

Paris, le 24 AVR 1998

Monsieur le Ministre,

Le bilan de la concertation locale conduite sur le projet de liaison autoroutière entre les autoroutes A 83 (Fontenay le Comte) et A 837 (Rochefort), m'a été adressé par les Préfets de Charente Maritime et de Vendée.

Ce projet visant à améliorer la liaison entre La Rochelle et Nantes, a été mis à l'étude à la suite de l'abandon en septembre 1994 de la liaison nouvelle à 2x2 voies entre Sainte-Hermine (sur l'A83) et La Rochelle.

Sur le plan de la fonctionnalité, l'itinéraire a une vocation régionale, le Conseil d'Etat ayant clairement rappelé, lors de l'examen de la section Sainte-Hermine - Oulmes de l'autoroute A83, que les autoroutes A83 et A10 constituaient les tronçons Sud de l'autoroute des estuaires » et que toute autre solution nouvelle ne pouvait prétendre avoir la même fonction.

Quant à la recherche de tracés entre Fontenay le Comte et Rochefort, mes services ont été conduits à plusieurs reprises à formuler des avis sur ce dossier délicat, à plus d'un titre.

C'est pourquoi il m'apparaît opportun de rappeler ci-après les positions de mon administration sur la question des infrastructures et de la politique de développement régional au regard des enjeux environnementaux.

L'étude des différentes familles de fuseaux permettant de relier Fontenay le Comte à Rochefort a été confiée au CETE de l'Ouest et une première consultation sur ces derniers a eu lieu au cours de l'année 1997.

Dans son avis, mon ministère a fait connaître que les familles de fuseaux envisagés entre Fontenay le Comte et la RN 11, même si elles évitaient la plupart des secteurs protégés majeurs (ZPS, ZICO), nécessitaient la recherche d'une transparence hydraulique totale dans la traversée des zones inondables.

Au Sud de la RN 11, il est apparu que la solution Ouest envisagée entre La Rochelle et Rochefort était incompatible avec le respect de la loi littoral et des secteurs protégés au titre de l'environnement. Les solutions Est, qui ne s'affranchissaient pas des impacts environnementaux, aboutissaient, au Sud de la RN11, à la constitution d'une infrastructure parallèle à l'autoroute A10.

**Monsieur Jean-Claude GAYSSOT**

*Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement*

246 Bd Saint-Germain

**75007 PARIS**

Les fuseaux centraux, passant sur une quinzaine de kilomètres entre les marais d'Yves et de Rochefort, ont des effets directs liés au changement des pratiques culturales dans le cadre des remboursements connexes (retournement des prairies), et présentent de surcroît des risques de perturbations de l'écoulement des eaux souterraines. Cela m'a conduit à demander qu'il soit procédé à des études hydrogéologiques préalablement à la construction d'une infrastructure nouvelle dans le secteur. Le résultat des campagnes piézométriques devait être disponible au début de l'année 2000.

Dans un courrier que je vous ai adressé le 18 février 1998, je demandais que le projet de liaison autoroutière entre Fontenay le Comte et Rochefort fasse en outre l'objet d'une étude multimodale.

Les éléments qui motivaient cette demande relevaient de deux types de préoccupations : d'une part, les nouvelles règles en matière de financement des autoroutes (obligation de mise en concurrence) et l'élaboration des schémas de service, d'autre part, les enjeux environnementaux déjà soulignés lors de la première concertation conduite en 1997 sur ce projet.

Les études ont été présentées à la Direction des Routes en juin 1999 et ont donné lieu à des avis de la Direction de la Nature et des Paysages en date des 13 juillet et 12 août 1999 sur le contenu du dossier à présenter lors de la concertation.

Ces études ont permis d'identifier plusieurs secteurs pour lesquels les opérations d'aménagement s'avèrent nécessaires, de préférence à la réalisation d'une autoroute nouvelle dont l'efficacité limitée a été mise en évidence dans le dossier de concertation.

En premier lieu, il s'agit des axes autour de La Rochelle (rocade, RN11) pour lesquels l'élaboration d'un dossier de voirie d'agglomération, susceptible d'identifier les besoins réels, s'avère urgente. Pour l'itinéraire entre La Rochelle et Rochefort, sur lequel on observe un niveau élevé de trafic, dû pour l'essentiel aux migrations alternantes, une solution de transports collectifs serait plus appropriée. Enfin pour la traversée de Marans, voire de Challé les Marais, des solutions locales plus adaptées seraient à rechercher.

De surcroît, cette autoroute préleverait plus du tiers du trafic journalier des autoroutes A 10 et A83 entre Fontenay et Saintes, soit environ 5500 véhicules/jour, réduisant d'autant la rentabilité de ces autoroutes concédées.

A ce titre, la décision de réaliser une infrastructure nouvelle me semble tout à fait prématurée et nécessite à tout le moins que soient poursuivies les études des solutions alternatives esquissées dans le dossier soumis à la concertation.

Par ailleurs, la politique de l'Etat en matière de gestion des zones humides et de la ressource en eau et le respect des obligations communautaires seraient compromis par les effets directs et indirects des multiples aménagements routiers, quel qu'en soit le maître d'ouvrage, sur les milieux très vulnérables constitués par les marais.

En effet, la réalisation de l'autoroute A 831 pose des problèmes spécifiques : c'est tout d'abord le cas en matière hydraulique, en raison de l'étendue des zones inondables traversées, de la fréquence et de la gravité des crues, impliquant de retenir des solutions de transparence dont le coût sera vraisemblablement très élevé ; il faut également analyser les impacts hydrogéologiques, en appréciant les effets du projet sur les écoulements souterrains, sur le tassement des sols et sur l'alimentation des marais d'Yves et de Rochefort ; il faut enfin mesurer les impacts sur la ressource en eau liés aux opérations de restructuration foncière.

Ces observations figurent d'ailleurs dans le dossier soumis à la concertation.

Le bilan de la concertation préalable fait apparaître qu'une majorité de grands élus et de représentants des organismes socioprofessionnels sont favorables à la réalisation d'une autoroute entre Fontenay le Comte et Rochefort, confirmant en cela les opinions exprimées lors de la première concertation de 1997.

Toutefois, à la suite des réunions de concertation organisées par les préfets de Vendée et de Charente Maritime et de la publicité donnée à cette dernière, un large mouvement d'opposition s'est créé, regroupant notamment une centaine d'élus et la plupart des associations de protection de l'environnement. Une délégation a d'ailleurs été reçue par nos ministères respectifs.

La décision de réaliser une infrastructure nouvelle supposerait que soient préalablement étudiées de manière approfondie les conditions de faisabilité technique et financière de cette dernière en cohérence avec les politiques de gestion des milieux qu'il convient de conduire sur les secteurs concernés. Je rappelle à cet égard que la décision de la Cour de Justice des Communautés Européennes condamnant l'Etat français, devra se traduire par ces propositions nouvelles de sites dans le cadre de la directive européenne 79/409/CEE concernant la conservation des oiseaux sauvages. Ces propositions seront à l'évidence rendues plus délicates par la fragmentation des espaces consécutive à la multiplicité des aménagements.

En conclusion, je me dois d'observer que les questions essentielles rappelées ci-dessus, et restées sans réponse, ne me permettent pas d'adhérer au bilan de la concertation tel qu'il m'a été présenté. J'ai toutefois bien pris note que cette opération était considérée comme prioritaire, quoique non financée au contrat de plan Etat - Région Poitou - Charentes.

Dans l'hypothèse où les études complémentaires évoquées plus haut confirmeraient l'opportunité de réaliser une liaison autoroutière nouvelle, il conviendrait alors que l'Etat et les collectivités (Région, Départements) s'engagent explicitement à ne réaliser aucun aménagement - sauf entretien et mise en sécurité de leur réseau existant - dans la traversée très sensible des marais Poitevin et de Rochefort, comme le souligne d'ailleurs très justement le rapport de synthèse du bilan de la concertation.

Ce n'est que sur cette base que les études préliminaires d'un projet d'autoroute nouvelle dans le secteur pourront être lancées et instruites par nos ministères respectifs. Je m'annule à la faveur de l'élaboration des cahiers des charges des études à réaliser, étant rappelé que la sensibilité particulière des milieux traversés nécessitera des études préliminaires plus précises que celles qui sont habituellement engagées à ce niveau d'instruction d'un projet autoroutier.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'expression de ma considération distinguée.



Dominique VOYNET