

A83
NANTES / NIORT

BILAN LOTI



Un axe structurant
au service des territoires

2012

L'A83

L'AUTOROUTE DE LA CONTINUITÉ



UN MAILLON DE LA ROUTE DES ESTUAIRES

Les différentes enquêtes préalables aux Déclarations d'utilité publique (DUP) avaient fixé plusieurs objectifs à l'A83 avant sa mise en service. Au niveau local, l'A83 devait servir à « améliorer les relations entre Niort et Nantes » et ipso facto à désengorger le réseau secondaire, en l'occurrence les RD148 – Nantes/Montaigu/Marans – et RD137 – Rochefort/Marans (10 000 véhicules par jour).

Au niveau national, l'A83 devait constituer le chaînon manquant de la route dite des Estuaires, qui relie Dunkerque à Bilbao, désenclaver l'Ouest de la France et donc favoriser l'activité économique. Enfin, au niveau européen, l'autoroute A83 avait vocation à faciliter les échanges avec la péninsule ibérique d'un côté et la Grande-Bretagne de l'autre.

UNE AUTOROUTE AU SERVICE DES TERRITOIRES

L'autoroute A83 reliant Niort à Nantes s'étend sur près de 150 km, traverse deux régions administratives (Poitou-Charentes, Pays de la Loire) et trois départements distincts : les Deux-Sèvres (30km), la Vendée (100 km) et la Loire-Atlantique (20km).

L'A83 a vu le jour de manière progressive puisque quatre mises en service ont eu lieu de 1991 à 2001. Ce délai de réalisation s'explique notamment par la présence du Marais poitevin à proximité.

Près de dix ans après son achèvement, l'autoroute A83 - qui se raccorde à l'A10 à l'est de Niort - rassemble aujourd'hui tous les suffrages.

Elle a notamment permis d'accompagner l'essor économique considérable en Vendée, notamment, où les collectivités locales ont capitalisé autour de la nouvelle infrastructure routière.

4 SECTIONS MISES EN SERVICE EN 10 ANS

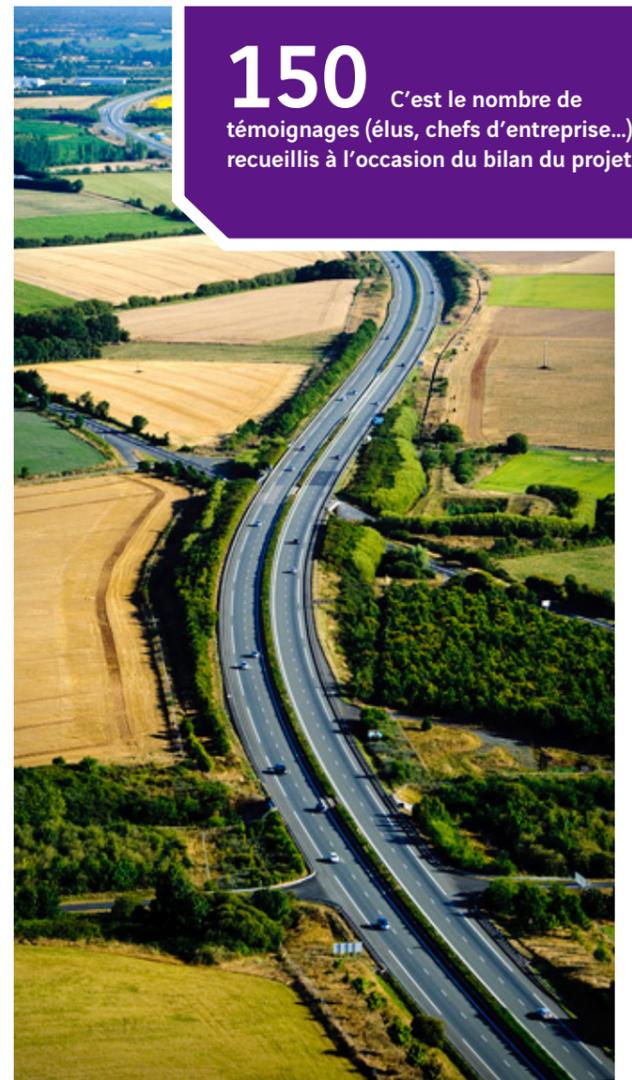
La Cour Neuve-Montaigu (23 km),	ouverte en 1991
Montaigu-Fontenay-Ouest (69 km)	ouverte en 1994
Fontenay-Ouest-Niort-Ouest (22 km),	ouverte en 1997
Niort-Ouest-jonction A10 (33 km),	ouverte en 2001

RÉPONDRE AUX EXIGENCES DE LA LOI

Le présent document a été réalisé pour répondre aux exigences de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 qui prévoit que les grands projets d'infrastructure doivent faire l'objet d'une évaluation prévisionnelle de leur impact sur le plan économique et social puis, après leur réalisation, d'un bilan de leurs effets réels.

Par la suite, la circulaire sur les grands projets d'infrastructure du 15 décembre 1992 dit circulaire « Bianco » a étendu la pratique du bilan au domaine de l'environnement.

150 C'est le nombre de témoignages (élus, chefs d'entreprise...) recueillis à l'occasion du bilan du projet



LES EFFETS DE L'A83 SUR LES DÉPLACEMENTS

Depuis sa mise en service, l'A83 a capté une part importante du trafic des réseaux secondaires et a donc facilité le trafic routier sur l'ensemble de l'arc atlantique. Ses effets sur les déplacements se ressentent aussi et surtout en termes de sécurité routière.

UNE CIRCULATION INTENSE

Dix ans après la mise en service du dernier tronçon, la circulation sur l'A83 varie entre 14 000 et 26 000 véhicules par jour, des chiffres près de 2 fois supérieurs aux prévisions initiales. De ce point de vue là, l'A83 a réussi son pari de délester le réseau secondaire d'un trop plein de véhicules avec une chute du trafic de l'ordre de 40 à 50 % sur les RD137 et RD148.

À plus large échelle, les études montrent une intensification du trafic de longue distance, par exemple entre la Manche et la Bretagne.

Bien évidemment, des disparités existent entre les différentes sections de l'A83. Mais force est de constater que le tronçon

dans sa globalité a réussi à capter une part importante de poids lourds (1 900 à 2 700 véhicules/jour). Si la proportion de poids-lourds reste inférieure aux standards nationaux - 13% sur A83 contre 16 % - près de 3000 véhicules de plus de 3,5 t empruntent chaque jour l'A83 (moyenne annuelle). La section La Cour Neuve (sortie de Nantes) - Montaigu et le contournement de Niort sont celles qui en ont le plus profité.

Pour résumer, les trafics de transit, touristique, d'échanges économiques ou de commodités - contournement de Niort notamment -, contribuent à la forte fréquentation de l'autoroute A83.

DES TRAJETS OPTIMISÉS

Comme espéré dans les études préalables, l'A83 a permis aux automobilistes de réduire sensiblement leurs temps de parcours. Le désengorgement du réseau secondaire a par ailleurs fluidifié la circulation et donc également favorisé les gains de temps.

Par voie de conséquence, les bouchons récurrents observés avant la mise en service de l'A83 ont disparu. C'est notamment le cas de la traversée de Montaigu, premier point chaud de la Vendée, mais aussi de la traversée de Rocheservière (RD937) ou de l'agglomération niortaise.

Concrètement, le temps de parcours entre le périphérique de Nantes et le contournement ouest de Niort s'établit à 1h25 minutes contre 2 heures par le réseau secondaire (RD137 et RD148).

En l'absence de l'A83, et compte tenu de la forte augmentation du trafic qui aurait vu le jour, le temps de trajet serait de 2h45. Le gain de temps procuré par l'A83 est donc estimé à 1h25.

Exemples de gains de temps pour les automobilistes circulant sur l'A83 (moyenne).

Nantes—Niort (150km)	1h25
Nantes—Montaigu (40km)	15 minutes
Nantes—La Roche-sur-Yon (70km)	10 minutes
La Roche-sur-Yon—Niort (90km)	30 minutes

85 L'A83 a permis aux automobilistes de gagner 1h25, soit 85 minutes, entre Niort et Nantes.



TÉMOIGNAGE

Bertrand Gauvrit, Directeur de l'exploitation, Agence Schenker-Joyau

L'arrivée de l'autoroute A83 nous a permis de réduire les temps d'approche entre nos agences. Cela nous permet d'optimiser la gestion de nos équipes pour gérer au mieux leurs temps de conduite et les pauses. En pouvant prévoir avec une bonne précision leurs temps de parcours. Un exemple? Nous effectuons chaque jour une liaison avec Fontenay-le-Comte depuis Montaigu. En empruntant l'A83, notre chauffeur a réduit son trajet quotidien de 1h30 à 1 heure. 50 % de temps gagné qui nous permettent d'assurer la mission en une seule journée avec un départ des marchandises collectées, le soir même.

Côté sécurité routière, c'est un vrai plus. Les accidents sont moins nombreux sur l'A83. L'absence de traversée de villages préserve le capital de points de permis de nos chauffeurs et favorise les économies de carburant. En maintenant une allure régulière sans relances intempestives, nous évaluons à plus de 20 % le gain en carburant par comparaison avec un itinéraire par la nationale. Nous attendons avec impatience que l'A83 soit équipée de barrières de péage où l'on puisse passer à vitesse réduite sans s'arrêter. C'est une de nos attentes fortes pour économiser du carburant.

LES DIFFÉRENTES FONCTIONS DE L'A83

À l'instar d'autres grandes infrastructures routières, l'A83 assure différentes fonctions correspondant aux besoins des clients. À commencer par une fonction de **transit**.

ASF a réalisé en 2006 une étude du trafic à la barrière du Bignon. Il s'avère que 30% des véhicules étaient en provenance ou à destination de l'A10 (7 200 véhicules); 13% venaient ou se rendaient au diffuseur de Sainte-Hermine (3 200 véhicules); enfin 8% du trafic se dirigeait vers les trois diffuseurs de Niort, soit 1 900 véhicules.

Au-delà du transit, l'A83 favorise l'**échange** entre plusieurs grandes villes de l'Ouest : Nantes, La Roche-sur-Yon et Niort dans le premier cercle ; Angers, Cholet (via l'A87) et La Rochelle dans un second cercle concentrique.

Depuis 1991, de nombreuses **zones logistiques** se sont développées à proximité des échangeurs desservis par l'A83. A Montaigu, Les Essarts ou Niort (La Crèche), plusieurs enseignes nationales ont ainsi implanté des plates-formes de stockage au rayonnement inter régional.

Une troisième fonction, sans doute la plus prégnante, rend l'A83 aujourd'hui incontournable, **le tourisme**. Selon les études menées en 2006, il ressort que le trafic journalier a crû de 40% à 70% en juillet et août par rapport aux dix autres mois de l'année. L'A83 favorise de fait les courts séjours grâce à des temps de parcours réduits.

Préoccupation quotidienne des riverains, les trajets domicile-lieu de travail ou domicile-lieu d'études (la fonction **pendulaire**) donnent lieu à un trafic soutenu toute l'année. Les pointes du matin et du soir sont principalement perceptibles entre la Cour Neuve (sud de Nantes) et Montaigu.

Enfin, plus localement, compte tenu de son tracé, l'A83 a permis un **contournement** nord de Niort favorisant les déplacements au sein de l'agglomération. Rappelons que Niort bénéficie de trois échangeurs distincts.

D'une manière plus globale, les comportements ont sensiblement évolué pendant la période d'étude. La prédominance du facteur temps et le développement de la mobilité ont joué un rôle déterminant dans les critères de choix des conducteurs en faveur de l'autoroute.



L'ORIGINE DES TRAFICS DE L'A83

- 45%** des véhicules proviennent des routes parallèles (RD137 et 148)
- 25%** des véhicules proviennent d'autres axes proches de l'A83
- 20%** des véhicules proviennent d'axes plus lointains
- 10%** des véhicules correspondent à un trafic induit par l'autoroute

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE RENFORCÉE

La mise en service de l'A83 a très nettement amélioré les conditions de sécurité routière dans les départements traversés.

Le nombre d'accidents et de victimes a ainsi nettement diminué sur l'axe Niort-Nantes, alors même que les volumes de trafic ont augmenté au cours des quinze dernières années. Le report du trafic du réseau secondaire vers l'A83 explique en partie ce phénomène, même s'il faut reconnaître que les politiques de sensibilisation et de contrôle-sanction développées par les pouvoirs publics ont joué un grand rôle.

L'autoroute est nettement plus sûre que la route nationale qu'elle double : sur l'A83 la probabilité d'avoir un accident est deux fois plus faible, celle d'être victime d'un accident mortel est divisée par dix, et celle d'y être gravement blessé est divisée par cinq.

Ces ratios sont plus favorables que ceux qui étaient envisagés dans le dossier DUP, qui indiquaient qu'une autoroute était trois à quatre fois plus sûre qu'une route à deux voies.

La conception de l'A83 a bénéficié de l'expérience d'ASF en matière de sécurité routière, capitalisée pendant de nombreuses années.



L'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DE L'A83

1 million d'euro, c'est la contribution annuelle d'ASF aux finances des collectivités locales.

De l'avis unanime, l'A83 a favorisé ou accompagné de nombreuses réalisations sur le plan économique. Les Vendéopôles en sont la meilleure illustration.

250 EMPLOIS DIRECTS CRÉÉS

Pendant le temps de construction de l'autoroute A83, près de 1 400 emplois ont vu le jour sur les territoires traversés, dont la moitié était occupée par des ressortissants locaux. Les entreprises du BTP ont naturellement été les plus sollicitées avec 50% des montants des marchés passés par ASF.



Au-delà de la phase de construction, l'A83 a généré 250 emplois pérennes : les salariés d'Autoroutes du Sud de la France (services et sécurité), gendarmes et salariés des commerces situés sur les aires de services.

Par ailleurs, les activités des 6 aires de services génèrent un chiffre d'affaires proche de 30 millions d'euros, répartis entre la vente de produits pétroliers, la restauration, les produits régionaux... À noter qu'ASF verse chaque année près d'un million d'euros d'impôts et de taxes aux collectivités locales.

L'A83 ACCÉLÉRATEUR DE TENDANCES

Près de trois quarts des maires des communes traversées par l'autoroute jugent que l'A83 a eu des effets favorables sur les plans économique et social. Les territoires situés à proximité des échangeurs ont de fait plus profité de ce développement économique.

Les données relatives à la construction de locaux à usage économique illustrent ce phénomène. En Vendée, les surfaces moyennes annuelles construites sont passées de 217 000 m² au milieu des années 90 à 350 000 m² entre 2001 et 2005. Dans les Deux-Sèvres, ce chiffre est passé de 121 000 m² à 165 000 m². Une façon de dire que les acteurs locaux ont su capitaliser sur l'A83 pour créer les conditions d'un essor économique durable.

Territoire le plus impacté par l'A83 (100 km), le département de la Vendée a profité pleinement de la nouvelle infrastructure pour jouer la carte de l'attractivité. En quelques années, le Conseil général de Vendée a réalisé cinq parcs d'activité et logistique de nouvelle génération appelés Vendéopôles. Ces cinq sites, tous situés le long de l'A83 ou à proximité des échangeurs de l'A87, regroupent à ce jour 75 entreprises et près de 2 500 emplois sur une superficie totale de 175 hectares.

Au premier rang des bénéficiaires, les entreprises de l'industrie agroalimentaire sont unanimes pour reconnaître l'utilité de l'A83.

Les « sociétés historiques » telles que Sodebo ou Fleury Michon ont vu leurs conditions d'activités facilitées : échanges avec les fournisseurs améliorés, délais réduits... D'autres (les Brioches Fonteneau, Boufféré) ont élargi leurs horizons avec une distribution de leurs produits vers le sud de l'Europe.

Au-delà, l'A83 a constitué un critère d'implantation pour certaines entreprises. C'est notamment le cas de l'usine Daunat, leader national de la production de sandwichs implantée sur le Vendéopôle de Saint-Hermine ;

LE SUCCÈS DES VENDÉOPÔLES

ou encore de l'entreprise Restoria (restauration collective), établie depuis 2008 sur le Vendéopôle de Bournezeau.

ET AILLEURS...

En Loire-Atlantique, l'A83 a notamment permis un accès plus aisé au Marché d'intérêt national (Min) de Nantes, second acteur national de l'approvisionnement alimentaire derrière Rungis. Toujours dans l'agroalimentaire, l'entreprise Soparvol (volaille) a choisi la zone industrielle du Bignon précisément pour sa proximité avec l'A83.

En Deux-Sèvres, les retombées économiques de l'A83 sont moins spectaculaires, même si le renforcement de la zone d'activité de La Crèche, au nœud A83-A10, constitue une retombée concrète.

2 500

C'est le nombre d'emplois directement créés par les entreprises implantées sur les Vendéopôles.

TÉMOIGNAGE : IMPACT DE L'A83

Wilfrid Montassier, Président de Vendée expansion

L'arrivée de l'A83, complétée par l'A87, ainsi que par les efforts faits par le Conseil général de la Vendée, en maillant les autoroutes par un réseau routier de grande qualité et développer le réseau des Vendéopôles, a été un élément de dynamisation très forte de notre économie. L'A83 a été un outil déterminant pour Vendée Expansion. Le déclin du succès commercial des Vendéopôles (7 000 emplois, 200 entreprises) a constitué l'argument-clé pour les nombreuses implantations d'entreprises extérieures

(plus de 2 000 emplois créés en dix ans), le moyen du développement industriel spectaculaire de nombreux secteurs desservis par l'A83 (Montaigu, les Essarts, Sainte Hermine), enfin, a aidé à la création de nombreuses activités logistiques (Système U, Leader Price, STEF-TFE...).

Sur le fondement solide d'un tissu de PME industrielles préexistantes, l'A83 a été un fort accélérateur de tendance et a permis de booster l'économie de la Vendée.

DES EFFETS POSITIFS SUR LE TOURISME

La façade atlantique figure parmi les destinations françaises les plus touristiques. La Vendée accueille ainsi chaque année 2 millions de visiteurs. Les effets de l'A83 en matière de développement touristique sont donc conformes avec les prévisions de la Déclaration d'utilité publique (DUP).

Globalement, les opérateurs touristiques de la côte atlantique estiment ainsi que l'A83 a amélioré l'accessibilité de leur territoire sans pouvoir quantifier son impact.

En revanche, l'autoroute semble avoir favorisé les courts séjours, mettant notamment Nantes à moins de trois heures de Bordeaux, véritable porte d'entrée vers les côtes landaises et l'Espagne.

Au-delà des commodités d'accès à tel ou tel point du territoire, les acteurs du tourisme ont volontiers communiqué sur l'image de leurs destinations touristiques. À l'image du comité départemental du tourisme des Deux-Sèvres, qui conduit des actions de promotion touristique à Nantes, Rennes ou Angers.

Dans le département voisin, l'aire de la Vendée a été conçue comme une véritable vitrine du patrimoine naturel, culturel et environnemental du département.

L'aire accueille 40 000 visiteurs par an.

L'ACTIVITÉ COMMERCIALE ENTRE HAUTS ET BAS

L'impact de l'A83 sur l'activité de commerces et services est contrasté selon que l'on se place du point de vue des places fortes du territoire ou des communes plus rurales. S'agissant de Nantes, Niort et La Roche-sur-Yon, l'autoroute a renforcé leurs pôles commerciaux et accru leurs zones de chalandise. Un exemple? Avant la mise en service de l'A83, les Niortais se rendaient plus facilement au magasin Ikea de Bordeaux. Depuis, leur préférence va à celui de Nantes.

En complément de ces trois villes phares, des pôles secondaires ont part ailleurs émergé, à Montaigu, Chantonnay ou encore Luçon. Des surfaces commerciales de grande distribution s'y sont établies en masse (Hyper U, Leclerc...).

A contrario, les territoires plus ruraux desservis par la RD137 et la RD148 ont pâti du transfert de trafic vers l'A83. Le commerce de proximité (alimentation, bars, restaurants) et les services (stations services...) ont souffert d'un déficit de clientèle, poussant plusieurs établissements à cesser leur activité ou à se reconverter.

UNE ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE SANS PRÉCÉDENT

Entre 1990 et 2006, le rythme de croissance démographique de la Vendée a plus que doublé. Dans les Deux-Sèvres, après une diminution de population constatée en 1999, la reprise est amorcée. Ces deux indicateurs démographiques tendent à montrer que l'A83 a joué un rôle non négligeable dans le dynamisme de ces deux départements.

De fait, les évolutions les plus marquées se situent dans les zones les plus peuplées ainsi que le long des axes autoroutiers. L'amélioration des conditions de circulation, la qualité de vie retrouvée dans les bourgs moins passagers ainsi que l'arrivée de nouveaux habitants grâce aux emplois créés sont des facteurs objectifs d'explication de ce phénomène.

L'IMMOBILIER EN HAUSSE

Par voie de conséquence, plus de la moitié des communes interrogées reconnaissent une revalorisation des prix du foncier et de l'immobilier ancien sur leur territoire. Conjugée aux efforts des collectivités locales en faveur de l'accueil de nouveaux habitants (*), cette donnée économique a permis de créer de la richesse et donc des emplois. Un cycle vertueux s'est en quelque sorte enclenché depuis la mise en service de l'A83 en 2001.

340 000

nouveaux habitants accueillis entre 1982 et 2005 en Deux-Sèvres, Vendée et Loire-Atlantique, soit 18,65% de croissance démographique.



(*) En parallèle, Autoroutes du Sud de la France a mis en place le concept «écotiers» dont l'objectif était de maîtriser les modalités de développement aux abords de l'autoroute, de l'urbanisation et des zones commerciales et artisanales. Cette démarche s'est traduite par des mesures environnementales (bassins enherbés et buttes plantées) et par une concertation avec les collectivités riveraines.

Une aire «village»

Le Comité départemental du tourisme de Vendée a réuni sur l'aire de La Vendée des services dédiés à la valorisation du patrimoine local. Grâce à un point d'accueil touristique, une boutique de produits du terroir et trois espaces muséographiques, les visiteurs peuvent découvrir les multiples facettes et richesses du département.



TÉMOIGNAGE

Philippe Dutruc, Président de la CCI des Deux-Sèvres

Près de dix ans après l'ouverture du dernier tronçon entre Niort Ouest et l'A10, les retombées économiques de l'A83 sur le territoire deux-sévrien sont évidentes, quand bien même les différents territoires traversés n'en ont pas profité de la même façon. Elle a fortement contribué au désenclavement du département, puisque plus de 70% de ses habitants ont accès en moins de 30 mn à une infrastructure autoroutière. Par ailleurs, l'A83 a renforcé la position du bassin niortais dans les activités

de logistique. Le développement de la zone d'activité Atlansèvre, ou encore l'implantation d'une base logistique Kuehne et Nagel de 54 000 m² sur la zone d'activités de la Fiée des Lois, à Prahecq en 2004, en sont les meilleurs exemples. Dans cette analyse, je me base évidemment sur des indicateurs concrets tels que les créations d'emplois dans le secteur de la logistique et des services associés, l'émergence d'activités dans le tourisme ou bien l'augmentation des surfaces des zones d'activités.

LES ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX DE L'A83

Compte tenu de la présence du Marais poitevin, le tracé de l'autoroute A83 a fait l'objet de nombreuses études en amont de sa construction. L'impact de l'infrastructure sur le patrimoine naturel a été minimisé.

FAUNE ET FLORE RESPECTÉES

Les milieux d'intérêt écologique disséminés sur le parcours de l'A83 ont été préservés. Dès les premières études du tracé, ceux-ci avaient été soigneusement identifiés puis évités grâce à des ouvrages d'art tels que des viaducs. Lorsque cette éviction s'avérait impossible, des solutions dites de compensation ont été proposées. À titre d'exemple, des mares de substitution ont été créées pour permettre aux amphibiens de se reproduire. Grâce au surdimensionnement de franchissements de l'autoroute et à l'aménagement simple de certains rétablissements de routes secondaires, aucun aménagement spécifique n'a dû être réalisé.

S'agissant de la flore, un accord avec le Conservatoire régional des espaces naturels (Cren) Poitou-Charentes a permis la conservation et l'entretien de parcelles d'intérêt écologique.

En plus de ce dispositif important, ASF a mis en œuvre des solutions complémentaires pour préserver la biodiversité dans les territoires traversés par l'A83. Ainsi, en 2009, les caniveaux construits de part et d'autre de l'autoroute ont été re profilés pour faire face à une mortalité trop importante des amphibiens. L'entretien spécifique d'espaces situés hors du domaine autoroutier (mares de substitution, gestion pastorale...) a également été reconsidéré. ASF s'est engagé dans une démarche avec les acteurs locaux de l'environnement pour s'inscrire dans un processus durable de suivi et d'entretien.

LES NUISANCES SONORES CONTENUES

La lutte contre les nuisances sonores a très tôt fait l'objet d'une attention toute particulière de la part d'ASF, qui a notamment retenu un tracé le plus éloigné des habitations et privilégié la mise en place de buttes acoustiques.

À l'issue des différentes mises en service, plusieurs tests acoustiques ont été réalisés. Ils ont tous démontré que les précautions prises en amont se sont révélées efficaces et pérennes. Toutefois, l'augmentation du trafic nécessite que de nouvelles protections sonores se mettent en place entre Montaigu et Fontenay-le-Comte. Une dizaine d'habitations ont ainsi bénéficié de ce programme d'isolation acoustique, en 2010.

LA QUALITÉ DE L'EAU PRÉSERVÉE

Plus d'une centaine de bassins ont vu le jour de part et d'autre de l'autoroute, permettant la préservation des eaux souterraines et superficielles. L'A83 est ainsi jalonnée par un réseau de collecte et de traitement des eaux.

Les principaux cours d'eau ont été rétablis grâce à des ouvrages hydrauliques et la construction de viaducs. Depuis la mise en service de l'autoroute, des analyses qualitatives sont régulièrement menées et se poursuivent, notamment entre Oulmes et le raccordement avec l'A10.

Des analyses qui confirment le bon fonctionnement des équipements mis en place. Ceux-ci restent toutefois sous surveillance de manière à ce que la qualité de l'eau soit conservée dans la durée.

UNE INTÉGRATION PAYSAGÈRE DISCRÈTE

L'intégration paysagère d'une infrastructure telle que l'autoroute A83 constitue en soi un défi. Les promoteurs du projet ont donc longuement consulté avant de déterminer un tracé qui convienne à toutes les parties et ne dénature pas le paysage. Le tracé de l'A83 se développe ainsi dans un paysage bocager, où l'on distingue trois unités géographiques : le bas bocage, l'entre bocage et la plaine. Plusieurs vallées en contrebas offrent aux automobilistes des points de vue uniques sur la Sèvre niortaise, la Petite Maine, la Vouraise, le Lay, la Vendée ou encore l'Autize. Outre le travail sur l'esthétique des viaducs, certains sites ont également fait l'objet d'une mise en valeur architecturale spécifique. On citera les portes de la Vallée du Lay, mises en lumière par l'artiste Theimer, ou encore l'embellissement des talus calcaires vers la vallée de l'Egray. À signaler aussi que les mouvements de terre inhérents à la construction de l'infrastructure ont servi à modeler les paysages, servant au mieux les intérêts de l'habillage végétal réalisé par la suite.

100

C'est le nombre de bassins construits de part et d'autre de l'A83.



Le coût final de la construction de l'A83 entre Nantes et Niort s'est élevé à 1,25 milliard d'euros HT (valeur 2011), soit 8,4M€ HT par kilomètre. L'opération a été globalement bien maîtrisée sur le plan financier puisque le coût réel ne dépasse que de 1,3% les estimations initiales.

Les études complémentaires, certains travaux de terrassement et la mise en œuvre de la loi sur l'eau ont notamment dû être pris en compte.

À l'inverse, les dépenses liées aux chaussées et ouvrages d'art se sont révélées moins onéreuses que prévu.

S'agissant des coûts effectifs d'entretien et d'exploitation du tronçon autoroutier, ils s'avèrent plus élevés que les calculs le laissaient présager. Ils se montent à ce jour à 120 000 euros HT annuels par kilomètre, ce montant comprenant les grosses réparations, l'entretien courant ainsi que les dépenses d'exploitation liées à la perception du péage.

Compte tenu de son impact socioéconomique sur les territoires, l'autoroute A83 se révèle a posteriori un investissement justifié. Sur le plan strictement économique, les recettes de péages permettent de supporter les frais d'entretien et d'exploitation. Ils couvrent même très significativement les coûts de construction, comme c'était envisagé dans la déclaration d'utilité publique.



RENTABILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE

Les avantages socio-économiques qu'apporte l'A83 (gains de temps importants notamment sur les longues distances, amélioration de la sécurité) compensent les coûts de sa construction et de son exploitation : le bilan pour la collectivité est ainsi équilibré. Il était donc justifié et souhaitable de réaliser cette autoroute.

RENTABILITÉ FINANCIÈRE

Conformément aux prévisions, les recettes de péage générées par l'autoroute A83 couvrent les dépenses courantes d'exploitation et elles contribuent à la couverture des coûts liés à la construction de l'ouvrage.

Toutefois, cumulées sur la durée de la concession, ces recettes ne permettent de financer qu'une fraction de l'investissement, réalisé sous le régime de l'adossément.



D'après l'enquête de satisfaction diligentée par le cabinet Egis Mobilité, 77% des automobilistes interrogés au sujet de l'A83 se déclarent « très satisfaits de cette autoroute ». Ce chiffre monte à 99% si l'on tient compte des déclarants « plutôt satisfaits ».

Les conditions de circulation, les services, l'état de l'autoroute et le passage au péage figurent parmi les points positifs soulignés par les clients de l'A83.

DYNAMISME ÉCONOMIQUE

Au-delà de cette enquête de satisfaction, d'autres indicateurs montrent que l'autoroute A 83 a répondu aux attentes suscitées par sa construction. D'un point de vue de l'aménagement du territoire, l'A83 a contribué à améliorer les relations de l'Ouest de la France avec le reste du pays, mais également avec l'Europe du Sud et du Nord. Ce désenclavement attendu a bien entendu été profitable sur le plan économique avec plusieurs dizaines d'entreprises et des milliers d'emplois créés.

Cette tendance est encore plus marquée sur les territoires où les collectivités ont accompagné l'ouverture de l'A83 de politiques ad hoc. Parallèlement à l'essor économique, les territoires traversés ont connu un dynamisme démographique sans précédent, ainsi qu'un développement du foncier important. Ce fut notamment le cas dans les Deux-Sèvres et en Vendée.

En résumé, l'infrastructure a généré de nombreuses retombées sur les plans de la création d'entreprise, de l'emploi, du logement et de la démographie.

Ce résultat est sans aucun doute à mettre au crédit des acteurs politiques, économiques et sociaux, qui ont œuvré de concert pour tirer le meilleur parti de l'A83.

Améliorer performance environnementale de l'autoroute et qualité de service

Depuis la réalisation de l'étude, ASF a déployé sur l'A83 des investissements pour améliorer la sécurité, renforcer la qualité de services et atténuer l'impact environnemental de l'autoroute. Trois exemples d'investissements engagés depuis 2011 pour un montant d'une dizaine de millions d'euros.

- Dans le cadre du « paquet vert autoroutier* », les 6 aires de repos de l'A83 ont bénéficié d'une éco rénovation de 2011 à 2012. D'importants aménagements ont ainsi été apportés pour renforcer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et mettre à disposition de tous les clients des conteneurs de tri sélectif.

- Seconde opération réalisée dans le cadre du « paquet vert autoroutier », le péage du Bignon, aux portes de Nantes, a été équipé de trois voies télépéage à 30 km/h permettant à tous les véhicules un passage sans arrêt. Ce nouveau service, adapté à tous les véhicules, permet aux conducteurs de réduire sensiblement leur consommation de carburant.

- Poursuivant l'amélioration continue de son réseau ASF a engagé en parallèle la modernisation complète de l'ensemble des gares de péage de l'A83. Un chantier d'envergure programmé jusqu'en 2015.

* Le 25 janvier 2010, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, ASF a signé avec l'Etat le « paquet vert autoroutier », un vaste programme pour améliorer l'intégration de son réseau dans l'environnement et améliorer son offre de services.



ASF

L'intégralité du bilan LOTI de l'A83
est disponible sur www.asf.fr

Crédits photos : ASF Conception et mise en page : 110 Communication, www.110.fr

