

F : EVALUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE



F : EVALUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE

Introduction

1 . Historique du projet	3
2 . Cadre général du projet	3

I . Le contexte socio-économique

I.1 Définition des zones d'étude	5
I.1.1 La zone d'étude élargie	5
I.1.2 La zone d'étude	5
I.2 Le territoire	6
I.2.1 Les unités paysagères	6
I.2.2 L'armature urbaine	6
I.2.3 Les trois villes principales de la zone d'étude	7
I.3 La démographie	8
I.3.1 La zone d'étude élargie	8
I.3.2 La zone d'étude	9
I.4 L'habitat	12
I.4.1 La zone d'étude élargie	12
I.4.2 La zone d'étude	12
I.5 La population active	13
I.5.1 La zone d'étude élargie	13
I.5.2 La zone d'étude	13
I.6 Les activités économiques	15
I.6.1 La zone d'étude élargie	15
I.6.2 Le département de Vendée	16
I.6.3. Le département de Charente-Maritime	16
I.6.4 Les cultures marines en Vendée et en Charente-Maritime	17
I.6.5 L'enseignement en Vendée et en Charente-Maritime	17
I.6.6 La zone d'étude	17
I.7 Les projets de développement	21
I.8 Le tourisme	23
I.8.1 La zone d'étude élargie	23
I.8.2 La zone d'étude	23

II. Les transports	25
II.1 La zone d'étude élargie	25
II.2 Présentation des infrastructures de transports dans la zone d'étude	26
II.2.1 Le réseau routier	26
II.2.2 Le réseau ferrovière	26
II.2.3 Transport aérien	28
II.2.4 Transports maritimes	28
II.3 Les conditions de circulation routière	28
III. Intérêt du principe de l'aménagement	29
III.1 Synthèse des enjeux socio-économique	29
III.2 Atouts / faiblesses de la zone d'étude	30
III.3 Intérêt de l'aménagement	31
IV. Les effets de l'aménagement projeté	32
IV.1 Parti de l'aménagement retenu	33
IV.2 Effets sur l'organisation territoriale	33
IV.3 Effets sur les conditions de circulation routière	34
IV.4 Effets indirects sur les activités économiques	35
IV.5 Effets directs liés à la construction de l'autoroute	37
IV.6 Synthèse des effets socio-économiques	37
V. Bilan économique et financier du projet d'infrastructure	38
V.1 Les gains de sécurité	38
V.2 Les gains pour l'utilisateur	39
V.3 Bilan environnemental	39
V.3.1 Le bruit	39
V.3.2 L'air et l'effet de serre	40
V.4 Bilan des dépenses et recettes des opérateurs de réseaux	40
V.5 Bilan des recettes pour la puissance publique	41
V.6 Bilan coût - avantages monétarisable	41
V.6.1 Calcul de l'avantage net global	41
V.6.2 Bilan coût - avantages monétarisables	42

Présentation



INTRODUCTION

La présente étude s'inscrit dans le cadre de l'enquête publique de l'autoroute A 831 entre Fontenay-Le-Comte et Rochefort.

Elle a été établie conformément aux dispositions de l'article 3 du décret du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (L.O.T.I.), qui impose aux Maîtres d'Ouvrage une évaluation des incidences économiques et sociales des grands projets d'infrastructures.

1. HISTORIQUE DU PROJET

Le principe d'une Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (G.L.A.T.), entre Sainte-Hermine (85) et La Rochelle (17), assurant la continuité littorale de la Route des Estuaires a été inscrite au Schéma Directeur des Routes Nationales de 1988 et confirmé par décret du 1^{er} avril 1992.

Au vu des problèmes environnementaux soulevés dans la traversée du marais Poitevin, le Ministre de l'Environnement, et le Ministre de l'Équipement ont décidé le 25 octobre 1994 d'abandonner ces dispositions et d'y substituer le principe d'une autoroute concédée A831 reliant les autoroutes A83 au niveau de Fontenay-le-Comte et A837 au niveau de Rochefort, d'environ 63 km.

Les projets de schémas de services collectifs de transports, de voyageurs et de marchandises soumis à la concertation début 2001 et approuvés par décret en Conseil d'État du 18 avril 2002, ont confirmé le principe d'une autoroute concédée.

2. CADRE GÉNÉRAL DU PROJET

Un réseau routier et autoroutier de qualité joue de plus en plus souvent un rôle déterminant dans le développement économique national et régional, bien qu'il soit très délicat d'en mesurer les impacts avec certitude. L'accélération des échanges, économiques, de biens ou de personnes, à différentes échelles spatiales impose la réalisation de nouvelles liaisons rapides pour pallier les insuffisances du réseau national français et ainsi assurer une égalité et une certaine équité entre les différentes régions et les différents territoires qui les composent, afin de leur permettre de répondre aux exigences économiques nationales et européennes en mettant l'accent sur la sécurité et la rapidité.

Le projet s'inscrit dans le cadre d'un développement du Grand Ouest et de la côte Atlantique. Il s'agit de poursuivre les démarches déjà entreprises dans le cadre de l'Arc Atlantique et de la route des Estuaires.

Le littoral Atlantique se trouve excentré par rapport au réseau autoroutier européen et aux grands flux d'échanges, notamment à ce qui est communément appelé « la banane bleue ». Les régions de l'Ouest de la France, si elles sont en générale bien reliées par des liaisons autoroutières à la région parisienne, sont en revanche moins bien connectées à l'Europe du Nord et à la péninsule Ibérique.

L'ouverture de nouveaux marchés, ainsi que la mise en service de nouvelles infrastructures (le tunnel sous la Manche) contribuent à l'accroissement des flux de transit partout en Europe, ce qui rend d'autant plus nécessaire la réalisation d'une liaison rapide le long de la façade Ouest.

A ce titre, l'axe reliant les principales villes de la façade Ouest, Dunkerque, Calais, Caen, Rouen, Rennes, Nantes, Bordeaux et Bayonne, dit « route des Estuaires », jouera le rôle de cette liaison longitudinale rapide et permettra de fait un rééquilibrage vers l'Ouest des infrastructures européennes.

Ainsi, la réalisation de la Route des Estuaires est, comme le Gouvernement l'a affirmé lors du Comité Interministériel de l'Aménagement du territoire (C.I.A.T.) de Mende le 12 juillet 1993, une première priorité nationale.

Le présent projet qui permettra de relier Nantes à Bordeaux, via les autoroutes A 83 (Nantes-Niort) et A 837 (La Rochelle –Rochefort -Saintes) est un complément de la Route des Estuaires permettant le désenclavement du littoral nord de la Charente-Maritime et l'amélioration des échanges entre la Vendée et la Charente-Maritime, dont les liaisons routières actuelles sont saturées. Cette nouvelle liaison, réduisant le temps d'accès au littoral, permettra de développer l'activité économique et touristique, déjà importante, de la région.

*Les enjeux de cette liaison sont :

- L'amélioration de l'axe de grand transit Nord – Sud
- Le désenclavement de la façade maritime et la dessertes des pôles économiques.
- Le développement des échanges entre la Vendée et la Charente-Maritime

*L'objectif de la présente étude est d'analyser le contexte socio-économique du territoire soumis à l'influence du projet autoroutier A 831 et de voir les effets de cette liaison sur ce territoire :

- Les effets sur l'organisation territoriale ;
- Les effets sur les conditions de circulation routière ;
- Les effets indirects sur les activités socio-économiques ;
- Les effets directs liés à la construction des routes.

Communautés de Communes et d'agglomérations Vendée -Charente Maritime



F : Evaluation économique et sociale

I - LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

I – 1. DÉFINITION DES ZONES D'ÉTUDE

La présente étude fait référence à deux périmètres d'étude, ce qui permet d'intégrer le projet autoroutier à deux échelles de territoire :

- La zone d'étude élargie correspondant à la façade Atlantique
- La zone d'étude correspondant à une aire géographique proche du projet autoroutier.

Une telle réflexion permet d'analyser les effets d'un projet autoroutier sur les relations entre les régions et d'une manière générale sur l'organisation et le maillage du territoire. De plus, elle donne la possibilité d'analyser les effets directs de ce projet sur le territoire traversé et desservi par les différents échangeurs.

I-1.1. La zone d'étude élargie

La zone d'étude élargie est délimitée par les quatre régions administratives de la façade Atlantique et représente plus de 23 % du territoire métropolitain. Elle tient compte des deux régions mises en relation directement par l'infrastructure : les Pays de la Loire et le Poitou-Charentes. Elle tient également compte les régions Aquitaine et Bretagne et plus particulièrement Bordeaux et Rennes, les deux principales agglomérations des régions susceptibles de développer des échanges avec la zone d'étude et d'accroître leurs relations Nord-Sud (Route des Estuaires, Arc Atlantique). De plus, ces deux régions sont des régions frontalières et concentrent donc une partie du trafic de transit entre la Grande-Bretagne et l'Espagne.

- La région Pays de la Loire (5 départements, 5,9 % du territoire national)
- La région Poitou-Charentes (4 départements, 4,7 % du territoire national)
- La région Bretagne (4 départements, 5 % du territoire national)
- La région Aquitaine (5 départements, 7,6 % du territoire national)

I-1.2. La zone d'étude

La zone d'étude a été définie lors de l'étude préliminaire. Elle concerne deux régions, les Pays de la Loire et le Poitou-Charentes et deux départements, la Vendée et la Charente-Maritime. 26 cantons sont situés dans la zone d'étude et donc concernés par le fuseau autoroutier retenu : 6 en Vendée et 20 en Charente-Maritime.

Dans le cadre d'un tel projet d'infrastructure, les E.P.C.I. (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) se présentent comme des partenaires privilégiés. En effet, ces structures s'appuient généralement sur une certaine cohérence territoriale, des habitudes de travail et de vie. La carte de la page suivante permet de se rendre compte de l'importance de ces structures intercommunales dans les deux départements.

En Vendée :

Plusieurs E.P.C.I. du département sont concernés par le projet de nouvelle infrastructure :

Les communautés de communes :

- La communauté de communes du Pays de Fontenay le Comte comprenant 19 communes ;
- La communauté de communes du Pays de Châtaigneraie comprenant 19 communes ;

- La communauté de communes du Pays de l'Herminault comprenant 8 communes ;
- La communauté de communes du Pays de Chaille les Marais comprenant 8 communes ;
- La communauté de communes Vendée Sèvre Autise comprenant 16 communes.

Les Pays :

Il existe un projet de création de pays au titre de la loi Voynet : Le Pays du Sud Vendée. Le périmètre d'étude comprend le Pays de Fontenay-le-Comte, le Pays de la Châtaigneraie, le Pays de l'Aiguillon et le secteur de Luçon. Ces derniers sont dans une phase transitoire devant aboutir à la création du Pays du Sud Vendée.

En Charente-Maritime :

Plusieurs E.P.C.I. du département sont concernés par le projet de la nouvelle infrastructure :

Les communautés de communes et d'agglomérations :

- La communauté d'agglomération de La Rochelle comprenant 18 communes ;
- La communauté d'agglomération du Pays Rochefortais comprenant 18 communes ;
- La communauté de communes du Pays Marandais comprenant 6 communes ;
- La communauté de communes du canton de Courçon comprenant 14 communes ;
- La communauté de communes de l'île de Ré comprenant 10 communes
- La communauté de communes de la Plaine d'Aunis comprenant 15 communes ;
- La communauté de communes de l'île d'Oléron.

Les pays :

- Le Pays d'Aunis est composé de 51 communes ;
- Le Pays Rochefortais est composé de 24 communes

Dans la zone d'étude, sept communes n'appartiennent à aucun E.P.C.I., mais seulement deux sont directement concernées par le fuseau autoroutier : Ballon et Ciré d'Aunis.

I-2. LE TERRITOIRE

Les régions de la zone d'étude élargie se caractérisent par leur localisation atlantique et le sentiment d'appartenir à des régions périphériques, par rapport à la nation ainsi que par rapport à l'Union Européenne. Les régions de l'Ouest ne se trouvent pas pénalisées uniquement par rapport à leur localisation géographique ou en terme de réseaux, mais également en termes d'espace-temps et d'espace-coût. C'est dans la perspective d'une meilleure valorisation de leur position géographique que ces régions participent au projet de l'Arc Atlantique.

La zone d'étude, définie par les cantons concernés par le projet autoroutier, s'inscrit dans cette volonté de désenclavement et de valorisation de son territoire. Avant l'analyse socio-économique de ce territoire et suite à la présentation du paysage intercommunal, il est nécessaire d'en présenter les différentes composantes, unités paysagères, armature urbaine, principales villes, retenues pour la zone d'étude.

I-2.1. Les grandes unités paysagères :

Il est possible de distinguer quatre grands types d'unités paysagères sur le territoire de la zone d'étude :

- Plaine de Vendée : Plaine calcaire, au relief plat et ample seulement entrecoupé de petites vallées sèches et par la large vallée bocagère de la Vendée ;

- Marais Poitevin : Vaste ensemble de marais entre Niort et la baie de l'Aiguillon, comprenant des marais desséchés, des marais mouillés à proximité de la Sèvre Niortaise et dans les pourtours, des îles et presque îles calcaires peu marquées ;

- Plateau d'Aunis : Plateau calcaire au relief à peine ondulé et à l'absence de bocage ; les villages et les hameaux où l'habitat est regroupé sont bien visibles ;

- Marais Rochefortais : Marais réunissant les marais cultivés ou prairiaux et les îles calcaires bien marquées.

Les marais présentent un intérêt biologique et écologique remarquable et une partie sera intégrée dans le réseau Natura 2000. L'objectif du Syndicat Mixte du parc interrégional du Marais Poitevin est de reconquérir le label de Parc Naturel Régional à l'horizon 2004.

Les interfaces entre ces quatre grandes unités constituent des espaces paysagers sensibles (franges). Les espaces sensibles ne se limitent pas aux interfaces terrestres. Ils concernent également la zone littorale, présentant des imbrications complexes entre le milieu continental et le milieu océanique (activités agricoles, conchylicoles et halieutiques, forte population, pression touristique, développement de l'urbanisation). Cette caractéristique de l'espace littoral est à souligner pour sa richesse autant que pour sa fragilité.

I-2.2. Armature urbaine:

La répartition des villes sur le territoire dépend de nombreux facteurs, notamment des contraintes topographique et hydrographique, ainsi que le potentiel économique qui était souvent lié à l'origine aux contraintes naturelles.

Toutes les régions ne présentent donc pas obligatoirement la même répartition des villes sur le territoire. L'élargissement de la zone d'étude, au Grand Ouest Atlantique, permet d'observer l'importance de villes comme Nantes, Bordeaux, Rennes (métropole régionale) et Angers, Tours. Aucune ville n'a un tel poids dans la zone d'étude.

Au niveau régional :

- La métropole nantaise domine la région Pays de la Loire ; cependant, elle dirige une région hétéroclite, dans laquelle Angers et Le Mans jouent un rôle important. Au contraire, le maillage urbain est plus limité en Mayenne et en Vendée, deux des départements les plus ruraux de France. La région est également soumise aux influences extérieures, Rennes par le Nord, la région parisienne par la Sarthe, Tours par l'Anjou, Niort par le Sud-vendéen.

- La région Poitou-Charentes ne présente pas de ville dominante, Poitiers capitale régionale, Angoulême et La Rochelle sont quasiment équivalentes en terme de population. Ces trois agglomérations ont des aires d'influences réduites, ne couvrant pas l'ensemble de leurs départements respectifs, en raison des attractions d'agglomérations plus importantes, Bordeaux, Nantes et dans une moindre mesure Tours et Limoges. Cependant l'association des deux villes Poitiers et Châtellerauld modifie l'armature urbaine régionale. Seul un pôle urbain La Rochelle-Rochefort pourrait rivaliser. Le réseaux de villes de second rang est relativement abondant (Niort, Saintes, Royan, Cognac).

- Bordeaux et Rennes capitales régionales des régions Aquitaine et Bretagne complètent l'armature urbaine générale de la façade Atlantique.

Au niveau local :

Dans la zone d'étude, l'armature urbaine est marquée par le poids de l'agglomération de La Rochelle. Dans une moindre mesure, deux autres agglomérations constituent la structure urbaine principale de la zone d'étude : Fontenay le Comte, Rochefort. L'aire d'influence de Fontenay-le-Comte s'exerce sur une grande partie de son arrondissement. Cependant, ce dernier est confronté aux influences des Herbiers au Nord, de La Rochelle au Sud et La Roche-sur-Yon au Nord-Ouest.

L'aire d'influence de La Rochelle se fait ressentir sur toute la partie Nord du département de Charente-Maritime et sur une partie du Sud de la Vendée. Rochefort exerce son influence sur la partie centrale de son arrondissement, mais elle est confrontée à l'influence de La Rochelle. Cependant, Saintes, qui occupe une position de carrefour (A 10 Paris-Bordeaux) en retrait par rapport au littoral, lui permettant d'avoir une aire d'influence plus importante, joue également un rôle important dans l'organisation territoriale du département.

Le poids de l'agglomération rochelaise n'est pas suffisant pour que celle-ci puisse jouer un rôle primordial au niveau national. La seule ville moyenne se trouvant à proximité est Rochefort. Ce pôle urbain La Rochelle/Rochefort pourrait rivaliser avec le pôle urbain régional Poitiers/Châtellerauld et trouver sa place dans le maillage urbain inter-régional et national. L'individualisme économique-urbain est aujourd'hui dépassé et il semble désormais plus pertinent de s'appuyer sur des réseaux de villes : le bipôle La Rochelle Rochefort. Les réseaux urbains reposent sur la possibilité d'échanges et sur la proximité spatiale, mais dans le cas présent, la notion de bipôle repose sur la notion d'alliance, de synergie. En effet, les échanges entre les deux villes existent déjà (échange domicile-travail, échange économique), il s'agit donc de poursuivre les démarches entreprises.

Le rapprochement entre les deux villes devrait se faire autour des espaces intermédiaires (marais). Ceux-ci doivent devenir des espaces de liens et non plus de séparation. Ces villes sembleront plus proches quand ces espaces seront mis en valeur et en commun, tout en préservant le milieu naturel.

De nombreuses petites communes constituent le maillage urbain au sein de la zone d'étude. La structure urbaine est différente selon la topographie et les activités humaines. Dans les zones de marais, l'habitat se concentre sur les îles calcaires et les points hauts et ne pose pas dans l'ensemble de contraintes importantes. Par contre, sur le plateau d'Aunis, la répartition de l'habitat est sensiblement différente. Celui-ci est disséminé: il s'agit de petits villages épars avec des centres d'exploitation agricole souvent appuyés à de petits boisements.

I-2.3. Les trois villes principales de la zone d'étude :

- Fontenay le Comte

Fontenay Le Comte, chef lieu d'un arrondissement situé au Sud-Est du département de la Vendée, s'ouvre à l'ouest sur le littoral Atlantique par la baie de l'Aiguillon et se trouve adossé aux départements des Deux-Sèvres et de la Charente-Maritime. Cette ancienne capitale du Bas-Poitou possède un patrimoine historique et architectural de grande qualité, elle possède le seul secteur sauvegardé du département, ce qui lui vaut d'être « ville d'art et d'histoire » depuis novembre 2001.

La ville occupe une position charnière entre le Nord et le Sud du pays. Sa situation à proximité de l'autoroute A 83 Nantes Niort conforte sa position stratégique de carrefour de la R.N. 148 et de l'axe Bressuire- La Rochelle, RD 938 ter.

- La Rochelle

Dès le XIIIème siècle, La Rochelle base son développement et sa renommée sur sa situation Atlantique et sur son port, d'où partaient de grandes expéditions. La Rochelle poursuit son développement de ville portuaire et devient au XIXème siècle la première ville à avoir un port en eau profonde. Ce lien étroit avec son milieu naturel contribue toujours au développement de la ville.

La situation littorale n'est pas le seul attrait, en effet, il est mené une véritable politique sur le cadre de vie et dès les années 70 la notion de « qualité de ville » est évoquée. Elle se préoccupe de ses espaces verts, de son littoral, du contrôle de l'air, de l'eau et du bruit. Elle dispose du premier secteur sauvegardé, ainsi que du premier véritable secteur piétonnier. La Rochelle devient également ville pilote pour la voiture électrique.

Cependant, la situation géographique de La Rochelle au plan national, ne favorise pas les échanges de la cité et de son arrière pays avec le reste du pays et les autres pays européens. En effet, cette partie occidentale de l'Aunis est souvent considérée comme un « ventre mou » côtier situé entre la côte découpée de Bretagne et la rectitude de la côte Aquitaine. Elle s'est longtemps caractérisée, en partie, par son insularité tant d'un point de vue de son milieu physique que des infrastructures de transport. En effet, la ville s'est développée sur des marais et sa situation d'agglomération littorale ne lui offre pas les mêmes possibilités de développement que les agglomérations continentales. Elle doit donc poursuivre son développement dans les zones de marais. De plus l'agglomération est mal reliée aux principales infrastructures routières et autoroutières et en particulier à celles de l'Ouest.

- Rochefort

Rochefort, ville arsenal, a été créée de toute pièce en quelques années sous Louis XIV, afin de développer la puissance maritime du Royaume de France. La ville se caractérise par son organisation urbaine structurée et son architecture harmonieuse. Elle fait partie du réseau des « villes d'arts et d'histoire ».

L'arsenal a fermé ses portes en 1927, mais l'image de la ville est toujours celle d'une ville tournée vers la mer et elle s'appuie dessus pour son développement (Corderie Royale). Elle a également développé une activité de thermalisme depuis la découverte d'une source en 1868. C'est une activité conséquente pour le pays rochefortais (10 000 curistes/an) Cependant, sa position géographique au plan national la confronte aux mêmes problèmes d'insularité que La Rochelle. Mais le raccordement au réseau autoroutier dès 1996 et la construction du pont de Martou au sud sur la Charente sont les premières étapes du désenclavement terrestre. Ce désenclavement terrestre doit permettre de limiter le processus de satellisation de Rochefort par rapport La Rochelle. Située à moins de 30 kilomètres de La Rochelle, Rochefort se trouve dans l'aire d'influence de cette dernière.

I-3. DÉMOGRAPHIE

I-3.1. La zone d'étude élargie

Evolution de la population :

Les quatre régions de la zone d'étude élargie connaissent une croissance de leur population. Cependant, la croissance de la région Poitou-Charentes est la moins importante. Cette croissance générale de la population s'explique par des soldes migratoires positifs dans les différentes régions. Ces quatre régions font parties des six régions françaises connaissant un solde migratoire positif en hausse entre les recensements de 1982 à 1990 et de 1990 à 1999. Cependant, il faut nuancer ces soldes migratoires positifs. En effet, les quatre régions connaissent de nombreux départs dans la classe d'âge des 20-30 ans, par contre les soldes migratoires des autres classes d'âge sont positifs, notamment dans la classe d'âge des 55 ans et plus. Dans ces régions, les mouvements de jeunes adultes (départ de jeunes avant d'avoir des enfants et arrivées de familles avec enfants) réduisent l'excédent naturel mais accroissent l'excédent migratoire.

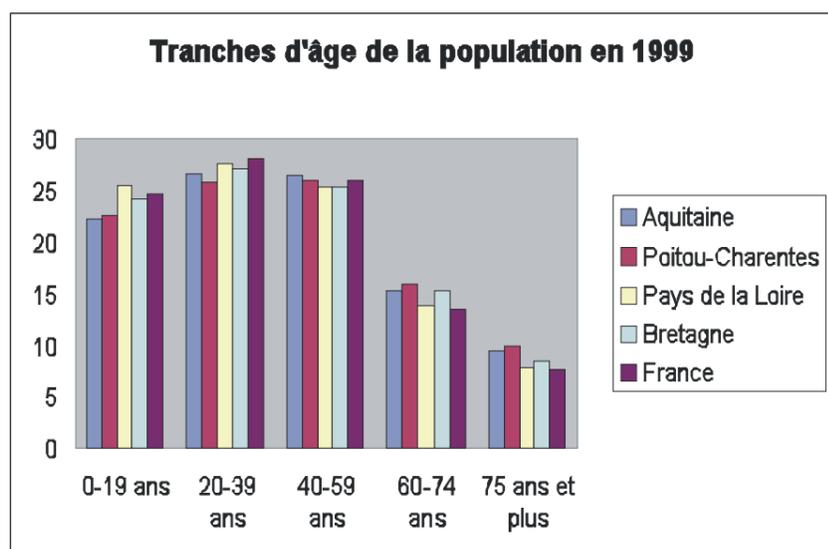
On observe des soldes naturels proches de zéro pour les régions Poitou-Charentes et Aquitaine (respectivement 0 et 0.02) et supérieurs à zéro pour les régions pays de la Loire et Bretagne (respectivement 0.37 et 0.14)

Région	Population en 1990 (nb d'habitants)	Population en 1999 (nb d'habitants)	Evolution de la population entre 1990 et 1999 (en %)
Pays de la Loire	3 059 112	3 222 061	5,3
Poitou-Charentes	1 595 109	1 640 068	2,8
Bretagne	2 795 638	2 906 197	3,9
Aquitaine	2 795 830	2 908 359	4

Source : RGP 1999

La population de la zone d'étude élargie représente plus de 18 % de la population française. Cependant, il existe des disparités au sein de cet espace. En effet, la région Poitou-Charentes ne représente que 2,8 % de la population, alors que les autres régions représentent entre 5 et 5,5 % de la population. Les disparités se retrouvent également au sein des régions. Ainsi les départements littoraux ou ceux disposant de grandes villes ont une population plus importante que les départements ruraux par exemple. La population du département de Charente-Maritime représente plus du tiers de la population de la région Poitou-Charentes.

Tranches d'âge de la population :



Source RGP 1999

L'analyse des tranches d'âge de la population permet d'observer des similitudes entre les deux régions les plus au Sud, Aquitaine et Poitou-Charentes, mais également entre les régions Pays de la Loire et Bretagne. On peut observer dans ces dernières une part plus importante des populations jeunes par rapport aux régions Aquitaine et Poitou-Charentes. Par contre la part des 40 ans et plus est plus importante dans les régions Aquitaine et Poitou-Charentes.

Cependant, dans l'ensemble la population de l'Ouest apparaît légèrement plus âgée que celle du reste de la France.

L'indice de jeunesse

L'analyse de l'indice de jeunesse (part des 0-19 ans par rapport à la part des 60 ans et plus) de 1999 par rapport à celui de 1999 permet d'observer un léger vieillissement de la population dans les régions de la zone d'étude élargie. Cette tendance se dégage également au niveau national. Cependant, ces régions demeurent relativement jeunes. Ce phénomène peut s'expliquer par l'arrivée de retraités, quittant la région parisienne, pour retrouver dans les régions de l'Ouest un cadre de vie plus agréable. Le retour de jeunes couples avec des enfants, dans leurs régions d'origine, contribuent à maintenir un indice de jeunesse proche ou supérieur à 1.

On observe également les mêmes similitudes entre les régions que pour les tranches d'âge, c'est à dire un indice de jeunesse légèrement inférieur à 1 pour les régions Aquitaine et Poitou-Charentes et égale ou supérieur à 1 pour les régions des Pays de la Loire et Bretagne.

L'indice de jeunesse au niveau national est équivalent à celui des Pays de la Loire, cependant, dans l'ensemble cet indicateur confirme le fait que la population de l'Ouest soit légèrement plus âgée que dans le reste de la France.

Région	1990	1999
Aquitaine	1	0,9
Bretagne	1,2	1
Pays de la Loire	1,44	1,16
Poitou-Charentes	1	0,9
France	1,33	1,15

Source : RGP 1999

Densité de population :

On peut observer des densités de population très différentes entre les deux régions les plus au Sud, l'Aquitaine, le Poitou-Charentes et les deux autres régions situées plus au Nord, les Pays de la Loire et la Bretagne.

Les densités de population de l'Aquitaine et du Poitou-Charentes sont respectivement de 70,2 et 63,5 hab/km², alors que celles des Pays de la Loire et de la Bretagne sont de 100,4 et 106,8 hab/km². Ces dernières ont des densités de population équivalentes à celle de la France métropolitaine : 106,1 hab/km².

Analyse des principales unités urbaines :

Les principales unités urbaines

Unités urbaines	Population en 1990 (nb d'habitants)	Population en 1999 (nb d'habitants)	Evolution de la population entre 1990 et 1999 (en %)
Bordeaux	712 558	753 931	5,8
Nantes	496 078	544 932	9,8
Rennes	249 478	272 263	9
Angers	211 770	226 843	7,1
Le Mans	192 379	194 825	1,2
Saint-Nazaire	131 511	136 886	4
Poitiers	107 625	119 371	10,9
La Rochelle	105 221	116 157	10,4
Angoulême	102 908	103 746	0,8
Niort	65 792	66 092	0,4

Source : RGP 1999

L'analyse de la population des principales agglomérations de la zone d'étude élargie permet de comprendre le poids démographique de la région des Pays de la Loire qui compte quatre villes de plus de 130 000 habitants, alors que la région Poitou-Charentes ne compte que trois villes entre 100 000 et 120 000 habitants. Cependant, deux de ces villes, Poitiers et La Rochelle, connaissent une croissance de leur population supérieure à 10 % entre les deux recensements. Seules Nantes et Rennes connaissent une croissance équivalente.

Il faut également savoir que seize aires urbaines de plus de 150 000 habitants ont contribué pour plus de 30 % à la croissance démographique de la France métropolitaine entre 1990 et 1999. Leur population s'est accrue à un rythme double de celui du pays. Six de ces villes appartiennent à la zone d'étude élargie : Rennes, La Rochelle, Nantes, Poitiers et dans une moindre mesure Angers et Bayonne.

Ces évolutions de population sont génératrices de nouveaux déplacements de personnes. En effet, les populations s'installent dans des espaces périurbains qui ne sont pas forcément générateurs d'emplois adaptés aux nouveaux installés. De plus, l'arrivée de population s'accompagne souvent d'une hausse des activités, ce qui génère une croissance importante des déplacements : migrations alternantes Domicile/Travail, déplacements de loisirs, touristiques ou professionnels.

La région ligérienne se distingue de la région Poitou-Charentes par son maillage du territoire. En effet, le fonctionnement de la région s'articule autour des villes de Nantes, Angers, Le Mans et Saint-Nazaire qui sont reliées entre-elles par le TGV, des trains rapides et des routes à 2X2 voies. Rennes, capitale de la région Bretagne, située à 100 km de Nantes et reliées par une 2X2 voies à celle-ci fait également partie de cette armature urbaine.

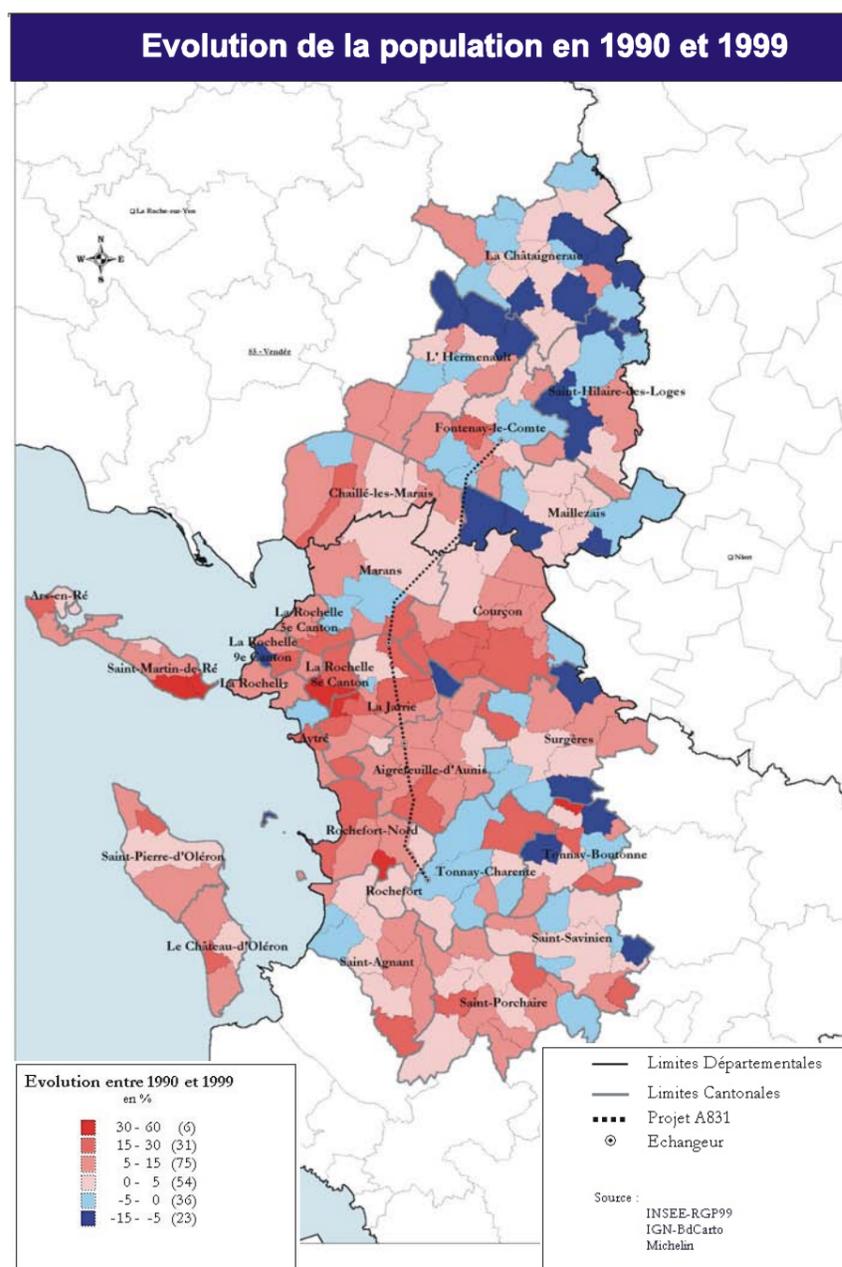
I-3.2. La zone d'étude

- Evolution de la population

En 1999, ces deux départements représentent une population de 1 096 688 habitants (Insee R.G.P. 1999) :

- Vendée : 539 664 habitants soit 16.5% de la population de la région Pays de la Loire
- Charente Maritime : 557 024 habitants soit 34% de la population de la région Poitou Charente.

Les deux départements ont connu une hausse de leur population de 6% depuis le recensement de 1990. A titre comparatif, la hausse est de 3.3% au niveau de la France métropolitaine. La densité de population est de 80.3 hab/km² en Vendée et de 81.2 hab/km² dans le département de Charente-Maritime.



La zone d'étude regroupe 370 091 habitants en 1999 (soit une hausse d'environ 6% par rapport au recensement de 1990), représentant un tiers de la population des deux départements réunis, Vendée et Charente-Maritime.

Seuls quatre cantons de la zone d'étude (La Chataigneraie, Fontenay le Comte, Maillezais et Tonnay Charente) connaissent une très légère baisse (entre 0.3 et 2%) de leur population entre les deux recensements. Les autres cantons connaissent une hausse plus ou moins importante (voir carte de l'évolution de la population par commune). Cette croissance de la population se ressent plus particulièrement au niveau de l'agglomération rochelaise, mais l'étude du cas de La Rochelle permet d'observer que la hausse de la population entre 1990 et 1999 est sensiblement égale à la baisse de la population que la ville a connu entre les recensements de 1982 et 1990.

Ces hausses de population au sein de la zone d'étude s'expliquent généralement par un solde migratoire positif (attractivité de la zone d'étude). Il faut également noter que plus de la moitié des cantons ont un solde naturel positif, démontrant ainsi une certaine vitalité démographique de la zone d'étude.

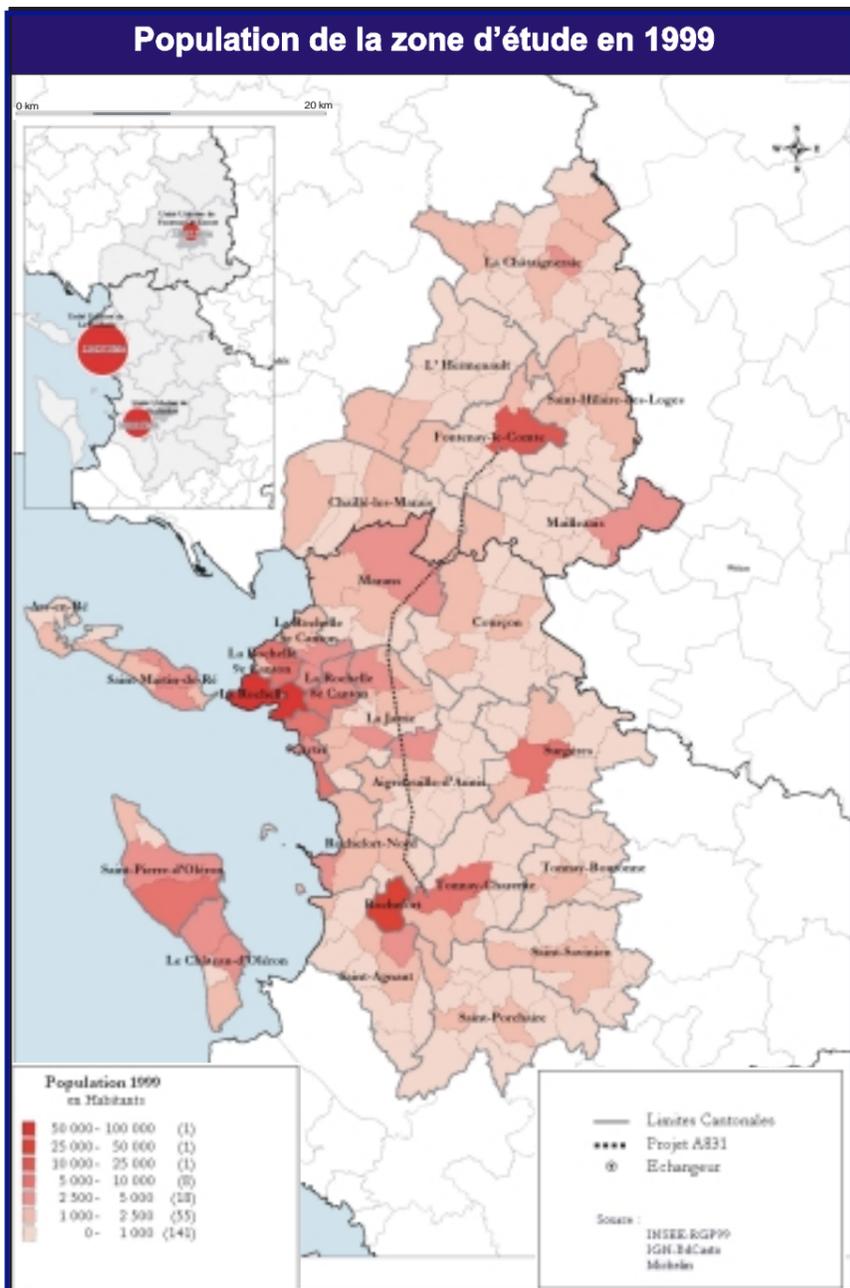
Les trois unités urbaines, La Rochelle, Rochefort et Fontenay-le-Comte, concentrent près de 167 814 habitants, soit près de la moitié de la population de la zone d'étude. L'unité urbaine de La Rochelle regroupe à elle seule plus de 115 000 personnes, soit près d'un tiers de la population de la zone d'étude. Cela constitue un pôle démographique comparable à l'agglomération de Poitiers, capitale régionale du Poitou-Charentes.

Les unités urbaines de la zone d'étude

Unités urbaines	Population en 1990 (nb d'habitants)	Population en 1999 (nb d'habitants)
La Rochelle	105 221	116 157
Rochefort	35 598	35 990
Fontenay-le-Comte	16 667	15 667

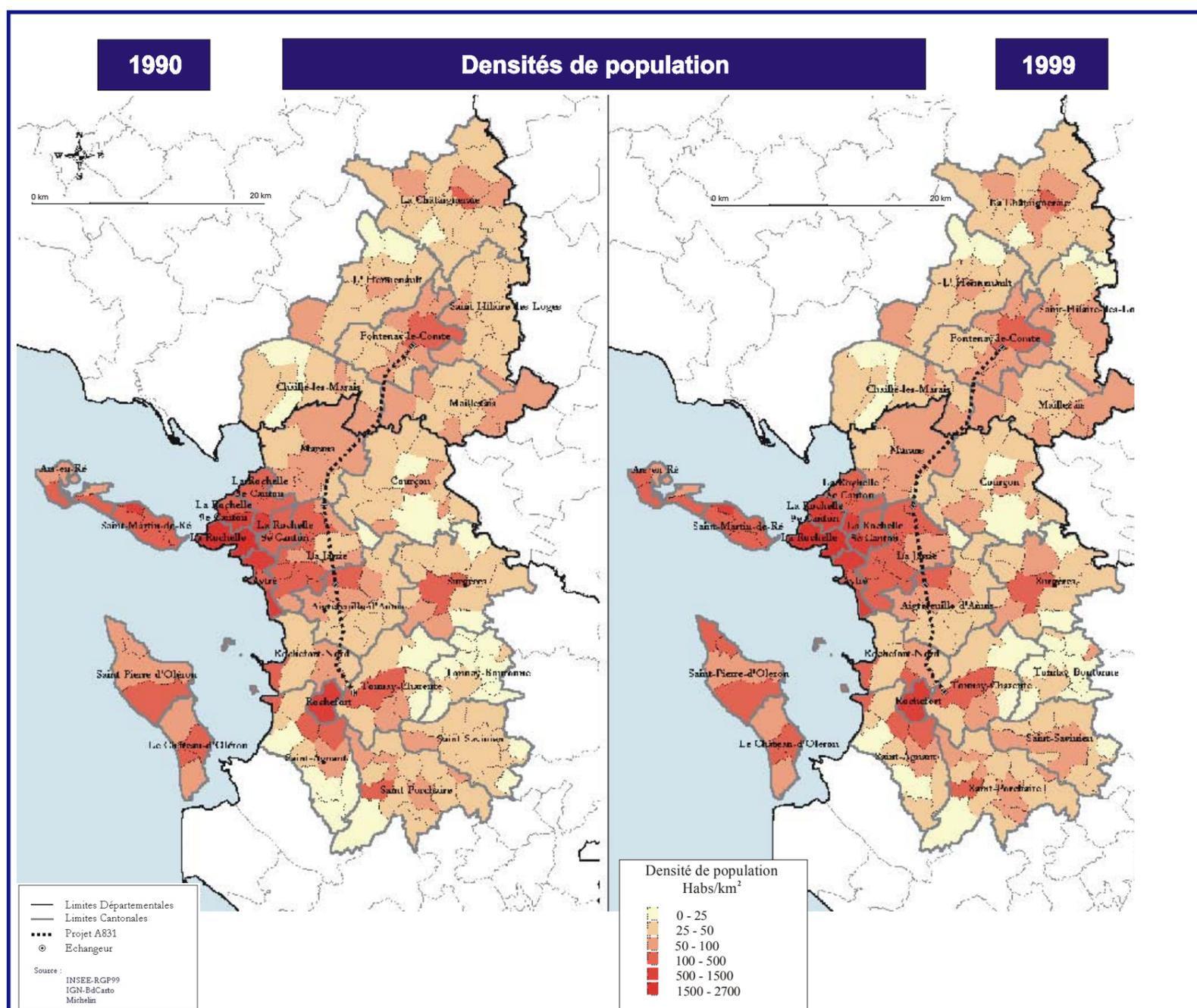
Source : RGP 1999

La notion « d'unité urbaine » repose sur la continuité de l'habitat. Une unité urbaine est un ensemble d'une ou de plusieurs communes dont le territoire est partiellement ou totalement couvert par une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants. Dans cette zone bâtie, les constructions sont séparées de leurs voisines de moins de 200 mètres. Les communes rurales sont celles qui n'appartiennent pas à une unité urbaine.



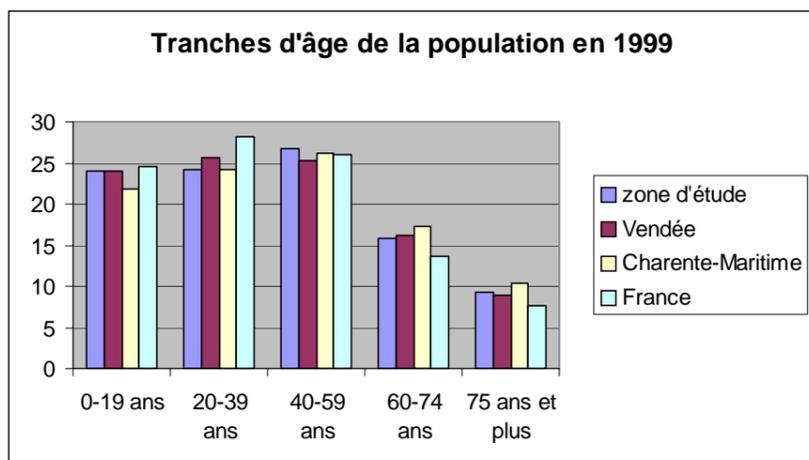
La densité moyenne de la zone d'étude s'élève à 100 habitants au Km², ce qui est nettement au-dessus des moyennes départementales, respectivement de 80.3 hab/km² pour la Vendée et 81.2 hab/km² pour la Charente-Maritime.

Cependant, cette moyenne relativement élevée peut masquer de véritables disparités au sein de la zone d'étude. En effet, la répartition de la population n'apparaît pas homogène sur l'ensemble du territoire. Il peut exister de forts contrastes entre les espaces littoraux et les zones de marais. Ainsi, la population est très concentrée sur la région rochelaise (2 693.8 hab/km² pour la commune de La Rochelle et 1 252.2 hab/km² pour l'unité urbaine de La Rochelle) et dans les pôles les plus importants de la région comme Rochefort, Fontenay-le-Comte et Surgères par exemple. La densité de population de la zone d'étude, hors unités urbaines, est de 55 hab/km². Ailleurs, la densité peut atteindre des niveaux plus faibles, notamment dans les zones de marais.



-Tranches d'âge de la population

On peut noter que la population, de la zone d'étude et des deux départements concernés, est légèrement moins jeune qu'au niveau national. Le département de Charente-Maritime a une population légèrement plus âgée que celle de Vendée et que celle de la zone d'étude. Les différences majeures entre la zone d'étude et la France métropolitaine concernent principalement la classe d'âge des 20-39 ans qui de manière générale quitte l'Ouest de la France, pour revenir dans leur région d'origine après 40 ans. De plus, la façade Atlantique est attractive pour les retraités, ce qui explique la part plus importante de ces catégories d'âge dans la zone d'étude.



Source RGP 1999

L'indice de jeunesse (part des 0-19 ans par rapport à la part des 60 ans et plus) de la zone d'étude (0,95) en 1999 est équivalent à celui du département de Vendée (0,96), mais supérieur à celui du département de Charente Maritime (0,79). Cet indice peut s'expliquer par le retour dans la région de jeunes couples avec des enfants.

On observe des disparités relativement importantes entre les cantons. Les indices de jeunesse les plus bas concernent les cantons insulaires, ruraux et de centres villes. Ces cantons n'offrent pas toujours les conditions idéales pour permettre à de jeunes ménages de s'installer (opportunités professionnelles ou foncières, niveau d'équipement suffisant) et accueillent au contraire des retraités. En revanche, les cantons des premières couronnes urbaines ont des indices de jeunesse relativement élevés.

Indice de jeunesse en 1999

Canton	Indice jeunesse
Ars en Ré	0,45
Saint Martin de Ré	0,70
Chaillé les Marais	0,75
Surgères	0,86
Courçon	0,87
La Rochelle	0,87
Rochefort	0,91
Fontenay le Comte	1,01
La Rochelle 5 ^{ème} canton	1,40
La Rochelle 8 ^{ème} canton	1,40

Source : RGP 1999

I - 4 - L'HABITAT

I-4.1. La zone d'étude élargie

L'habitat se caractérise par la prédominance des maisons individuelles, la maison individuelle étant le souhait de la plupart des ménages. Ce phénomène est observable dans les quatre régions, mais il est encore plus net au niveau de la région Poitou-Charentes : l'habitat individuel représente près de 79,7 % de l'habitat, alors qu'il est en moyenne que de 71 % dans les autres régions.

Les résidences secondaires représentent un peu plus de 12 % des logements dans les quatre régions de la zone d'étude élargie. Cependant, la part des résidences secondaires est plus importante dans certains départements, notamment dans les départements littoraux, la Charente-Maritime (22.1 %), La Vendée (29.4 %), le Morbihan (18.5 %), les Côtes-d'armor (15.8 %). Les départements situés plus en retrait par rapport au littoral ont des taux de résidences secondaires beaucoup plus faibles : la Charente (6.1 %), la Vienne (6.4 %), le Maine et Loire (3.8 %), la Mayenne (6.2 %).I-4.2.

I-4.2 La zone d'étude

- L'habitat individuel et collectif

L'habitat se caractérise essentiellement par la prédominance des maisons individuelles dans les départements de Vendée (86.5%) et de Charente-Maritime (79%). La part des logements collectifs est donc plus importante en Charente-Maritime (18.2%) qu'en Vendée (10.7%). Ces données illustrent le caractère rural de la Vendée et l'absence d'agglomération importante dans le département, à la différence du département de Charente-Maritime marqué par la présence de La Rochelle et dans une moindre mesure de Rochefort.

L'habitat se caractérise également par l'importance des maisons individuelles. En effet, les maisons individuelles représentent plus de 90% des logements dans les cantons de la zone d'étude. Seuls quatre cantons se distinguent, les cantons des trois centres-villes des villes principales et le canton d'Aytré dans une moindre mesure, où la part des logements collectifs est plus importante.

Type de logement

	Maisons individuelles	Logements collectifs	Autre
Canton de Fontenay le Comte	74.8%	22.7%	2.5 %
Canton de La Rochelle centre	37.6%	59.3%	3.1 %
Canton d'Aytré	81.4%	13.8%	4.8 %
Canton de Rochefort centre	51.4%	45.9%	2.7 %

Source RGP 1999

- L'emploi :

L'ensemble de la zone d'étude totalise près de 132 864 emplois en 1999. On observe une concentration des emplois dans certains cantons. Ainsi, le canton de La Rochelle-centre totalise près de 30% des emplois (39% des emplois pour les quatre cantons rochelais) de la zone d'étude, celui de Rochefort 11.5% et celui de Fontenay le Comte 8%.

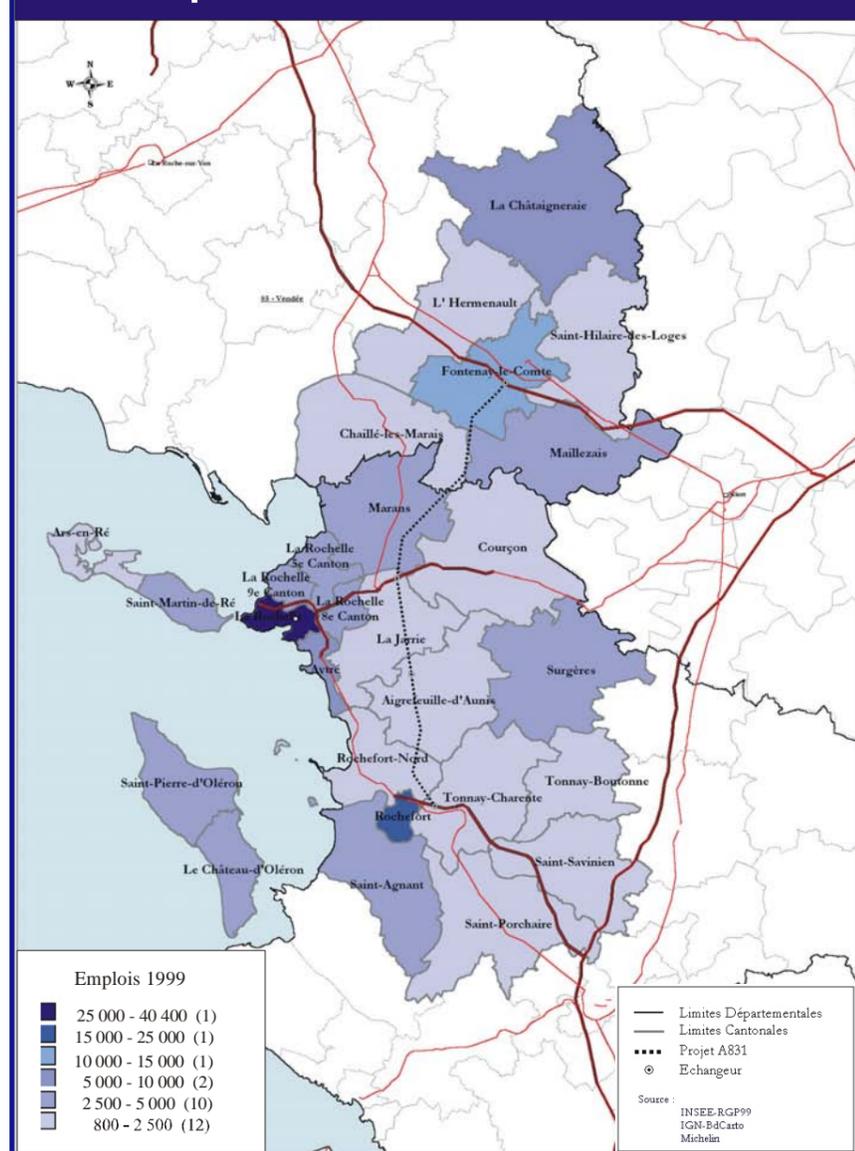
L'analyse des différents secteurs d'activité de la zone d'étude permet de mettre en évidence la part importante du secteur tertiaire (71.1 % des emplois) par rapport aux autres secteurs d'activité (secondaire 22.6 % et primaire 6.3 %). L'importance des différents pôles urbains par rapport à l'ensemble du territoire explique la part plus importante du tertiaire dans l'activité économique de la zone d'étude. Dans les cantons de La Rochelle et Rochefort, la part du secteur tertiaire s'élève à près de 80 % alors que dans les autres cantons, elle peut varier entre 60 et 70 % : Fontenay le Comte 68.3 %, Aigrefeuille d'Aunis 66 %, Maillezais 61.2 %, Courçon 65.6 % par exemple.

- Le taux de chômage :

Le taux de chômage de la zone d'étude a augmenté entre les deux recensements, de 13.3% en 1990 à 14.8% en 1999. Cette hausse s'inscrit dans le contexte national et ce phénomène est observable à différentes échelles selon les cas (commune, département, ...).

Cependant, on peut noter que le taux de chômage de la zone d'étude est supérieur à la moyenne nationale. Les taux les plus forts sont observés dans les cantons Sud du département de Charente-Maritime et dans celui de la Rochelle-centre. Les taux les plus faibles se situent, quant à eux, autour de La Rochelle (environ 10%), ainsi que dans les cantons situés au Nord de la zone d'étude ('Saint Hilaire des Loges, La Chataigneraie). Dans le cadre du pays d'Aunis, les chiffres du chômage n'évoluent pas de manière significative en raison de la relative stabilité du tissu économique, essentiellement composé d'exploitations agricoles et d'entreprises artisanales.

Emplois dans la zone d'étude en 1999



Par ailleurs, la comparaison du nombre d'emplois avec la population active, toujours en 1999, permet de constater un surplus d'emplois par rapport à la population active dans seulement quatre cantons de la zone d'étude : Fontenay le Comte, La Rochelle centre, Aytré et Rochefort centre.

Le déséquilibre entre le nombre d'emplois et celui des actifs engendre des déplacements entre les lieux de résidence et les lieux de travail. On observe ainsi, dans la zone d'étude, une certaine mobilité des actifs, seulement 16 % des ménages ne possèdent pas de voiture. En effet, près de 63% des actifs ont un emploi en dehors de leur commune de résidence. Mais on note une mobilité moindre pour les actifs de La Rochelle et Rochefort, qui exercent respectivement dans 60% et 58% des cas une activité dans leur commune de résidence.

I – 6. LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

I-6.1. La zone d'étude élargie

La zone d'étude se caractérise par les spécificités économiques de chacune des régions. Il existe cependant des similitudes, en effet, le secteur primaire (agriculture et pêche) continue d'occuper une place prépondérante dans l'Ouest de la France. Le poids de cette activité a masqué pendant plusieurs décennies la montée des industries de pointe (construction automobile, aéronautique, électronique). Cependant, seulement quelques industries sont de dimension européenne, le reste du tissu industriel est constitué essentiellement de petites et moyennes industries (PMI). Le secteur tertiaire a également connu de nombreuses évolutions, efforts faits dans les universités, décentralisation de grandes écoles et d'administrations, déconcentration de grands équipements, mais comme pour le secteur industriel, ces évolutions apparaissent un peu tardives par rapport au reste du territoire national et par rapport aux autres régions européennes.

La zone d'étude élargie se caractérise également par de ses activités maritimes et portuaires. Cependant, ces espaces portuaires de la façade Atlantique ne représentent pas le même intérêt à l'échelle nationale (port autonome, port d'intérêt national) qu'à l'échelle européenne (ports moyens ou locaux). Ces limites des places portuaires s'expliquent le plus souvent par la faiblesse des arrière-pays et par le manque de liaisons suffisamment efficaces avec les territoires les plus dynamiques du pays et de l'Union Européenne.

Le littoral demeure une source de développement économique pour les régions de l'Ouest, pêche, conchyliculture, construction navale, mais également le tourisme, secteur d'activité primordial pour l'économie.

- L'Aquitaine :

La région se caractérise par la taille modeste de son industrie, qui s'explique en partie par la pauvreté de la région en matières premières, à l'exception des ressources en bois. La forêt landaise s'inscrit dans un triangle de 10 000 km², elle constitue la forêt la plus étendue d'Europe Occidentale, elle se caractérise par l'omniprésence du pin maritime. La région a perdu sa suprématie pour l'exploitation du gaz naturel et sa production de pétrole est en baisse.

Elle se caractérise également par la spécialisation des entreprises présentes sur le territoire dans les domaines de l'aéronautique, de l'aérospatiale, de l'électronique médicale, de la chimie, des hydrocarbures et du secteur agricole (sylviculture et viticulture). Le Bordelais est le pays de la vigne et sa production est reconnue dans le monde entier. Depuis 1970, la superficie viticole se maintient entre 100 000 et 120 000 hectares, mais l'augmentation des rendements a permis d'accroître les récoltes. Cependant la production peut varier selon les conditions climatiques, ces dernières années, elle a oscillé entre 2,5 et 6,6 Mhl, en quasi-totalité d'A.O.C..

Le tertiaire occupe une place prépondérante dans l'économie régionale ; ce secteur occupe les deux tiers des aquitains.

Il existe des disparités importantes au sein de la région, dominée par le département de Gironde et sa métropole et dans une moindre mesure par le département des Pyrénées-Atlantiques.

- La Bretagne :

La région se caractérise par un attachement historique à une économie de la terre et de la mer d'où l'importance du rôle joué par l'agriculture. La Bretagne exploite 6 % des surfaces agricoles utilisées en France et produit 12 % de la production nationale (1^{ère} région française pour la

production). La suprématie de l'agriculture bretonne s'affirme surtout dans les productions animales (porc), ainsi que dans la production légumière (artichauts, choux-fleurs, épinards...). La pêche bretonne occupe également une place prépondérante au niveau national (1^{ère} région pour la valeur débarquée). L'importance du secteur primaire dans la région a permis le développement de l'industrie agro-alimentaire, initiative régionale ancrée dans le monde rural.

La Bretagne a également exprimé sa volonté de moderniser son économie et a bénéficié d'une politique forte de décentralisation, permettant le développement de certains pôles d'activité : télécommunications et automobiles. Mais le tissu industriel reste fragile et dépendant de la conjoncture nationale et internationale. Le secteur des constructions navales joue également un rôle primordial, notamment pour les villes de Brest et Lorient.

Le secteur tertiaire occupe une place importante dans la région. Cela s'explique en partie par le rôle important du secteur de la défense nationale (arsenal, préfecture maritime, marine de guerre, hôpital maritime, écoles militaires ...), ainsi que celui de l'enseignement (public et privé). Le secteur de la recherche a connu une forte croissance (CNET, IFREMER...). Le tourisme occupe également une place prépondérante dans l'économie bretonne (2^{ème} région de France).

- Pays de la Loire :

La région des Pays de la Loire est la seconde région française pour la valeur des productions agricoles. L'agriculture régionale évolue depuis plusieurs années, croissance des grosses exploitations, mécanisation de plus en plus importante et disparition progressive des petites et moyennes exploitations. La région est la 1^{ère} région française pour la production de viande et la 2^{ème} pour la production laitière. En fonction de leurs caractéristiques, les différents territoires ont développé certaines productions agricoles, production bovine dans le bocage vendéen, la viticulture dans la région nantaise et dans l'Anjou par exemple.

La région, une des régions les plus industrielles de France, se caractérise par la spécialisation de certaines entreprises dans les secteurs de la mécanique, des matériaux, de l'aéronautique, du bois, de la mode, de l'industrie agro-alimentaire et de la construction navale. Cette dernière, activité emblématique de la région ligérienne, a connu de fortes perturbations, mais connaît aujourd'hui un nouvel élan. Mais le renouveau de l'industrie depuis quelques décennies se traduit également par la pénétration de grands groupes nationaux et internationaux, ce qui peut poser le problème de la capacité régionale de commandement et de la dépendance économique. Plus d'un tiers des emplois industriels sont soumis à des décisions de structures étrangères à la région.

Le secteur tertiaire a connu une forte croissance ; on peut supposer que l'armature urbaine régionale a contribué à ce développement. Cependant la métropole nantaise concentre partie des établissements du secteur financier et de la recherche.

Par ailleurs, la capitale régionale, Nantes est actuellement en plein essor démographique et économique : nombreuses délocalisations d'entreprises publiques et privées, projets, manifestations culturelles.

- Poitou-Charentes :

L'agriculture est un des fondements de l'économie régionale. Elle occupe 70 % du territoire et représente près de 10 % des emplois. Cependant, même si la production est variée, elle demeure insuffisamment valorisante. Ce secteur connaît un net recul de l'activité d'élevage au profit de des cultures de céréales et d'oléoprotéagineux.

Le secteur industriel n'est pas le secteur dominant de l'économie régionale. La région n'a longtemps compté que sur des initiatives locales, ce qui peut expliquer l'importance de son réseau de petites et moyennes entreprises (PME). En effet, il représente près de 77 % des entreprises régionales. La région compte seulement une vingtaine d'entreprises de plus de 500 salariés, notamment dans les secteurs de la fabrication de matériel de transport (TGV), des équipements électriques et électroniques. L'industrie agro-alimentaire occupe une place non négligeable dans l'économie régionale ; elle est reconnue pour sa filière des spiritueux (Charente) ainsi que pour son industrie laitière.

Le secteur tertiaire a connu le même développement que dans les autres régions. Cependant, en dehors des services communs à la grande majorité des pôles urbains, il est important de souligner l'importance du pôle mutualiste niortais.

Mais de manière générale, la région est fortement attirée par la spirale de développement de la région des Pays de la Loire, y compris les territoires situés à proximité de la région Aquitaine.

I-6.2. Le département de la Vendée :

L'activité économique du département est caractérisée par la prédominance de la filière agro-alimentaire (2^{ème} industrie du département par ses effectifs), illustrée par la présence de Fleury Michon (charcuterie, plats cuisinés), USVAL (industrie du lait) et par celle de la construction nautique (chantiers Jeanneau et Benneteau). Cependant, l'économie vendéenne ne se limite pas à ces activités. Les grands secteurs d'activité sont :

L'agriculture :

- 10 400 exploitations en 2000
- une superficie moyenne de 47 hectares
- 41% de la S.A.U. détenus par 13% des exploitations
- 2/3 de la S.A.U. consacrés au fourrage
- 30% des exploitations à orientation bovine (lait-viande), notamment dans le bocage, près de 700 000 bovins en Vendée
- Forte densité de l'élevage hors sol volailles (25 millions de volailles dans le département) dans le nord est vendéen
- Un exploitant professionnel sur deux a moins de 44 ans
- Montée en puissance de l'emploi salarié

Le secteur maritime :

La Vendée se caractérise par sa forte identité maritime avec ses 255 Km de littoral et 2 îles. C'est la quatrième zone de débarquement de poisson frais. En 2000, ce secteur comptait environ 410 navires et 1740 marins et près de 22 400 tonnes de poisson ont été débarquées pour une valeur de 437,5 millions de francs.

L'industrie :

L'industrie en Vendée s'est développée dans les années 1960-70. Ce développement s'est réalisé à partir d'ateliers artisanaux et dans des secteurs très diversifiés. Ce tissu industriel est aujourd'hui essentiellement composé de PME- PMI. Toutefois, plusieurs grands groupes se sont implantés dans le département (Michelin, SKF, LVMH). Seules les industries lourdes et chimiques ne sont pas représentées dans le département.

Le tourisme : La côte de Lumière

La Vendée possède des caractéristiques naturelles et des équipements qui en font le 2^{ème} département d'accueil en France et le 1^{er} en nombre d'emplacements de camping.

Le tourisme est la première activité économique du département (10 milliards de chiffre d'affaires et 4,5 millions de touristes accueillis par an). Il est la 3^{ème} source d'emplois, 19 500 emplois, juste après le BTP et l'agro-alimentaire.

I-6.3. Le département de Charente-Maritime :

L'activité économique du département se caractérise par la prédominance d'activités liées à la situation géographique du département : le tourisme (première ressource économique du département), la pêche, les cultures marines, les activités portuaires (1^{er} place pour les produits forestiers et 2^{ème} port français pour les céréales), la construction nautique. Mais d'une manière plus générale, les grands secteurs d'activité du département sont :

L'agriculture :

- 10 000 exploitations en 2000
- Superficie moyenne des exploitations : 44 hectares
- 75% des surfaces aux exploitations de plus de 50 hectares
- la moitié des exploitations du département tirent l'essentiel de leurs revenus des grandes cultures et de la viticulture
- 70% des exploitations cultivent des céréales
- Déclin de l'élevage
- Un chef d'exploitation sur deux à moins de 50 ans

Le secteur maritime :

La Charente Maritime est un département également marqué par sa forte identité maritime: le commerce maritime (La Rochelle, Rochefort), la pêche (355 navires et 831 marins), les cultures marines, la plaisance (42 837 navires immatriculés, 18 ports ou sites de plaisance et environ 8 000 postes à quai), le tourisme ou l'industrie liée aux activités nautiques.

L'industrie :

L'industrie est essentiellement localisée dans le Nord du département et plus précisément autour des zones portuaires de La Rochelle/ La Pallice et de Rochefort/ Tonny-Charente. L'industrie est relativement diversifiée, la quasi-totalité des secteurs sont représentés. Certains secteurs sont prédominants comme ceux de la chimie, caoutchouc, plastique, l'agro-alimentaire et le travail des métaux ; ils représentent près de 45% des effectifs salariés du département.

Le tissu industriel est composé essentiellement de petites et moyennes entreprises : plus de 3 salariés sur 4 travaillent dans des unités dont l'effectif est inférieur à 250 personnes.

Le tourisme :

Le tourisme est une des principales activités économiques du département. Il accueille près de 3.5 millions de touristes tous les ans, ce qui génère 16 480 emplois salariés en été et 6 500 en hiver. Le département dispose de nombreux atouts pour attirer une large clientèle : plages, patrimoine, équipements touristiques et culturels... .

I-6.4. Les cultures marines (conchyliculture et aquaculture marine) en Vendée et en Charente-Maritime

La Charente-Maritime est le premier département français pour la conchyliculture se diversifiant dans :

- L'ostréiculture : culture des huîtres
- La mytiliculture : culture des moules
- La vénériculture : culture des palourdes

Les principaux centres conchylicoles (bassin de Marennes-Oléron et le secteur Nord Charente) regroupent l'ensemble des activités liées à cette culture : le captage, l'élevage, l'affinage en claires et la commercialisation. L'activité est pratiquée sur près de 3 500 hectares concédés sur le domaine public maritime (1 000 hectares sur le bassin de La Rochelle et 2 500 hectares sur le bassin Marennes Oléron).

Au niveau départemental, l'activité représente près de 4 000 emplois directs et 2 900 occasionnels et saisonniers.

Pour l'année 2000, la production en Charente-Maritime est estimée à :

- 40 000 tonnes pour les huîtres
- 8 500 tonnes pour les moules

Les fermes aquacoles se sont également développées dans le département et plus particulièrement sur les îles de Ré (3 fermes) et d'Oléron (2 fermes). En 2000, les productions en provenance de ces fermes sont estimées à :

- 610 tonnes de bars
- 142 tonnes de turbots
- 17 millions d'alevins de daurades royales
- 68 millions de larves d'huîtres
- 5 tonnes d'algues

Le site de Chef de Baie, à La Rochelle, joue un rôle déterminant, comme pour la pêche, pour l'activité, en assurant de bonnes conditions pour la commercialisation.

La Vendée est le troisième département français producteur d'huîtres et de moules. Les différentes productions ne se font pas toutes dans les mêmes sites, ainsi l'ostréiculture s'est développée plus particulièrement à Noirmoutier et dans la baie de Bourgneuf (elle représente 10% de l'activité nationale), alors que la mytiliculture s'est développée essentiellement dans les petits ports du Payré et dans la baie de l'Aiguillon.

La production vendéenne s'élève à près de 25 000 tonnes par an. Il faut également ajouter à cette production, celle des fermes aquacoles qui se consacrent à la production de turbot et de daurade royale.

I-6.5. L'enseignement en Vendée et de Charente-Maritime

L'enseignement du premier et du second degré est bien réparti sur les deux départements. Un peu plus de 100 000 élèves sont scolarisés dans chacun des départements.

L'enseignement supérieur est relativement bien représenté sur le territoire. En Vendée, La Roche-sur-Yon dispose d'un centre universitaire départemental, d'un institut catholique d'études supérieures, de plusieurs IUT et d'un institut universitaire de formation des maîtres. Il faut noter la présence dans la zone d'étude, plus précisément à Fontenay-le-Comte, d'un institut supérieur européen des métiers de l'environnement.

En Charente-Maritime, la situation est sensiblement différente. En effet, les sites d'enseignement supérieur se situent tous dans la zone d'étude et plus précisément à La Rochelle :

- L'université de La Rochelle, créée par décret du 20 janvier 1993, comporte quatre pôles d'enseignement ;
- L'école Supérieure de Commerce de La Rochelle créée en 1988, a développé en plus de son programme traditionnel trois autres filières d'enseignement ;
- Il existe également depuis 1990 une école d'ingénieurs en génie des systèmes industriels.

Entre ces différents pôles d'enseignement supérieur, la ville de La Rochelle accueille près de 7 000 étudiants, ce qui tend à dynamiser une grande partie de la ville.

De plus, il existe de grandes villes universitaires, Nantes, Poitiers et Bordeaux dans les départements limitrophes.

I-6.6. La zone d'étude

I-6.6.1. Le pôle de Fontenay le Comte

Le pôle de Fontenay le Comte constitue par son poids démographique et surtout par son poids économique le pôle d'attractivité principal du Sud-Vendée.

* *Industrie*

Le pôle de Fontenay-le-Comte compte près de 90 entreprises de différents secteurs. La ville même de Fontenay-le-Comte en comptabilise à elle seule près de 60, employant environ 2 400 salariés. Le tissu économique est essentiellement composé de PME- PMI et seulement une dizaine d'entreprises comptent plus de 100 salariés. Il existe 6 filières dominantes :

- La filière mécanique : le groupe SKF (fabricant de roulements à billes, plus de 850 salariés). D'autres entreprises d'envergure nationale sont présentes sur le territoire, comme la SEG SAMRO (3^{ème} fabricant français de remorques pour poids lourds, 190 salariés), HYDROLAND (construction de dragues et de matériel aéroportuaire).
- L'industrie agro-alimentaire : elle se répartit essentiellement entre 4 entreprises, notamment la biscuiterie CANTREAU (95 salariés) et la biscotterie ALBATROS (124 salariés).
- La filière bois : elle est essentiellement représentée par la société ROL TECH (fabricant de panneaux bois), employant 215 personnes sur les 257 recensées dans ce secteur.
- L'industrie nautique : elle est représentée par deux entreprises, SIMONNEAU MARINE INTERNATIONAL (aménagement de ports de plaisance, construction de patrouilleurs rapides) et MAG France (construction de bateaux de plaisance et de course).
- La filière du textile et de l'habillement : quelques entreprises sont présentes sur le territoire, notamment dans le secteur du prêt-à-porter haut de gamme.
- La technologie de pointe : 3 entreprises représentent le secteur des hautes technologies, HORH QUARTZ (175 salariés), ITC EUROPE et Transformateurs BC (119 salariés).

* *Services et commerces*

Les services et commerces sont relativement importants à Fontenay le Comte. La ville compte près de 190 commerces. Différentes opérations de réhabilitation du patrimoine et de restructuration des espaces urbains sont menés pour redynamiser le centre-ville et attirer de nouveaux commerçants. L'offre de services est également importante, en tant que chef-lieu d'arrondissement, la ville réunissant nombre d'administrations et de services : Sous-Préfecture, Tribunal d'Instance, Maison d'Arrêt, Centre Hospitalier et un Centre Militaire de Formation Professionnelle (générateur de retombées économiques importantes pour la ville).

* *Les zones d'activités :*

En 2000, ont été recensées dans la communauté de communes du Pays de Fontenay-le-Comte 9 zones d'activités. Les disponibilités foncières sont de l'ordre de 45,2 hectares. La commune de Fontenay-le-Comte dispose à elle seule de près de 63,5% des terrains, dont le Vendéopôle qui est déjà en cours de commercialisation. Ce-dernier se situe au Sud-Ouest de l'agglomération, entre la RN 148 et l'A 83.

I-6.6.2. le pôle de La Rochelle

* *Le tissu économique*

Le pôle économique de La Rochelle est fortement marqué par la prépondérance des activités liées à la mer. La présence du littoral a joué un rôle déterminant dans le développement économique et représente toujours un potentiel de grande valeur, tant au point de vue industriel que touristique.

Le pôle économique concentre plus du quart des établissements du département (26%) inscrits au Registre du Commerce et des Sociétés et au Registre des Métiers du département de Charente-Maritime. Il compte seulement 23% d'établissements industriels, mais confirme sa vocation plutôt tertiaire, puisque 42% des établissements appartiennent au secteur des services.

* *Les équipements portuaires*

Les équipements portuaires (trois ports) occupent une place déterminante dans le tissu économique de l'agglomération rochelaise.

- Le port de commerce de La Rochelle-La Pallice

Le site du port de La Rochelle-La Pallice offre des conditions naturelles et d'accessibilités intéressantes. Seul port en eau profonde de la façade atlantique, pouvant accueillir des navires de 14 mètres de tirant d'eau lors des plus basses eaux, il est ouvert sur l'océan et protégé par l'île de Ré.

Les installations portuaires en quelques chiffres :

- 2 800 mètres de quais pouvant accueillir des navires jusqu'à 120 000 tonnes
- 450 000 m² de terre-pleins
- 100 000 m² de surfaces couvertes
- 50 hectares de zone industrialo-portuaire
- 65 000 m³ d'entrepôts frigorifiques
- 500 000 tonnes de capacité d'ensilage
- 30 km de voies ferrées
- 300 000 m³ d'installations de stockage de produits pétroliers raffinés
- 23 grues, dont 3 grues mobiles

Des installations de réparation navale sont également disponibles sur le site.

Le trafic :

Considéré comme le meilleur port de la côte atlantique par le Lloyd Register (bureau de contrôle spécialisé dans le transport maritime), le port se situe au huitième rang des ports français avec une capacité de près de 7 millions de tonnes en 2001 (68.4% du trafic correspond à des entrées et 31.6% à des sorties) et présente les particularités suivantes :

- 1^{er} port européen pour l'importation des bois tropicaux en grumes
- 2^{ème} port français pour l'importation des produits forestiers
- 3^{ème} port français pour l'exportation des céréales

Le port a connu la plus forte progression des ports européens au cours des 10 dernières années (près de 64%). Ce développement s'explique par l'offre de services performants et les liens existant entre les activités du port et la zone industrielle de Chef de Baie.

- Le port de pêche de Chef de Baie

Transféré du centre-ville sur la zone industrielle agro-alimentaire de Chef de Baie, le port de pêche, premier du département, se trouve ainsi à proximité de l'activité commerciale de La Pallice. Ce transfert et le nouvel équipement assurent un meilleur accueil des navires, offre une chaîne du froid répondant aux exigences européennes, et une qualité optimale des produits débarqués. Les infrastructures et le savoir-faire dans le domaine de la logistique et de la maîtrise de la chaîne du froid permettent des livraisons de produits frais à J+1 (livraison le lendemain du débarquement) dans toute la France. De plus, certaines industries de transformation séduites par les infrastructures du port, se sont implantées à proximité de celui-ci, ce qui a généré la création du pôle agro-alimentaire « Agrocéan », assurant ainsi des débouchés directs pour la production locale.

La flotte de pêche (hauturière et côtière) représente près de 35% de la flotte du département et emploie plus de 46% des marins.

La halle à marée du port de pêche a enregistré au cours de l'année 2000 un volume de 3396 tonnes pour une valeur de 71.60 millions de Francs (11 millions d'euros). Hors consommation locale, la distribution est assurée vers de grands centres nationaux de consommation (Bordeaux, Nantes, Paris, Lyon, Marseille) par transports isothermes rapides, routiers ou ferroviaires.

- Les ports de plaisance du Vieux Port et des Minimes

Les équipements portuaires du pôle rochelais se caractérisent également par la présence du port de plaisance des Minimes, plus grand port de plaisance de la côte Atlantique et celle du Vieux Port. La zone côtière du département constitue un espace remarquable de navigation et attire de nombreux plaisanciers. Cet ensemble participe à la renommée de la ville.

Les ports permettent d'assurer le stationnement des bateaux dans de bonnes conditions matérielles et de services. Ils sont également des lieux propices au développement complet de la filière nautique (chantiers d'entretien, fournitures, ventes de matériels, produits touristiques).

* *L'industrie*

Le tissu industriel est essentiellement composé de petits établissements. Cependant, quelques grandes entreprises contribuent à valoriser et à structurer le tissu industriel local, et plus particulièrement l'entreprise GEC ALSTHOM située à Aytré (fabrication de voitures de TGV et de tramways), premier employeur industriel du département (1 200 salariés en 1998).

Plusieurs filières industrielles sont plus particulièrement représentées sur le territoire rochelais :

- La chimie fine : Groupe Rhone-Poulenc, établissement de près de 500 salariés à Chef de Baie ;

- L'industrie automobile avec deux établissements de plus de 200 salariés et l'entreprise SEER VOLTA, spécialisée dans la fabrication et la commercialisation de véhicules électriques utilitaires ;

- Les matériaux composites et polymères : le développement de cette filière, au tout premier plan national par la qualité de la production et sa diversité, a été favorisé par l'utilisation de matériaux nouveaux dans l'industrie nautique. La présence d'un CRITT (Centre Régional d'Innovation et de Transfert de Technologies) matériaux plastiques et composites et du laboratoire spécialisé de GEC ALSTHOM (plus de 100 chercheurs et techniciens) constitue un élément important de la filière ;

- La filière nautique est particulièrement présente sur le territoire de La Rochelle, avec des constructeurs de bateaux de plaisance spécialisés soit dans l'aménagement de coques nues, soit dans la production de prototypes, de bateaux de séries ou d'équipement (accastillage, gréements, voiles...). La présence du CRAIN (Centre de Recherche et d'Architecture en Industries Nautiques) illustre bien l'importance et le dynamisme du pôle nautique. Cette concentration des activités liées à la filière nautique explique que La Rochelle soit reconnue comme SPL (Système Productif Local) par la DATAR.

SPL : *Organisation industrielle spécifique caractérisée par une concentration spatiale de la production, une spécialisation autour d'un métier avec les « mutualisations » de différentes fonctions pour les PME PMI d'une même branche. (Source DATAR)*

* Les zones d'activités :

En 2000, ont été recensées entre l'agglomération rochelaise et le Pays de l'île de Ré 19 zones d'activités :

Pays	Nombre de Z.A.	Surface totale	Surface disponible
Agglomération Rochelaise	12	61,1 ha	22,5 ha
Pays de l'Île de Ré	7	12,6 ha	5,8 6 ha
Total	19	73,7 ha	28,3 6 ha

Source : CCI La Rochelle

Les informations ci-dessus ne tiennent pas compte des zones portuaires. En effet, selon le schéma directeur de l'agglomération de La Rochelle, les surfaces à vocation d'activités étaient de l'ordre de 1 000 hectares en 1995.

* Services et commerces

Les services :

Les services sont concentrés sur l'agglomération rochelaise et plus particulièrement en centre-ville. La Rochelle, en tant que préfecture départementale, regroupe les différentes administrations, ainsi qu'un certain nombre d'agences bancaires.

De nombreux établissements sont également présents dans le secteur des services rendus aux particuliers et aux entreprises.

Le secteur de l'hôtellerie-café-restauration est largement représenté dans la région de La Rochelle. Cette situation est étroitement liée au développement touristique et à l'attrait du littoral.

La Rochelle dispose d'un centre hospitalier de plus de 2 000 personnes, ainsi que de 5 cliniques et de nombreuses structures pour l'accueil des personnes âgées. Par contre, les structures d'accueil pour la petite enfance ne sont pas très nombreuses dans l'agglomération.

Les commerces :

Les commerces se concentrent essentiellement sur l'agglomération rochelaise. Celle-ci dispose de quatre grands pôles commerciaux :

- Le centre commercial de Beaulieu (70 000 m², 119 commerces), implanté sur la commune de Puilboreau (au Nord Est).
- Le centre-ville de la Rochelle, où 200 activités sont réparties sur une surface de vente de 28 000 m²
- Le centre commercial d'Angoulins (15 000 m²), situé en milieu rural au Sud de l'agglomération
- L'hypermarché Leclerc situé à Lagord (au nord de La Rochelle)

I-6.6.3. Le pays d'Aunis

Le Pays d'Aunis (51 communes) est un territoire à dominante rurale, dans lequel il n'existe pas d'unités urbaines majeures, ni de pôles économiques comparables à ceux de Fontenay-le-Comte, La Rochelle ou Rochefort. Cependant, ce pays se caractérise par son relatif dynamisme économique ; ainsi Surgères, Marans et Aigrefeuille d'Aunis dans une moindre mesure apparaissent comme de petits pôles économiques. Surgères et Marans offrent à leurs habitants un nombre assez important d'emplois sur place.

En 2000, il a été recensé 22 zones d'activités (160 ha dont 4,7 ha disponibles) dans le pays d'Aunis. Les zones d'activités sont positionnées essentiellement dans les communes citées précédemment et à leur périphérie.

Les caractéristiques économiques du pays sont celles d'un pays à dominante rurale :

- Activité agricole importante
- Tissu artisanal dense
- Tissu industriel mineur et relativement fragilisé

La répartition des activités économiques (en fonction du nombre d'entreprises et d'exploitations) confirme le caractère rural du pays :

- Agriculture/conchyliculture : 38,7 %
- Artisanat : 31 %
- Commerce : 15,5 %
- Services : 10,3 %
- Industrie : 4,5 %

* L'agriculture :

Le Pays d'Aunis se partage en deux territoires agricoles, l'Aunis qui concerne les cantons de Aigrefeuille d'Aunis, La Jarrie, Surgères et Le Marais Poitevin pour les cantons de Marans et Courçon. Sur l'ensemble de ces territoires, les exploitations sont de plus en plus grandes, mais restent de taille moyenne (105 hectares). Les grandes cultures et la polyculture élevage représentent près de 99 % de l'agriculture sur le territoire du Pays.

Par ailleurs, le pays d'Aunis se caractérise également par l'importance de l'activité conchylicole, spécialisée dans les « moules à bouchots », située autour de la baie de l'Aiguillon. Cette activité, associée à celle du beurre de Surgères, (label AOC) offre une image de terroir et de qualité indispensable pour le Pays.

De plus, l'importance de l'agriculture joue un rôle déterminant dans l'entretien et la gestion du paysage (absence de friches) contribuant ainsi à l'image dynamique du Pays. Les surfaces agricoles se répartissent de la manière suivante :

	1988	2000
Surface Agricole Utile (ha)	83 853	83 675
Surface fourragère totale (ha)	25 024	15 324

Source : RGA 2000

* Le tissu artisanal :

Ce secteur économique est réparti de manière homogène sur le territoire et les différents corps de métier sont représentés. Par ailleurs, il a connu une progression importante ; en effet, le nombre d'entreprises inscrites au Registre des Métiers a augmenté de près de 12.6 % depuis 1998. Le secteur artisanal est le deuxième secteur d'activité du pays d'Aunis. Cependant, il faut noter le caractère familial de ces établissements et la faible part des salariés (1.78 salariés en moyenne par entreprise).

Le secteur du bâtiment, concerné par la progression du nombre des entreprises, est quantitativement le plus important du pays d'Aunis représentant 46 % des établissements, mais il concentre seulement 40 % des salariés de l'artisanat. Le secteur de la production (travail des métaux, secteur du bois et de l'ameublement, du textile, ...) est également concerné par cette hausse, ce qui est d'autant plus intéressant si l'on considère que c'est le secteur le plus porteur en terme de création d'emplois.

* Le commerce et les services :

Le commerce et les services représentent respectivement 15.5 % et 10.3 % des activités économiques du Pays d'Aunis. La répartition de ces activités n'est pas homogène sur l'ensemble du territoire. La proximité de l'agglomération de La Rochelle et l'importance des relations domicile/travail permettent de comprendre le déséquilibre entre les cantons de La Jarrie et Aigrefeuille, relativement pauvres en commerces et services et les cantons de Surgères, Marans et dans une moindre mesure Courçon. La présence de ces activités dans les cantons de Marans et Surgères renforcent le poids stratégique de ces communes à l'échelle du Pays.

Le secteur des services connaît une hausse du nombre des établissements, ce qui n'est pas le cas du commerce qui est confronté à une légère diminution, notamment le secteur du petit commerce présent essentiellement dans les communes rurales, fortement fragilisé par les centres de grandes distributions situés dans les principaux pôles urbains du Pays, mais également dans l'agglomération rochelaise.

* L'industrie :

Le tissu industriel du pays n'est pas très important et il est relativement hétérogène. Cependant, il se définit par certaines spécificités intéressantes, car elles s'appuient sur les caractéristiques du territoire d'Aunis:

- La terre (agroalimentaire)
- La mer (construction de bateaux de plaisance)

Le pôle de Surgères :

La prédominance d'un pôle comme Surgères peut s'expliquer en partie par sa situation géographique, isolée, par rapport au littoral et au bipôle La Rochelle-Rochefort, au sein d'un territoire rural. Ce pôle compte plus de 30 entreprises industrielles et il est possible de distinguer 4 secteurs principaux :

- La chaudronnerie industrielle
- La plasturgie
- Le bois
- L'agroalimentaire

Le secteur agroalimentaire se distingue par l'importance du produit laitier. En effet, on peut noter la présence à Surgères d'une coopérative agricole (produits laitiers) employant plus de 200 personnes, de l'association centrale des laiteries coopératives de Charente et Poitou et de l'Ecole Nationale de l'Industrie Laitière et des Industries Agroalimentaires.

Le pôle de Marans :

Ce pôle se caractérise par son activité de construction nautique (bateaux de plaisance) qui compte plusieurs entreprises, dont l'entreprise Gibert Marine, plus connue sous le nom de Gib'Sea, employant près de 150 personnes.

Le secteur agroalimentaire est également représenté, notamment par l'entreprise Tipiak, spécialisée dans la fabrication de plats cuisinés surgelés à base de produits de la mer et l'entreprise Protimer fabricant des produits à base de surimi.

* Bilan :

L'industrie ne constitue pas un secteur dominant dans le Pays d'Aunis, mais à l'heure actuelle, il se dessine des pôles de compétences clairement identifiables (filiale nautique de plaisance, également filiale phare de l'agglomération rochelaise). Les réserves foncières sont un atout important pour le développement du Pays. La présence d'une nouvelle infrastructure autoroutière est considérée comme une réelle opportunité de développement économique, mais cette implantation doit être préparée.

I-6.6.4. Le pôle de Rochefort

Le pôle de Rochefort se distingue, par rapport au département de Charente-Maritime ainsi que par rapport au pôle de La Rochelle dont les activités se sont fortement tertiariées, par le développement de ses activités techniques et industrielles. La communauté d'agglomération du pays Rochefortais compte 14 zones d'activités, ce qui représente une surface totale de 260 hectares. Mais l'ensemble de ces surfaces n'est pas viabilisé.

* *Les équipements portuaires*

Le port de Rochefort-Tonnay Charente n'offre pas les mêmes avantages que celui de La Rochelle-La Pallice. Cependant, il poursuit sa croissance et près de 1 132 462 tonnes de marchandises ont transité en 1998, l'objectif à l'horizon 2005 étant d'atteindre un trafic de 1.5 millions de tonnes.

Il occupe la 5^{ème} place des ports français pour l'importation des résineux et la 9^{ème} place des ports céréaliers.

L'activité du port est très liée à son hinterland (l'arrière-pays rochefortais est une région agricole de grande valeur) ; les importations concernent ainsi principalement les engrais, les traverses de bois, le sable et les graviers, les exportations étant quant à elles dominées par les céréales, les graines oléagineuses et les argiles.

* *L'industrie*

Le tissu industriel du pôle de Rochefort est marqué par 5 filières dominantes. Il existe des similitudes avec le pôle de La Rochelle, notamment dans ce qui concerne la haute technologie et la complémentarité entre les activités.

- La filière aéronautique : Les entreprises locales fabriquent des éléments d'Airbus 300, 320, 330, 340 (pièces de haute précision : propulseurs d'avions). Les principales entreprises sont SOGERMA-SOCEA, premier employeur de Rochefort (709 salariés) et SIMAIR (135 salariés).

- La filière matériaux composites et polymères : l'expansion de cette filière a été favorisée par le développement de l'activité aéronautique et par la présence à Rochefort également d'un CRITT Matériaux. La principale entreprise, FOGGINI France, emploie 465 personnes, les autres principales entreprises étant FORSHEDA et AVS COMPOSITES. En 1986, la création de l'Association pour la PROMotion des Matériaux Avancés (APROMA) a permis la réunion de la plupart des industries de transformation des matériaux composites de Rochefort et de La Rochelle. Elle regroupe aujourd'hui plus de 50 entreprises.

- La filière nautique est également présente sur le territoire notamment représentée par ZODIAC International (unités pneumatiques gonflables) employant près de 200 personnes et CIM (Construction Industrielles et Maritimes), entreprise spécialisée dans les grands yachts.

- La filière bois est représentée par les entreprises ROL TECH (213 salariés), spécialisée dans la fabrication de panneaux contreplaqués et SM France (130 salariés), spécialisée dans les plateaux de tables.

- Le secteur agro-alimentaire est caractérisé par de petits établissements de moins de 10 salariés, spécialisés dans la fabrication de plats cuisinés, de pâtisserie industrielle,...

I-7. LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

Il existe plusieurs projets de développement et d'aménagement sur le territoire de la zone d'étude. Ils doivent assurer la pérennité de l'économie de ces territoires et assurer leur développement. Le projet d'infrastructure autoroutière est souvent un facteur déclencheur ou complémentaire des projets de développement économique. La carte de localisation des projets illustre bien le rôle joué par les infrastructures de transport dans la localisation des projets.

Cependant, la liste ci-dessous n'est pas exhaustive. En effet, certains projets sont toujours au stade des premières réflexions. Ainsi la Communauté de Communes du pays de FONTENAY-LE-COMTE étudie actuellement le projet d'une plateforme de transport combiné rail-route à VELLUIRE.

▣ Le Vendéopôle (1) :

La création d'un Vendéopôle à Fontenay le Comte, parc d'activités attractif offrant des équipements de qualité, un environnement paysager et un accès immédiat aux axes routiers et autoroutiers majeurs du département, doit contribuer au développement économique de la région. Cette nouvelle génération de Vendéopôle (80% des surfaces de la première génération sont commercialisées) mettra l'accent sur les nouvelles techniques de communication et devrait assurer un certain équilibre du département.

Une première tranche de 40 hectares sera commercialisée en 2003. Le futur parc se situera au Sud-Ouest de l'agglomération de Fontenay-le-Comte, à proximité du futur échangeur autoroutier.

▣ Les espaces portuaires et aéroportuaires de La Rochelle (2) :

Moteurs de l'économie de l'agglomération rochelaise et d'une grande partie du département, ces espaces jouent le rôle de plate-forme multimodale, atout majeur pouvant être davantage mis en valeur et exploités. Les objectifs sont d'augmenter les réserves foncières, d'augmenter le trafic aéroportuaire et d'améliorer les dessertes routières et ferroviaires.

▣ Le pôle d'activités de Périgny (3):

La vocation première de cette zone était d'accueillir des industries lourdes. Ces industries ont disparu progressivement libérant des espaces. La fermeture de l'usine Triaxe Industrie en 1996 laisse 25 hectares de friches. Ce secteur stratégique pour l'agglomération de La Rochelle possède un potentiel de développement important. Il est le premier secteur d'activités artisanales et industrielles de l'agglomération. Il apparaît donc primordial de structurer cet espace et d'améliorer sa desserte afin d'assurer la pérennité et le développement des activités.

▣ Le bipôle La Rochelle – Rochefort (4) :

La notion de bipôle repose sur la notion d'alliance, de synergie. De nombreux échanges existent entre les deux villes : échanges domicile-travail, échanges économiques. Il s'agit donc de poursuivre les démarches entreprises. Le rapprochement entre les deux villes devrait se faire autour des espaces intermédiaires. Ceux-ci doivent devenir des espaces de liens et non plus de séparation. Les deux villes sembleront plus proches quand ces espaces seront mis en valeur et en commun. Le bipôle La Rochelle – Rochefort pourrait ainsi contribuer à l'équilibre du territoire régional et peut-être concurrencer le bipôle Poitiers – Châtellerauld.

▣ Le projet de zone d'activités ou de plate-forme logistique de Vérines – Sainte Soule (5):

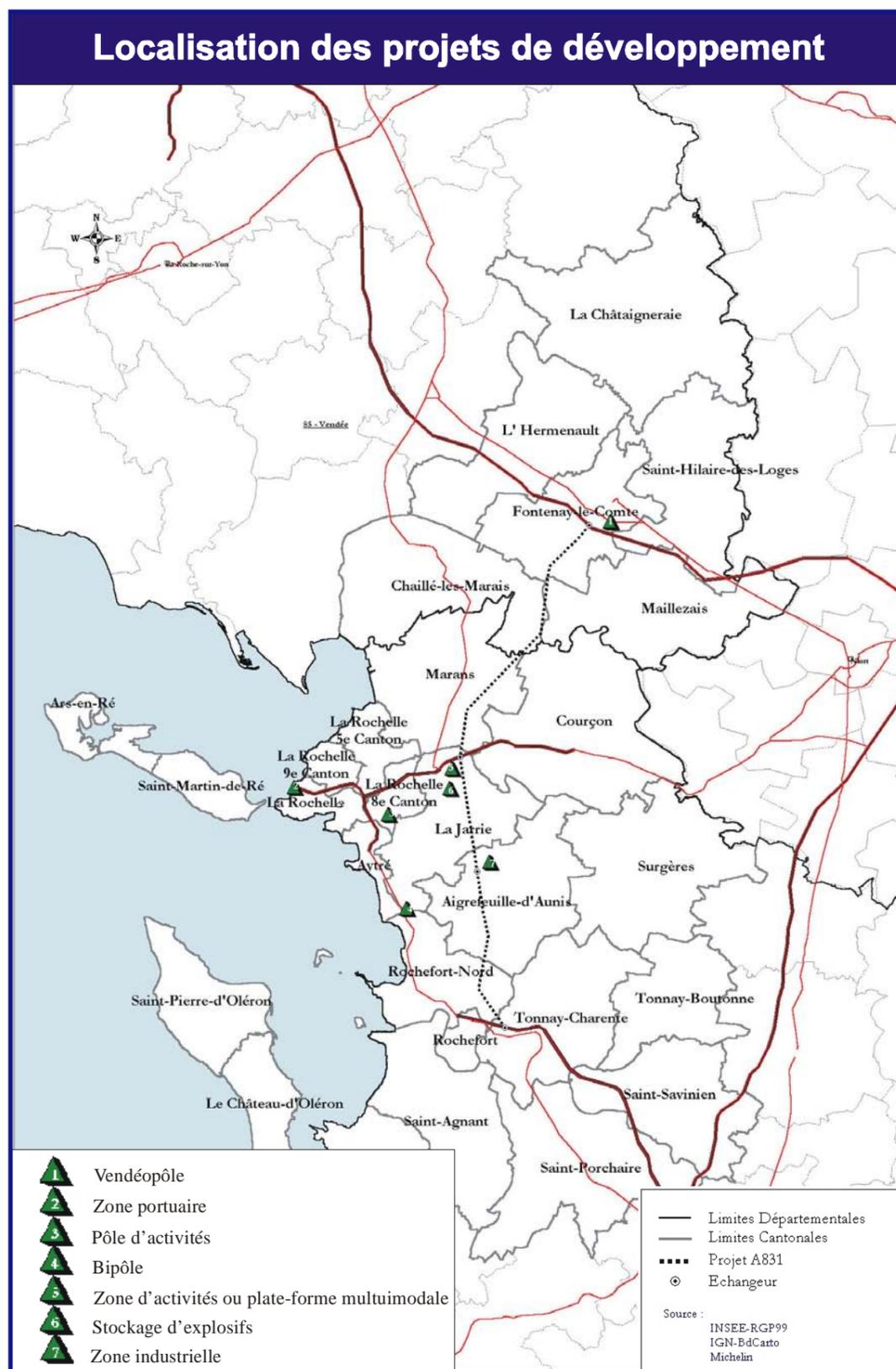
Un tel équipement a besoin pour s'implanter d'un espace important et d'un accès facile aux grandes infrastructures de transport (possibilité de raccordement au réseau ferré national, nœud routier et autoroutier). De plus, l'agglomération de La Rochelle n'a plus les moyens d'accueillir de grands groupes consommateurs d'espaces. Cette plate-forme multimodale doit permettre d'augmenter l'hinterland du port. Cette plateforme se situerait à proximité de l'échangeur autoroutier avec la RN 11 (future A 810).

▣ Le déplacement de la zone de stockage d'explosifs de l'entreprise Nobel à Saint Soule (6):

Ce projet est un projet de réaménagement du territoire. Les sites de stockage de cette entreprise doivent être déplacés afin que l'implantation et l'exploitation de l'autoroute soient compatibles avec les périmètres de sécurité institués autour du dépôts d'explosifs.

▣ La zone industrielle des Grands Champs à Aigrefeuille d'Aunis (7):

Cette zone industrielle située à l'Ouest d'Aigrefeuille d'Aunis est intégrée dans l'emprise d'un ancien hôpital militaire américain. Elle est en voie d'abandon et doit être complètement réhabilitée ou supprimée selon les décisions des collectivités locales. L'échangeur autoroutier avec la RD 939 se situerait à proximité.



I – 8. LE TOURISME

I-8.1. LA ZONE D'ÉTUDE ÉLARGIE

Le tourisme occupe une place prépondérante dans l'économie des régions de la zone d'étude élargie. L'analyse suivante se limitera aux régions Pays de la Loire et Poitou-Charentes. Dans ces régions, l'activité touristique n'a pas la même importance dans les différents départements. Les départements littoraux sont les plus attractifs et ils concentrent la plus grande part de l'activité touristique.

• Origine des touristes

La clientèle française est essentiellement originaire de l'Ouest de la France et de la région Parisienne. La clientèle étrangère vient en grande majorité de Grande-Bretagne, d'Irlande et du Nord de l'Europe (Pays-Bas, Allemagne, Belgique et Luxembourg).

Ces touristes, de part leur proximité géographique et la bonne desserte des bassins émetteurs, utilisent majoritairement la voiture comme moyen de transport (plus de 85 %). La part du train est supérieure à 10 % ; les autres modes de transport sont marginaux.

• La fréquentation

La région des Pays de la Loire et la région Poitou-Charentes sont classées respectivement 4^{ème} et 10^{ème} dans le palmarès des régions d'accueil en séjours. Elles se situent en 6^{ème} et 9^{ème} rangs en nombre de nuitées.

La capacité d'accueil des Pays de la Loire est de 1,5 millions de lits touristiques, dont 500 000 lits en hébergement marchand.

Ces deux régions génèrent un flux de touristes relativement important au niveau national et international.

I-8.2. LA ZONE D'ÉTUDE

Le tourisme est une activité primordiale pour le développement économique des départements de Vendée et de Charente-Maritime, ainsi que pour l'ensemble de la zone d'étude. Cependant, il existe de fortes disparités au sein de ces départements, entre le littoral et les pays de l'intérieur.

La zone d'étude dispose de différents sites touristiques de qualité. Il est possible de distinguer plusieurs types de paysages :

* Les territoires de marais

Marais Poitevin : vaste ensemble de marais entre Niort et la baie de l'Aiguillon (112 000 hectares), comprenant des marais desséchés, des marais mouillés à proximité de la Sèvre Niortaise, des îles et presque îles calcaires peu marquées. C'est la deuxième plus grande zone humide de France derrière la Camargue. Le Syndicat Mixte du Parc Interrégional du Marais Poitevin a été créé pour assurer sa préservation et son développement équilibré. Son objectif est de reconquérir le label de Parc Naturel Régional.

Marais Rochefortais : marais réunissant les marais cultivés ou prairiaux et les îles calcaires bien marquées. Il comprend la réserve naturelle du marais d'Yves.

Les marais présentent un intérêt biologique et écologique remarquable, et constituent des sites très sensibles sur le plan de la qualité de l'eau, de la préservation du patrimoine biologique et du paysage

* Les espaces littoraux et insulaires : le littoral de la zone d'étude offre la possibilité de pratiquer de multiples activités de détente, culturelle ou sportive.

* Les villes : Elles possèdent un patrimoine architectural et historique de qualité et de nombreux services.

Bilan : Les pôles touristiques majeurs de la zone d'étude :

Le tourisme est un facteur de développement économique important dans les départements de Vendée et de Charente-Maritime et plus particulièrement sur le littoral.

Cependant, le tourisme ne se limite pas à ces espaces, ainsi, le Sud-Vendée, en dehors de son littoral, dispose de sites touristiques attractifs : le centre-ancien de Fontenay-le-Comte (ville d'art et d'histoire), le Marais Poitevin, la forêt domaniale de Mervent Vouvant, le patrimoine architectural (abbayes de Maillezais et de Nieul sur l'Autize).

Le pays d'Aunis, fortement concurrencé par les espaces littoraux, réussit à développer son activité touristique sur le thème du tourisme vert et en tirant profit de son rôle d'interface entre le littoral et le marais Poitevin. Il s'agit encore essentiellement d'un tourisme de passage. Cependant, la sur-fréquentation du littoral peut offrir aux territoires ruraux de véritables opportunités de développement et contribuer à une pratique différente du tourisme sur le territoire.

La zone littorale de La Rochelle (Châtelailon-Plage, La Rochelle, Ile de Ré) est très attractive et regroupe 9% des capacités d'accueil du département, dont 31% du parc hôtelier. Les zones insulaires sont confrontées à une sur-fréquentation touristique certains jours. Elles peuvent recevoir parfois, chacune, jusqu'à 200 000 visiteurs par jour. Dans la zone de La Rochelle, près de 2 000 personnes occupent un emploi en été dans le secteur du tourisme et un peu moins de 1 000 personnes en hiver. A l'Ile de Ré, ce sont plus de 2 600 personnes qui travaillent en été et près de 800 en hiver.

Dans le secteur de La Rochelle, l'offre touristique est diversifiée :

- Le littoral : les plages, l'Ile de Ré
- Le patrimoine architectural et historique : le Centre ancien de La Rochelle et ses édifices caractéristiques (Tour de la Chaîne, Tour de la Lanterne...)
- Les équipements : le port de plaisance des Minimes, les structures d'accueil (campings, hôtels...)
- Les activités culturelles : les musées, l'aquarium, les Francofolies, le Grand Pavois (premier salon nautique à flot d'Europe)
- Le tourisme d'affaires : le centre des congrès, Le Grand Pavois....
- Le tourisme de santé (thalassothérapie, balnéothérapie)

Le Pays Rochefortais emploie près de mille personnes en été et un peu moins de 500 personnes en hiver. Il compte un peu plus de 20 hôtels ayant une capacité d'accueil de 453 chambres.

Le pôle de Rochefort bénéficie donc de l'attrait des touristes pour ce département et a réussi à développer son activité touristique en s'appuyant sur la réhabilitation du patrimoine historique et la mise en valeur de ses ressources. La ville de Rochefort dispose ainsi d'éléments architecturaux de qualité, notamment « la ville de Colbert » et la Corderie Royale accueillant le Centre International de la Mer (180 000 visiteurs par an).

Le tourisme s'appuie également sur des atouts propres à la région permettant de développer les activités de thermalisme et les activités de plaisance. Grâce à l'aménagement d'un deuxième bassin, la capacité d'accueil des navires de plaisance a été doublée et s'élève désormais à près de 400 places, ce qui contribue à renforcer l'image de ville tournée vers la mer (port militaire et port de plaisance).

Capacité d'hébergement par pays touristique de Charente-Maritime

· Origine géographique de la clientèle touristique des départements de Vendée et de Charente-Maritime :

Pays touristique	nb de structures et nb de lits touristiques	hôtellerie de plein air	hôtellerie	Gîtes ruraux	Chambres d'hôtes	Meublés de tourisme	Résidences secondaires	total
Pays d'Aunis	nb de structures	17	6	56	20	46	1 430	1 575
	nb de lits touristiques	2 631	139	272	139	235		3 416
Pays Ile de Ré	nb de structures	50	30	42	3	1 150	10 589	11 864
	nb de lits touristiques	25 428	2 125	193	18	5 670		33 434
Pays Rochefortais	nb de structures	18	23	20	7	757	3 879	4 704
	nb de lits touristiques	6 519	1 282	96	64	2 582		10 543
Pays Rochelais	nb de structures	24	67	30	6	498	4 329	4 954
	nb de lits touristiques	8 226	6 143	122	43	2 194		16 728

Source : Observatoire du tourisme 17

Une étude réalisée en 1999 (Suivi de la demande touristique – SOFRES) a permis d'analyser la provenance des touristes français de 15 ans et plus. La grande majorité des touristes vient du grand Ouest de la France. Deux régions se distinguent plus particulièrement, l'Île-de-France (plus d'un quart des touristes), le Poitou-Charentes. Trois autres régions, les Pays de la Loire, le Centre et l'Aquitaine sont également des régions d'origine de nombreux touristes fréquentant le département de Charente-Maritime.

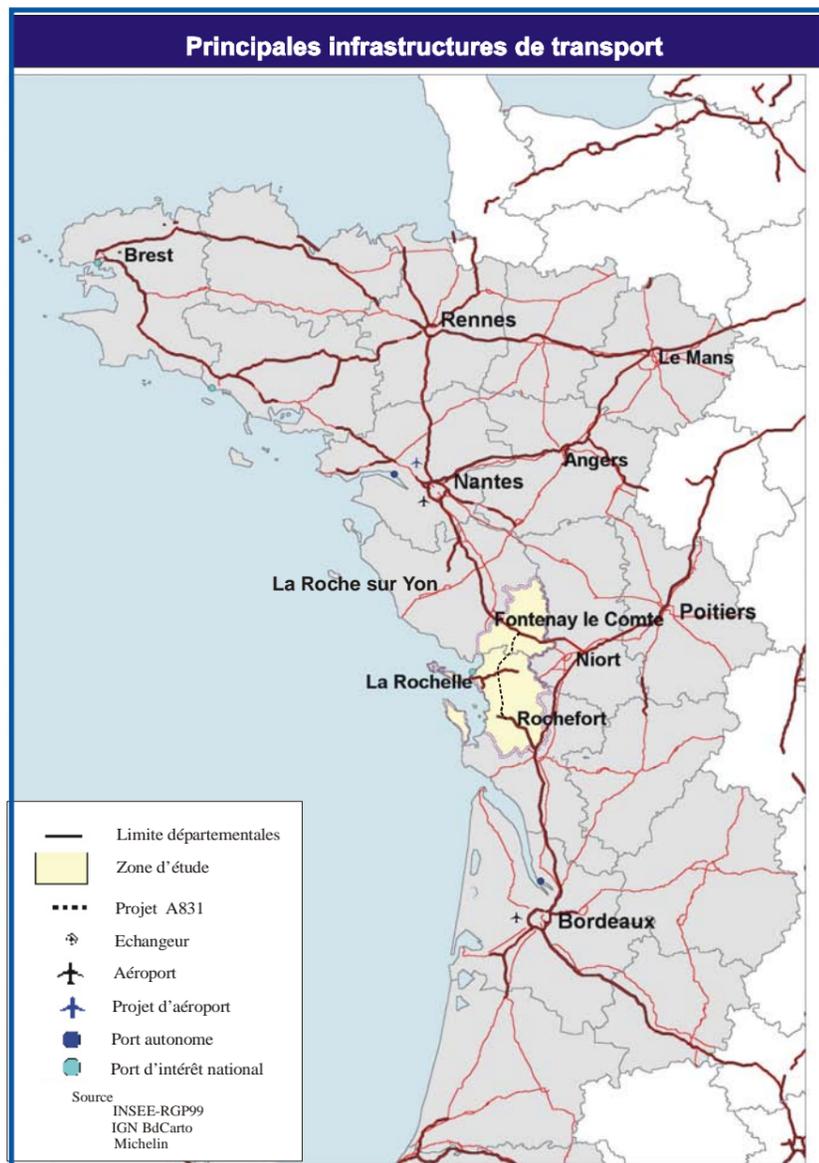
Une étude réalisée en 2001 à partir des résultats d'enquêtes INSEE et de la Centrale de Réservation « Gîtes de France » a permis de déterminer la provenance de la clientèle étrangère. Cette clientèle représente près de 17 % de la clientèle totale et elle a progressé de 10 % entre 2000 et 2001. Les pays les mieux représentés sont la Grande-Bretagne et l'Irlande (35 %), les Pays-Bas (29 %), l'Allemagne (17 %), la Belgique et le Luxembourg (10 %).

Les bilans de saison réalisés par le comité départemental du tourisme de Vendée permettent d'observer des similitudes entre les deux départements. On note ainsi une augmentation de la fréquentation étrangère et la part importante occupée par les touristes originaires de Grande-Bretagne et d'Europe du nord.

II - LES TRANSPORTS

II-1. LA ZONE D'ÉTUDE ÉLARGIE :

Seules sont étudiées dans cette partie les infrastructures importantes ou susceptibles d'être concernées par le projet autoroutier et contribuant aux échanges entre les régions. En effet, de bonnes conditions de transport sont indispensables à l'organisation et au développement territorial. Ainsi, à l'heure actuelle les échanges entre le Nord de la façade Atlantique et la région parisienne sont plus rapides qu'entre le Nord de la façade Atlantique et Bordeaux. Cette situation est préjudiciable au rayonnement des principales agglomérations, ainsi qu'aux liaisons interrégionales, nationales et internationales.



- **Le réseau routier :**

De nombreux axes routiers assurent une bonne desserte du territoire de la zone d'étude. Les principales villes de l'ouest sont bien reliées les unes aux autres, notamment dans les régions des Pays de la Loire et Bretagne. En effet, au Sud d'une ligne Nantes-Tours le réseau autoroutier apparaît moins dense. L'organisation des réseaux en étoile à partir de Paris et l'armature urbaine sont des éléments permettant de comprendre ce maillage du territoire. Cependant, le littoral Atlantique, relativement bien relié par des liaisons autoroutières à la région parisienne, demeure excentré par rapport au réseau autoroutier européen et aux grands flux d'échanges. Le développement de la route des estuaires permettra de remédier à cette situation et contribuera au désenclavement de la façade Atlantique (l'autoroute A 84 Rennes-Avranches est terminée). La continuité actuelle via le contournement Nord de Niort et A 10 constitue toutefois un handicap réel pour la desserte de l'aire d'étude.

- **Le réseau ferré :**

Il existe des similitudes entre le réseau routier et le réseau ferré. Ce dernier assure une bonne desserte du territoire de la zone d'étude élargie, il existe 2 lignes TGV structurantes (lignes aménagées à 200/220 Km/h) Paris-Nantes et Paris-Bordeaux et le TGV assure la desserte des principales villes de l'Ouest, notamment dans les régions des Pays de la Loire et Bretagne. En effet, Rennes, Nantes, Le Mans, Tours, Angers sont reliées les unes aux autres et les principales villes du littoral breton sont également desservies. Ce qui peut également s'expliquer, en partie, par l'organisation du réseau en étoile à partir de Paris et par l'armature urbaine. Cependant, il n'existe pas de ligne TGV le long de la façade Atlantique, pour une liaison selon un axe Nord-Sud, il est nécessaire d'utiliser la ligne Paris-Bordeaux ou le réseau traditionnel. Le tracé de la liaison Nantes-Bordeaux est tortueux et la vitesse commerciale n'est pas très attractive. Il faut quatre heures au minimum pour couvrir les 376 kilomètres.

- **Les ports :**

La qualité des ports dépend de la qualité de leurs dessertes terrestres. De bonnes infrastructures routières et autoroutières donnent une véritable signification à la notion d'hinterland en assurant la desserte de celui-ci et en facilitant les relations avec les autres territoires.

La zone d'étude élargie comprend de nombreux ports de commerce, 2 ports autonomes, Nantes-St Nazaire (4^{ème} port français) et Bordeaux, 5 ports d'intérêts nationaux, Brest, Lorient, Saint-Malo, La Pallice et Bayonne. Il existe également d'autres ports de commerce, mais de moindre importance. Ces différentes structures portuaires ont des hinterlands plus ou moins importants, générant des transports terrestres en conséquence. De plus, il existe des ports spécialisés dans les échanges avec la Grande-Bretagne, Roscoff, Saint-Malo, Caen (en dehors de la zone d'étude élargie) générant également des trafics importants, notamment des touristes britanniques rejoignant le littoral français ou l'Espagne.

De nouvelles politiques maritimes sont à l'ordre du jour, le plan NEPTUNE 21 (valorisation de la mer au 21^{ème} siècle) par exemple, qui a pour ambition de développer le trafic maritime côtier de cabotage (diversification du développement économique du littoral, désengorgement éventuel du transport terrestre). Ce projet de cabotage atlantique ne se limiterait pas au littoral atlantique français.

- **Les aéroports :**

Les principaux aéroports, dans l'aire d'étude élargie, sont ceux de Nantes (1.5 millions de passagers) et Bordeaux (2.7 millions de passagers). L'aéroport de Poitiers est le second de la région Poitou-Charentes, derrière celui de La Rochelle.

Il existe un projet de deuxième aéroport dans la région nantaise. Cet aéroport, situé à Notre-Dame-des-Landes permettrait de désengorger celui de Nantes-Atlantique et desservirait notamment les agglomérations de Nantes et Rennes.

II -2. PRÉSENTATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS DE LA ZONE D'ÉTUDE :

Les informations concernant le chapitre sur les infrastructures de transport sont extraites de l'étude des solutions multimodales, du dossier de concertation de septembre 1999.

Cette étude a permis d'analyser les différents modes de transport et de réaliser un comparatif entre le projet autoroutier et l'aménagement du réseau existant. L'étude des solutions multimodales a confirmé le choix de la solution autoroutière et permis de proposer trois points:

- Il n'y a pas lieu de réaliser des aménagements lourds sur le réseau routier existant, sauf dans le but d'améliorer la sécurité
- L'offre de transport en commun (train) entre La Rochelle et Rochefort est insuffisante. Un « tramway régional » permettrait d'augmenter le trafic ferroviaire de voyageurs au sein du bipôle, ce projet a été pris en considération dans le cadre du contrat de plan Etat-Région
- La capacité de traitement du fret du port de La Rochelle-La Pallice doit être renforcée.

II-2.1. Le réseau routier

* Le réseau autoroutier et les routes nationales

1/ Les autoroutes concernées par le projet autoroutier de l'A 831 entre Fontenay le Comte et Rochefort sont les suivantes :

- L'autoroute A 10 (Paris – Tours – Poitiers – Niort – Saintes – Bordeaux) Cette autoroute est un axe d'intérêt européen, assurant une liaison entre l'Europe du Nord, Paris et la Péninsule Ibérique. Cet axe, parallèle à une partie de la façade atlantique, ne contribue pas véritablement au désenclavement de la région littorale de La Rochelle.
- L'autoroute A 83 (Nantes – Fontenay le Comte – Niort) 147 km Cette autoroute s'intègre à la « Route des Estuaires ». Elle assure le désenclavement de l'intérieur du département de la Vendée et permet de raccorder les principales villes de l'Ouest de la France. En 2001, le dernier tronçon mis en service (le contournement Nord de Niort), a permis d'assurer un raccordement à l'autoroute A10.
- L'autoroute A 837 (Rochefort – Saintes) 37 km Cette autoroute, mise en service en mars 1997, permet de raccorder l'autoroute A 10 à la RN 137 à 2x2 voies La Rochelle – Rochefort et assure ainsi le désenclavement depuis le Sud d'une partie du département de Charente-Maritime.

2/ Les routes nationales concernées par le projet autoroutier sont les suivantes :

- La Route Nationale 137 (Nantes - La Rochelle - Rochefort - Saintes - Bordeaux) Cette Route Nationale est à 2 voies entre Nantes et La Rochelle. Elle longe l'autoroute A 83 entre Nantes et Sainte Hermine puis traverse le marais poitevin entre Ste Hermine et l'Usseau pour se raccorder par la suite à la Nationale 11 (La Rochelle – Niort). Elle constitue le périphérique rochelais entre la RN 11 et le Sud de la Rochelle. Entre le Sud de La Rochelle et Rochefort, la Nationale est aménagée en 2x2 voies. Elle draine essentiellement du trafic local et régional, mais aussi une part significative des usagers en transit.

- La Route Nationale 11 (La Rochelle – Niort) Cet axe est à 2x2 voies sur une grande partie de l'itinéraire. L'objectif de cette voie est de désenclaver La Rochelle et le littoral vers le Nord-Est, par une liaison vers l'autoroute A10. Cette route nationale a été récemment classée en autoroute A 810, hors péage et fait l'objet d'aménagements dans ce sens.

* Le réseau secondaire

3/ Les routes du réseau départemental concernées par le projet autoroutier sont les suivantes :

- La route du Bocage entre Les Herbiers et Fontenay-Le-Comte Cet axe assure la liaison entre les autoroutes A 87 et A 83.
 - La 938 ter (Fontenay le Comte – Marans) 22 km Route bidirectionnelle de 7 mètres (vitesse autorisée 90 km/h avec des caractéristiques géométriques correctes dans l'ensemble à l'exception du profil en travers (accotements insuffisants). Cette section comporte 16 carrefours hors agglomération. Le trafic est fluide et peu important ; cependant, les taux d'accidents et de tués sont élevés.
 - Les RD 10 A et RD 9 (de Moreilles à la rocade de La Rochelle) 29 km Ces deux axes offrent un profil en travers médiocre : la chaussée a une largeur d'environ 6 mètres et des accotements insuffisants. Les traversées d'agglomération sont contraignantes, notamment à Puyravault et à l'arrivée sur La Rochelle. Au Nord de Puyravault, on note un point difficile dans le tracé, une courbe en « S » avec de faibles rayons précédant de longs alignements droits. Le tracé de cette voie a été amélioré entre Villedoux et La Rochelle.
 - La RD 939 (La Rochelle Surgères) 32 km Route bidirectionnelle de 7 mètres dont la moitié du tracé se situe en agglomération. Les conditions de circulation sont mauvaises et les accidents se situent plus particulièrement dans la partie urbanisée. Le trafic est de l'ordre de 8 000 véhicules/jour. Le Conseil Général de Charente-Maritime projette une amélioration de l'itinéraire, avec, entre autres, les déviations de Croix-Chapeau et de Puydrouard.
 - La RD 5 (Aigrefeuille d'Aunis Rochefort) 6 km Route bidirectionnelle dont le profil en travers est médiocre. La route construite sur un ancien remblai ferroviaire est rectiligne. Son tracé et la faiblesse du trafic incitent l'utilisateur à rouler vite. Les taux d'accidents et de tués sont élevés..

II-2.2. Réseau ferroviaire

L'analyse du réseau ferroviaire se fait en deux parties, d'une part le transport de voyageurs et d'autre part le transport de marchandises. Dans le cadre du transport collectif, il est possible d'associer le transport collectif ferroviaire au transport collectif par autocar. Ce dernier est de deux types : le service assuré par les départements, concernant plus particulièrement le transport scolaire, et le service organisé par les régions (ou par la SNCF en Poitou-Charente) complétant ou remplaçant des dessertes ferroviaires et dont la SNCF sous-traite l'exploitation à des transporteurs routiers.

Le transport collectif :

- L'offre

Deux lignes principales desservent la zone d'étude, passant notamment par la gare de La Rochelle : la ligne Nantes- Bordeaux et la ligne Poitiers-La Rochelle.

Sur la première, le trafic journalier est composé de 5 trains rapides nationaux (TRN) dans chaque sens, auxquels s'ajoutent un aller-retour de nuit en pointe hebdomadaire de fin de semaine. Ces « trains express » desservent principalement les gares de La Roche-sur-Yon, Luçon, La Rochelle, Rochefort et Saintes. Certains de ces trains desservent également des gares de moindre importance comme Clisson, Chatelaillon, Pons, Jonzac ou Saint-Mariens.

La desserte nationale est complétée par une desserte régionale, les Trains Express Régionaux (TER) reliant La Rochelle, Saintes et Bordeaux. Entre La Rochelle et Rochefort, les deux principales villes du département de Charente-Maritime, on dénombre en moyenne 8 allers-retours par jour.

Le trafic journalier de la seconde ligne, Poitiers- La Rochelle, est composé en semaine ouvrable de 5 allers-retours TGV Paris-Montparnasse, et d'un aller-retour TRN Paris-Austerlitz, desservant les gares de Saint-Maixent, Niort, Surgères et Mauze pour le TRN.

La desserte « voyageurs » de cette ligne, comme la précédente, est complétée par des « TER » entre Poitiers et Niort (3 allers-retours/jour) ou entre Poitiers et La Rochelle (3 allers-retours/jour également, alternés avec les précédents pour étoffer la desserte Poitiers Niort) ou encore Niort – La Rochelle (1 aller en matinée). Un autocar circule en soirée entre Niort et Mauze.

L'offre en autocar :

Les trois lignes départementales concernées par l'étude sont :

- La Rochelle – Rochefort – Royan (Charente Maritime)
- La Rochelle – Saint-Xandre – Marans (Charente Maritime)
- La Rochelle – Luçon – La Roche sur Yon (Vendée)

- La demande

La Rochelle joue un rôle prépondérant dans l'organisation générale des transports ferroviaires. Les principaux flux concernant l'aire d'étude sont les flux internes (flux périurbains de La Rochelle et de La Rochelle – Rochefort), puis viennent le flux de La Rochelle vers le Sud, le flux de transit Nord-Sud, les flux vers Poitiers et l'Ile de France, le flux interne de La Rochelle vers Fontenay le Comte, Royan, Angoulême, puis vers le Nord à destination de la Roche-sur-Yon et Luçon.

Les parts de marché du transport ferroviaire sont relativement faibles. Cependant, cette part de marché est relativement significative sur les flux de transit. Elle est évaluée à 14% pour le flux La Roche-sur-Yon – Bordeaux et 12% pour celui de Nantes – Bordeaux.

En revanche, le rôle du train est quasiment nul pour les déplacements locaux. La part de marché a été évaluée à 1% entre La Rochelle et Rochefort.

- Le niveau de service

Les caractéristiques des lignes :

La ligne ferrée Nantes-Bordeaux, d'une longueur de 376 km, est à voie double et non électrifiée. La ligne est vétuste (armement de la voie insuffisant), la signalisation est ancienne (pas de blocs automatiques qui permettraient d'ajouter des trains) et la géométrie est difficile (nombreuses courbes à petits rayons).

De plus, le matériel roulant est relativement vétuste pour les TER et les TRN, ne permettant pas de dépasser les 140 km/h pour les TRN.

Pour l'ensemble de ces raisons, les trains circulant sur cette ligne sont relativement lents, avec une vitesse commerciale moyenne de 90 km/h entre Nantes et Bordeaux.

Ces conditions ne sont pas idéales pour rendre les temps de parcours attractifs et compétitifs par rapport à la voiture. Il faut 4 h 00 minimum pour réaliser la liaison entre Nantes et Bordeaux et environ 2 h 00 pour Nantes-La Rochelle (180 km) ou La Rochelle-Bordeaux (196 km).

Il faut également noter que la desserte régionale entre La Rochelle-Saintes et Bordeaux n'est pas symétrique, 4 TER sont proposés dans le sens Nord-Sud et seulement deux dans l'autre sens.

La seconde ligne, Poitiers-La Rochelle, d'une longueur de 147 km, bénéficie d'une double voie électrifiée entre Poitiers et Lusignan puis entre Saint-Maixent et La Rochelle. Entre ces deux sections la ligne est à voie unique sur 29 km. La présence du TGV sur cette ligne la rend plus attractive et permet de parcourir la distance entre La Rochelle et Poitiers en 1 h 30 en moyenne (vitesse commerciale de 100 km/h) et de couvrir les 480 km entre La Rochelle et Paris en 3 h 00 (vitesse commerciale de 160 km/h).

En ce qui concerne la desserte régionale entre Poitiers, Niort et La Rochelle, on observe un manque de lisibilité pour la clientèle. Il est par exemple difficile de trouver plus de deux trains de même sens desservant les mêmes points d'arrêt. De plus, certaines liaisons sont univoques (allers sans retours, de trains comme d'autocars).

Un projet d'amélioration de la ligne Niort-La Rochelle est à l'étude, par le conseil Régional de Poitou-Charentes et R.F.F. (Réseau Ferré de France), afin de pouvoir augmenter la vitesse des T.G.V..

Le transport de marchandises :

- L'offre

On constate que la zone d'étude est légèrement décalée par rapport au principal axe ferroviaire d'échanges Nord-Sud pour le fret, l'axe Paris-Bordeaux. La plate-forme centralisée pour les échanges Nord-Sud entre La Rochelle et Nantes, et au-delà, où sont regroupées les marchandises et où sont constitués les trains, est située à Tours-Saint-Pierre-des-Corps.

Le trafic généré le long de la côte atlantique à destination du Nord ou du Sud est contraint par la configuration actuelle du réseau ferroviaire, nécessitant de se rabattre sur l'axe majeur Paris-Bordeaux. Ce rabattement est par ailleurs facilité par la qualité relativement bonne de la liaison Nantes-Tours, électrifiée et à deux voies de circulation, ainsi que par la liaison La Rochelle-Poitiers.

- Le niveau de service

En ce qui concerne l'acheminement de marchandises par le fer entre La Rochelle et Nantes, il n'existe pas de statistiques précises. Cependant, il est possible de faire état des points suivants :

- Les wagons isolés sont acheminés par Tours, car l'offre existante est importante sur la ligne. Sur le plan commercial, ceci est sans effet pour le client, le coût étant identique quelle que soit la distance parcourue ;
- Les trains complets empruntent l'itinéraire le plus direct : Nantes-La Rochelle ;
- Les marchandises livrées à Nantes ou La Rochelle sont délivrées le lendemain à l'autre extrémité quel que soit le parcours utilisé.

Auprès des grossistes du fret, les interviews réalisées ont confirmé les réticences habituellement citées vis-à-vis du fret par fer :

- Image très négative en matière de fiabilité ;
- Temps d'acheminement non compétitifs ;
- Pris non compétitifs dès que les lots sont inférieurs à un train entier.

Dans le schéma directeur de l'agglomération de La Rochelle, il est évoqué un projet d'étude pour améliorer la circulation ferroviaire dans l'agglomération. La création d'une plate-forme multimodale est également envisagée.

II-2.3. Transport aérien

Le département de Charente-Maritime dispose de trois aérodromes civils ouverts à la circulation aérienne publique. Deux de ces aérodromes se trouvent dans l'aire d'étude, celui de La Rochelle – Île de Ré (2 140 m x 30 m) et celui de Rochefort – St Agnant (piste de 1 900 m x 30 m).

L'aéroport de La Rochelle situé à 5 km du centre-ville, à proximité du port de commerce, est accessible par la RN 137. La vocation de cet aéroport est la desserte court-courrier, l'aviation d'affaires et les charters européens pour la zone Vendée – Charente.

Il propose des liaisons régulières vers plusieurs grandes villes de France et notamment Paris (3 – 4 allers/retours par jour).

Avec plus de 57 000 passagers en 1999, il est à la première place des aéroports de la région Poitou-Charentes.

Sur Rochefort, aucune liaison régulière n'est assurée. Des vols spéciaux sont organisés à la demande et notamment par des entreprises locales pour des vols d'affaires. Il est complémentaire de celui de La Rochelle.

II-2.4. Transports maritimes

Voir les parties concernant La Rochelle (chapitre 6-6-2 Le pôle de La Rochelle) et Rochefort (6-6-4 Le pôle de Rochefort)

L'activité de ces ports concerne essentiellement les importations et les exportations de produits forestiers et agricoles (en lien avec l'hinterland). Le port de La Rochelle, port d'intérêt national, a connu un fort développement ces dernières années et il joue comme celui de Rochefort, un rôle primordial dans l'économie locale.

II – 3. LES CONDITIONS DE CIRCULATION ROUTIÈRE

A l'heure actuelle, le principal axe de communication desservant la zone d'étude selon une orientation Nord-Sud est la RN 137, liaison Sainte-Hermine-Rochefort, évitant La Rochelle par l'Est.

Une étude de 1999 a permis d'évaluer l'importance du trafic supporté par cet axe national. La section comprise entre Sainte Hermine et Marans supporte en moyenne un trafic de 8 000 véhicules/jour, hormis sur la section Sainte-Hermine-RD 949 en Vendée, qui supporte un trafic de 6 000 véhicules/jour.

Cependant, cet axe se caractérise principalement par les bouchons récurrents au niveau de Marans (traversée du Centre).

De plus, cette région touristique connaît une hausse importante de la fréquentation à certaines époques de l'année. Le trafic augmente de près de 25 % sur la RN 137 au cours des mois de juillet et août générant des embouteillages encore plus importants à Marans

Les autres sections de la RN 137 connaissent un trafic plus important :

- 12 000 véhicules/jour entre Marans et Usseau (RN11) ;
- 45 000 véhicules/jour pour la section périurbaine constituant la partie Sud de la Rocade Est de La Rochelle ;
- 28 000 véhicules/jour entre La Rochelle et Rochefort.

On observe une moindre importance du trafic sur la RN 137 au Sud-Est de Rochefort. Cette diminution s'explique par la mise en service de l'A 837, concurrençant directement la RN 1

- 6 500 véhicules/jour entre Cabariot et la RD 18 au Nord de Porchaire
- 10 100 véhicules/jours entre la RD 18 et Saintes.

Au droit de La Rochelle, la RN 137 assure une double fonction, celle de liaison Nord-Sud, mais également celle de rocade périurbaine de l'agglomération rochelaise, en concentrant et en diffusant le trafic des axes pénétrants.

III - INTÉRÊT DU PRINCIPE DE L'AMÉNAGEMENT

III-1. SYNTHÈSE DES ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES

L'analyse du contexte socio-économique de la zone d'étude concernée par le projet autoroutier de l'A 831 permet d'effectuer le constat suivant et de déterminer certains enjeux:

La population :

On constate un certain dynamisme de la population (hausse de près de 6% entre les deux derniers recensements). La croissance de la population résulte d'un solde migratoire positif et d'un solde naturel relativement équilibré.

Près de la moitié de la population vit dans une des trois unités urbaines de la zone d'étude. Les densités de population les plus importantes (augmentation de la densité entre 1990 et 1999) concernent la zone littorale et plus particulièrement les alentours de l'agglomération rochelaise.

Le taux d'activité de la population est de 43.5% et le taux de chômage s'élève à près de 14.8%, ce qui est supérieur de 2 points au taux de chômage en France métropolitaine.

L'économie :

Le tissu industriel se caractérise par l'importance des petits établissements ainsi que par sa grande diversité. Il faut également noter la spécialisation de certaines entreprises dans des secteurs de haute technologie et plus particulièrement dans le secteur nautique (Système Productif Local nautisme à La Rochelle). De nombreuses entreprises présentes sur le territoire de la zone d'étude sont d'envergure nationale ou internationale. Il s'agit d'assurer la pérennité de ces entreprises et de permettre le développement de nouvelles entreprises sur l'ensemble du territoire en tenant compte des opportunités foncières.

Le tourisme :

La zone d'étude est très attractive en terme de tourisme, et se situe sur deux des départements les plus touristiques de France. Le littoral, les îles, La Rochelle et Rochefort sont des éléments moteurs de ce tourisme, mais il faut également tenir compte des autres territoires comme Fontenay-Le-Comte (Ville d'art et d'histoire), le marais Poitevin, le marais de Rochefort, sites attractifs en terme de tourisme.

Les projets :

De nombreux projets de développement existent sur l'ensemble du territoire. Le projet autoroutier A 831 peut être un facteur déterminant pour la concrétisation de certains de ces projets, ainsi que pour le développement économique de la région en favorisant une complémentarité entre les différents territoires constituant la zone d'étude.

Conclusion :

Le territoire de la zone d'étude apparaît relativement dynamique et joue un rôle important au niveau régional ainsi qu'au niveau de la façade Atlantique. Cependant, il existe un déséquilibre sur le territoire entre une zone littorale quasiment saturée et un arrière pays soucieux de s'affirmer et de se développer.

De plus, ce territoire présente des insuffisances en terme de desserte terrestre, il manque notamment un axe routier pouvant supporter un flux de véhicules important.

III – 2. ATOUTS/FAIBLESSES DE LA ZONE D'ÉTUDE

Critère	Analyse		
		Atouts	Faiblesses
Position géographique	Espace relativement enclavé Située sur un axe d'échanges Nord/Sud	**	***
Atouts naturels	Espace littoral attractif Zone de marais de qualité Diversité paysagère	*** *** **	
Axes de communication	Saturation de la RN 137 Absence d'axes routiers Nord-Sud structurants		*** ***
Pôles attractifs	Les 3 zones urbaines, le bipôle (La Rochelle-Rochefort) Le littoral	** ***	
Villes principales	La Rochelle Fontenay le Comte et Rochefort	*** **	
Intercommunalité	Importante sur l'ensemble du territoire	**	
Evolution de la population	Hausse de la population Population importante sur le littoral	**	**
Indice de jeunesse	Population relativement jeune Contraste entre les espaces urbains et les espaces ruraux	**	**
Formation	La Rochelle :ville universitaire Présence d'écoles spécialisées dans les autres villes importantes	*** **	
Chômage	Taux de chômage supérieur à la moyenne nationale		**
Agriculture, pêche	Activité importante dans le Pays d'Aunis Entretien des paysages Activité importante des ports Activités agro-alimentaires Activités conchylicoles variées et importantes	*** ** ** *** ***	
Industrie	Absence d'industrie lourde Industrie spécialisée	***	*
Zones d'activités	Espaces littoraux et urbains saturés Réserves foncières dans le Pays d'Aunis	**	***
Tourisme	Secteur clé de l'économie des deux départements Fréquentation importante	*** **	
Projets de développement	Existence de plusieurs projets de développement	***	

III - 3. INTÉRÊT DE L'AMÉNAGEMENT

L'intérêt de la création de l'autoroute A 831 se fait ressentir tant au niveau international, national que local.

Au niveau international et national :

Le projet s'inscrit dans le cadre d'un développement du Grand Ouest et de la côte Atlantique. Il s'agit de poursuivre les démarches déjà entreprises dans le cadre de l'Arc Atlantique et de la route des Estuaires (l'autoroute A 84 Rennes-Avranches est terminée).

On constate d'ailleurs le début d'un basculement du trafic de transit sur la route des Estuaires en allègement de l'axe intérieur via Paris et A 10.

Le littoral atlantique se trouve excentré par rapport au réseau autoroutier européen et aux grands flux d'échanges, et notamment ce qui est communément appelé « la banane bleue ». Si elles sont en général bien reliées par des liaisons autoroutières à la région parisienne, les régions de l'Ouest de la France sont en revanche moins bien connectées à l'Europe du Nord et à la Péninsule Ibérique.

L'ouverture de nouveaux marchés, ainsi que la mise en service de nouvelles infrastructures (le tunnel sous la Manche), contribuent à l'accroissement des flux de transit partout en Europe, ce qui rend d'autant plus nécessaire la réalisation d'une liaison rapide Nord-Sud le long de la façade Ouest.

De plus, une telle infrastructure doit permettre de mieux relier les différents ports de la façade Atlantique entre eux, afin qu'ils puissent échanger leurs services, à l'instar de ce qui fait la grande force des ports du Bénélux. En effet, le développement des grandes places portuaires passe par leur capacité à s'associer pour intégrer leurs plates-formes logistiques au réseau européen. Il existe des politiques de rapprochement des différents ports de la façade Atlantique. A l'heure actuelle, le port de La Rochelle-La Palice est bien connecté par la route uniquement au Sud-Ouest de la France et par le fer à la région Rhône-Alpes.

Au niveau local :

Le présent projet qui permettra de relier Nantes à Bordeaux, via les autoroutes A 83 (Nantes-Niort) et A 837 (Rochefort -Saintes), constitue de fait la réelle continuité de la Route des Estuaires permettant le désenclavement du littoral Nord de la Charente-Maritime et l'amélioration des échanges entre la Vendée et la Charente-Maritime, dont les liaisons routières actuelles sont saturées et mal adaptées.

Cette nouvelle liaison doit permettre de désenclaver un territoire occupant une place de plus en plus importante au niveau régional et national, tant par son relatif dynamisme démographique, économique que touristique.

Cette nouvelle infrastructure doit contribuer à équilibrer la répartition des infrastructures de communication sur le territoire national et ainsi offrir des possibilités de développement aux activités présentes sur le territoire de la zone d'étude.

De plus, la situation géographique du port de La Rochelle et son désenclavement lui permettront de développer de nouvelles activités, notamment le cabotage.

IV - LES EFFETS DE L'AMÉNAGEMENT PROJETÉ

Rappel de l'étude multimodale :

Dans le cadre du projet A 831, le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement a décidé de créer les conditions pour qu'un débat local sur ce projet, ses variantes et ses alternatives routières et multimodales, ait lieu pour l'été 1999, dans le cadre des réflexions sur les schémas de service, et avec la perspective d'une décision en cohérence avec l'élaboration du contrat de plan 2000 – 2006.

Des études multimodales ont donc été réalisées afin de présenter les différentes solutions alternatives routières, maritimes et ferrées au projet d'autoroute A 831 Fontenay-Le-Comte – A 837, permettant d'assurer les fonctions de transit Nord-Sud, de desserte du littoral et de La Rochelle, ainsi que les besoins plus locaux d'échanges entre les différents territoires concernés.

Ces études ont donc été l'occasion d'évaluer l'intérêt du projet à plus grande échelle pour le territoire et de le comparer à d'autres modes.

Sur la base d'un dossier de concertation synthétisant ces études multimodales, des réunions officielles de concertation ont été organisées à l'initiative et sous la présidence des préfets de Charente-Maritime et de Vendée, du 15 juillet 1999 au 30 septembre 1999.

De plus, les services de l'Équipement (CETE et DDE) ont été tenus à la disposition des collectivités, chambres consulaires ou associations, qui souhaitaient organiser elles-mêmes un débat, ou préparer une délibération.

L'étude des solutions multimodales a permis d'établir le constat suivant concernant l'offre et la demande de transport.

- Voyageurs :
 - Part de marché de la route prépondérante (98 %) par rapport au fer (2 %) ;
 - Assez bonnes liaisons routières dans le département de Charente-Maritime, sauf entre ce dernier et le sud de la Vendée (traversée difficile de Marans) ;
 - Offre de transport public peu attractive ;
 - Lignes ferroviaires dédiées à la longue distance, fréquences faibles, temps de parcours trop élevés par rapport à la voiture.
- Fret :
 - Majorité des échanges fret avec la Charente-Maritime effectuée par la route (difficultés au niveau de Marans et de l'arrivée de la RN 11 sur La Rochelle) ;
 - Le fret transporté par rail à destination de Nantes (et au-delà), emprunte presque exclusivement les lignes La Rochelle – Poitiers – Bordeaux – Tours, Tours – Nantes, dont la capacité et les qualités sont suffisantes.

Suite à ce constat, plusieurs projets ont été étudiés (routiers, ferroviaires), ainsi que différents scénarios (au fil de l'eau, renforcement de l'intermodalité, volontariste). Il en ressort en conclusion que la réalisation de scénarios « volontaristes » concernant d'autres modes de transport que la route influe assez peu sur la fréquentation des axes routiers Nord-Sud existant ou envisagés entre Fontenay-Le-Comte et Rochefort. Ils rendent en fait des services différents.

Le 3 novembre 1999, les préfets de Charente-Maritime et de Vendée transmettaient aux Ministères de l'Environnement et de l'Équipement le rapport de synthèse de la concertation locale. Ce rapport faisait un bilan de la concertation et proposait les choix suivants :

- De la solution routière

Il ne paraît pas opportun de revenir à une solution de type Sainte-Hermine – La Rochelle, le projet ayant été abandonné par l'État en raison de la grande sensibilité du Marais Poitevin, en particulier au niveau du pont de Brault.

- Du tracé autoroutier neuf

Dans la partie Nord de l'itinéraire, tout tracé neuf est à rechercher à l'intérieur du fuseau de 1000 mètres résultant de la concertation de 1997, lequel est compatible avec les ZPS délimitées ou en cours de délimitation.

A l'extrémité Sud de l'itinéraire, en particulier entre Breuil-Magné et Loire-les-Marais, le fuseau retenu en 1997 présente des inconvénients liés à la proximité de zones urbanisées ou urbanisables. Il conviendrait d'étudier de manière détaillée une alternative située à l'Est de l'urbanisation, selon un tracé longeant une ligne à haute tension, et empruntant, pour partie, une zone de marais drainés.

- De l'aménagement ferroviaire

Le projet proposé de « tramway régional » La Rochelle – Rochefort (permettant de multiplier par 5 le trafic ferroviaire de voyageurs au sein du « bipôle ») méritait de faire l'objet d'une prise en considération explicite, dans le cadre du contrat de Plan Etat-Région Poitou-Charentes.

- De l'intermodalité portuaire

La proposition des acteurs portuaires de développer la capacité de traitement du fret ferroviaire sur le port de La Rochelle mérite également d'être retenue, au titre de l'effort local de rééquilibrage fer/route.

- De mesures d'accompagnement

La décision de réaliser une autoroute concédée devra être accompagnée d'une forte volonté de ne réaliser aucun autre changement de capacité, sur les routes nationales ou départementales, dans la traversée très sensible des marais Poitevin et de Rochefort, et de définir avec les Conseils Généraux les limites des aménagements qualitatifs acceptables.

Ce rappel de l'étude multimodale et de ses conclusions effectué, il est possible d'étudier les effets de l'aménagement projeté. Les effets analysés sont de différents types. Les répercussions de l'infrastructure autoroutière peuvent se faire ressentir de manière directe ou indirecte sur le territoire. Les effets directs concernent les effets de l'infrastructure sur les conditions de circulation, le trafic, la sécurité des usagers. Les effets indirects se traduisent sur le territoire, au-delà de l'aspect environnemental, ils concernent l'organisation de l'espace, le développement économique, le comportement des ménages.

Les effets d'un axe autoroutier peuvent également être identifiés à différentes échelles géographiques, à proximité immédiate de l'infrastructure, des échangeurs, c'est à dire au niveau local, au niveau de la zone d'étude ou dans le prolongement de celle-ci, au niveau de la zone d'étude élargie, ainsi qu'au niveau national ou international (Route des Estuaires).

IV-1. Parti de l'aménagement retenu

Le projet retenu est une autoroute concédée à 2x2 voies en tracé neuf, d'une longueur de 63 km environ. Le projet longe la RD 938ter entre Fontenay-le-Comte et le Gué de Velluire, puis intercepte la RN 11 entre Usseau (Sainte-Soulle) et Loiré (Vérines), la RD 939 à l'Ouest d'Aigrefeuille d'Aunis et rejoint la A 837 au Nord de Rochefort non loin de la RD 911.

Le projet comporte quatre échangeurs complets :

- Fontenay-le-Comte
- La Rochelle Nord avec la RN 11/ A 810
- La Rochelle Sud avec la RD 939
- Rochefort

Pour l'attribution de la concession de l'autoroute A 831, il sera effectué un appel à candidature de niveau européen sur la base d'un cahier des charges de concession respectant notamment les engagements de l'Etat.

IV-2- Effets sur l'organisation territoriale

Les effets d'un projet autoroutier peuvent se faire ressentir à différentes échelles. Dans le cadre du projet de l'A 831, les effets devraient être :

■ A l'échelle nationale et internationale :

Une autoroute est souvent un facteur déterminant de l'aménagement du territoire ; elle peut contribuer à un développement homogène et équitable des régions. Une infrastructure du type de l'A 831 s'inscrivant dans le cadre de la Route des Estuaires, assurera un maillage de l'espace national permettant la desserte de territoires habituellement desservis uniquement par des voies rayonnant de Paris. En effet, ce système de réseau en étoile actuel Paris-Province (réseau autoroutier et ferroviaire), a pour conséquence directe le développement centralisé des grandes métropoles et la mise à l'écart des territoires intermédiaires (effet tunnel).

Ce nouveau tronçon autoroutier doit permettre de réaliser un axe de grand transit Nord – Sud et de poursuivre la politique de désenclavement de la façade atlantique entreprise depuis de nombreuses années. Cette infrastructure contribuera au développement des échanges et au « rapprochement » entre les régions et assure la continuité d'un réseau routier de qualité entre les pays du nord de l'Europe, la France et la péninsule ibérique. Cette continuité du réseau est encore plus indispensable depuis l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la communauté Européenne et depuis l'ouverture du tunnel sous la Manche.

■ A l'échelle de l'aire d'étude élargie

Le projet autoroutier, associé aux compléments multimodaux recensés, ainsi qu'aux différents projets de développement permettra de renforcer la position du territoire au cœur de la façade atlantique.

D'un point de vue économique, les échanges seront facilités, l'infrastructure étant une réponse aux faiblesses du réseau routier existant (absence d'un axe de transit Nord-Sud, circulation difficile sur la RN 137, notamment dans la traversée de Marans) une connexion au réseau autoroutier national. Cela permettra aux entreprises de l'aire d'étude de faciliter et de développer leurs échanges. L'autoroute apparaît également comme un facteur de l'intermodalité. En effet, elle sera un élément déterminant dans le développement des ports, notamment celui de La Rochelle, et elle devrait favoriser la création de plateformes multimodales, favorisant le développement du mode ferroviaire.

De plus, l'infrastructure, sans modifier l'armature urbaine, peut favoriser les échanges entre les principales villes de la zone d'étude, ainsi que celles de la zone d'étude élargie et engendrer un réseau de villes interrégionales.

■ A l'échelle locale :

Au niveau local, l'aménagement autoroutier va permettre une amélioration de la qualité de la desserte. Il achèvera le désenclavement de la partie Sud du département de la Vendée, déjà amorcée par la réalisation des autoroutes A 83 et A 87 (en construction). De plus, l'autoroute permettra à l'agglomération rochelaise, de se rapprocher de l'agglomération de Rochefort, et de jouer véritablement son rôle de capitale départementale et de devenir un pôle littoral structurant pour la région Poitou-Charentes. Le « rapprochement » entre La Rochelle et Rochefort offrira également de nouvelles perspectives pour le bipôle.

De nombreux projets sont conditionnés par la création de l'autoroute. Cet axe apparaît donc comme un élément structurant de l'aménagement du territoire. Il donne un sens à la notion d'hinterland. En effet, les ports seront plus accessibles et leur situation au plan national se trouvera renforcée. Des zones d'activités vont voir le jour dans l'arrière-pays d'Aunis, alternative à la saturation de la zone littorale et opportunité de développement pour des espaces qui éprouvent parfois des difficultés à concurrencer les espaces les plus convoités. Le projet autoroutier est considéré comme l'élément majeur du désenclavement du pays d'Aunis et il est considéré comme une opportunité de développement. L'aménagement à 2X2 voies et la transformation en autoroute de la RN 11 La Rochelle-Niort, par exemple, traversant le canton de Courçon, semble déjà se faire ressentir de manière positive sur le territoire.

De plus, les nœuds autoroutiers sont des lieux stratégiques vers lesquels les activités économiques ont tendance à converger, participant ainsi à l'organisation du territoire.

Les schémas directeurs des collectivités ont d'ailleurs intégré cette donnée et les projets de plate-formes évoqués ci-avant seront directement desservis par l'infrastructure.

Les principaux centres urbains de la zone d'étude, Fontenay-le-Comte, La Rochelle et Rochefort seront plus facilement accessibles, ce qui devrait renforcer leur poids sur le territoire.

La mise en service d'un axe autoroutier peut engendrer une modification des comportements des habitants situés à proximité de cet axe. Le facteur *temps* est plus déterminant que le facteur *distance*. La mobilité de la population pourra être plus importante et ainsi avoir des répercussions sur les relations domicile/ travail, sur les modes et les lieux de consommation, sur les loisirs et les destinations de week-end ou de vacances par exemple.

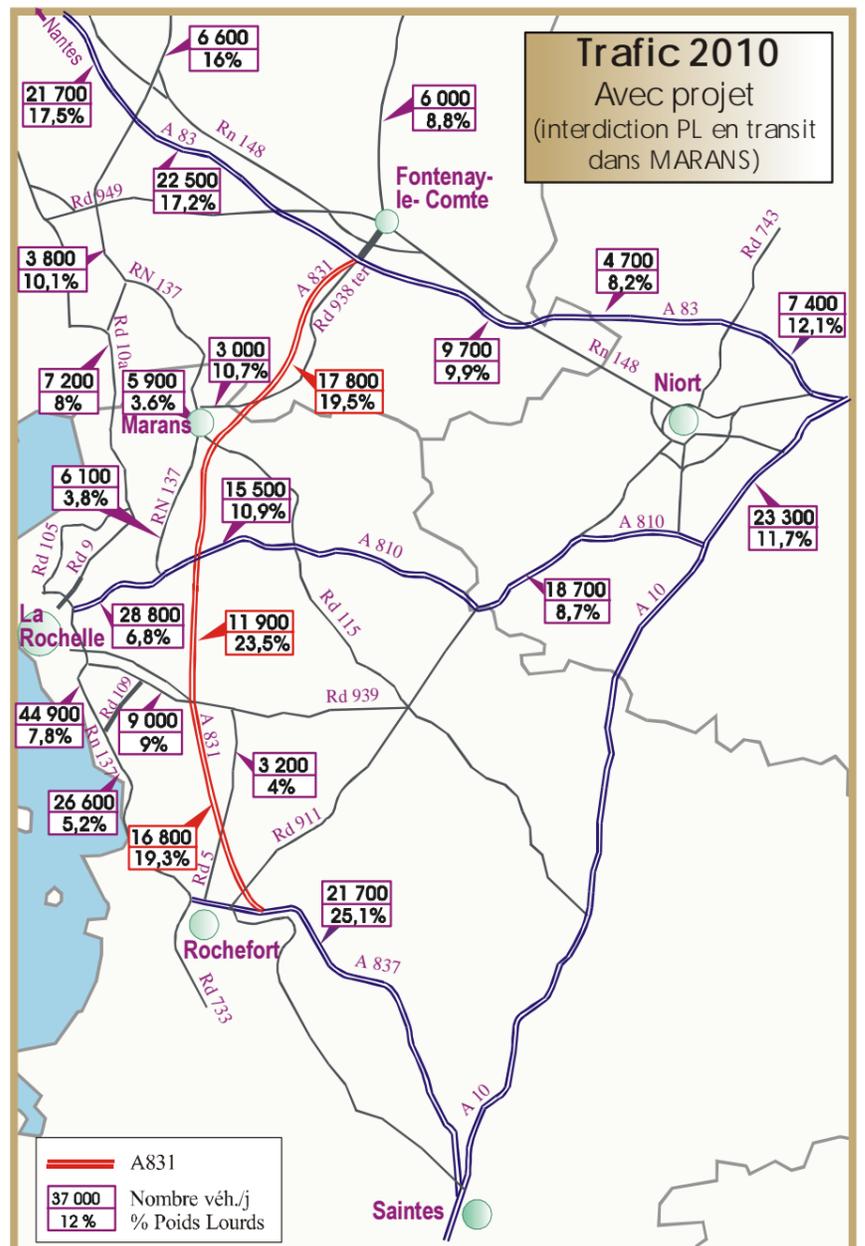
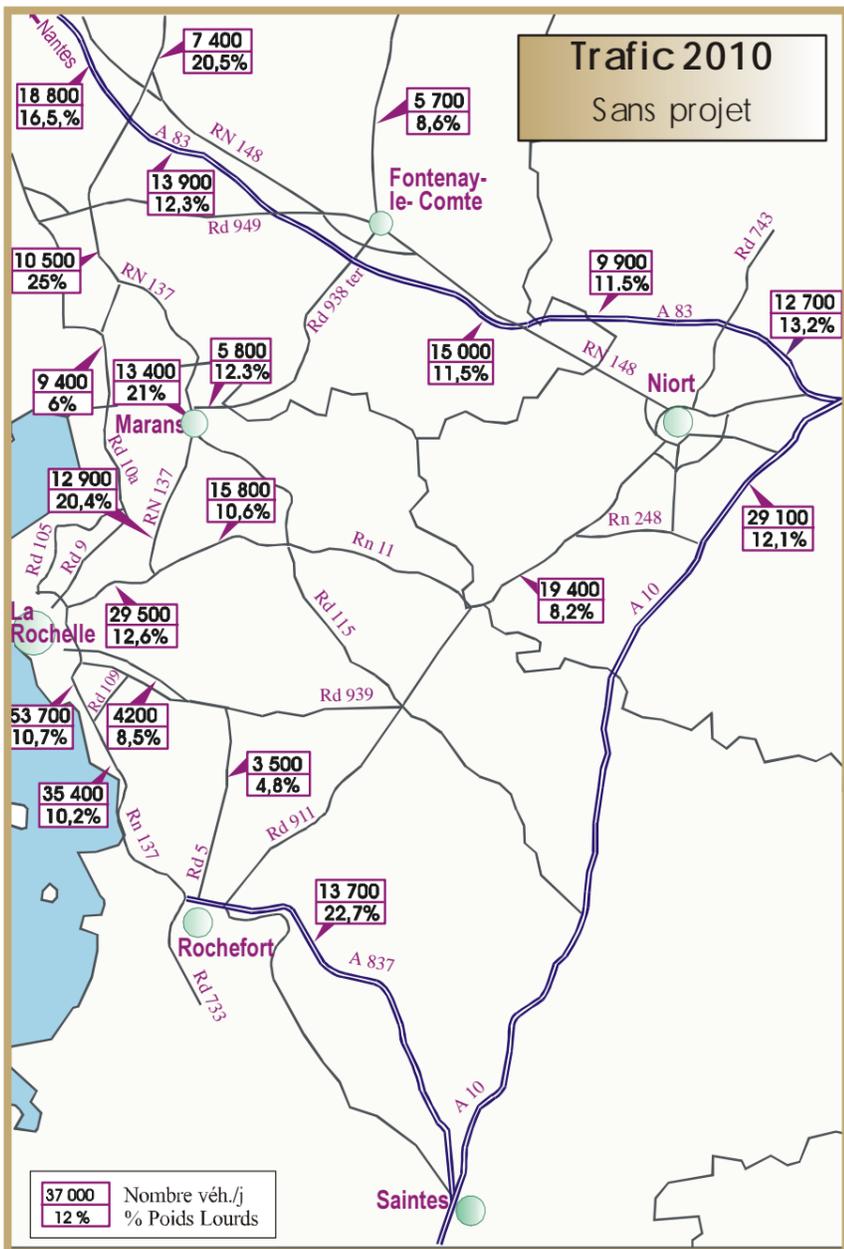
Cependant, il faut également tenir compte des particularités de l'infrastructure autoroutière et du territoire traversé. L'accès à l'infrastructure se limitera à quelques points d'échanges, ce qui ne permettra pas à tous les riverains de l'infrastructure d'avoir un accès direct à celle-ci. De plus, l'utilisation de l'autoroute sera interdite à certaines catégories de véhicules. Ces particularités amélioreront la sécurité routière.

Le passage d'une autoroute nécessite de rétablir, sans carrefours, les routes et les chemins coupés et d'assurer par des voies de désenclavement l'accès aux différentes parcelles isolées. Une restructuration foncière, si elle est demandée par les commissions communales de remembrement, permettra de regrouper les parcelles agricoles isolées.

IV – 3. EFFETS SUR LES CONDITIONS DE CIRCULATION ROUTIÈRE

La réalisation du projet autoroutier A 831 Fontenay-le-Comte- Rochefort va permettre aux automobilistes et aux transporteurs routiers de circuler plus rapidement, plus régulièrement et moyennant des conditions de sécurité améliorées. Ce qui contribuera au développement de certaines activités, notamment celles fonctionnant sur le principe du « porte à porte » et du « juste à temps » par exemple.

De plus, cet aménagement devrait permettre d'éviter les embouteillages et l'insécurité dans les agglomérations traversées par la RN 137, notamment Marans.



♦ Distances parcourues par itinéraire :

Le tableau ci-après présente les distances parcourues selon différents itinéraires

Itinéraires Points Entrée/Sortie	1 via Marans (RN 137)	2 via Niort (A 83)	3 via A 831	Delta entre: 2 et 1	Delta entre : 3 et 1	Delta entre : 3 et 2
Echangeur A 83/ RN 137 (Ste Hermine) Echangeur A 10 A 837 (Saintes)	123,2	143,5	119,85	20,3	-3,35	-23,65
Echangeur A 83/ RN 137 (Ste Hermine) Echangeur RN 11/ Rocade de La Rochelle (1)	56,35	138,9	66,35	82,55	10	-72,55
Echangeur A 83/ RN 137 (Ste Hermine) Echangeur RN 137/ A 837 (entrée Rochefort) (2)	85,2	139	85,85	53,8	0,65	-53,15

Nota

(1) pour l'itinéraire 2, les usagers empruntent la RN 11 pour rejoindre la Rochelle après le contournement Nord de Niort

(2) pour l'itinéraire 2, les usagers passent après le contournement Nord de Niort par Surgères et la RD 911

On constate alors que si les usagers transitent par Niort et utilisent le réseau autoroutier existant, ils doivent effectuer près de 140 km au lieu de 56 km s'ils passent par la RN 137 pour rejoindre la Rochelle et 85 km s'ils veulent se rendre à Rochefort. Ainsi, si l'utilisateur emprunte la RN 11 pour rejoindre la Rochelle après le contournement Nord de Niort, il accroît son trajet de 82 km. Dans le cas où il utilise l'autoroute A 831, l'augmentation de trajet par rapport à la RN 137 n'est que de 10 km s'ils veulent rejoindre La Rochelle et nulle pour rejoindre Rochefort et au delà. Ces éléments expliquent l'importance du trafic actuellement constaté sur la RN 137 dans la traversée de Marans et l'attractivité du projet A 831.

♦ Les principales modifications :

Le projet autoroutier A 831 va jouer un rôle, plus particulièrement, sur les relations Nord-Sud.

Pour l'essentiel des relations Nord-Sud au-delà de Nantes et Saintes, les personnes qui choisiront l'itinéraire A 831, le parcourront dans sa totalité. En ce qui concerne les relations d'échange entre le Sud Vendéen, la Charente-Maritime et l'agglomération rochelaise, les deux échangeurs intermédiaires de La Rochelle Nord et La Rochelle Sud seront sollicités.

Ce report du trafic se traduira par un allègement significatif du trafic, principalement sur les itinéraires suivants :

- La RN 137 entre Sainte-Hermine et Rochefort (y compris sur certaines sections de la rocade actuelle de La Rochelle) ;
- La A 83 et la A 10 entre Fontenay-le-Comte et Saintes ;
- La RD 938ter entre Marans et Fontenay-le-Comte et la RD 10 entre Moreilles, Puyravault et Villedoux.

IV - 4. EFFETS INDIRECTS SUR LES ACTIVITES SOCIO-ECONOMIQUES

♦ Le cadre de vie :

Les effets du passage d'une infrastructure autoroutière sur le cadre de vie se ressentent à différents points de vue : organisation du territoire, sécurité routière, agriculture, activités économiques, tourisme. Le passage d'une autoroute génère des avantages et des inconvénients ; elle modifie également les habitudes de vie d'une partie de la population. Mais toutes les personnes ne ressentent pas la présence d'une autoroute de la même manière. Cependant les conditions de vie des populations se trouvant le long des axes de transit comme la RN 137 se trouveront sensiblement améliorées, notamment au droit de Marans ;

- Baisse des nuisances sonores ;
- Baisse de la pollution de l'air ;
- Amélioration du cadre architectural et urbain ;
- Amélioration de la sécurité sur les anciens axes de transit, autant pour les automobilistes que pour les piétons ;
- Accès facilités aux lieux de travail et aux loisirs.

De plus, l'infrastructure peut générer des effets positifs directs et indirects en terme de finances locales. Il est possible de distinguer différentes taxes :

- Taxes liées aux péages et aux aires de service ;
- Taxes professionnelles liées aux entreprises implantées à proximité de l'autoroute ;
- Recettes fiscales plus importantes liées au maintien et à l'arrivée de nouvelles populations en rapport avec le développement économique.

Par ailleurs, il faut également s'attendre à des éventuels coûts induits liés aux aménagements indirectement provoqués par le passage de l'autoroute : réhabilitation, réaménagement de bourg, création de zones d'activités...

♦ L'agriculture :

Le passage de l'autoroute va modifier l'organisation du territoire et générer de réels impacts fonciers et économiques à l'échelle de certaines exploitations. Des surfaces vont être prélevées dans certaines exploitations. Des terres d'une même exploitation vont être divisées ou réparties de part et d'autre du tracé, occasionnant des allongements de parcours pour les exploitants, entre leur siège d'exploitation et les terres cultivées.

Cependant, la diminution du trafic de transit sur certains axes permettra de limiter les risques d'accidents entre les engins agricoles et les véhicules légers et poids-lourds.

Cette démarche s'inscrit en cohérence avec celle engagée par le Parc Naturel Régional et les organisations socioprofessionnelles pour la reconquête du label et la valorisation du milieu naturel.

L'essentiel de ces effets négatifs pourra être atténué si nécessaire, par un remembrement. Un tel remembrement peut être envisagé, si les commissions municipales le décident, afin de permettre une réorganisation optimale de l'espace agricole.

Une charte de qualité devra alors être créée afin de préserver les milieux sensibles de marais (haies bocagères - prairies humides ...).

Par ailleurs, la création de cet axe Nord-Sud apparaît fondamentale pour le développement de l'industrie agro-alimentaire de la région, qui doit acheminer le plus rapidement possible ses produits (produits périssables, animaux vivants, produits frais) vers les sites de transformation ou d'exportation. L'acheminement des produits de la mer sur le marché national se fera plus rapidement.

Cet axe permettra également d'améliorer les conditions d'importation et d'exportation des produits agricoles, notamment en facilitant les accès vers les principaux ports de la zone d'étude, La Rochelle-La Pallice et Rochefort-Tonnay-Charente.

• L'industrie :

Le secteur industriel et l'activité économique en général devraient tirer profit de la création de cet axe autoroutier.

En effet, la proximité d'une infrastructure permet d'améliorer les conditions d'accessibilité, ce qui a pour effet :

- de faciliter les déplacements professionnels ;
- d'améliorer la sécurité des déplacements ;
- de réduire les délais de livraison ;
- d'élargir les aires de marché ;
- d'accroître la concurrence ;
- d'intensifier les échanges ;
- de limiter les coûts de transport (coût de transport représente 10 % du prix de revient d'un produit industriel) ;
- d'améliorer la compétitivité.

Cet ensemble d'effets peut contribuer à assurer la pérennité des activités déjà existantes, mais également exercer un pouvoir d'attraction sur de nouvelles entreprises. Il existe déjà des projets de zones d'activité situés à proximité des différents échangeurs de l'autoroute ; certains de ces projets, comme celui du Vendéopôle à Fontenay-le-Comte se concrétisent déjà. L'autoroute traverse également les territoires de la communauté d'agglomération de La Rochelle et du Pays d'Aunis disposant de zones d'activités existantes (zone industrielle des Grands Champs à Aigrefeuille d'Aunis) et de nombreuses réserves foncières (projet de plateforme logistique de Vérines-Sainte Soulle).

Les deux ports de la zone d'étude, La Rochelle et Rochefort, étendront leur hinterland et renforceront ainsi les secteurs dans lesquels ils se sont spécialisés. La qualité des ports dépend de la qualité de leurs dessertes terrestres.

• Le commerce et les services :

Les zones de chalandise des principaux espaces commerciaux devraient s'étendre et l'attraction des principales villes devrait se trouver renforcée.

Certaines communes vont connaître une diminution importante du trafic, c'est à dire une diminution d'une clientèle de passage potentiel. Cette baisse du trafic a souvent des conséquences négatives pour certaines activités qui bénéficient de cette clientèle. (les hôtels, les restaurants, les bars, les stations-service).

Cependant, les modifications de circulation (réduction des nuisances, sécurité renforcée, amélioration du cadre de vie) compenseront la perte de la clientèle de passage par une augmentation de la clientèle du bourg, des environs ou de touristes qui se verront réattribuer les axes secondaires. De plus, ces modifications seront l'occasion de repenser le fonctionnement du bourg et d'envisager un réaménagement.

L'infrastructure autoroutière permettra la création d'un certain nombre d'emplois de services liés à sa fréquentation et à son entretien (gare de péages, entretien des aires de repos, station service ...).

• Le tourisme :

- La mise en service de l'autoroute entre Fontenay-le-Comte et Rochefort permettra un allègement du trafic sur l'axe qui dessert aujourd'hui le littoral et ainsi une répartition sur deux axes des différents usagers de la route (transit, usagers locaux, vacanciers, promeneurs). Cette répartition des usagers de la route sur deux itinéraires permettra aux différents bourgs et agglomérations traversés de retrouver une certaine qualité de vie et un attrait pour des haltes touristiques.

- Les conditions d'accès vers les principaux sites touristiques de la région seront facilitées pour la clientèle locale, nationale et étrangère.
- D'autre part, l'aménagement devrait avoir des répercussions sur l'ensemble de la zone d'étude, qui présente déjà un potentiel touristique important :
 - une clientèle de séjour plus mobile ;
 - une origine de la clientèle élargie ;
 - un développement des séjours de courte durée (week-end hors saison) permettant un allongement de la saison touristique ou d'influer sur le parc des résidences secondaires ;
 - la découverte de territoires méconnus

• Le 1 % paysage et développement économique :

- En application de la loi sur la protection des paysages et la mise en valeur de l'environnement du 8 janvier 1993, l'Etat engage une politique de valorisation paysagère et de développement économique des espaces proches des grandes infrastructures à aménager. L'application se fait en dehors de l'emprise propre de la voie sur les espaces visibles depuis l'autoroute et sur le territoire des communes ayant signé une charte locale de valorisation paysagère et d'actions économiques. Cette politique participe à l'élimination de points noirs des paysages ou à la promotion touristique de sites, d'itinéraires de découverte.

C'est une démarche partenariale où le maître d'ouvrage autoroutier (l'Etat et le concessionnaire) et les partenaires locaux dont principalement les collectivités abondent le financement des actions chacun jusqu'à 0.5 % du montant de l'opération autoroutière.

Quatre objectifs, couvrant une série d'actions concrètes, sont fixés :

- assurer la gestion patrimoniale des paysages. Leur mise en valeur constitue une condition d'un développement durable et équilibré ;
- favoriser l'approche intercommunale du développement économique. Induit par l'infrastructure, ce développement sera favorisé par une réflexion globale sur l'implantation des pôles d'activités et sur le soutien à certaines activités agricoles ;
- aménager ou reconquérir les façades urbaines. Il s'agit de créer ou recréer un bâti homogène et de qualité et de sauvegarder la perception visuelle du patrimoine historique ou paysager ;
- organiser la promotion touristique. C'est développer la signalisation touristique et culturelle, renforcer l'attrait des aires et y développer l'information, jalonner les circuits, promouvoir les villages-étapes...

IV - 5. EFFETS DIRECTS LIES A LA CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

La construction d'une infrastructure d'une telle importance, dont le coût global est estimé à 560 millions d'euros, occupera un certain nombre d'emplois, notamment dans le secteur des travaux publics pendant la période du chantier (3 à 5 ans). On estime généralement qu'un million de francs (152 500 euros) de travaux occupe directement 2,5 emplois par an, dont 2,2 dans le secteur des travaux publics.

De plus, une autoroute peut être assimilée à une entreprise. Elle vend des services, réalise un chiffre d'affaires, crée des emplois (entretien, exploitation) et engendre des ressources fiscales importantes. L'activité générale engendrée par une autoroute est liée à son trafic et à sa longueur.

IV - 6. SYNTHÈSE DES EFFETS SOCIO-ECONOMIQUES

Les effets d'une infrastructure autoroutière sont divers. L'infrastructure modifie l'organisation du territoire et la perception que l'on peut en avoir, ce qui contribue donc à modifier les habitudes et le comportement des hommes.

La mise en service de l'autoroute permettra une amélioration des conditions de circulation et de sécurité des usagers, une meilleure accessibilité et un gain de temps. Ces facteurs sont déterminants pour le développement socio-économique de la région. Cela permettra d'attirer et de fixer des populations jeunes et permettra également aux entreprises de se positionner sur de nouveaux marchés, d'être confrontées à la concurrence. Mais dans tous les cas, l'autoroute n'est pas un facteur intrinsèque de développement, mais elle peut être un déclencheur et surtout un important moyen d'accompagnement des politiques locales. Les différents projets recensés sur le territoire illustrent cette volonté d'entreprendre. De plus, cela permettra de structurer le développement économique à proximité des échangeurs autoroutiers et de créer ainsi de véritables pôles.

Cependant, il ne faut pas oublier que les bénéficiaires de l'autoroute ne sont pas exclusivement les habitants et les entreprises se trouvant dans le périmètre de la zone d'étude. Toutes les personnes et toutes les entreprises, pratiquant des échanges Nord-Sud, seront intéressées par l'élargissement de l'offre d'infrastructures suivant cette orientation et desservant la côte atlantique.

V - BILAN ECONOMIQUE ET FINANCIER DU PROJET D'INFRASTRUCTURE

L'intérêt socio-économique d'une infrastructure est défini à partir d'une évaluation des conséquences positives et négatives de l'investissement.

Cette évaluation est basée sur une approche "coûts/avantages" dans laquelle un maximum de conséquences sont quantifiées et monétarisées.

Cette approche permet de la façon la plus objective possible d'élaborer un calcul économique de l'ensemble des éléments évalués.

Pour ce faire, le projet analysé est comparé à une situation dite de référence basée sur une hypothèse "sans projet".

Le bilan économique s'appuie sur les études de trafic qui estiment le niveau d'utilisation de l'infrastructure projetée et l'incidence de celle-ci sur le trafic du réseau existant.

La "monétarisation" des effets est établie sur la base des coûts fixés par la circulaire du 20.10.98 reprenant les principaux éléments du rapport "Boiteux" communément admis par les différents acteurs et experts dans le domaine.

Enfin, la rentabilité socio-économique d'un projet est jugée à partir du taux d'actualisation fixé par le Commissariat Général au Plan et qui est le même pour toutes les études (8 % actuellement).

Le calcul économique cherche à traduire les coûts et les avantages en valeur monétaire.

Les coûts monétaires sont pour l'essentiel les dépenses à engager pour réaliser le projet auxquels s'ajoutent les coûts d'entretien et de réparation de l'infrastructure et les travaux complémentaires réalisés sur l'autoroute en service (ces coûts sont évalués à partir de ratios fixés dans la circulaire).

Les coûts non monétaires sont, par exemple, les effets négatifs sur l'environnement (effets externes) que la mise en œuvre du projet entraînerait. Les avantages sont eux aussi monétaires ou non monétaires. On peut citer, dans les avantages monétaires, les recettes que percevra la société d'autoroute à péage bénéficiaire de la concession, ou le supplément de recette fiscale que l'Etat pourra prélever sur les usagers de cette autoroute via la taxe intérieure sur les produits pétroliers ; dans les avantages non monétaires s'inscrivent aussi les facilités (gains de temps essentiellement mais aussi gains de sécurité et de confort) dont les usagers de la nouvelle infrastructure vont bénéficier.

Le calcul économique consiste donc à lister tous les "acteurs" bénéficiaires ou victimes potentielles du projet d'investissement, à identifier tous les types d'avantages et de désavantages dont ces acteurs peuvent bénéficier ou qu'ils peuvent subir, à évaluer en termes monétaires leur importance, et enfin à comparer coûts et avantages en calculant le taux de rentabilité (dit TRI : taux de rentabilité interne) du projet.

C'est ce taux de rentabilité interne comparé au taux d'actualisation qui sera l'indication de la "rentabilité socio-économique" du projet.

Pour faire ce bilan, le Ministère a mis au point un logiciel (ARIANE 06) qui permet de chiffrer l'ensemble de ces coûts monétaires à partir de l'étude de trafic et donner le bilan économique et financier de l'opération. L'ensemble des données et des résultats issus de ce modèle sont ramenés en F14 à partir des chiffres entrés en valeur d'établissement. La mise en cohérence se fait en intégrant le taux de croissance de consommation finale des ménages fixé à 2.1% par an en moyenne jusqu'en 2015.

Les thèmes abordés dans ce bilan économique et financier sont les suivants :

- La sécurité,
- Les avantages pour les usagers,
- Les effets environnementaux,
- Le bilan pour le concessionnaire,
- Le bilan des recettes pour la puissance publique,
- Le bilan des gains pour la collectivité.

Dans cette étude, les résultats intègrent l'estimation du projet et d'intégrer les échéances de réalisation et de mise en service

V - 1. LES GAINS DE SECURITE

Parmi les différents avantages liés à la création d'une infrastructure routière figurent les gains de sécurité. " Dans le secteur des transports, les accidents engendrent de nombreuses conséquences négatives : des pertes de capacités productives, des coûts directs liés au traitement des accidents et, ce qui est à la fois important et difficile à apprécier, des coûts lourds en termes de souffrances physiques et morales pour les victimes et leurs proches ". (Transports : choix des investissements et coût des nuisances " rapport Boiteux " juin 2001) La sécurité est comptée dans les avantages non-marchands, car il n'existe pas de marché sur lequel est valorisée la sécurité.

Conformément à la circulaire de la Direction des Routes d'octobre 1998, les coûts d'insécurité sont évalués à partir des valeurs tutélaires suivantes (en Francs 1994) :

	En francs 1994
Tué	3 700 000
Blessé grave	381 000
Blessé léger	81 000
Dégâts matériels (par accident)	21 600

Le taux d'accident sur les autoroutes est sensiblement inférieur à ceux sur une route classique.

L'autoroute A 831 contribuera donc à améliorer les conditions de circulation et de sécurité et devrait permettre d'éviter plusieurs accidents sur le réseau. Ceux-ci ont été estimés à :

Accidents évités (nb)	16
Blessés légers évités (nb)	16
Blessés graves évités (nb)	15
Tués évités (nb)	4

Les gains de sécurité obtenus par la réalisation du projet autoroutier A 831 sont de 188.14 millions de francs 1994.

V - 2. LES GAINS POUR L'USAGER

Ce bilan est réalisé en comparant les situations avec ou sans projet autoroutier A 831 et il est constitué des avantages qui se décomposent en :

- Gains ou pertes de temps

Conformément à la circulaire citée précédemment, une différenciation doit être faite entre les véhicules légers, dont la valeur du temps est prise égale à 74 francs 1994 par heure et par véhicule, et pour les poids lourds pour lesquels elle est de 193 francs 1994 par heure et par véhicule.

On obtient un gain de près de 3.2 millions d'heures dans le cas de la réalisation complète du projet A 831, soit un gain de 4 556.32 MF 1994.

- Amélioration du confort pour les véhicules légers

Elle est définie par la réduction du malus d'inconfort dont les valeurs unitaires ont été déterminées pour les véhicules légers uniquement, tout comme la valeur du temps, par l'analyse du comportement des usagers. Les valeurs des malus d'inconfort sont établies en fonction du type de voies (-0.31 F pour une route ordinaire et 0 F pour une autoroute). Le calcul s'effectue par différenciation entre la situation de référence et la variante considérée.

On constate une amélioration du confort évaluée à 502.83 MF 1994.

- Variation de frais de fonctionnement des véhicules

Ces frais correspondent aux coûts supportés par les usagers. Ils prennent en compte l'entretien courant des véhicules, l'usure des pneumatiques, l'utilisation de lubrifiants, la dépréciation du véhicule (VL) et les coûts de carburant. Ces coûts sont donc TTC pour les véhicules légers et hors TVA pour les poids lourds. L'évolution des prix du carburant étant difficilement prévisible, il est retenu une hypothèse de prix constant en franc 1994.

Le type d'infrastructure (route nationale ou autoroute) n'influe pas sur les frais de fonctionnement, et il est également supposé que la consommation de carburant est identique sur l'ensemble des voies empruntées.

Compte tenu de ces hypothèses, les variations liées au frais de fonctionnement sont évaluées à 66.36 MF 1994 pour les véhicules légers, pour les poids lourds, ces frais sont estimés à - 32.16 MF 1994.

- Variation du produit des péages éventuels

Cette variation est calculée par la différence des dépenses de péage des usagers entre les scénarios avec et sans aménagement. Les variations liées aux péages sont évaluées à 206.3 MF 1994 pour les véhicules légers et 209.04 MF 1994 pour les poids lourds.

Tableau récapitulatif des avantages pour les usagers

Avantages	Avantages à l'année de mis en service		Somme actualisée des avantages(MF94)
	Unités physiques (Millions d'heures)	Valorisation monétaire (MF 94)	
Avantage Temps usager VL	2,78	267,3	3916,67
Avantage Temps usager PL	0,45	87,52	639,65
Avantage confort usager VL	-	68,74	502,83
Incidence frais de fonctionnement VL	-	-2,25	66,36 ⁽¹⁾
Incidence frais de fonctionnement PL	-	-4,46	-32,16
Incidence Péages VL	-	37,9	206,3
Incidence Péages PL	-	35,86	209,04
Total avantages VL	-	371,69	4692,16
Total avantages PL	-	118,92	816,53

* à partir d'une année comprise entre 2010 et 2015, les avantages de frais de fonctionnement des VL deviennent positifs du fait de l'augmentation du trafic

La somme actualisée des avantages (différence entre une situation sans et avec aménagement) pour les usagers de véhicules légers est de 4 692.16 MF 1994 et de 816.53 MF 1994 pour les usagers de poids lourds.

V - 3. BILAN ENVIRONNEMENTAL

Les effets environnementaux d'un projet concernant notamment les nuisances sonores ainsi que la pollution de l'air et l'effet de serre.

V - 3.1. Le bruit

Au-dessus d'un certain seuil, le bruit constitue une véritable nuisance et il apparaît comme une des nuisances les plus intensément ressenties par la population. L'importance accordée à cette nuisance (plus grande sévérité des mesures) s'explique par une sensibilité de plus en plus aiguë de la population et une croissance des trafics.

Concernant le tracé autoroutier de l'A 831 (projection de trafic à l'horizon 2010), les niveaux de bruit ne seront pas supérieurs aux seuils fixés par la réglementation (60 dB (A) de jour et presque 55 dB (A) de nuit) ; les équipements de protection nécessaires sont prévus afin que les seuils de bruit ne dépassent pas les limites autorisées.

Concernant les autres axes de communication de la zone d'étude, seule la RD 939 devrait connaître une hausse du niveau sonore supérieur à 2 dB (A) entre La Rochelle et l'échangeur Sud de l'autoroute A 831. Cependant, le Conseil Général a un projet de déviation de la RD 939 entre le périphérique de La Rochelle et Surgères, desservant l'autoroute au niveau de l'échangeur Sud. Cette déviation, qui intégrera également les protections acoustiques, permettra de limiter les nuisances sonores et d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité de la RD 939 pour les usagers de cet axe et les habitants vivant à proximité.

Deux autres axes principaux connaissent une variation du niveau sonore supérieur à 2 dB(A) (baisse du niveau sonore) ce sont l'autoroute A 83 et la RN 137.

Pour A 83, la partie Ouest en amont d'A 831 a intégré le niveau de trafic généré par celle-ci lors de sa réalisation et les seuils devraient être respectés.

Pour la partie Ouest (contournement Nord de NIORT), l'ouverture d'A 831 s'accompagnera d'une baisse du trafic et donc des nuisances.

Les conséquences pour la RN 137 sont plus intéressantes, dans la mesure où elles ont un impact direct sur la population. En effet, les communes traversées par cet axe entre Sainte Hermine et La Rochelle et plus particulièrement les parties agglomérées, les bourgs de Chaillé-les-Marais et de Marans, vont connaître une baisse du niveau sonore, lié au trafic, supérieur à 2 dB (A). Ceci contribuera à améliorer sensiblement les conditions et le cadre de vie de la population, car à cette baisse du niveau sonore correspondra également une baisse de la pollution de l'air et de la circulation (gain de sécurité, notamment dans les zones urbaines).

V - 3.2. L'air et l'effet de serre

" La pollution porte atteinte à la santé, détériore le cadre de vie, et plus généralement encore, l'environnement et le climat. Elle résulte de très nombreux facteurs qui ne se limitent pas au seul secteur des transports : sont impliqués le chauffage, l'évaporation des solvants, les rejets de l'industrie, le tabagisme, mais aussi les phénomènes naturels. " (Transports : choix des investissements et coût des nuisances " rapport Boiteux " juin 2001).

Les impacts de la pollution de l'air peuvent se faire ressentir à différentes échelles, locale, régionale ou planétaire. Dans le cadre de cette étude, il s'agit d'évaluer les coûts de la pollution liée aux transports, à l'échelle locale et régionale.

Pour la pollution de l'air locale et régionale, on prend en compte la pollution liée aux oxydes de carbone, de soufre et d'azote. Les coûts sont issus de l'instruction cadre, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport, jointe à la circulaire du 20 octobre 1998 du Secrétariat d'Etat aux transports.

Coût de la pollution locale et régionale (pour une journée moyenne de l'année)				
Scénario	Situation actuelle	2020 - référence	2020 - projet	2020 avec projet et interdiction PL sur la RN 137
Valeur basse en milliers de francs (1994) /jours	647	987	1011	1017
Valeur haute en milliers de francs (1994) /jours	1142	1737	1780	1791

Coût lié à l'effet de serre (pour une journée moyenne de l'année)				
Scénario	Situation actuelle	2020 - référence	2020 - projet	2020 avec projet et interdiction PL sur RN137
Coût en milliers de francs (1994) / jours	265	404	414	416

Compte tenu de la prise en compte de l'évolution du coût de la vie évoquée ci-avant et du renforcement du coût unitaire de la pollution, le coût global de cette pollution à l'échelon local et régional va croître entre la situation de référence et celle avec projet et ce malgré la diminution des émissions.

L'augmentation du coût lié à l'effet de serre est bien en cohérence avec la hausse des émissions de CO2 prévue à l'horizon 2020.

Il faut noter que cette évaluation a été faite sur la base du réseau régional défini et décrit dans l'étude d'impact et ne prend en compte les effets bénéfique sur les trajets longues distances contrairement au modèle ARIANE 06 précité qui lui a une aire d'étude plus vaste

V - 4. BILAN DES DEPENSES ET DES RECETTES DES OPERATEURS DE RESEAUX (RESEAU CONCEDE)

Le coût d'investissement (somme actualisée) est la somme du coût de construction actualisé sur les années de travaux et des dépenses de grosses réparations (réparations), de renouvellement des immobilisations (IMMOS) et d'investissements complémentaires sur autoroute en service (ICAS).

Les avantages pour le concessionnaire se composent des recettes de péage, hors taxes, auxquelles on déduit les coûts d'entretien, de grosses réparations et les ICAS et les IMMOS.

		Valeur (MF 94)
Coût d'investissement TTC	Somme actualisée	1386,7
Coût d'entretien et d'exploitation	Première année	31,51
Coût d'entretien et d'exploitation	Somme actualisée	156,42
Total des coûts (coût global)	Somme actualisée	1543,13
Variation des recettes de péage	Première année	-58,63
	Somme actualisée	-301,29

V - 5. BILAN DES RECETTES POUR LA PUISSANCE PUBLIQUE

Le bilan des gains et pertes pour la collectivité s'évalue à partir des gains et pertes pour chacun des agents économiques (usagers et tiers).

Ce bilan ne prend pas en compte la fonction d'opérateur de réseau. Il sera constitué de la somme actualisée des variations de recettes fiscales. Ces dernières comprennent :

- La fiscalité spécifique des carburants (TIPP) ;
- La TVA perçue sur les agents qui ne la récupèrent pas dans le système fiscal actuel ;
- Les impôts et les taxes payés à l'Etat et aux collectivités territoriales par les opérateurs du réseau concédé ;
- Ce bilan sera éventuellement complété par la somme actualisée des variations de recettes fiscales sur les opérateurs des autres modes de transport, corrigées des compensations tarifaires éventuelles.

		Valeur (MF 94)
T.V.A. sur la construction, les grosses réparations, les I.C.A.S., l'entretien et l'exploitation	Première année	544,12
	Somme actualisée	219,4
Variation des recettes de T.I.P.P.	Première année	30,69
	Somme actualisée	170,2
Variation de T.V.A. sur les frais de fonctionnement des véhicules et sur la dépréciation des VL	Première année	2,38
	Somme actualisée	6,04
Variation de T.V.A. sur les recettes de péage	Première année	-3,53
	Somme actualisée	-17,29
Impôts payés par les sociétés concessionnaires aux collectivités Territoriales	Première année	5,26
	Somme actualisée	28
Redevance domaniale	Première année	-0,14
	Somme actualisée	-0,69
Variation de la taxe d'aménagement du territoire	Première année	11,67
	Somme actualisée	71,55
Total des recettes fiscales	Somme actualisée	477,21

V - 6. BILAN COUT - AVANTAGES MONETARISABLES

L'avantage global est la somme actualisée des avantages des usagers routiers, de la puissance publique et des opérateurs du réseau routier,

V - 6.1. Calcul de l'avantage net global

L'avantage net global est la somme actualisée des avantages des usagers routiers, de la puissance publique (à laquelle on attribuera les avantages de sécurité non pris en compte par les usagers) et des opérateurs du réseau routier, diminués des dépenses d'entretien et d'exploitation du scénario d'aménagement testé.

Agents économiques	Nature des avantages pris en compte	Valeur (MF94)
Usagers VL	avantages temps VL	3916,67
	avantages confort VL	502,83
	avantages frais de fonctionnement VL	66,36
	avantages dépréciation du véhicule VL	
	avantages péages VL	206,3
	Somme actualisée des avantages usagers VL	
Usagers PL	avantages temps PL	639,65
	incidence frais de fonctionnement PL	-32,16
	avantages dépréciation du véhicule PL	
	avantages péages PL	209,04
Somme actualisée des avantages usagers PL		816,53
Puissance publique	recettes fiscales sur les usagers VL seuls	6,04
	recettes fiscales sur les usagers VL+PL non différenciés	152,91
	avantages sécurité routière	188,14
	avantages environnement	67,81
	Somme actualisée des avantages de la puissance publique	
Concessionnaire de l'autoroute	incidence recettes de péages	-301,29
	Somme actualisée des avantages du concessionnaire	
Somme actualisée des avantages tout agent économique confondu		5622,30

Dépenses d'exploitation HT actualisées du scénario d'aménagement (à déduire)	152,81
--	--------

Avantage net global (= somme des avantages nets actualisés)	5469,49
--	----------------

V - 6.2. Bilan coût - avantages monétarisables

Comme rappelé en préalable, le taux de rentabilité interne est le taux d'actualisation qui égalise les recettes et les dépenses. Il ne se confond pas avec la rentabilité strictement financière de l'opérateur qui investit. Il est en effet plus large (d'où l'expression de rentabilité "socio-économique") puisqu'il tient compte des avantages monétaires et non monétaires et pas seulement des recettes perçues par l'investisseur ; il est collectif puisqu'il tient compte des conséquences de la création de l'infrastructure de transport pour tous les acteurs économiques, privés et publics, intéressés, et pas seulement pour celui qui investit. Il doit être comparé au taux d'actualisation retenu par le Gouvernement.

Sur la base du calcul du bilan économique détaillé ci-avant, on obtient :

	Valeur (MF 94)
Somme des avantages nets actualisés (MF 94)	5469,48
Bénéfice actualisé (MF 94)	4302,32
Taux de rentabilité immédiate	16,0
Taux de rentabilité interne	23,32
Bénéfice actualisé par franc investi	3,69

Le taux de rentabilité immédiate qui indique la rentabilité financière stricte montre que le projet est intéressant pour l'investisseur. Cet intérêt pour l'investisseur est conforté par les résultats de la pré-étude de concédabilité.

Le taux de rentabilité interne sensiblement supérieur au taux d'actualisation retenu par le gouvernement (8 %) montre que le projet a une "rentabilité socio-économique" forte et représente pour la collectivité un intérêt à être réalisé.

Le projet sera alors financé en partie par la société concessionnaire ainsi que par l'Etat et les collectivités locales concernées.

Les dernières études font état d'une subvention d'équilibre dont le montant serait de l'ordre de 50 %. Le financement de l'opération se répartira donc sensiblement en 50 % par le concessionnaire et en 50 % par l'Etat et les collectivités locales.