

La Roche-sur-Yon, le 27 octobre 2010

**BRUNO RETAILLEAU**

 SÉNATEUR
DE LA VENDÉE

 1^{er} VICE-PRÉSIDENT
DU CONSEIL GÉNÉRAL
DE LA VENDÉE
Monsieur le Ministre d'Etat, *Cher Jean-Claude*,

J'ai pris connaissance avec la plus grande attention du projet de **Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT)**, qui fixera les orientations de l'Etat en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence.

Les objectifs et les actions présentées dans ce rapport sont en adéquation avec la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et je partage donc les grandes lignes des propositions du rapport.

Toutefois, le choix, mentionné en page 23 du rapport, « *de ne pas faire figurer dans le projet de SNIT les projets routiers d'ores et déjà déclarés d'utilité publique et dont la réalisation s'inscrit dans la nécessaire continuité de l'action publique* » ne me paraît pas opportun. Il est essentiel que le rapport dresse un inventaire complet des projets, que l'Etat a la volonté de réaliser, même si les projets routiers ne constituent pas la priorité du SNIT et si certains d'entre eux doivent encore faire l'objet d'ajustements.

Pour ce qui concerne le département de la Vendée, je tiens à insister sur deux infrastructures nouvelles, dont la réalisation m'apparaît indispensable pour notre département et pour lesquels il conviendrait que le rapport de présentation du SNIT affirme sans ambiguïté la volonté de l'Etat de les mener à bien :

- L'autoroute A 831,
- Un franchissement supplémentaire de la Loire à l'Ouest de Nantes.

1/5

PERMANENCE PARLEMENTAIRE : 60, BOULEVARD D'ANGLETERRE --- 85000 LA ROCHE SUR YON
TÉLÉPHONE : 02 51 40 99 29 — TÉLÉCOPIE : 02 51 42 16 60 --- COURRIEL : b.retailleau.permanence@orange.fr

➤ **L'autoroute A 831** : le SNIT, même s'il indique la volonté de l'Etat de privilégier le développement des modes de transport alternatifs à la route, n'exclut pas la réalisation de nouvelles infrastructures routières, notamment lorsque les projets correspondants ont déjà été déclarés d'intérêt public, ce qui est le cas pour l'A 831.

Je rappelle en effet que l'A 831 a été déclarée d'utilité publique dès le mois de juillet 2005. L'arrêté de DUP a par ailleurs été confirmé à tous les niveaux de la justice française, et la commission européenne, au vu des explications fournies fin 2006, a renoncé à se saisir du dossier de recours présenté par les derniers opposants.

Le fait que le projet ait surmonté tous ces obstacles démontre l'utilité de l'autoroute pour la sécurité des usagers et des riverains, et pour le développement économique, notamment de la Vendée et de la Charente-Maritime, mais aussi la solidité du dossier pour tout ce qui concerne la prise en compte des aspects environnementaux.

Je souligne à nouveau que la solution alternative consistant à améliorer et à renforcer le réseau départemental existant entre la Charente-Maritime et la Vendée ne correspond pas à l'ampleur des besoins :

- L'autoroute A 831 ne répond pas seulement aux besoins du trafic entre la Vendée et la Charente-Maritime ; elle constitue un axe d'intérêt interrégional et même international, qui fait partie de « l'itinéraire autoroutier des estuaires » reliant le Nord de la France et la Grande Bretagne à l'Aquitaine et à l'Espagne ;
- le contournement de la commune de Marans n'est plus envisageable aujourd'hui compte tenu des contraintes écologiques et, en toute hypothèse, le réseau départemental local n'a pas vocation à supporter le trafic de transit interrégional et international ;
- ce trafic de transit hésitera de plus en plus à faire le détour par l'Est de Niort, et, sans l'A 831, l'insécurité et les nuisances ne feront donc qu'augmenter tout au long des routes départementales qui relient la Vendée et la Charente-Maritime.

Le transfert vers le mode ferroviaire n'apparaît pas non plus comme une alternative crédible : la ligne La Roche-sur-Yon – Luçon – Rochefort – Bordeaux n'a pas du tout la capacité requise, notamment pour le fret, et aucun projet d'amélioration de cette ligne n'est d'ailleurs prévu dans le cadre du SNIT.

Enfin, le fait que ce projet de l'A 831 ait déjà franchi tous les recours juridiques a déjà démontré l'excellence du dossier sous tous ses angles. Les réflexions supplémentaires engagées cette année avec la LPO, pour améliorer encore le projet sous l'angle de son impact environnemental, ne sont probablement pas dénuées d'intérêt, mais il ne faudrait pas que ces études conduisent à des modifications qui, par leurs délais de mise au point, par leur coût, ou voire même par les modifications qu'elles impliquent vis-à-vis du projet initial soumis à l'enquête publique, remettent en cause la DUP obtenue en 2005, ou entraînent des retards incompatibles avec les procédures indispensables d'acquisition foncière et d'expropriation.

L'incertitude actuelle n'est plus acceptable. Elle bloque le développement des communes situées le long du tracé retenu.

Je demande donc que le projet de l'A 831 soit expressément cité dans le rapport du SNIT afin d'exprimer clairement la volonté de l'Etat d'engager et de réaliser, dans les meilleurs délais, un projet qui répond aux exigences du développement économique tout en donnant déjà toutes les garanties nécessaires vis-à-vis de la préservation de l'environnement.

➤ Le nouveau franchissement de la Loire : ce projet n'est pas non plus évoqué dans le rapport. Il s'agit là d'une lacune qui doit absolument être comblée.

La volonté de l'Etat de mener à bien la construction du nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes est bien actée dans le SNIT et il faut s'en féliciter. Le fait de conditionner cette réalisation à la mise en œuvre d'une liaison ferrée avec Nantes correspond à l'objectif légitime du SNIT de favoriser l'accès par des modes alternatifs à la route, mais je souligne que cette solution ne répond que très partiellement aux besoins des usagers, particulièrement en Vendée :

- L'existence d'un transport collectif rapide et efficace reliant la gare de Nantes au futur aéroport peut répondre aux besoins d'une bonne partie des usagers résidant dans ou aux abords de l'agglomération Nantaise, ou encore des agglomérations reliées efficacement par fer à la gare de Nantes (par exemple ceux de La Roche-sur-Yon) ;
- Qu'en sera-t-il toutefois de tous les usagers résidant en des lieux éloignés des lignes de transport collectif reliant facilement et rapidement la gare de Nantes ? Allonger les parcours d'accès et multiplier les ruptures de charge n'est pas concevable et ces usagers sont et resteront tributaires de l'accès routier.

La Vendée a choisi depuis longtemps de privilégier un développement réparti et profitant à l'ensemble des communes, plutôt qu'un développement qui concentre les activités et les emplois sur quelques zones urbaines. Les avantages socio-économiques de ce modèle ne sont plus à démontrer.

Mais le pont de Cheviré est aujourd'hui saturé et souvent même coupé. L'absence de desserte du nouvel aéroport par un itinéraire utilisant un nouveau franchissement de la Loire pénalisera gravement l'ensemble des usagers, des entreprises et des pôles d'activité déconcentrés, notamment ceux qui sont situés le long de la côte Atlantique, en Vendée comme en Loire-Atlantique.

Mais l'intérêt du nouveau franchissement va bien au-delà de la nécessité d'un nouvel accès au futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes pour tous les usagers situés au Sud de la Loire, et donc pour les usagers vendéens.

Le projet de rapport sur le SNIT souligne dès sa page 1 la nécessité de répondre « à la volonté d'effacement de quelques points de sérieuse congestion du trafic » ; or le pont de Cheviré constitue aujourd'hui le dernier « point noir » de l'itinéraire autoroutier des estuaires, qui, de Rouen à Hendaye en passant par Nantes et Bordeaux, permet de relier le Nord de la France et les îles britanniques à la région Aquitaine et à la péninsule ibérique.

Après que le franchissement de la Gironde ait été résolu, le franchissement de la Loire à Cheviré constitue le dernier point de blocage de cet itinéraire des estuaires. Le pont est aujourd'hui régulièrement saturé et, dans ces conditions, l'objectif fixé par la fiche d'action ROU5, (« garantir une meilleure régularité des temps de parcours ») ne peut être atteint.

Enfin il ne faut pas oublier que le pont de Cheviré, aussi bien que celui de Saint-Nazaire sont déjà anciens et peuvent, à tout moment, nécessiter des interventions requérant leur fermeture. Seule la construction d'un nouveau franchissement de la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire permettrait d'apporter une réponse efficace et fiable à une situation qui peut avoir des conséquences très importantes pour Saint-Nazaire, qui fait partie des zones portuaires, dont le SNIT entend renforcer encore l'activité.

Je demande donc que le franchissement de la Loire soit également cité dans le rapport du SNIT afin d'exprimer clairement la volonté de l'Etat d'approfondir ce projet, qui répond aux exigences du développement de toute une zone économique et permettra de supprimer le dernier point de congestion de l'itinéraire des estuaires.

Vous remerciant pour l'attention que vous porterez à ces deux demandes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre d'Etat, l'expression de mes sentiments distingués



Bruno RETAILLEAU



Monsieur Jean-Louis BORLOO
Ministre d'Etat
Ministre de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement Durable et de la Mer
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint-Germain
75700 PARIS