

# “Poitou-Charentes Nature”

Union Centre Atlantique  
pour la Protection de la Nature et de l'Environnement



## Observations des Associations de Protection de la Nature de Charente Maritime sur la Mise à l'Enquête Publique de la A 831 – Rochefort – Fontenay le Comte

La réalisation de l'autoroute Rochefort-Fontenay le Comte dite A 831 est mise à l'enquête publique. Les associations de Protection de la Nature ont été associées à la concertation liée au projet, puis en 1999 à l'étude des solutions multimodales, enfin en 2000-2002 après concertation sur la bande des 300 mètres, les associations ont été informées de la décision du Ministre de l'Equipement et des Transports de poursuivre les études d'avant-projet sommaire sur la bande des 300 mètres. Toutes ces étapes de la procédure ne peuvent empêcher les associations de poser un certain nombre de questions.

❶ **Sur l'intérêt** d'une liaison concédée Rochefort-Fontenay le Comte dans le cadre d'une approche de Développement Durable.

Inscrite dans les schémas multimodaux des services collectifs de transport, cette liaison nous est donnée comme devant répondre aux besoins de déplacements locaux et devant constituer un barreau de la route dite des Estuaires.

On doit rappeler que les transports, principalement dans leur mode routier, constituent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre. On sait dès maintenant de manière quasi certaine, que les engagements de la France à Kyoto en matière de limitation d'émissions, ne seront pas tenus alors même que selon le mot du Président Chirac : « La maison brûle... ». On peut donc affirmer que toute nouvelle liaison auto-routière est un formidable appel d'air en faveur du trafic routier, surtout en l'absence d'une taxe à la tonne. Les recommandations du Ministère de l'Equipement, même si elles se trouvent respectées, « ... de répondre aux besoins de déplacements locaux en évitant tout autre aménagement de capacité tant sur le réseau national que sur la voirie locale, de façon à protéger l'environnement... (le Ministre de l'Equipement, Gilles de Robien, aux Préfets de Vendée et de Charente Maritime, le 9 octobre 2002) » ne sauraient suffire à freiner le développement du trafic induit par un tel aménagement non plus que son impact environnemental.

Dans le même temps, en France, les déclarations qui consistent à annoncer quelques mesures volontaires visant à diviser les émissions de gaz à effet de serre par 4 d'ici 2050 (projet climat 2003) et dans le même temps, le développement des infrastructures routières (CIADT<sup>1</sup> du 18-12-2003), doivent être tenues comme parfaitement incompatibles.

1) CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement de Développement du Territoire.

Espace 10 -17 rue Albin Haller – 86000 POITIERS

~ 05.49.88.99.23 ☐ 05.49.88.98.78 E-mail : [pcnature@netcourrier.com](mailto:pcnature@netcourrier.com)

[www.poitou-charentes-nature.asso.fr](http://www.poitou-charentes-nature.asso.fr)



Association Loi 1901 affiliée à France Nature Environnement, agréée au titre de l'article 40 de la Loi du 10 juillet 1976 relative à la Protection de la Nature et de l'article L.160 -1 du Code de l'Urbanisme, dans un cadre interdépartemental.

D'un côté, on semble vouloir répondre aux exigences résultant des engagements de la France à Kyoto et à la nécessité évidente de mettre en œuvre le plus rapidement possible des mesures de lutte contre les effets de l'augmentation des gaz à effet de serre et d'un autre côté, on répond de toute évidence aux revendications toujours plus fortes des lobbies routiers et autoroutiers.

Ces contradictions sont manifestes dans le catalogue intitulé « 50 grands projets pour la France en Europe » issu du CIADT de décembre 2003, lequel liste à la fois des mesures importantes pour le développement ferroviaire avec notamment pour ce qui concerne notre région, la LGV<sup>2</sup> Sud Europe Atlantique, un corridor de fret ferroviaire nord-sud par Bordeaux, mais également une grande liaison routière d'aménagement du territoire La Rochelle-Limoges..., la A 831, une autoroute de la mer façade atlantique. Tout ceci en une période où l'on parle de restrictions budgétaires donc sans que l'on ait à connaître les possibilités de financement.

Pour les associations de protection de la nature, la solution résiderait bien plutôt en un moratoire sur les liaisons autoroutières, une taxe kilométrique pour les véhicules poids lourds, y compris ceux en transit, comme c'est le cas en Suisse et en Autriche, une extension de la TIPP<sup>3</sup> gazole aux poids lourds, le rétablissement d'une vignette automobile (taxe annuelle proportionnelle aux émissions de gaz à effet de serre) ; ces mesures permettraient de dégager des financements pour le ferroviaire. On doit rappeler que les poids lourds ne paient que 62 % de leur coût.

Par ailleurs, on ne peut oublier que l'étude concernant les alternatives multimodales qui avait été proposée en 1999 ne s'était nullement arrêtée au cabotage maritime. Le rapport du Sénateur Henri de Richemont présenté en mars 2003 « Un pavillon attractif, un cabotage crédible – Deux atouts pour la France » montre que ce mode de transport peut constituer une alternative forte concernant le trafic entre l'Espagne et le nord de l'Europe.

Si la réalisation de la moitié nord de cette infrastructure autoroutière présente cependant en matière d'aménagement du territoire, un intérêt pour l'agglomération rochelaise en ouvrant une voie routière rapide et sûre en direction de la Vendée et de la Bretagne via Nantes, on voit beaucoup plus difficilement l'intérêt du tronçon sud entre La Rochelle et Rochefort. Le rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport (février 2003) disait-il autre chose en relevant que : « ce projet, qui pose des difficultés en termes de respect de l'environnement, pourrait faire l'objet d'un phasage. Dans cette optique, la priorité devrait être accordée à la section nord... » ?

A noter d'ailleurs que les prévisions de trafic sont de 1/3 supérieures sur la partie nord par rapport à la partie sud.

D'autre part, si le SCOT<sup>4</sup> de l'agglomération rochelaise prévoit effectivement une plate-forme multimodale sur la commune de Sainte Soulle au niveau de l'échangeur nord, encore faudrait-il que le contournement nord de l'agglomération par une voie ferrée nouvelle puisse voir le jour. Il semble bien que cette infrastructure ne puisse avoir lieu que lorsque les trains de fret en provenance de La Pallice pourront être acheminés vers Poitiers. La voie unique entre Saint-Maixent et Poitiers, le tunnel de Saint-Benoît sont autant d'obstacles rédhibitoires que personne ne semble pressé de lever. Cette liaison ferrée nouvelle, une voie routière directe depuis le port de La Pallice jusqu'à l'échangeur nord, sont des infrastructures qui rendraient la A 831 dans sa partie nord plus structurante. Leurs inscriptions dans le SCOT existent bien, mais de manière insuffisamment affirmées et enlèvent par là-même à la A 831, une bonne part de son intérêt (le tracé de la liaison ferrée est mal défini par exemple).

### 🕒 **La A 831 au regard** de la cohérence des politiques publiques en matière d'environnement.

Le projet de liaison autoroutière A 831 de Rochefort à Fontenay le Comte est à regarder en fonction des 3 politiques environnementales :

- ♦ La Loi sur l'Eau et la préservation des zones humides,
- ♦ La préservation de la biodiversité avec la mise en place de la politique Natura 2000 puisque 2 sites sont concernés,

2) TIPP : *Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers*

3) LGV : *Ligne Grande Vitesse*

4) SCOT : *schéma de cohérence territoriale*

♦ Les mesures compensatoires et les remembrements.

La A 831 est une infrastructure particulière en ce qu'elle traverse des zones humides sur une fraction notable de son tracé (plus de 1/3) soit en marais mouillés, soit en marais desséchés.

« Le rôle et l'intérêt des zones humides, aujourd'hui démontrés par de nombreux travaux de recherche, études et retours d'expérience, sont multiples et stratégiques : contribution à la préservation et à la gestion équilibrée de la ressource en eau, réservoir de biodiversité, lien de développement d'activités économiques, complémentarité et solidarité « rural-urbain ».

Depuis les années 1990, une prise de conscience générale de l'intérêt des zones humides a conduit à une reconnaissance de ces milieux : Loi sur l'Eau de 1992, prise en compte dans le réseau Natura 2000, plan national d'action pour les zones humides, et plus localement Protocole en faveur des marais de Charente Maritime. Malgré ces efforts, la tendance à la dégradation de la situation des zones humides perdure, ce qui tend à démontrer que leur préservation et leur gestion ne relèvent pas uniquement de questions scientifiques, administratives ou financières. Sans une prise en compte politique, économique et sociale de ces territoires, il sera difficile d'aller plus avant ». (*Pascal Berteaud – Directeur de l'eau – Zones humides info n°41*).

La question que l'on est en droit de se poser est bien de savoir si la A 831 permet de répondre positivement à l'ensemble des problématiques posées ici : sans eau, pas de zones humides.

« Systèmes intermédiaires entre les milieux terrestres bien drainés et les milieux d'eaux profondes (lacs, rivières, eaux marines), les milieux humides ont un fonctionnement contrôlé par leurs caractéristiques hydrologiques, en particulier par leur mode d'alimentation en eau, leurs capacités de stockage et l'importance de leurs connexions avec les eaux souterraines et les eaux de surface voisine ».

Plus récemment la prise de conscience du fonctionnement global en bassin versant a vu s'opposer agriculture et aquaculture, agriculture et environnement. On doit bien admettre que les nouveaux modes de gestion, des nouvelles techniques ont fait évoluer l'agriculture mais il en est résulté une disparition importante des surfaces en prairies au profit de la mise en culture par drainage, une dégradation de la qualité des eaux par perte du rôle épurateur des milieux naturels, une modification durable des paysages, un changement notable de l'hydropériode des marais moins longuement soumise à la « mise à blanc » hivernale.

Les études concernant l'autoroute menées jusqu'à maintenant, se sont limitées à chercher l'impact minimal de l'aménagement sur le fonctionnement hydraulique des zones humides en recherchant au mieux l'impact zéro, ce qui sera un objectif impossible à atteindre ne serait-ce que par la disparition des prairies naturelles humides générées par les travaux de l'A831 dans les marais de Rochefort. Les associations de protection de la nature ne peuvent donc se contenter de cette approche. Celle-ci est particulièrement évidente avec la rubrique E-143 relative à l'étude d'incidence du projet sur les secteurs Natura 2000. Aucune articulation du projet d'infrastructure avec les DOCOB (s)<sup>5</sup> n'apparaît, ces derniers n'étant même pas cités, en contradiction avec le Guide méthodologique d'incidence des grands travaux avec les sites Natura 2000. Pour elles, si un tel aménagement doit avoir lieu, il doit consister à retrouver une gestion hydraulique davantage conforme à ce qui fait l'intérêt d'une zone humide, avec remise en prairies de larges secteurs, augmentation des surfaces inondables... Les mesures envisagées nous paraissent très insuffisantes.

Inversement il paraît souhaitable que les DOCOB(s) intègrent de manière détaillée dans leurs différentes mesures la réalisation de la A831.

Citons ici de manière non exhaustive : « reconversion des terres arables en herbages extensifs » - « mise en place de corridors.. » - « maîtrise foncière pour faciliter la préservation... » - « gestion hydraulique... ».

Par ailleurs, il apparaît que les mesures compensatoires qui sont envisagées parce que constituant une étape pratiquement obligée, sont les remembrements agricoles.

5) DOCOB(s) : Documents d'objectifs

Les associations de protection de la nature tiennent à redire ici que pour elles, les remboursements loin d'être des mesures compensatoires pour les milieux naturels, ont bien au contraire des effets parfois plus destructeurs et plus durables que les travaux ou que l'infrastructure elle-même.

Une charte entre le Maître de l'Ouvrage de l'Autoroute et le Conseil Général, Maître d'Ouvrage des remboursements est une bonne chose mais ne suffit pas à garantir le maintien de la qualité environnementale des milieux remembrés. L'expérience montre que l'approche « espèces » (Loutre, Vison, Batraciens, Rosalie des Alpes...) est insuffisante, qu'il y a lieu de développer une approche « habitats » et « corridors ». Il est nécessaire de mettre en œuvre le 1% paysage en amont de tous travaux de telle manière qu'il puisse être développé le plus souvent possible et disposé sur l'ensemble du parcours des zones tampons. L'aménagement des bermes et des délaissés, leur gestion ainsi que celle des bassins de rétention des eaux pluviales doivent être exemplaires. Les associations de protection de la nature ont des attentes dans ce domaine.

### ④ L'analyse des impacts, émissions de gaz à effets de serre, autres polluants et émissions sonores :

L'utilisation du logiciel COPCETE, basé sur des diminutions drastiques des émissions est liée à la réalisation en 2020 de la « voiture propre » ce qui semble particulièrement optimiste. A noter d'ailleurs que la réalisation de la A831 n'apporte aucune amélioration dans ce domaine. En revanche, il apparaît clairement qu'elle déplace la pollution vers l'Est (E-93 à E-97).

Il est bon de rappeler que ce déplacement « sur des secteurs sans densité de population... » (E-96) ne peut en aucun cas constituer un argument puisque dans la région, le polluant le plus problématique est l'ozone, polluant secondaire formé à partir des NOX par mécanismes photochimiques et que sa « situation » n'est nullement localisée mais la résultante comme indiquée en (E-94) de déplacements d'ailleurs mal connus. Pour ce qui est des mesures de réduction des impacts constituées d'écrans (buttes et plantations), on peut rappeler que leur efficacité dans le cas des buttes et des murs est souvent aléatoire en fonction de la situation du récepteur par rapport aux merlons anti-bruit.

### ④ Les mesures compensatoires :

S'il apparaît que les grands enjeux ainsi que les secteurs les plus sensibles ont bien été appréhendés, on peut relever la grande insuffisance des mesures de compensation, en faveur de la biodiversité (acquisitions foncières, arrêtés de protection de biotope pour préserver les prairies humides et bocages des sites Natura 2000, mise en œuvre localement des plans d'actions d'espèces prioritaires des directives Habitats et Oiseaux). N'oublions pas que l'A831 traverse deux sites NATURA 2000. Il est absolument nécessaire que ces mesures soient retenues dans le cadre de la DUP de manière à les intégrer lors des remboursements.

Il est parfaitement illusoire de penser déplacer des stations botaniques comme indiqué, ce qui suppose une autorisation soumise à l'avis de la CNPN (Commission Nationale du Patrimoine Naturel) et qui de toute façon constitue une opération le plus souvent vouée à l'échec et en tous les cas parfaitement aléatoire. Par contre il est indispensable de reconstituer les milieux détruits au minimum à surface égale, de les étendre dans la DUP, d'en négocier la gestion avec un organisme compétent (CREN ou autre ...) et d'en prévoir le financement sur 5 ans.

Il apparaît que l'autoroute recoupe dans les deux zones humides et pour l'essentiel, des terres agricoles soumises à une agriculture intensive (maïs, tournesol...). Les mesures proposées ici ou là et qui reposent sur la reconstitution de prairies naturelles doivent être considérées comme tout à fait appropriées. Pour autant, les prairies naturelles supposent l'existence d'animaux et par voie de conséquence d'éleveurs ; il devrait être envisageable de proposer des aides à l'élevage et au maintien ou à la reconquête de prairies naturelles qui abondent les CAD<sup>6</sup>. Seront-elles suffisantes pour venir concurrencer une politique agricole qui reste largement en faveur du « maïs-tournesol », rien n'est moins sûr.

6) CAD : Contrat Agricole Durable

⑤ Les associations de protection de la nature, membres de Poitou-Charentes Nature : (Nature-Environnement 17 et la Ligue pour la Protection des Oiseaux) demandent bien entendu à être membres du Comité de Suivi.

Pour toutes ces raisons et en l'état actuel du dossier, les associations signataires sont opposées à la déclaration d'utilité publique de l'autoroute A 831, espérant que vous voudrez bien retenir dans vos conclusions tout ou partie de nos suggestions.

Président Nature-Environnement 17,  
*Guy Chézeau.*

Président Poitou Charentes Nature,  
*Pierre Guy.*

Président Ligue Protection des Oiseaux,  
*Alain Bougrain-Dubourg.*

