



Les Verts-Aube

2, immeuble Joffre
BP 4066
10014 TROYES Cedex
03.25.72.90.17

Troyes, le 12 janvier 2005

Madame, Monsieur,

Une brochure publiée par l'association pour l'Autoroute Atlantique-Rhin-Rhône a été envoyée à l'ensemble des élus locaux afin de relancer le projet autoroutier Troyes-Auxerre-Bourges.

Les Verts, opposés à ce projet souhaitent vous exposer les raisons de ce refus.

Parmi les arguments développés, une carte veut nous faire croire qu'il subsisterait dans le réseau autoroutier un maillon manquant entre d'un côté l'Allemagne et le Bénélux et de l'autre côté, l'Espagne et l'Italie.

Arguments fallacieux : d'abord parce que la construction prochaine de l'A19 (Artenay-Courtenay) assurera une liaison Est-Ouest sans passer par Paris. Ensuite, parce que l'A31 et l'A36 permettent déjà de relier l'Europe du Nord avec l'Espagne et l'Italie, toujours sans passer par Paris .

Rien donc, du point de vue de la structure du réseau autoroutier européen ne permet de justifier la construction d'une autoroute entre Troyes et Bourges (cf. cartes en pièce jointe).

Le texte qui fait suite à cette carte reprend des arguments dont les Verts ont déjà démontré l'incohérence :

– Tout d'abord, l'association précise qu'en novembre 2002 le gouvernement : « a décidé de faire reprendre les études afin d'évaluer, à l'appui d'une étude de trafic actualisé, l'intérêt socio-économique d'une liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges. »

Omission volontaire, ou perte de mémoire, les membres de cette association semblent avoir oublié les conclusions du rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructure de transport, publié en février 2003. Celui-ci leur apporte une réponse nette : « le trafic est partout inférieur aux 8500 véhicules/jour nécessaires pour assurer la rentabilité d'une autoroute : 5000 à 7500 entre Troyes et Auxerre et seulement 2000 à 6800 entre Auxerre et Bourges. »

Cet audit estime en conclusion : « ...compte tenu des études aujourd'hui disponibles, il apparaît peu probable que la nouvelle étude infirme le diagnostic actuel – coût élevé, trafic faible, rentabilité socio-économique insuffisante, notamment sur la liaison Troyes-Auxerre – pour justifier économiquement une autoroute à péage. En outre, la suppression de l'adossement qui permettait la réalisation de sections non-rentables par prélèvement sur les résultats du réseau en service, rend très problématique le recours à la concession avec un taux de contribution publique acceptable. »

Et encore : « [l'] intérêt est insuffisamment démontré au regard des trafics actuellement observés et corrélativement de la lourdeur des contributions publiques qui seraient nécessaires pour l'équilibre de la concession (Troyes-Auxerre-Bourges) ».

- Dans un deuxième point, cette association ou devrions-nous dire, ce lobby, mentionne l'étude financière. Celle-ci met en évidence des coûts relativement proches entre la construction d'une autoroute concédée et un aménagement équivalent de la RN77 (1408M€ contre 1450M€); soit une différence de l'ordre de 3%.

Décidément très « tête en l'air », les membres de cette association oublient de préciser que l'étude financière en question s'appuie sur des estimations datant de 1994 et 1996. En 2003, l'audit du ministère précisait à ce propos : « *Les estimations de coûts datent toutefois de 1994 et 1996. Compte tenu de l'augmentation des prix du BTP et des nouvelles normes techniques, des surcoûts compris entre 10 et 20 % du chiffre initial sont probables. Ces surcoûts affecteraient à la baisse les taux de rentabilité socio-économiques calculés.* »

Il nous semble qu'une différence de coût aussi faible n'est pas un argument pour défendre un projet autoroutier. De plus, il existe une troisième voie plus économique encore : celle d'un aménagement de la nationale existante (contournement des villages, voie de dépassement à distance régulière).

Cette solution permettrait de sécuriser la RN77 au profit des habitants tout en évitant les dommages environnementaux causés par une autoroute. En effet, l'impact d'une telle infrastructure n'est pas neutre :

Localement : Risque concernant la biodiversité;

Risque de pollution de la nappe phréatique par les eaux de ruissellement chargées en hydrocarbures;

Pollution sonore;

Bitumage de riches terres agricoles.

Globalement, un trafic autoroutier participe à l'émission de CO₂ et donc à l'augmentation de l'effet de serre.

- Pour finir, l'association indique : « Le 28 juin 2004, le préfet de la région Bourgogne a réuni les nouveaux présidents des Régions Centre, Bourgogne et Champagne-Ardenne. Il en est ressorti qu'une demande de Michel Sapin, François Patriat et Jean-Paul Bachy, nouveaux présidents de ces régions auprès du préfet de la région Bourgogne tend à lancer le processus de ces études c'est à dire de saisir le Commission nationale de débat public. »

Cette dernière information nous choque profondément. Le PS revient sur un engagement pris pendant les campagnes précédentes où il avait indiqué être opposé à l'autoroute Troyes-Auxerre-Bourges.

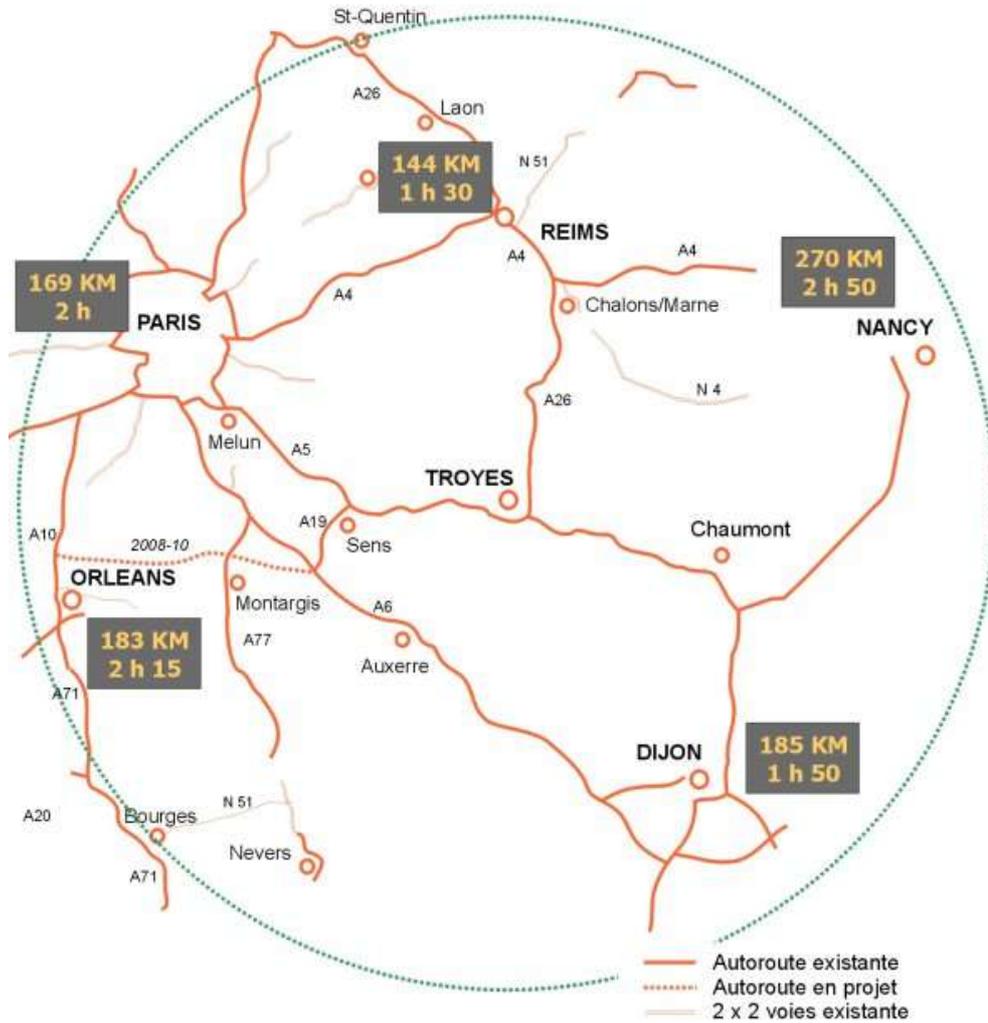
Quelques soient les apports financiers pour une commune rurale d'une autoroute, le coût environnemental et social doit peser d'une manière décisive dans ce débat.

Les Verts Aube.

P.J : La démonstration par les cartes de l'inutilité de cette autoroute

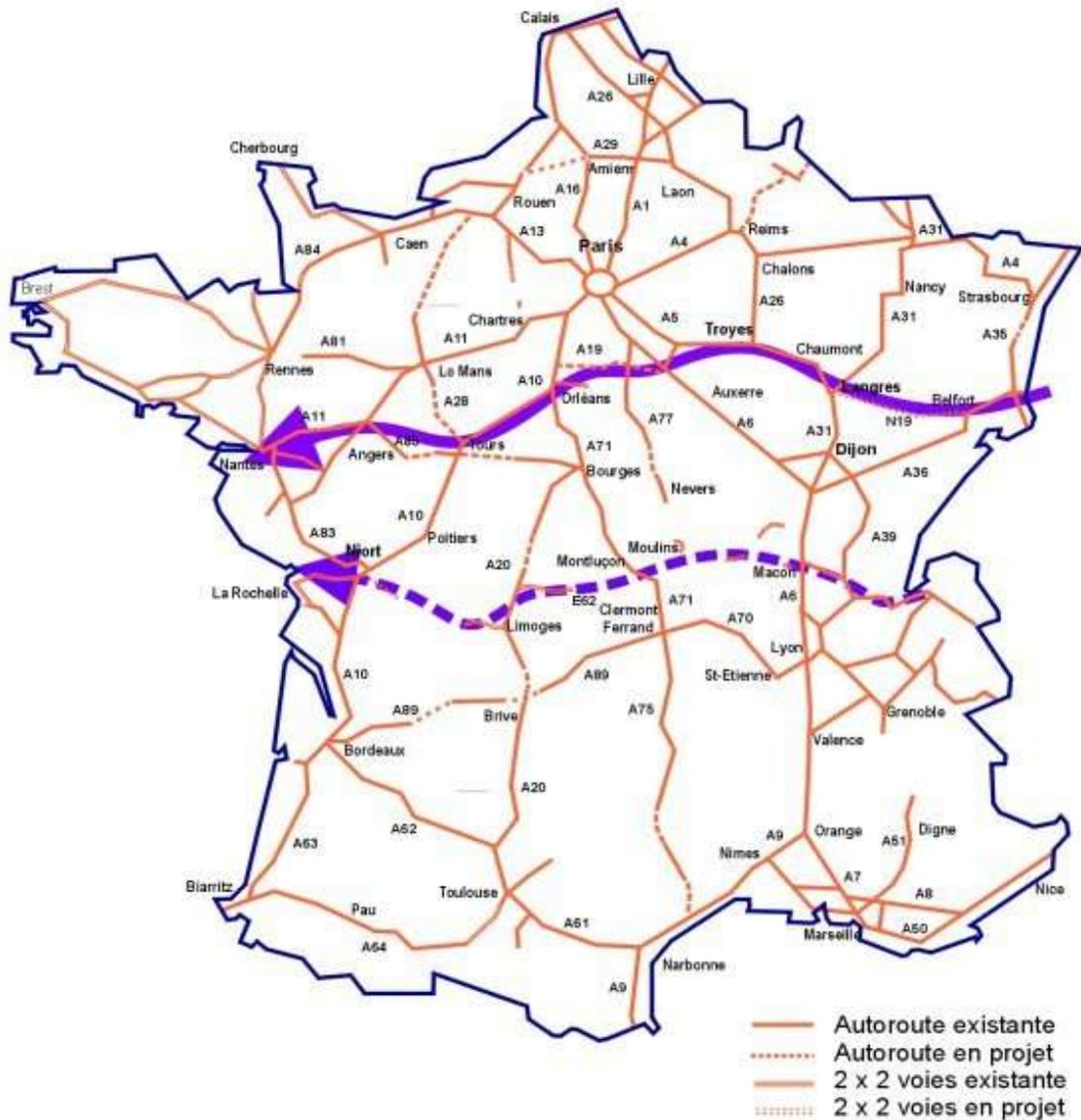
P.S : Pour toutes informations supplémentaires, vous pouvez nous contacter à l'adresse indiquée en entête, par courriel les-verts.aube@wanadoo.fr et sur notre site Internet <http://verts-aube.ue.st>

1. La nécessaire liaison avec les autres agglomérations



Troyes est déjà reliée par autoroute à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées dans un rayon de 200 km

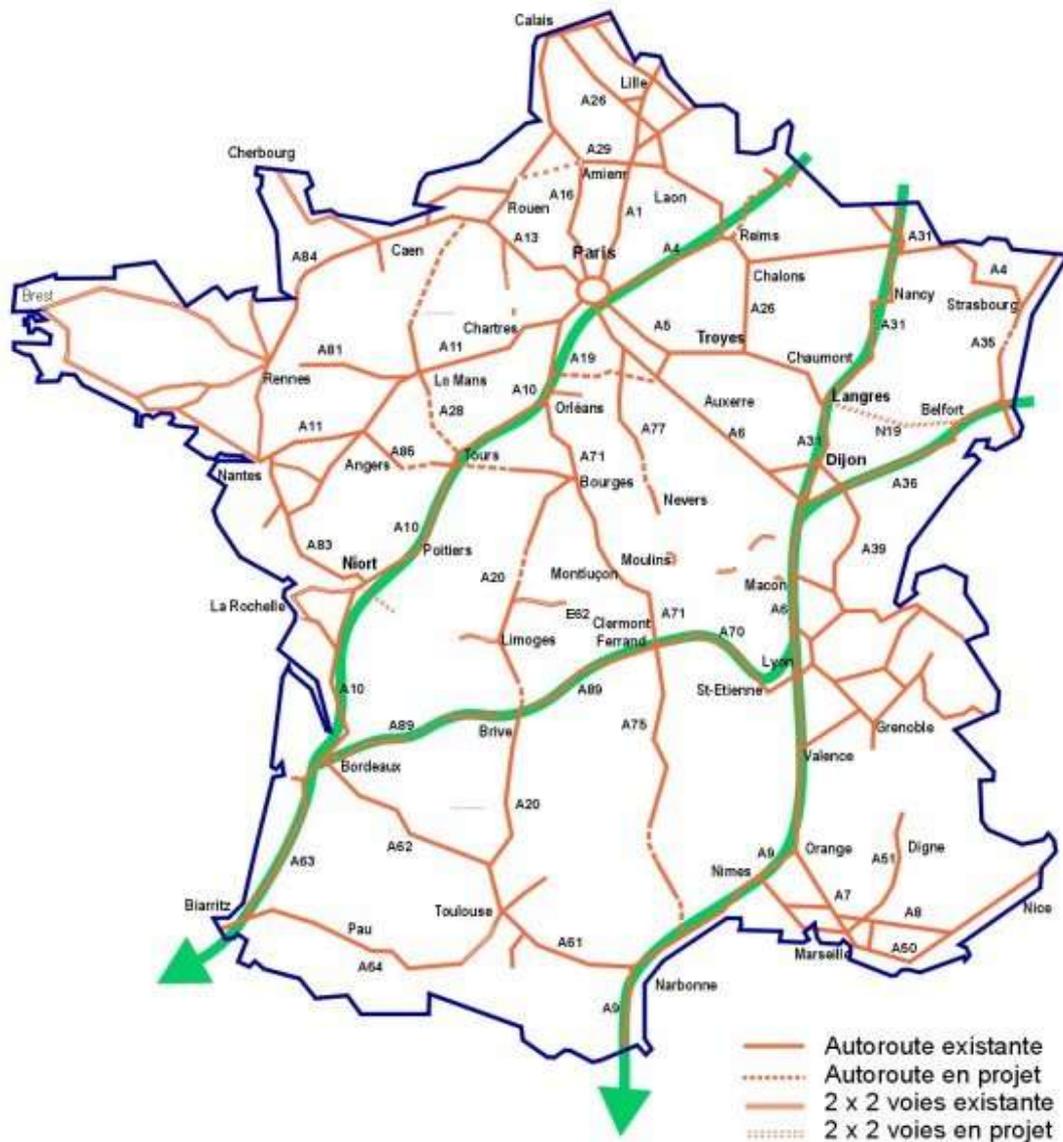
2. La liaison Est-Atlantique doit passer par Bourges



La liaison Est-Atlantique passera par Langres, Orléans et Angers à l'horizon 2010 (Comité Interministériel à l'Aménagement Du Territoire du 18 déc 03)

N.B. : une autre liaison se dessine reliant Mâcon, Moulins, Montluçon, Niort

3. Troyes- Bourges favorisera la liaison Allemagne-Espagne



On ne voit pas vraiment de raison de passer par le Morvan pour rejoindre l'Espagne ...