

COORDINATION POUR LA DÉFENSE DU MARAIS POITEVIN



Note de synthèse sur le projet autoroutier A831

– Janvier 2010 –

Après être passé, entre 1997 et 2005, par les étapes successives des consultations et des concertations, de l'enquête publique et de la déclaration d'utilité publique, le projet d'autoroute A831 est resté enlisé...

Aujourd'hui, dans la suite du Grenelle de l'Environnement, l'État demande qu'il soit procédé à une nouvelle évaluation de ses impacts environnementaux, dans une démarche inédite qui reconnaît, implicitement, l'insuffisance des approches qui ont conduit à valider la déclaration d'utilité publique.

Ce projet d'autoroute A831 (entre Fontenay-le-Comte et Rochefort) trouve son origine dans un contexte déjà ancien, marqué au départ par la concomitance du projet de l'A83 Nantes – Niort¹, et d'un projet de Grande liaison d'aménagement du territoire (GLAT) à 2x2 voies à réaliser en site propre entre Sainte-Hermine et La Rochelle.

Initialement, le projet de GLAT représentait une alternative à l'idée d'un réaménagement de la R.N. 137 entre Sainte-Hermine et Marans, cette route étant engorgée par un important trafic de camions majoritairement en transit, et marquée par le « point noir » de Marans, à l'endroit où la 137 traverse la vallée de la Sèvre Niortaise. Compte tenu notamment des caractéristiques géométriques de la voie existante, des zones écologiquement sensibles traversées, et des zones urbanisées à dévier, il fut estimé qu'un réaménagement sur place de la RN137 présenterait des inconvénients rédhibitoires.

Or, le tracé envisagé pour la GLAT traversait lui-même le Marais Poitevin sur plus de 20 km, des Z.N.I.E.F.F sur plus de 9 km, et des Z.I.C.O sur plus de 17 km.

En 1994, les projets de passage de l'A83 par le Sud de Niort et celui de la GLAT Sainte-Hermine – La Rochelle, tous deux incompatibles avec la préservation de l'environnement et bloqués pour cette raison, furent abandonnés. En contrepartie, et pour parer à la colère de élus locaux, le Gouvernement décida alors de réaliser un tronçon autoroutier qui relierait l'A83 et l'A837 (Rochefort – Saintes). La proposition alternative d'un aménagement sur place de la D938ter, au Sud de Fontenay-le-Comte, et d'un contournement Est de Marans², ne fut jamais mise à l'étude.

L'élaboration de ce nouveau projet autoroutier affectant les deux principales zones humides de la façade atlantique française : le Marais Poitevin et le marais de Rochefort, connut à son tour de nombreuses difficultés, qui expliquent que le calendrier initial de sa mise en œuvre a été très fortement retardé³. Les ministères de l'Équipement et de l'Environnement ont notamment eu de nombreux échanges de points de vue sur la question de l'évaluation des impacts d'un tel projet sur les zones de fort intérêt biologique traversées.

63, rue des Plantis, 85490 BENET ~ tél. 06 84 61 65 41 ~ fax : 02 90 80 12 25

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

Siège social : Hôtel de la Vie associative, 12, rue Joseph-Cugnot, 79000 NIORT

Association agréée de protection de l'Environnement (Charente-Maritime, Deux-Sèvres, Vendée)
fondée le 19 septembre 1991, déclarée à la préfecture de Niort (n° W79200024)

affiliée à FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

SIRET n° 501 194 831 00019 8 – APE 925E

En 2001, du côté associatif, l'association Vivre Bien en Aunis avait saisi la Commission européenne d'une plainte sur ce même thème ; ce qui conduisit les autorités françaises à renforcer leur argumentaire. Au final, la Commission Européenne s'est laissé convaincre que le projet n'aurait pas d'effet notable et dommageable sur les sites Natura 2000 traversés, et elle n'a donc pas poursuivi dans la voie d'un contentieux.

Selon nous, cette évaluation pose de sérieux problèmes méthodologiques, tant sur le plan de l'adéquation avec les exigences du droit communautaire de la procédure suivie par l'État, que sur celui des engagements de l'État. Ces « engagements de l'État en matière d'insertion dans l'environnement », doit-on noter, ont été déposés devant la Commission Européenne, le Gouvernement se faisant fort d'en organiser le suivi-évaluation en lien avec les opérateurs des DOCOB⁴ : la LPO pour le marais de Rochefort, le Parc interrégional du Marais Poitevin pour ce dernier secteur.

Par ailleurs, le Conseil d'État, saisi en 2005 d'une requête en annulation de la déclaration d'utilité publique par l'association Vivre Bien en Aunis et par la Coordination pour la défense du Marais Poitevin, a considéré en 2007 – en application de sa jurisprudence classique – « que, si l'opération en cause comporte certains inconvénients, notamment pour l'environnement, ils ont pu être limités par des mesures visant à réduire les nuisances induites et par divers aménagements ; qu'ainsi, eu égard tant à l'objectif de l'opération qu'aux précautions prises, notamment dans les zones sensibles, ni les inconvénients du projet, ni son coût, qui n'a pas été manifestement sous-évalué, ne sont d'une importance telle qu'ils aient pour effet de retirer son caractère d'utilité publique au projet »⁵.

A partir de 2007, l'organisation du Grenelle de l'Environnement a conduit, entre autres points, à reposer la question de l'évaluation des projets d'infrastructures, dont celui de l'A831, « coup parti » pour certains, projet nécessairement remis en cause par les conclusions du Grenelle pour d'autres...

C'est donc dans cette période que le ministre de l'Écologie a décidé de solliciter l'expertise de la LPO sur le projet, se conformant ainsi à l'engagement pris devant la Commission Européenne d'impliquer étroitement les opérateurs Natura 2000, et prolongeant un mode de « gouvernance » promu dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

La question de cette mission d'évaluation du projet A831, confiée à la LPO, a défrayé la chronique en 2008 en 2009, en étant régulièrement évoquée sans être officialisée. Pour certains élus locaux, défenseurs à corps et à cris⁶ du projet autoroutier, la messe est dite, et plus rien ne devait s'opposer au démarrage – rapide, évidemment – du chantier !

En ce début de 2010, la mission est donc lancée.

L'absence d'informations officielles sur son calendrier et sur sa portée autorise toutes les interprétations et tous les débordements, tant en interne du mouvement associatif régional et national, qu'à son externe.

Cette situation paraît être « à risque », et nous estimons donc nécessaire d'actualiser sans tarder les informations et analyses des uns et des autres, de sorte que l'aboutissement de cette nouvelle étape s'avère positif.

Cela est d'autant plus essentiel que le dossier est riche d'implications à différents niveaux :

- déclinaison nationale des directives européennes (Natura 2000), la possibilité de l'ouverture d'un contentieux ne pouvant pas être totalement écartée ;



- mise en œuvre des grands engagements du Grenelle de l'Environnement, et crédibilité des pouvoirs publics et de leurs partenaires ; on doit faire remarquer ici que l'État n'a pas tenu son engagement de limiter les « aménagements de capacité sur les routes départementales et nationales », puisqu'il a autorisé par DUP les départements de la Vendée et de la Charente-Maritime à réaliser de nouveaux aménagements sur l'axe enjambant la Sèvre Niortaise au Pont-du-Brault⁷ ;
- interrogations sur le retard pris par l'élaboration concertée du futur Schéma national des infrastructures de transport (article 17 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement : « L'État évalue l'opportunité des projets d'infrastructures à inscrire dans le schéma national des infrastructures de transport en se fondant sur des critères permettant d'apprécier la contribution des projets à l'atteinte des objectifs de développement durable ») ;
- réflexion concomitante sur la mise en œuvre de la « trame verte et bleue », et élaboration en cours d'un guide méthodologique applicable aux infrastructures linéaires de transport ;
- enfin, s'agissant plus particulièrement du Marais Poitevin, il est notable que « l'insertion » du projet autoroutier a été l'un des points délicats des négociations locales dans le cadre de la procédure en cours de relabellisation du territoire en tant que Parc naturel régional⁸.

¹ Les impacts potentiels de la traversée par l'A83 d'un secteur de marais mouillés de la Venise Verte, à l'approche de Niort, avaient suscité, au début des années 1990, une forte polémique, et précipité la perte du label PNR.

² *Le Marais Poitevin, quel choix pour demain ?* Coordination pour la défense du Marais Poitevin, 1994, 16 p.

³ Voir <http://marais-poitevin.org/html/A831.htm>.

⁴ DOCument d'OBjectifs. Élaboré, puis mis en œuvre dans une démarche de concertation par un opérateur agissant pour le compte de l'État, le DOCOB définit les orientations de gestion du site Natura 2000 auquel il se rapporte, dans le but de maintenir les habitats et les milieux naturels en bon état de conservation.

⁵ Conseil d'État, n° 285014, 9 juillet 2007.

⁶ La formule n'est pas que de convenance : les élus vendéens et charentais ont organisé plusieurs manifestations pro-autoroute.

⁷ Cet engagement est mentionné au dossier d'enquête publique, p. C-19 (janvier 2004), et au dossier des engagements de l'État, p. A-17 (septembre 2007) : « limitation des aménagements de capacité sur les routes nationales et départementales dans la traversée des marais Poitevin et de Rochefort aux stricts besoins des riverains en termes de sécurité et de confort ». Il est particulièrement battu en brèche en Vendée, où le Conseil général est en train de réaliser une voie nouvelle au cœur d'une ZPS, entre Moreilles et Puyravault, créant ainsi une dérivation de la RN137 à l'Ouest de Marans.

Les conditions de réalisation de ce chantier posent par ailleurs problème, les engagements pris en termes de mesures compensatoires n'étant pas respectés par le maître d'ouvrage...

⁸ Le projet de charte a pris acte de l'existence d'une DUP pour l'A831. L'aboutissement du projet de labellisation, suspendu en 2008 – pour d'autres motifs – par le ministre de l'Écologie, est aujourd'hui très compromis...

