

DIX BONNES RAISONS
D'ABANDONNER
LE PROJET D'AUTOROUTE
A 831

EN REPONSE AU MEMORANDUM
DU CONSEIL GENERAL DE VENDEE

MARS 2013



Le dossier réalisé par le Conseil Général de Vendée, malgré une présentation soignée, reste imprécis, sans nouveaux éléments et comportent un certains nombres d'erreurs tant sur le fond que sur la forme. Le collectif 'pour l'abandon du projet A831' a néanmoins souhaité y répondre afin de rétablir, preuves à l'appui, la réalité des faits.

1- une logique d'itinéraire :



:



Le projet A 831 n'a jamais été un maillon de la route des estuaires mais seulement une antenne. (*1 et *2) L'itinéraire logique entre la Belgique et l'Espagne ne passe pas par les estuaires français. Les véhicules allant de Belgique en Espagne passent pour l'essentiel à l'Est de Paris; seule une petite fraction venant de l'extrême Ouest de la Belgique passe à l'Ouest de Paris mais en empruntant l'autoroute Rouen-Alençon-Le Mans -Tours-Poitiers. (*3)

Le gain de temps entre Nantes et Bordeaux en comparaison avec l'itinéraire autoroutier actuel par Niort est de 11 minutes sur 3h 40 soit à peine 5%.

2 - le désenclavement du territoire, un facteur de développement

De *enclaver*, du latin *inclavatus* signifiant « enfermé à clef ».



Les emplois créés en Vendée ne sont pas dus seulement à la réalisation d'autoroutes mais à d'autres facteurs économiques plus complexes et conjoncturels. Pour l'exemple cité, la plate-forme système U n'a pas attendu l'A831, les travaux en cours seront terminés en septembre, la décision d'installation a été prise bien avant l'appel d'offre d'A831 et en fonction de la stratégie commerciale de système U. Les créations d'emplois sont bien souvent des déplacements d'emplois.

La valeur touristique de La Rochelle et des littoraux charentais et vendéens est reconnue unanimement et bien développée. Le projet A831 n'apportera rien de plus, au contraire la mise en péril du Marais Poitevin et du Marais de Rochefort serait une faute car ce sont des atouts majeurs de l'économie touristique régionale.

Trois itinéraires départementaux de 1^{ère} catégorie - RD 137 (ex RN137), RD 10/RD9a et RD 938 - assurent les liens entre le département de la Vendée et le département de Charente-Maritime. Par choix politique et pour essayer de justifier l'A831, le Conseil Général de Vendée a refusé d'installer les panneaux directionnels nécessaires. (*4 et *5))

Parallèlement, la modernisation de la voie ferrée Nantes-Bordeaux reste urgente et permettrait une meilleure irrigation des territoires traversés pour un avantage socio-économique et un service à l'utilisateur qui n'est plus à démontrer. La liaison ferroviaire cadencée entre La Rochelle et Rochefort remporte un franc succès et les élus ont programmé deux autres liaisons cadencées au service des territoires entre Marais et La Rochelle et entre Surgères et La Rochelle. (*6 Mme la députée de Charente Maritime Suzanne Tallard à l'Assemblée Nationale)

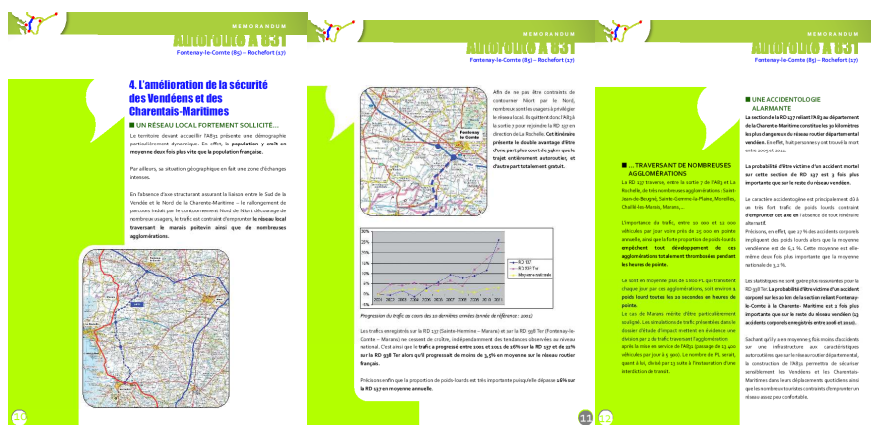
3 - la desserte du port maritime " Port Atlantique La Rochelle"



L'A 831 ne procure aucun accès supplémentaire au Port de La Pallice (sortie à 20 km). Le port autonome mise principalement sur le ferroviaire. La rénovation du réseau ferré interne est terminée et a porté ses fruits. Pour l'avenir, l'opérateur est favorable au développement ferroviaire vers l'Est et en particulier vers la Vendée et vers Niort et sa plate-forme intermodale (*7 et * 8)

Par ailleurs, l'A831 allonge le parcours de Nantes à La Rochelle d'une vingtaine de kilomètres et d'un temps de parcours de 17 minutes (*9)

4 - amélioration de la sécurité des vendéens et des charentais maritimes



L'abandon du projet A 831 permettrait aux collectivités un meilleur entretien et une sécurisation de l'ensemble du réseau départemental existant sur un grand périmètre ainsi que le développement des modes de transports partagés ou collectifs afin de réduire significativement le trafic.

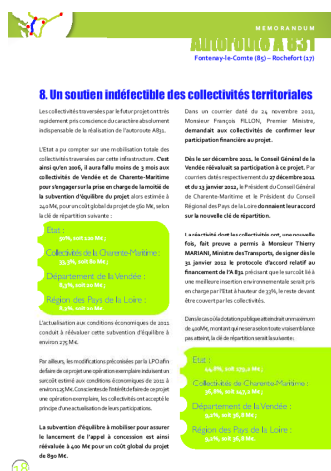
La commission européenne reste très attentive à la conformité du projet eu égard aux réglementations européennes. Ce volet du projet représente un risque juridique important

7 - le respect des engagements de l'Etat



Tout le monde doit être capable de remettre en cause un projet qui n'est plus d'actualité (* 6)

8 - Un soutien indéfectible des collectivités territoriales



.... et un refus indéfectible de la région Poitou-Charentes!

Ce Conseil régional Poitou-Charentes n'apporte ni son soutien politique ni son soutien financier à ce projet. De nombreuses communes s'y opposent dans les deux départements. En Charente-Maritime, plusieurs élus aujourd'hui non opposés au projet réfléchissent à leur position, notamment à l'approche des municipales (*6, *10 et *11)

9- une infrastructure à forte rentabilité socio-économique

[illegible]

Afin de justifier l'A831, les hypothèses de croissance du trafic ont été largement surestimées. Ces chiffres sont utilisés dans le calcul du taux de rentabilité, qui est donc lui aussi surestimé.

Le tableau présenté dans le mémorandum du CG85 montre que ces autoroutes récemment construites présentent un trafic nettement inférieur au seuil de rentabilité; Pourquoi en serait-il autrement pour l'A 831 ?

L'exemple de l'A65 entre Langon et Pau annonce un désastre financier : il fallait 16 000 véhicules par jour, il n'y en a que 6500... et c'est le péage d'autoroute le plus élevé en province. Alors quand il est annoncé un trafic jusqu'à 28000 véhicules par jour entre Fontenay le Comte et Rochefort, il semble tout à fait pertinent d'émettre de fortes réserves.

Si le projet A831 était rentable, les contribuables locaux n'auraient pas à verser une subvention d'équilibre. L'heure est aux économies. Est-il concevable de soutenir des multinationales qui se portent parfaitement bien et dont les actionnaires exigent un retour sur investissements de 12 % ?

10- un contexte économique favorable au lancement de ce grand projet

[illegible]

En cette période de crise et compte tenu de l'endettement du pays et des collectivités territoriales, la puissance publique ne peut soutenir un projet aussi peu rentable pour un service à l'utilisateur aussi minime.

L'amélioration du réseau routier existant et le développement ferroviaire permettraient aussi de soutenir la filière du BTP.

En conclusion, dans la conjoncture actuelle, la réalisation de l'autoroute A831 serait un non-sens économique flagrant (1 milliard d'euros pour gagner 11 mn !), renforçant l'inégalité des citoyens devant le droit à circuler librement sur le territoire français et portant gravement atteinte à l'environnement, à la santé et à la biodiversité tout en mettant en péril l'économie touristique de plus en plus tournée vers la nature.

documents d'accompagnement

- 1- http://www.lesechos.fr/01/08/2002/LesEchos/18709-22-ECH_la-route-des-estuaires-sera-achevee-en-2003.htm
- 2- <http://non-a831.chez-alice.fr/dossier/ouest%20france%20du%2024-11-04.doc?idDoc=181659&IdCla=11>
- 3- <http://www.alis-sa.com/fr/histoire/axeautoroutier.php>
- 4- <http://non-a831.chez-alice.fr/dossier/Reponse%20CG85.pdf>
- 5- http://www.rennes.maville.com/actu/actudet_Coup-de-colere-des-elus-de-Marans-a-Moreilles_-1979941_actu.Htm
- 6- http://www.assemblee-nationale.fr/14/cr/2012-2013/20130166.asp#INTER_24
- 7- <http://www.larochelle.port.fr/filiales/operateur-ferroviaire-portuaire/>
- 8- <http://www.cci79.com/implantation/base-logistique.php>
- 9 - www.viamichelin.fr
- 10- <http://non-a831.chez-alice.fr/elus.htm>
- 11- http://elus-pdl.eelv.fr/c_presse-a-831-notre-opposition-est-totale-et-non-negociable/