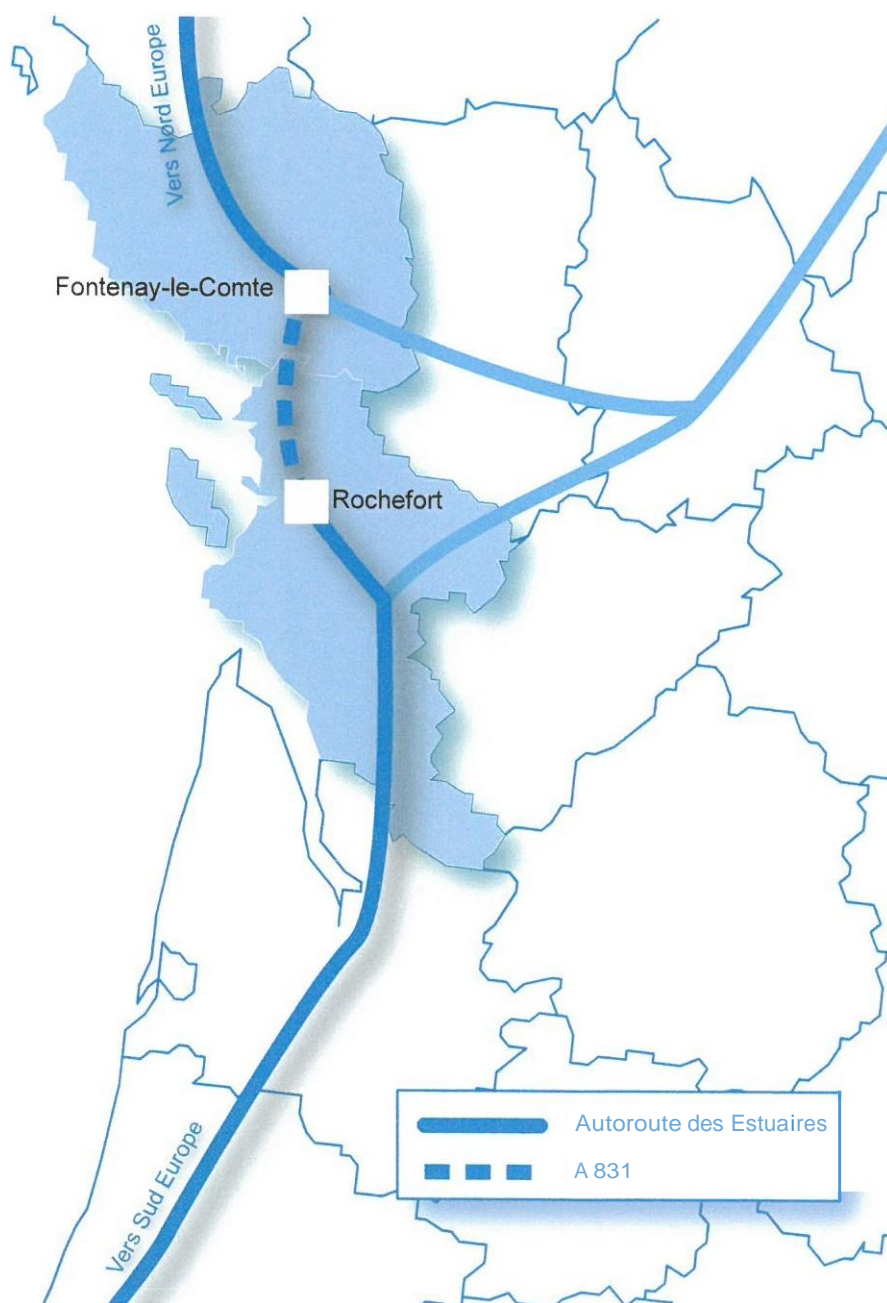


Ce qu'il faut retenir

Si l'A 831 ne se faisait pas ?

Chronique d'un enclavement annoncé



Autoroute A 831

Contribution des CCI de Charente-Maritime

Mars 2015

Si l'A 831 ne se faisait pas...

Depuis plus de 20 ans, tous les plans d'investissements, hypothèses d'avenir et autres analyses prospectives établis par les acteurs publics ou privés intègrent l'A 831.

Bien au-delà des zones directement desservies par les 63 kilomètres de l'A 831, le dernier barreau autoroutier nécessaire pour parachever l'autoroute des estuaires est ardemment attendu.

A l'échelle :

- du littoral atlantique français, l'A 831 constitue le lien indispensable à la connexion des 3 Grands Ports Maritimes de Nantes/Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux
- du Poitou-Charentes, l'A 831 est l'infrastructure de désenclavement de la façade maritime régionale
- du littoral charentais, l'A 831 est la voie d'accès des touristes de Pays-de-la-Loire et de Bretagne vers les plages du département, jusqu'à celles de la presqu'île d'Arvert et du Pays Royannais
- de la conurbation La Rochelle-Rochefort, l'A 831 est l'alternative sécurisée de la RN 137.

Aujourd'hui...

Seule aire de la façade atlantique non desservie par une autoroute, le sud de la Vendée et le nord de la Charente-Maritime voient leur enclavement croître et leur attractivité décliner alors que les régions voisines (Pays-de-la-Loire et Aquitaine) renforcent leur accessibilité multimodale.

L'activité économique du territoire ne se diversifie pas. Exception faite du nautisme (logiquement implanté à proximité du littoral), l'évolution du tissu économique se borne aux activités liées au commerce, au tourisme, aux services (notamment services à la personne), à l'artisanat et au bâtiment. Le faible niveau de la valeur ajoutée, de la R&D, du taux d'encadrement... sont les caractéristiques d'un territoire insuffisamment "brassé", peu "régénéré" par l'arrivée de nouvelles activités, de nouvelles compétences.

Dans la compétition pour localiser les activités économiques, le territoire est pénalisé. Les activités logistiques s'éloignent de cette enclave non desservie. En découlent des surcoûts de transport, notamment pour la filière " produits de la mer ".

Le potentiel touristique de la région, lié à une notoriété exceptionnelle, est cantonné à :

- Une saison réduite due à une accessibilité limitée pour les touristes des régions limitrophes
- Une impossibilité de créer une offre "haut-de-gamme" faute d'identification de cette destination sur le réseau autoroutier (faiblesse du tourisme étranger, seulement 15 %¹ des nuitées touristiques sont d'origine étrangère).
- Une quasi impossibilité pour les grandes stations littorales de la Charente-Maritime (Royan, Presqu'île d'Arvert, îles d'Oléron et de Ré...) de capter les touristes du Pays-de-la-Loire et de Bretagne.

Le développement du Grand Port Maritime de La Rochelle est compromis, malgré ses qualités de port en eau profonde : hinterland limité, difficultés à "exporter" les marchandises débarquées. Le taux de marchandises transportées par le

ferroviaire restera anecdotique, posant la question de la légitimité d'investir dans un réseau de contournement de l'agglomération rochelaise.

L'isolement de ce territoire, amplifié par les coûts du foncier, crée un déséquilibre démographique fort. Faute de dynamique économique suffisante, les jeunes quittent le territoire dès l'obtention de leur diplôme (au-delà de l'implantation récente de formations supérieures et universitaires, l'offre d'emploi est réduite). De son côté, la population croissante des retraités entretient un niveau de prix artificiellement élevé. Le pouvoir d'achat des séniors ne compense pas le développement économique auquel contribuent les jeunes actifs.

Les efforts des décideurs locaux pour inverser ces tendances lourdes, attirer des activités économiques nouvelles et permettre l'emploi des jeunes actifs **sont voués à l'échec si l'accessibilité du territoire n'est pas fortement améliorée.**

L'aménagement harmonieux de ce territoire est paralysé dans l'attente de cette infrastructure : par exemple, les SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) de l'agglomération de La Rochelle, du Pays d'Aunis et du Pays rochefortais sont établis en prenant en compte cet équipement autoroutier. Très orientés "développement durable", ces Scot dessinent l'avenir des territoires dont l'organisation repose sur le renforcement de l'armature urbaine du nord du département.

Les projets de zones d'activité sont aujourd'hui redondants. Ils trouveraient une véritable cohérence s'ils étaient conçus autour d'un axe autoroutier. Seule l'autoroute peut les rendre attractifs.

La densification constante de la circulation sur le réseau routier de ce territoire (déjà saturé) aggrave les risques.

- d'accidents (l'autoroute permet de préserver des vies)
- de pollution majeure d'un territoire sensible
- de nuisances vécues (bouchons, nuisances sonores, pollution atmosphérique...).

¹ Source : ORT Poitou-Charentes, septembre 2014

Demain...

La réalisation de l'A831 signifierait

- Le désenclavement du territoire,
- Le développement de son Grand Port Maritime,
- La possibilité de créer une plateforme multimodale port, aéroport, autoroute, ferroviaire,
- La mise en œuvre des Scot,
- La " montée en gamme " de l'offre touristique,
- La régénération du tissu économique par l'attraction de nouvelles activités,
- Une offre d'espaces économiques bien desservis,
- Un rééquilibrage démographique rendu possible.

Dans 20 ans...

- Le Grand Port Maritime tient une place de leader en ce qui concerne les trafics vrac, il offre une alternative aux Ports de Bordeaux et St-Nazaire sur "les autoroutes de la mer",
- L'aéroport charentais devient l'aéroport de la grande région entre Nantes et Bordeaux avec 500 000 passagers et assure la connexion en fret aérien de la plateforme multimodale,
- Les nouveaux équipements hôteliers, le tourisme d'affaires, l'éco-tourisme ont donné une image de tourisme " haut de gamme " à ce territoire,
- Des entreprises attirées par cette notoriété, son image " verte ", son cadre de vie et ses nouveaux espaces économiques s'implantent sur les espaces desservis par l'autoroute, du nord au sud,
- L'A 831 renforce l'attractivité du territoire de La Rochelle-Rochefort, tout comme les liaisons cadencées entre les deux villes,
- Des laboratoires et Centres Technologiques choisissent la Charente-Maritime.

La non réalisation de l'A831 signifierait

- Une perte significative de compétitivité du territoire à l'heure où les régions voisines accentuent leur dynamisme par une connexion croissante routière, aéroportuaire et ferroviaire,
- Une impasse pour le développement du Grand Port Maritime : sans connexion routière majeure, ses projets de développement -y compris ferroviaires- sont compromis,
- Un essoufflement de la fréquentation touristique au profit de destinations nord ou sud mieux desservies et le développement d'une offre à faible valeur ajoutée,
- Un déséquilibre de plus en plus marqué de la courbe démographique avec une sur-représentation des séniors,
- Une activité économique pénalisée par la sous-représentation des jeunes actifs,
- Des filières qui finissent par quitter le territoire : sites industriels contraints par la logistique (la métallurgie, l'agroalimentaire...),
- La filière industrielle nautique isolée, à l'heure où la compétition mondiale s'accélère (Asie...),
- Une population et un territoire qui continuent à souffrir des nuisances et des risques d'un réseau routier dangereux.

Dans 20 ans...

- Le Grand Port Maritime de La Rochelle plafonne à 10 millions de tonnes et génère une saturation des dessertes. Le fret ferroviaire ne peut pas se développer, faute de croissance des volumes,
- L'aéroport plafonne à 250 000 passagers et ne fonctionne qu'en saison avec la clientèle étrangère « low cost »,
- L'aménagement du territoire est subi ; le territoire est fortement marqué par une population inactive et peu mobile,
- Le résidentiel secondaire se substitue au tourisme dynamique : une destination non desservie à éviter,
- Les ports de pêche de la Charente-Maritime ne survivent que grâce au marché local.

Dossier A 831 : un parcours administratif exemplaire

Vingt années se sont écoulées depuis le choix du tracé de l'A 831, barreau autoroutier de liaison entre l'A 83 (Fontenay-le-Comte) et l'A 837 (Rochefort). Le dossier a surmonté toutes les « épreuves » auxquelles il a été soumis en répondant, à chaque fois, de ses qualités en matière de préservation de l'environnement et de la biodiversité.

- 1995 : les Conseils Régionaux Pays-de-Loire et Poitou-Charentes ainsi que les Conseils Généraux de Vendée et de Charente-Maritime acceptent le principe d'une autoroute concédée entre Fontenay-le-Comte et Rochefort. Les institutionnels abandonnent ainsi l'ancien projet de route 2 x 2 voies entre Sainte-Hermine et La Rochelle, tel qu'inscrit au XI^{ème} Contrat de Plan Etat-Régions.
- 2002 : l'A 831 est inscrite dans les schémas multimodaux de services collectifs de transports approuvés par décret, dans le cadre de l'amélioration de la desserte et des liaisons internes au territoire Ouest-Atlantique.
- 12 juillet 2005 : le Conseil d'Etat approuve la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de cette autoroute.
- Juillet 2007 : le Conseil d'Etat rejette les requêtes des opposants en considérant que le projet « permet de prolonger une autoroute qui reliera la façade atlantique à Bordeaux, en désenclavant l'accès à La Rochelle et à Rochefort, et aussi en vertu des précautions prises notamment dans les zones sensibles...».
- Fin 2008 : la Commission européenne classe la procédure précontentieuse lancée par opposants à l'A 831, en confirmant « l'effet non notable et non dommageable du projet ».
- Automne 2009. L'avis de la Ligue Protectrice des Oiseaux (LPO) est sollicité pour les aménagements nécessaires à mettre en œuvre afin que l'A 831 soit une autoroute exemplaire, y compris en matière de préservation de l'environnement.
- 31 janvier 2012 : le protocole d'accord financier est signé permettant de lancer l'appel à concession.
- 8 février 2012 : l'appel d'offres européen est publié. Les entreprises ont déposé leur candidature au printemps dernier. Quatre d'entre elles ont été retenues.
- 17 octobre 2012 : constitution de la Commission chargée d'évaluer les différents projets inscrits au Schéma National des Infrastructures de Transport par Frédéric Cuvillier, Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche.
- 31 juillet 2014 : courrier de Manuel Valls, 1er Ministre, qui, sous réserve de la mise en œuvre d'une procédure d'information auprès du public, ne voit pas d'objection à lancer la procédure de consultation afin de connaître le coût de cet ouvrage.

Une fois cette communication faite, la procédure de consultation auprès des entreprises pourrait être lancée. En parallèle, le Ministre demande qu'une solution alternative de contournement de Marans soit chiffrée. (Cette étude a déjà été faite en 2005, elle a démontré qu'un contournement de Marans vraiment alternatif serait à la fois plus cher et moins écologique).
- 28 octobre 2014 : le document informant le public des modifications du projet induites par les contraintes environnementales préconisées par la LPO a été publié sur le site Internet du Ministère de l'Ecologie pour être effacé quelques minutes après.

Pour le moment, fort de l'exemplarité de ce dossier où toutes les données ont été prises en considération, les acteurs locaux considèrent que la situation de "stagnation" actuelle n'est due qu'à des péripéties administratives...

Ils n'imaginent pas que leurs territoires soient pénalisés " arbitrairement ". Légalistes et légitimes sur leurs espaces, ils ne conçoivent pas que leur décisions soient remises en cause.

Cependant, ils affirment haut et fort que la pérennisation de la situation actuelle serait synonyme de " régression durable ", ce qui se traduirait par une régression citoyenne, sociale, économique et environnementale.

A cette " régression durable ", s'ajouteraient des interrogations sur la cohérence des politiques menées par l'Etat dans chacun de ces domaines.

Le développement durable plutôt que la "régression durable"

Les autoroutes, standards actuels de toute desserte performante, ne doivent pas être regardées uniquement comme des barrières imposées aux paysages, constitutives d'entraves multiples, perturbatrices des équilibres des écosystèmes. Elles doivent être aussi considérées par rapport aux avantages qu'elles procurent en matière :

- de préservation de vies humaines.
- de reconquête de vie devenue inexistante en bordure des voies à l'intérieur des bourgades asphyxiées et défigurées par une circulation infernale, et de préservation de leur patrimoine architectural aujourd'hui délité par les gaz d'échappement.
- d'atténuation des nuisances sonores dans les villes et villages traversés par des routes surchargées.

- de solution à l'insécurité qui frappe les habitants, et particulièrement les piétons, dans les bourgs traversés par des axes routiers.

- de réduction des risques de pollutions engendrés par des accidents de transports de matières dangereuses.

- de gain de temps.

Les autoroutes doivent aussi être examinées en considérant qu'elles permettent :

- d'améliorer la performance économique des entreprises, des infrastructures existantes et des secteurs d'activité moteurs.

- de faire découvrir de nouveaux espaces, de montrer les enjeux des zones protégées traversées et, ainsi, inculquer les problématiques de développement durable qui ne sont pas encore connues et intégrées par toutes les catégories de population.

- de promouvoir les actions tendant à démontrer le label de Parc Naturel Régional pour les zones humides concernées.

Les autoroutes doivent aussi être analysées au regard de la réduction de CO2 dégagé par rapport aux surconsommations et aux allongements de distances imposées par des réseaux insuffisants...

Si chacun de ces éléments est intégré dans le bilan d'une opération autoroutière, on peut affirmer que toutes les composantes du territoire desservi par l'autoroute en seront bénéficiaires.

Enfin, le maintien d'une situation " en l'état " a toujours pour conséquence la dégradation de l'ensemble des facteurs qui font l'attraction d'un pays et permettent le bien-être de ses résidents... Comme à chaque fois que l'immobilisme s'impose.

Note méthodologique :

Les informations utilisées dans le cadre de ce document ont été recueillies auprès des services documentation des organismes suivants : Insee, Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), Conseils Généraux de Charente-Maritime et de Vendée, CCI Rochefort-Saintonge, CCI La Rochelle, CCI Vendée, Comité Départemental du Tourisme de la Charente-Maritime, Services préfectoraux de la Charente-Maritime, Communautés d'Agglomération de La Rochelle et de Rochefort Océan.

Réalisé en 2009, il vient d'être actualisé en mars 2015