'A831, souhaitant que la priorité soit donnée à

l'aménagement des voies existantes : les « petits » élus semblent avoir compris avant les autres que l'A831 ne résoudra pas leurs problèmes et qu'elle repousse aux calendes grecques les véritables solutions.

- 130 élus de communes concernées par l'A831 en Charente-Maritime ont signé une pétition contre ce projet ; le maire de Saint-Jean-de-Liversay notamment est hostile à ce projet, celui de Vix (Vendée) ne cache pas sa perplexité, et le premier magistrat de Velluire (Vendée) préférerait que l'A831 ne soit pas construite sur sa commune mais sur celle voisine de Montreuil...
- Le 17 février 1998, Madame Dominique Voynet, ministre de l'Environnement, nous a écrit pour exprimer son opposition à l'A831, opposition qu'elle a réitérée à plusieurs reprises. Dans cette lettre, elle note que les problèmes de financement n'ont pas été réglés, qu'un débat démocratique aurait dû être mené au préalable, que l'adossement entre autoroutes est désormais prohibé, que l'A831 sera certainement déficitaire, déficit que les collectivités locales devront payer par subventions, et que tous ces éléments la « convainquent du fait qu'un aménagement des réseaux existants en vue de leur meilleure utilisation, pouvant constituer une solution alternative plus pertinente, mérite d'être examiné dans une approche multimodale ». Cette position ne semble pas avoir changé avec la ministre.
- Le 24 octobre 2000, M. Bernard Bellec, maire de Niort, a affirmé par une lettre à l'Association pour la Sauvegarde de l'Environnement Marandais, que « la Municipalité niortaise comprend les difficultés rencontrées à Marans et pense que la seule réponse à cette situation doit être la réalisation d'urgence d'une déviation de la route nationale de cette commune ».
- Le 20 décembre 2000, M. François Fillon, président du Conseil régional des Pays-de-la-Loire, devenu depuis ministre, nous a rappelé par une lettre que la « Route des Estuaires » était achevée par l'A83 Nantes-Niort, et nous a déclaré qu'il prenait acte de la décision d'inscription de l'A831 « tout en considérant que le projet initial aurait mérité un examen plus pertinent ».

- Le 21 décembre 2000, M. Jean-Pierre Raffarin, alors président du Conseil régional de Poitou-Charentes, déclarait dans *Sud-Ouest* : « Il est inacceptable que l'on puisse s'entendre dire par l'Etat que, sur un dossier de cette importance, aucune étude sérieuse n'a été faite »... Les majorités changent, la mémoire est courte...

Cette liste des soutiens apportés à notre mouvement, démontre que **l'opposition à l'A831 n'est pas le fait d'individus isolés**, de non-spécialistes dénués de sérieux ou d'utopistes. Les grandes orientations avancées dans les discours prouvent que les solutions que nous préconisons et pour lesquelles nous avons reçu ces soutiens, sont possibles à mettre en œuvre.

Reste la résistance tenace à l'évidence. Pourquoi donc persister dans l'incompréhensible ? Pourquoi poursuivre à marche forcée l'instruction d'un projet aussi contesté ? Doit-on voir là le signe d'intérêts particuliers, y compris chez des représentants de l'Etat, loin de l'utilité publique sur laquelle l'on demande à la Commission de se prononcer ? Certains intérêts veulent-ils voir adopter une « Déclaration d'Utilité pour Petits copains » ou « Déclaration d'Utilité Politique » ? L'A831 est-elle une monnaie d'échange à quelques semaines d'élections régionales et cantonales risquées ? Certains oublieraient-ils que de tels comportements ont emporté d'autres hauts responsables un soir d'avril 2001 ? Le Sud-Vendée et le Nord-Charente-Maritime seraient-ils les otages de l'omniprésence picto-charentaise à la tête de l'Etat ?

Conclusion

Au terme de cette analyse de terrain d'une part, et de la lecture du dossier d'enquête d'autre part, le constat de la situation fait apparaître :

- l'absence totale d'une véritable concertation depuis 1997 ;
- le caractère obsolète d'un dossier qui repose sur des analyses datées, des fondements d'un autre temps, d'où des conclusions en dehors de toute considération contemporaine ;
- l'absence de toute étude crédible sur le dossier d'où le fait qu'aucune des vraies questions (coût, financement, impact environnemental et économique...) n'a jamais

été sérieusement analysée, et le fait que les supposées réponses sont contradictoires, incohérentes voire inimaginables ;

- des enjeux de transport bien plus locaux que nationaux, auxquels l'A831 n'apporte aucune réponse ;
- une fragilité extrême des milieux traversés, aux réactions mal connues, et étroitement surveillés par la Commission européenne ;
- l'existence dans la région d'atouts économiques que l'A831 va mettre à mal ;
- l'existence de solutions alternatives trop rapidement éliminées bien que solides, beaucoup plus simples, plus efficaces et moins coûteuses, car répondant aux réels enjeux de l'affaire, les échanges locaux : aménagement des axes existants, contournement de Marans, développement du cabotage et du transport ferroviaire.

Tout le monde sait pertinemment que ce projet est inutile, coûteux et inefficace, avec un bilan des avantages socio-économiques inférieur aux coûts financier, juridique et écologique. **Le projet A831 ne remplit pas selon nous les critères d'utilité publique.** Les enjeux de l'affaire ne sont pas qu'environnementaux : ils sont aussi juridiques, économiques et sociaux. L'A831 est un véritable test pour la capacité ou non de la France à mettre en œuvre une authentique politique de transports et de développement durable. Il est d'une urgente nécessité **d'abandonner le projet de l'A831 et de mettre en œuvre les solutions alternatives** pour lesquelles des structures existent déjà.

Nous appelons donc la Commission d'enquête à la plus grande prudence dans sa manière de gérer cette affaire biaisée depuis son départ, et à rester indépendante de toutes les pressions, y compris administratives, qui ne manquent pas de peser sur elle. **Il est nécessaire de tenir enfin compte des graves questions soulevées par le projet A831 et à ce jour restées sans réponse.**

Associations signataires de ce document

Association Aunisienne Anti pollution

A.A.A.
11, route du Thou
17290 Ciré d'Aunis

Association de Défense de la qualité de Vie

A.D.V.
46, rue de la Gare
17460 Varzay

Association des Usagers des Transports en Commun 17

A.U.T.C.17
5, rue René de Chateaubriand
17000 La Rochelle

Association pour l'Information sur l'Ecologie de Charente-Maritime

A.I.E.C.M.
5, rue du Port
La Laigne
17170 Courçon

Association de Sauvegarde de l'Environnement Marandais

A.S.E.MA
Barbecane - rive droite de la Sèvre
17230 Marans

Coordination pour la défense du Marais Poitevin

Le Bas des Eaux
85 420 Le Mazeau

Fédération Nationale des Usagers de Transports/ Poitou-Charentes

F.N.A.U.T./P.C.
« Les Cartes »
86700 Ceaux en Couhé

Vivre Bien en Aunis

V.B.A.
B.P.24
17 290 Aigrefeuille d'Aunis

Saint Romain Environnement

64, rue Carnot
17600 Saujon

Ces associations « **agissent ensemble pour des infrastructures utiles** »